

地域の公共交通リ・デザイン実現会議
とりまとめ



令和6年5月17日

目次

I. はじめに.....	1
II. 地域公共交通の現状と課題解決に向けた方向性.....	2
1. 現状.....	2
2. 地域類型ごとの方向性.....	4
III. 連携・協働の推進に向けて.....	6
1. 連携・協働の推進に向けた環境醸成.....	6
(1) 政府共通指針の策定.....	6
① 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.....	6
② 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.....	6
③ 自家用有償旅客運送の積極的な活用.....	7
④ 地域の輸送資源の活用推進	7
(2) 分野毎の指針・通知の策定.....	7
① 教育・子育て・スポーツ分野.....	7
② 介護・福祉分野.....	9
③ 医療分野.....	10
④ 農泊分野.....	11
⑤ 分野共通.....	11
(3) カタログ化による支援.....	12
2. 連携・協働に係る取組の実装.....	12
(1) 法定協議会（地域交通法）のアップデート.....	12
(2) 地域公共交通計画のアップデート.....	13
(3) 施策のアップデート.....	13
① 自家用有償旅客運送制度の見直し及び活用.....	13
② 地域の自家用車・ドライバーを活用した新制度の活用.....	14
③ 道路運送法における許可又は登録を要しない運送の取扱いの周知.....	14
④ 新技術・デジタル技術の活用.....	14
⑤ 貨客混載による人流・物流の一体化.....	15
⑥ モビリティハブの機能強化.....	15
⑦ 交通事業者間の連携・共同経営による運行の効率化.....	15
⑧ エリア一括協定運行事業による地域公共交通の安定化.....	16
⑨ 地域公共交通と自転車の有機的連携.....	16
(4) 都道府県によるサポート（中小市町村との連携・協働）.....	16
(5) 国によるサポート.....	16
3. 連携・協働に係る取組の加速化.....	17
IV. 継続的な連携・協働の取組の確保.....	18
V. その他.....	19

I. はじめに

地域公共交通は、住民の豊かな暮らしの実現や地域の社会経済活動に不可欠な社会基盤であり、その維持・確保を図ることは、地域活性化に大きく寄与するだけでなく、脱炭素社会の実現という観点からも重要である。

しかしながら、人口減少や自家用車の普及等による輸送需要の減少、さらに近年の担い手不足の深刻化によって地域公共交通は厳しい状況に置かれており、特に地方部においては、これまでのように公共交通事業者の自助努力のみに委ねては、将来にわたって輸送サービスを維持・確保していくことは困難となっている。

一方、移動の担い手不足の課題は、地域公共交通の分野に限った話ではなく、各地域における学校や病院、介護施設等の送迎においても深刻な問題となっている。特に、人口減少等を背景に、地方部においてはこれら施設の統廃合の動きが本格化しており、児童生徒、患者、高齢者等といった、いわゆる交通弱者が、より遠距離の移動を日々強いられる事態が全国各地で生じている。

各地域で深刻化しているこのような地域の移動手段の維持・確保に係る課題に対し、公共交通事業者、学校、病院、介護施設等の各主体が個別に対応することには限界があり、根本的な解決にもつながらないことから、地方公共団体を中心として、多様な関係者が本格的に連携・協働して対応していくことが必要となる。

このような考え方は、昨年の地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号。以下「地域交通法」という。）の一部改正において、同法の目的規定に「地域の関係者の連携と協働の推進」が盛り込まれ、また、国の努力義務として「関係者相互間の連携と協働の促進」が規定されたところである。

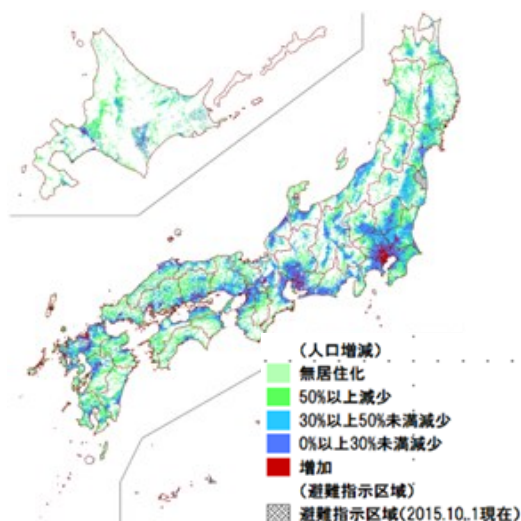
こうした流れを受け、昨年6月のデジタル田園都市国家構想実現会議において、岸田総理から斉藤国土交通大臣に対し、「関係大臣と連携し、本会議の下に、交通のリ・デザインと地域の社会的課題解決を一体的に推進するための会議を設置する」よう指示があり、同年9月、国土交通大臣を議長とする「地域の公共交通リ・デザイン実現会議」が設置された。

本とりまとめは、今後、地域の移動手段（地域交通）をどう維持・確保し、より利便性・生産性・持続可能性の高い姿へ再構築（リ・デザイン）していくか、その前提となる多様な関係者の連携・協働をどのように創り出し、進化（深化）させていくか、という点を中心に、地域の実情に知見を有する有識者や本問題に関係の深い12の府省庁によって6回にわたる検討を行った成果である。

II. 地域公共交通の現状と課題解決に向けた方向性

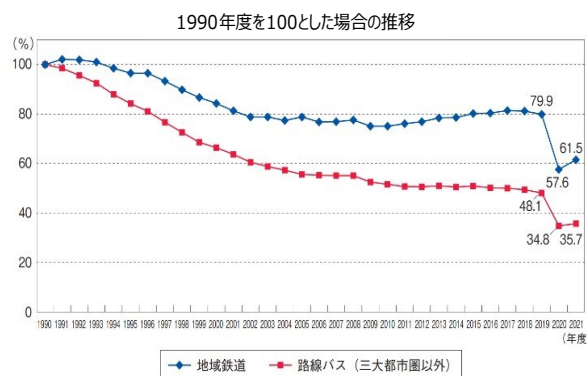
1. 現状

地域公共交通は、人口減少等を背景として厳しい状況にある。令和32年(2050年)には、約半数の地域で人口の50%以上が減少すると見込まれており、路線バス及び地域鉄道の利用者は長期的に利用者が減少しているうえ、新型コロナウイルス感染症流行前の水準にまで回復していない状況である。こうした状況を背景に、平成20年度(2008年度)から令和4年度(2022年度)までの15年間で、路線バスは20,733kmの路線が、鉄軌道は約589km、17路線が廃止されている。



