

地域の公共交通リ・デザイン実現会議

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

令和5年10月25日

多様な関係者による共創の方向性

取組みの方向性

共創の推進

A 主に中小都市、交通空白地など

- 地域にある資源（人材、車両、施設）の**マルチタスク化**。
- **自家用車による旅客サービス（自家用有償旅客運送）**の更なる活用。
- エネルギーの地産地消やエネルギー収益の公共交通への活用等を通じて、地域内経済循環を図る。
- 高齢者が安心して利用できる**新たなモビリティの開発**を推進。

B 主に地方中心都市など

- **交通事業者の連携・協働**。
- **自家用車を使用した輸送（病院、学校、福祉施設等）**における**交通事業者の活用等**、他分野事業者の連携・協働。
- 交通結節点の機能強化を含め、「**コンパクト・プラス・ネットワーク**」の考え方に沿ったまちづくり。

C 主に大都市など

- 民間事業者を中心としたサービス提供。
- **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**。

D 地域間*

- 広域圏の交流・連携や地域生活圏の形成に向け、幹線鉄道をはじめとする**広域的な公共交通ネットワークの有効活用**を図るため、**デジタル・IT技術等も活用**し、情報の発信等とともに、**交通関係者と他分野の関係者（自治体等）の連携・協働**を進める。
- 広域的な公共交通ネットワークの有効性を高めるため、その**高機能化・サービス向上**を図る。

※ A、B、C間の連携を図るもの

A 主に中小都市、交通空白地など

B 主に地方中心都市など

C 主に大都市など

D 地域間

- 地域の送迎サービスに係る車両、人材等と地域公共交通との連携・連動
 - ・ 介護施設の送迎 ・ 福祉施設の送迎 ・ 病院の送迎
 - ・ 学校の送迎 ・ 習い事施設の送迎 ・ スポーツ施設・文化施設の送迎
 - ・ 企業事業所の送迎 ・ 自家用有償旅客運送の活用
- エリア一括協定運行事業の活用（上記取組との連携・連動を含む）
- 自動運転の実装加速
- 公共交通の活用による貨客混載の推進
- 免許返納後の移動を支える新たな車両の導入推進
- 公共交通とパーソナルモビリティの有機的連携（鉄道×自転車・電動キックボード等）
- 地域の移動の担い手としての地域の各種団体(RMO、農業関係団体等)の活用

- AIオンデマンド交通、電動キックボード等の新たなモビリティの導入・普及
- ドライバー確保に向けた関連施策の推進
- ドライバーやデジタル人材の確保の推進

- 地域の再エネと公共交通機関の脱炭素化の連携
- MaaS等を通じて得られた移動サービスに係るデータの収集・活用・分析
- 地方自治体における交通政策部局と福祉、教育、農業等の他部局との連携推進

- 地域の再エネ収益の公共交通への活用
- 人流・物流サービスの地域拠点（モビリティ拠点）の整備

- 交通事業者間の共同運営・経営
- 公共交通を軸としたまちづくり

- MaaS等を活用したシームレスでストレスな移動環境の実現
- オーバーツーリズム対策の推進
- 自転車、電動キックボード等の走行環境の充実

- 「転職なき移住」や「生活基盤を移さない通学」の推進
- 高度医療アクセスに係る遠距離通院の支援充実

文部科学省・こども家庭庁の取組を踏まえた論点整理

現状

- 学校、部活動・地域クラブ活動の拠点、放課後児童クラブ等への送迎が施設ごとに提供されている状況もある
- **小中学校の統廃合、部活動の地域移行等**に際し、**通学・移動手段の確保が困難**な状況もある
- 地域の移動手段の確保のため、**教育関係施設の車両、ドライバー等を有効活用**することも考えられるが、その利点等を始め考え方が周知されていない

考えられる方向性

○ 各種施設の送迎に係る地域公共交通との連携・連動

- ・ 学校の