資料) 総務省「平成27年国勢調査」、国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口(平成30年推計)」等より国土交通省作成

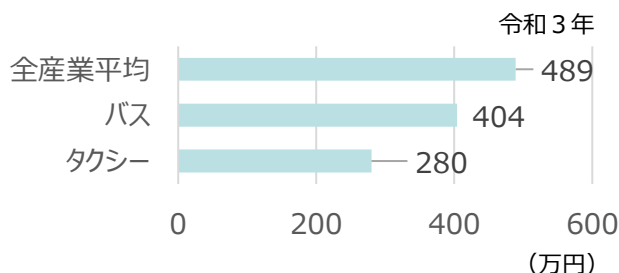
図1 将来の人口増減状況



資料) 「自動車輸送統計年報」、「鉄道統計年報」より国土交通省作成

図2 路線バスと地域鉄道の利用者数の推移

また、バス・タクシーの運転業務に従事する人々の労働環境は、労働時間、賃金水準等で課題を抱え、人手不足・高齢化は年々深刻化しており、令和元年度(2019年度)から令和3年度(2021年度)までの運転者数の推移を見ると、それぞれ約12%及び約15%減少している。人手不足については、交通分野だけでなく、教育、介護・福祉等の様々な分野において顕在化している。



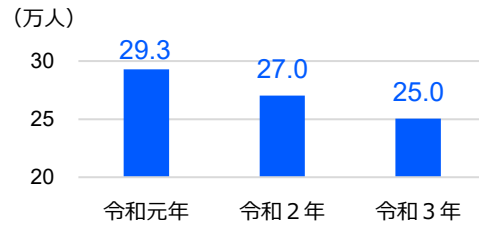
資料) 厚生労働省「令和3年 賃金構造基本統計調査」

図3 バス・タクシー運転者の年間収入額



資料) 「数字で見る自動車 2023」より国土交通省作成

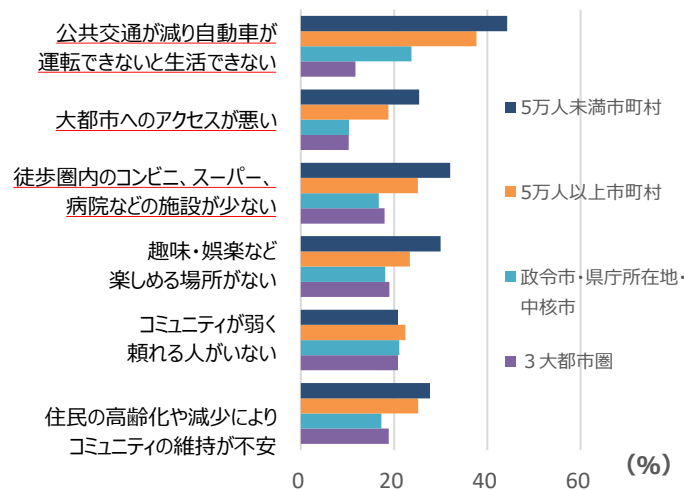
図4 乗合バスの運転者数



資料) 「数字で見る自動車 2023」より国土交通省作成

図5 タクシーの運転者数

一方、住民の居住地に対する意識として、移動手段に関する不安が高くなっている。国民意識調査（国土交通省、平成29年）によれば、人口5万人未満の市町村では、「地域公共交通が減り自動車が運転できないと生活できない」と感じている住民が約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」と感じている住民が約30%を占め、居住地に対する移動手段の不安を抱える住民が多く、日常生活における「移動」の問題が深刻化している状況にある。



資料) 平成29年度国土交通白書「国民意識調査」

図6 居住地に対する不安（地域別）

また、高齢者による運転免許証の自主返納が進みつつあるなか、学生を含め、自家用車を自ら運転できない移動制約者の移動手段としての地域交通の重要性が増大している。

上記のとおり、地域交通の維持・改善は喫緊の課題となっており、地域に不可欠な社会基盤として、交通分野だけで取り組むのではなく、地域のあらゆる関係者が連携・協働し、地域交通のR・デザインと地域の社会的課題の解決に向け、一体的に検討を進める必要がある。このためには、政府においては関係する府省庁が、地方公共団体においては関係する部局がこれまで以上に連携するとともに、地域においては、地方公共団体や交通事業者のみならず、各分野の関係者や住民等の多様な関係者が、利便性・生産性・持続可能性が高い地域交通のあり方を主体的に考え、連携・協働を強化していくことが重要である。

2. 地域類型ごとの方向性

地域の関係者の連携・協働の推進にあたっては、我が国の地域交通が置かれる現状や、地域が抱える社会課題は様々であることから、以下の4つの類型に分けて、取組の方向性を整理する。

A. 主に交通空白地など

人口減少による需要の減少を背景として、地域公共交通の路線や本数の減少傾向が続き、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となっている。

一方で、高齢者による運転免許証の自主返納や、過疎化の進展による学校や病院の統廃合等を背景として、自家用車に依存しない公共的な移動手段を必要とする者が確実に増加している。

こうした状況を踏まえ、当該地域では、教育施設、介護施設、福祉施設、医療施設、宿泊施設、教習施設等の各施設（以下単に「各施設」という。）による送迎をはじめとする、地域のあらゆる輸送資源を総動員し、当該資源を地域の関係者で効率的に確保し運行することで、持続可能な地域交通を確保していく必要がある。その際、地域交通が地域の基盤的・公共的サービスであることに鑑み、地方公共団体等の公的主体が、財政面も含めて従来よりも積極的に関与していくことが必要である。

これらの取組を推進するために、特に交通分野と他分野の連携・協働を図る必要がある。

B. 主に地方中心都市など

複数の公共交通事業者によりサービスが提供されているものの、中心部は事業者間の競争が厳しい一方、郊外では赤字路線が存在しており、人口減少や高い自家用車保有率を背景に、公共交通事業の持続可能性が課題となっている。

一方、各施設では、利用者の送迎を個々に提供しているが、人手不足等を背景として、同様に持続可能性に課題を抱えている。

地域全体では、地域公共交通と各施設の送迎による需要の分散が見られることから、効率的なサービスの実現を図る必要がある。

こうした状況を踏まえ、当該地域では、各施設の送迎に公共交通事業者を活用する等、地域公共交通を再評価し、徹底活用することで、各施設における送迎の負担軽減を図るとともに、地域公共交通を維持・確保していく必要がある。

これらの取組を推進するために、特に交通分野と他分野の連携・協働を図る必要がある。

C. 主に大都市など

一定規模の人口集積にくわえ、観光客を含む多数の来訪者を背景に、複数の公共交通事業者によって、高度かつ安定的な公共交通サービスが提供されている。一方で、公共交通ネットワークが稠密で複雑であるため、来訪者には使いづらい面も見受けられる。また、一部の地域や時間帯では多くの観光客を含む利用者が集中し、移動サービスの質が低下している場面も見受けられる。

こうした状況を踏まえ、当該地域では、MaaS (Mobility as a Service) 等のデジタルの活用を一層推し進め、様々な利用者ニーズに対応し、利便性・快適性に優れたサービス提供を質・量ともに拡充する。

D. 地域間

人口減少、少子高齢化が急速に進む中、大都市部への一極集中を抑制するとともに、安心して暮らせる地域を守り、次世代につないでいくためには、複数地域による広域的な機能の分担、連携が必要となる。そのためには、県境を越えた中核都市間や大都市との連携を含む広域での社会経済活動の活性化による地方創生の実現が重要であり、広域での円滑な人の移動を担い、企業誘致や雇用創出、人材確保等の産業振興、インバウンドを含めた観光振興等、様々な分野の振興に資する幹線鉄道ネットワークの役割は重要な要素となる。

こうした状況を踏まえ、路線によって、沿線の人口分布や都市機能、地形や旅客流動等の状況が様々であることに留意しつつ、幹線鉄道ネットワークの高機能化等の取組について、地方創生にくわえ、輸送安定性や災害リスク低減などの国土強靱化等の観点も踏まえ、地域の実情に応じ、長期的な視点に立った意義や課題、効果や役割分担などに関する検討を進める必要がある。

Ⅲ. 連携・協働の推進に向けて

前章で示した方向性に沿って、地域交通のり・デザインと地域の社会的課題解決の一体的な推進に向けた、多様な主体の連携・協働の取組を進めるためには、各地方公共団体をはじめとするあらゆる関係者の意識を改革するための環境の醸成、地域公共交通計画の策定等を通じた連携・協働の取組の実装、当該取組を先導的・先行的に実施する地方公共団体の支援等を通じた取組の加速化が必要である。

1. 連携・協働の推進に向けた環境醸成

(1) 政府共通指針の策定

地域の移動手段の確保は、住民の豊かな暮らしの実現や地域の社会経済活動に不可欠であるとの認識に立ち、地方公共団体や交通事業者のみならず、住民はもとより地域で活動する様々な関係者が自分事として関わっていく必要があることから、以下を内容とする「地域の公共交通り・デザイン連携・協働指針」（以下「政府共通指針」という。）を関係府省庁の連名で策定し、全地方公共団体及び関係団体に周知する。これにより、各組織や様々な関係者の意識変革を促し、連携・協働の具体的な取組を創出し、住民の理解・参加も得て、将来にわたる地域交通の維持・確保、さらには、より利便性・生産性・持続可能性の高い地域交通へのり・デザインを推進していく。

① 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

将来にわたって、利便性・生産性・持続可能性の高い地域交通が確保されるよう、地方公共団体において、交通部局及び関連部局（教育部局、子育て部局、スポーツ・文化部局、介護・福祉部局、医療部局、農業部局、商工部局、観光部局、まちづくり部局等）が連携・協働し、組織の総力を挙げて移動手段の確保に取り組むこと。

また、あるべき地域交通ネットワークや移動手段の確保に向けた取組を議論する場である、地域交通法に基づいて設置される法定協議会（以下単に「法定協議会」という。）の構成員について、地域の実情を踏まえつつ、より多角的な検討が可能となるよう、関連部局の参画をはじめ、より広範な形を追求すること。

② 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

あるべき地域交通ネットワークや移動手段の確保に向けた取組の検討及び具体化にあたっては、交通部局及び関連部局が、担当する制度・予算等の内容やそれらの運用に関する情報を相互に共有することが重要であり、その実施に努めること。特に、各部局だけでなく、公共交通事業者をはじめとする様々な関係者が有する交通に関連するデータを相互に共有し活用することは重要であり、そのための基盤・仕組みづくりに努めること。

また、AI オンデマンド交通や自動運転をはじめ、地域交通に関連する新技術・

デジタル技術及びそのノウハウを、各部局が積極的かつ最大限に活用し、利便性・生産性・持続可能性の高い地域交通の実現に努めること。

③ 自家用有償旅客運送の積極的な活用

交通空白地で活用されている自家用有償旅客運送は、地方公共団体やNPO法人のほか、非営利団体である、農業協同組合（JA）、商工会、観光地域づくり法人（DMO）、地域運営組織（RMO）等の地域に根差した事業を展開している各組織が運送主体となることができる。今般、本制度が大幅に見直されて^{※1}使い勝手が良くなったことを受け、各組織が運送主体に車両や運転手を提供することを含め、各組織を担当する部局は交通部局と連携し、本制度の積極的な活用を努めること。

④ 地域の輸送資源の活用推進

「地域にある輸送資源を徹底的に有効活用する」という考え方に立ち、各施設による送迎をはじめとする、地域のあらゆる輸送資源について、本来の用途を妨げない範囲で地域住民等の利用（混乗）や空き時間の車両活用を可能とすることや、地域公共交通の再評価・利活用を推進することについて、前向きに検討するよう努めること。

（2）分野毎の指針・通知の策定

前章で示した方向性及び政府共通指針を踏まえ、関係省庁連名で、分野毎に連携・協働に取り組むにあたっての具体的な指針・通知等を示す。

① 教育・子育て・スポーツ分野

a) スクールバスへの地域住民の利用（混乗）に係る取扱いの明確化

地方公共団体が直営又は交通事業者等への委託により運行するスクールバス（以下b）及びd）において「スクールバス」という。）について、地域住民にも利用させることが可能であることを、取り組む意義や留意事項とともに明確化する。

- ・ 交通空白地における移動手段の確保、地域住民と児童生徒等とのふれあいの機会の確保等の観点から有効であること
- ・ 児童生徒等の安全・安心の確保や保護者の理解が重要であること
- ・ 地方公共団体が負担する維持運営費への国の支援制度の取扱い
- ・ へき地児童生徒援助費等補助金を受けて整備したスクールバスの住民利用について、一定の手続きが必要であること

b) スクールバス車両の空き時間活用に係る取扱いの明確化

児童生徒等の登下校以外の空き時間に、スクールバスを地域住民の移動手段

¹ 制度の見直しはⅢ. 2. (3) ①参照

や、部活動の地域連携・地域クラブ活動移行に係る移動手段の確保等のための用途に利用することが可能であることを、取り組む意義や留意事項とともに明確化する。

- ・ 交通空白地における輸送資源の総動員等の観点から有効であること
- ・ 児童生徒等の通学に支障がない範囲で行われる必要があること
- ・ 地方公共団体が負担する維持運営費、上記用途に要した費用に対する国の支援制度の取扱い
- ・ へき地児童生徒援助費等補助金を受けて整備したスクールバスの空き時間活用について、一定の手続きが必要であること

c) スクールバスの交通事業者への委託に係る取扱いの明確化

地方公共団体が自らスクールバスを運行することが困難な場合等において、地域の交通事業者等への委託が可能であることを、取り組む意義や留意事項とともに明確化する。

- ・ スクールバスの運行の持続性確保、地方公共団体におけるスクールバス関連業務の負担軽減、交通事業者におけるサービス持続性の確保等の観点から有効であること
- ・ 児童生徒等の安全・安心の確保や保護者の理解が重要であること
- ・ 委託費用に対する国の支援制度の取扱い

d) スクールバスの地域公共交通への集約に係る取扱いの明確化

スクールバスと路線バス等の運行ルートが重複する場合等、地域全体で効率的な輸送体系を構築する観点から、スクールバスを地域公共交通へ集約することが望ましい場合があることを、取り組む意義や留意事項とともに明確化する。

- ・ スクールバス及び地域公共交通への公的負担の重複解消、児童生徒等における地域公共交通の利用機会確保、交通事業者におけるサービス持続性の確保等の観点から有効であること
- ・ 児童生徒等の安全・安心の確保や保護者の理解が重要であること
- ・ へき地児童生徒援助費等補助金による遠距離通学費補助、通学費補助費用に対する国の支援制度の取扱い
- ・ へき地児童生徒援助費等補助金を受けて整備したスクールバスの使用停止について、一定の手続きが必要であること

また、スクールバスを新たに導入する際には、既存の地域公共交通の活用も検討することが望ましい旨を、地方公共団体の関係部局に周知する。

e) 放課後児童クラブへの送迎の交通事業者への委託に係る取扱いの周知

運営事業者等が運行する、学校敷地外にある放課後児童クラブへの児童の送迎について、交通事業者への委託が可能であることは、放課後児童クラブ送迎支援事業の実施要綱上で明確化されているところ、地方公共団体の関係部局に改めて周知する。

f) 部活動の地域連携・地域クラブ活動移行における移動手段の確保

部活動の地域連携・地域クラブ活動移行にあたり、複数の中学校の生徒が参加して合同部活動や地域クラブ活動を実施する場合には、他の中学校や公共施設等への生徒の移動手段を確保する必要がある。この際、新たな路線の見直しや停留所の設定、ダイヤの調整等を通じた既存の地域公共交通や、A I オンデマンド交通等の新技術の活用について検討することが必要となることから、地方公共団体の交通部局と教育部局、スポーツ・文化部局等の間で、十分な調整を行うことが望ましい旨を、地方公共団体の関係部局に周知を行う。

② 介護・福祉分野

a) 運営主体が異なる介護サービス事業所等の利用者の同乗に係る取扱いの周知

介護サービス事業所及び障害福祉サービス事業所（以下「介護サービス事業所等」という。）の送迎車両について、運営主体が異なる介護サービス事業所等の利用者が同乗できることが明確化されたところ、取り組む意義や留意事項とともに周知する。

- ・ 特に交通事業者への委託が困難な交通空白地において、介護サービス事業所等の送迎業務に係る負担軽減等の観点から有効であること
- ・ 雇用契約や委託契約において、送迎業務の責任の所在等を明確にし、送迎範囲が利用者の利便性を損なわない場合には、利用者の送迎が介護報酬及び障害福祉サービスに係る給付の支給対象となること

b) 介護サービス事業所等と居住実態がある場所との送迎に係る取扱いの周知

介護サービス事業所等による送迎について、生活実態が多様化している昨今の状況を踏まえ、利用者の居住実態に応じて、利用者の居住実態がある場所（近隣の親戚の家等）への送迎が可能であることが明確化されたところ、取り組む意義や留意事項とともに周知する。

- ・ 地域住民の一定の移動需要（自宅から居住実態がある場所への移動）を、既存の送迎サービスにより満たす等の観点から有効であること
- ・ 利用者の自宅と介護サービス事業所等間の送迎が原則であるところ、介護サービス事業所等の運営上支障が無く、送迎範囲が当該介護サービス事業所等のサービス提供範囲内である場合には、介護報酬及び障害福祉サービスに係る給付の支給対象となること

c) 介護サービス事業所等の車両の空き時間活用に係る取扱いの明確化

介護サービス事業所等が所有する車両について、送迎業務以外の時間帯等の空き時間に、地域住民等のための用途に利用することが可能であることを、取り組む意義や留意事項とともに明確化する。

- ・ 交通空白地における輸送資源の総動員等の観点から有効であること
- ・ 施設利用者の利用に支障がない範囲で行われる必要があること

- ・ 介護報酬及び障害福祉サービスに係る給付には影響がないこと

d) 介護サービス事業所等による送迎の委託に係る取扱いの周知

介護サービス事業所等の送迎について、介護サービス事業所等が単独で交通事業者へ委託することにくわえ、運営主体が同一であるか否かに関わらず、複数の介護サービス事業所等が共同で、それぞれの送迎業務を一括して交通事業者へ委託することが可能であることを明確化したところ、取り組む意義や留意事項とともに周知する。

- ・ 介護サービス事業所等の送迎業務に係る負担軽減、交通事業者におけるサービス持続性の確保等の観点から有効であること
- ・ 送迎範囲が利用者の利便性を損なわない場合には、介護報酬及び障害福祉サービスに係る給付の支給対象となること

e) 総合事業における通所型サービス等の送迎の委託に係る取扱いの明確化

介護予防・日常生活支援総合事業（以下「総合事業」という。）における通所型サービスによる送迎及び一般介護予防事業を実施する場所への送迎について、交通事業者への委託が可能であることを、取り組む意義や留意事項とともに明確化する。

- ・ 交通事業者のみならず、多様な主体（社会福祉協議会、NPO法人、JA、RMO等の地域に根差した主体）の同事業の送迎業務への参入を促進する等の観点から有効であること
- ・ 地域支援事業の対象となること

f) 介護保険法等に基づく移動支援等に係る道路運送法の取扱いの周知

訪問介護における運送、総合事業における訪問型サービスB・D及び一般介護予防事業の一環として行う運送等、介護保険法（平成9年法律第123号）等に基づく移動支援等については、「道路運送法における許可又は登録を要しない運送に関するガイドライン」（令和6年3月1日国自旅第359号）において、法制度上、運送サービスに対する報酬が支払われていないと扱われるものは、有償の運送に該当しないため、道路運送法（昭和26年法律第183号）上の許可又は登録は不要であると整理されたところ、地方公共団体の関係部局に改めて周知する。

③ 医療分野

a) へき地患者輸送車の空き時間活用等に係る取扱いの明確化

へき地（無医地区及び無医地区に準じる地区に該当する地区）の住民に対する医療の確保を図るために、へき地患者輸送車（艇）設備整備事業を活用して地域に導入されている患者輸送車について、患者輸送をしていない等の空き時間における地域住民等のための利用、又は便乗による利用が可能な場合があることを、取り組む意義や留意事項とともに明確化する。

b) へき地患者輸送車の運行の共同委託に係る取扱いの明確化

へき地における医療アクセスの確保を図るため、へき地患者輸送車（艇）運行支援事業に基づき、運行への支援を受けている患者輸送について、複数の医療機関が共同で委託することが可能であることについて、取り組む意義や留意事項とともに明確化する。

④ 農泊分野

a) 農泊の推進における移動手段確保に係る周知

地域資源を観光コンテンツとして活用し、インバウンドを含む国内外の観光客を農山漁村に呼び込み、地域の所得向上と関係人口創出を図る「農泊」を推進するためには、各地域の実情に応じた移動手段の確保が重要となる。

このため、地域において必要とする交通が確保されるよう、全国の農山漁村において観光アクセス・周遊交通の確保に取り組んでいる事例を取りまとめたところ、地方公共団体の関係部局に改めて周知する。

⑤ 分野共通

a) 自家用有償旅客運送への多様な関係者の参画

自家用有償旅客運送については、Ⅲ. 2. (3) ①において記載のとおり、制度及び運用の見直しによって、地域の移動手段の確保に係る課題解決に活用できる可能性が大きく広がったところである。厳しさを増す地域の移動手段の確保について、JA、商工会、DMO、RMO等の地域に根差した主体が自ら関心を有し、その解決に積極的に関わる意識を持つことを促進するため、当該見直しについて地方公共団体及び各主体に周知する。

また、従来運送主体となることが多かった地方公共団体だけではなく、これらの主体が参画（車両及び運転手の提供を含む）した取組について、積極的に案件の形成を進めるため、運送主体に係る個別の補助金や法令等に関する問い合わせ窓口を関係府省庁ごとに設置し、地方公共団体や各組織から相談しやすい体制を構築するとともに、これらの取組を、地方公共団体及び各主体に周知する。

b) 各施設による送迎の活用に係る道路運送法の取扱いの明確化

各施設による送迎については、運営主体が自ら運行する場合及び交通事業者等に委託して運行する場合があるが、本来の利用者の利用を妨げない範囲で、地域住民等の混乗や空き時間の一般活用を可能とする取組を進めるにあたり、委託する交通事業者等の道路運送法の許可・登録区分に応じて、地域住民等からの対価収受の取扱いや混乗の可否が異なる。

各施設による送迎を活用した地域住民等の移動手段の確保が円滑に行われるよう、道路運送法の取扱いを明確化する。

c) 各施設による送迎の交通事業者への委託に係る対価の取扱いの明確化

各施設による送迎を交通事業者に委託する場合において、委託する交通事業者の道路運送法の許可・登録区分に応じて、道路運送法により適用し得る対価（委託費用）が異なる。例えば、介護サービス事業所の送迎を委託することが想定されるタクシーの場合、委託費用は、総括原価方式²を用いた設定が原則として適用されるが、地域によっては、協議運賃制度が適用される場合があるほか、特定旅客自動車運送事業者や介護タクシー事業者に委託することで柔軟に費用を設定できる場合がある。

各施設による送迎の交通事業者への委託が円滑に行われるよう、道路運送法の取扱いを明確化するとともに、各施設において、委託の可否を判断する際に、委託費用だけでなく、送迎を交通事業者に委託することで得られる効果（各施設の送迎業務の負担軽減、施設の本来業務への人的・物的資源の集中等）も勘案し、総合的に判断することが望ましい旨も周知する。

(3) カタログ化による支援

地域の関係者による地域交通のリ・デザインのための連携・協働の実装を促進するため、連携・協働に取り組む関係者が参考とし、検討する際の負担を軽減する観点から、地域交通の課題を連携・協働により解決した優良な事例や、参考となる先進的な取組をしている事例について、取組内容だけでなく、実施体制や取組による成果・効果等の様々な情報を含め、カタログとして整理して示すことで、同様の課題を抱える地方公共団体等の効果的な課題解決を支援する。

2. 連携・協働に係る取組の実装

各地域において直面する地域交通に係る課題は、地域における実情に応じて千差万別である。これらの課題に対応し、連携・協働の取組を的確に講じていくためには、各地方公共団体が、首長のリーダーシップのもと、地域交通のマスタープランである、地域交通法に基づく地域公共交通計画において、法定協議会における議論を経て、連携・協働の取組を明確に位置づけたうえで、継続性の確保も念頭に置きながら、計画的に実施していくことが必要である。

(1) 法定協議会（地域交通法）のアップデート

法定協議会においては、地域課題に応じて多様な主体の参画が重要とされているが、教育・福祉等の各分野の関係者の参画は限られている。一方で、地域交通のリ・デザインと地域の社会的課題の解決を一体的に進めるためには、地域の多様な関係者による連携・協働が必要であり、法定協議会においても地域住民をはじめ、多様な分野の関係者が実質的に参画していくことが重要となる。

また、利用の減少、運転手不足等に伴う路線バスの廃止・減便やタクシーの供給

² タクシー事業の経営に必要な営業費（人件費・燃料費等）に適正な利潤を加えた総括原価を基に運賃水準を決定する方式

量減少等の動きは加速しており、これまで以上に短期サイクルで施策を講じる必要が生じている。そのため、次々と生じる課題に対して、機動的に施策の実行・見直しを図るため、法定協議会のもとで、データを活用しながら、自治体と交通事業者等を軸に継続的にモニタリングする体制を整備することが重要となる。このように、法定協議会については、機動的・横断的な実行体制へとアップデートを図ることが求められている。

(2) 地域公共交通計画のアップデート

地域交通を取り巻く状況を踏まえ、地域公共交通計画についても、「モデルアーキテクチャ（標準構造）」³に基づくシンプルで一貫性のある構成としながら、移動に関わるデータを活用することにより、可視化された課題に対して、分野横断で関係者の参画を得て、先手先手で地域全体を面的に捉える計画へアップデートしていくことが求められている⁴。

(3) 施策のアップデート

交通に関する新たな制度や取組、交通の効率化・利便性向上に資する新たな技術・デジタル技術、多様な主体による交通サービスの提供等を柔軟に取り入れる等、連携・協働をはじめとする施策をアップデートしながら、地域公共交通計画に位置づけていくことが必要である。また、既に地域公共交通計画に位置づけられた施策についても、必要に応じてアップデートを図ることが必要である。

① 自家用有償旅客運送制度の見直し及び活用

交通空白地において行うことが出来る自家用有償旅客運送（道路運送法第78条第2号）については、深刻化するタクシー・バスのドライバー不足等に対応し、以下のとおり制度の徹底的な見直しが行われている。地域の輸送資源を総動員する観点から、地域の実情に応じて、当該制度を柔軟に活用していくことが必要である。

- ・ 交通空白地の定義に、夜間等の「時間帯による空白」の概念を取込み
- ・ 地方公共団体等の実施主体からの受託により株式会社が参画できることを明確化
- ・ 対価の目安をタクシー運賃の約8割に引き上げ
- ・ 一定のダイナミックプライシングを導入できることを明確化
- ・ タクシー事業者と自家用有償旅客運送者との共同運営が可能であることを明確化
- ・ 導入にあたって、地域公共交通会議で2か月程度協議しても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実施できることを明確化
- ・ 発地又は着地のいずれかが運送区域内にあれば良いことを明確化

³ 2大目標（公共交通軸と拠点の充実・保証、移動制約者の足の確保）や10の中核KPI（各公共交通軸の運行頻度・回数、（一定時間内に）公共交通で通学・通学利用できる高齢者・子どもの割合等）等、国が提案する地域公共交通計画の標準構造

⁴ 「地域公共交通計画」の実質化に向けた検討会 中間とりまとめ（令和6年4月26日）

② 地域の自家用車・ドライバーを活用した新制度の活用

深刻化するタクシーのドライバー不足等に対応し、タクシー事業者が運送主体となって、地域の自家用車・ドライバーを活用し、タクシーが不足する分の運送サービスを供給するため、タクシーが不足する地域・時期・時間帯におけるタクシー不足状態を、道路運送法第78条第3号の「公共の福祉のためやむを得ない場合」として、タクシー事業者の管理の下で地域の自家用車や一般ドライバーによって有償で運送サービスを提供することを可能とする制度（自家用車活用事業）が創設されたところである。

地域の移動手段を確保する観点から、地域の実情に応じて、タクシー事業者と連携し、当該制度を柔軟に活用していくことが必要である。

③ 道路運送法における許可又は登録を要しない運送の取扱いの周知

交通空白地においては、地域での互助活動やボランティア活動による運送等、道路運送法における許可又は登録を要しない運送が、地域公共交通に替わる役割として重要となる。当該運送については、「道路運送法における許可又は登録を要しない運送に関するガイドライン」において、有償の考え方や運送に関して金銭授受が行われる場合の取扱い等が明確化されている。地域の輸送資源を総動員する観点から、地域の実情に応じて、当該運送も柔軟に活用していくことが必要である。

④ 新技術・デジタル技術の活用

地域の移動手段の確保にあたっては、新技術・デジタル技術の活用を進め、生産性の向上による持続性の確保とともに、利用者の利便性向上を図ることが不可欠である。

a) AI オンデマンド交通

AI オンデマンド交通は、システムにより、利用者と交通事業者のリアルタイムの双方向コミュニケーションを実現し、複数の需要に対し最適な配車を行うものである。また、仮想のバス停をどこにでも柔軟に多数設定することでドア・ツー・ドアに近い移動環境を構築できる技術である。これは、廃止された路線バスの代替手段や団地等の限られた地区内での移動手段等、需要が限られている地域において効果的な仕組みとして、各地域で導入が進んでいるところであり、引き続き推進することが必要である。

b) キャッシュレス

交通におけるキャッシュレスは、利用者の利便性が向上するだけでなく、事業者においても、データ取得、精算事務の効率化、紙券用機器の削減等の効果が見込めることから、引き続き推進することが必要である。

c) 自動運転移動サービス

政府では、ドライバー不足等が深刻化する中、令和7年度（2025年度）目途

に国内 50 か所程度、令和 9 年度（2027 年度）に 100 か所以上で無人自動運転移動サービスを実現すべく、令和 6 年度において、全ての各都道府県で 1 か所以上の計画・運行を目指している。今後、交通空白地における移動手段として、無人自動運転移動サービスを活用することが重要であることから、サービスの進展を見据えつつ対応していくことが必要である。

⑤ 貨客混載による人流・物流の一体化

貨客混載については、路線バスでの貨物輸送や貨物自動車での旅客輸送の取組にくわえ、新幹線や高速バスを活用した貨物輸送等、様々な取組が行われており、人流だけでなく物流も含めた地域の輸送資源を総動員する観点から重要であるところ、地域に根差した主体との連携等の新たな取組についても、検討を進めることが必要である。

a) 郵便局の車両を活用した貨客混載等の実証

郵便局には、二輪だけでなく、四輪の集配車両が配備されている局があるうえ、それぞれの局に郵便局員がおり、地域における輸送資源となりうる存在であり、特に過疎地域において日本郵便がその資源を活かした地域貢献を行うことが期待される。

このため、信書の秘密保持に十分留意しつつ、取集や局間輸送等を行う車両に地域住民等が混乗する取組等について、具体的な実施手法・留意事項等を検証する実証実験の実施に向けた検討を実施する。

⑥ モビリティハブの機能強化

地域公共交通ネットワークを形成するにあたっては、「軸」に限らず、駅やバスターミナル等の「拠点」を定めるとともに、駐輪場や駐車場を併設するほか、「デジタルライフライン全国総合整備計画」とも連携しつつ、自転車、特定小型原動機付自転車等のシェアリングサービスのポートを併設する取組等により、接続性・利便性等、交通結節点としての機能を高めることが重要である。また、目的地となる観光施設や滞在施設等、他分野の機能・拠点を集約することにより、人々が集い賑わう場とすることも望ましい。

⑦ 交通事業者間の連携・共同経営による運行の効率化

乗合バス事業者が、他の交通事業者（乗合バス、鉄軌道等）と連携した取組により、経営力の強化・生産性の向上等を図り、将来にわたってサービスの提供を維持することが可能となる場合がある。

そのような場合においては、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 2 年法律第 32 号）に基づく共同経営の認可を受けることにより、乗合バス事業者が他の交通事業者と運賃・料金の設定や路線等の共同運行・分担運行等について、直接協議することが可能と

なっており、地域の実情を踏まえながら、活用していくことが望ましい。

⑧ エリア一括協定運行事業による地域公共交通の安定化

これまで地方自治体は、公的支援が必要な路線（赤字路線）に対して、その支援を通じて関与してきたところだが、安定的な地域公共交通の確保を図るためには、地域内の路線全体に対して、政策的かつ一体的に関与する必要がある。

そのため、去年の地域交通法の一部改正において、交通事業者が自治体と協定を締結して、エリア内の路線を一括して複数年運行する「エリア一括協定運行事業」が制定されたところであり、当該事業を活用しながら、自治体の積極的な関与のもとで、安定的な公共交通の確保に取り組むことが望ましい。

⑨ 地域公共交通と自転車の有機的連携

自転車を解体せずに、鉄道・バスを利用できる「サイクルトレイン・サイクルバス」は、地域公共交通と自転車を適切に組み合わせることにより、地域公共交通自体の利便性を高め、利用機会を拡大するものであり、中高生の通学手段や観光客の移動手段としても有効と考えられることから、地方公共団体や交通事業者が連携しつつ積極的に検討し実施することが望ましい。

（４）都道府県によるサポート（中小市町村との連携・協働）

法定協議会や地域公共交通計画のアップデートを推進するにあたっては、特に中小市町村における交通政策の推進体制（人員・予算等）が不足していることから、都道府県においては、これまで以上に市町村を牽引・伴走する役割が期待される。特に、複数の地方公共団体に関わる施策の調整・推進、新技術等を活用した実証運行の取組、広域的なデータ共有を推進する枠組の構築や市町村によるデータ活用の推進、自治体職員等の人材育成や生活圈域に応じた複数市町村によるネットワークの場の提供等といった観点での取組が期待される。

（５）国によるサポート

政府は、地域の多様な関係者による円滑な連携・協働や、それを推進する法定協議会、地域公共交通計画、新技術・デジタル技術も活用した連携・協働施策のアップデートを全国各地で展開するために、引き続き、制度の柔軟な見直し、人材の確保、データやデジタル技術の利活用の促進、必要な予算措置等を着実に講じていく。

また、地域課題の円滑な解決を支援するため、関係府省庁の地方支分部局による相談体制をはじめ、国による伴走支援の構築を図っていく。

3. 連携・協働に係る取組の加速化

地域交通を取り巻く環境が、急激に悪化している現状においては、地域交通のリ・デザインと社会的課題の解決に向けた取組を加速していくことが必要である。そのため、アップデートされた法定協議会・地域公共交通計画のもとで、地域類型ごとの課題解決に向けた方向性を踏まえながら、多様な分野との連携・協働等による取組を意欲的・先行的に実施する自治体に対して、関係府省庁による重点的な支援を行う枠組を検討する。当該支援を通じて、地域交通リ・デザインを先導する自治体（トップランナー）の取組を促進することにより、全国的な取組の加速化を実現する。

IV. 継続的な連携・協働の取組の確保

上記のとおり、地域交通のリ・デザインと地域の社会的課題解決の一体的な推進に向け、地域の多様な関係者の連携・協働のための施策を示したところ、その実効性を確保する観点から、定期的に検証を行うとともに不断の見直しを行うことが必要である。

このため、デジタル田園都市国家構想総合戦略の期間である令和9年度(2027年度)までを目標年次として、連携・協働の施策の推進に係るKPIを設定し、その進捗状況について定期的に検証を行う。

【連携・協働の推進に向けた環境醸成(Ⅲ. 1 関係)】

- 各施設の送迎の見直し^{*}に新たに取組む自治体数
100 団体
※ 各施設の施設送迎の活用、地域公共交通の活用に係る取組

【連携・協働に係る取組の実装(Ⅲ. 2 関係)】

- 自家用有償旅客運送(交通空白地有償)に取組む団体数
1,000 団体
- 自動運転移動サービスに取組む箇所数
100 か所以上
- AI オンデマンド交通の活用にと組む自治体数
500 団体

【連携・協働に係る取組の加速化(Ⅲ. 3 関係)】

- 他分野との連携・協働に先導して取組む^{*}自治体数
100 団体
※ アップデートされた法定協議会・地域公共交通計画のもとで、多様な関係者の連携・協働による取組を行う自治体

V. その他

本会議において、構成員である有識者から提示された以下の意見については、地域交通のリ・デザインをより一層進めていくために重要な課題として、引き続き検討を進めていく。

○ 地域の交通事業者の集約・統合

公共交通事業者が、路線を維持しつつ、生産性を向上させるための投資を行い、一定の収益を上げ、待遇改善により運転手の雇用を維持すること等を通じて、持続可能な経営を行うためには、一定の事業規模及び経営能力が必要である。

地域によっては、交通事業者は規模が小さく、必然的に効率的な経営が出来ていない現状にあると認識しているが、交通事業者の思い切った集約・統合を通じた、経営面からの地域公共交通の維持・確保について政策の検討が必要ではないか。

○ 国と自治体の役割分担

公共交通事業者の経営努力のみでは、国民生活に不可欠な地域公共交通の維持は困難であり、地方公共団体が主導し、地域の関係者と連携しながら持続可能な地域交通へ転換を進める必要がある。このためには、従来 of 発想により構築された規制等の枠組ではなく、地方公共団体が一定の権限を有する等、地域交通に係る国と地方公共団体の権限の在り方含め、必要があれば柔軟に見直すことが必要ではないか。

○ 地域の実情に応じた自動運転の実装のあり方

自動車や鉄道における自動運転については、一律に、事故のリスクを完全に無くす高度な技術開発を求めるのではなく、例えば、交通量が非常に少ないエリアや、周辺の交通環境によっては、人間の運転と同等以上の安全性が担保されていれば技術的には問題ないとし、そのうえで、安全の確保を輸送機器の性能等のみならず総合的な安全対策で対応することを受容する等、早期の実用化・普及を目指す観点が必要ではないか。

○ 地域交通の維持のための財源負担のあり方

地域公共交通の割引運賃は、通学割引、福祉割引、高齢者割引、運転免許返納者割引等の多岐にわたり、これまで、民間事業者による自助努力により維持されてきたが、輸送需要の減少を背景として交通事業の独立採算制を前提とした公共交通事業者によるサービスの維持が困難になっていること等を鑑みれば、引き続き交通事業の自助努力により提供されるべきか、検討が必要ではないか。

また、鉄道も含めた地域公共交通の維持のために、安定的な財源の確保や、質の高いサービスに対する柔軟な対価の設定、担い手の処遇改善について検討する必要があるのではないか。

○ 鉄道における自然災害への対応

自然災害の発生により鉄道施設が被災した際、運休期間が長期化する傾向にあることから、地域の輸送を安定的に確保するためには、鉄道事業者等のニーズに応じ、被災した鉄道施設の復旧早期化に向けた取組を進める必要がある。独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構が有する技術的知見の更なる活用等について検討する必要があるのではないかと。

地域の公共交通リ・デザイン実現会議
構成員名簿

議長	国土交通大臣	
構成員（有識者） （敬称略）	阿部 守一	長野県知事
	越 直美	三浦法律事務所弁護士
	富田 哲郎	東日本旅客鉄道株式会社相談役
	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
構成員（関係省府庁）	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	公共交通政策審議官 都市局長 道路局長 鉄道局長 物流・自動車局長
	観光庁	次長
	環境省	総合環境政策統括官

地域の公共交通リ・デザイン実現会議
検討経緯

【第1回】令和5年9月6日（金）

- 地域の公共交通を取り巻く現状と検討の視点・課題について

【第2回】令和5年10月25日（水）

- 交通分野と様々な分野の連携・協働に関する取組について
 - ・ 文部科学省
 - ・ こども家庭庁
 - ・ 厚生労働省
 - ・ 農林水産省
 - ・ 警察庁
 - ・ デジタル庁
 - ・ 内閣官房デジタル田園都市国家構想実現会議事務局
- 多様な関係者による共創の方向性（早急に取り組む事項）について

【第3回】令和5年11月16日（木）

- 地域交通における連携・協働に関する取組について
 - ・ 前橋市
 - ・ 常陸太田市
- 地域間交通における連携・協働に関する取組について
 - ・ 山形県
 - ・ 西日本旅客鉄道株式会社

【第4回】令和6年2月9日（金）

- 地域交通におけるデータの取得・共有・利活用に関する取組について
 - ・ 有村幹治 室蘭工業大学教授
 - ・ 高田晋 熊本共同経営推進室長（熊本都市バス株式会社代表取締役社長）
- 地域交通におけるリ・デザインを主導する司令塔の整備に関する取組について
 - ・ 加藤博和 名古屋大学教授
 - ・ 平井伸治 鳥取県知事

【第5回】令和6年4月5日（金）

- 自家用有償旅客運送制度の改革について
- とりまとめ骨子（案）について

【第6回】令和6年5月17日（金）

- とりまとめ（案）について

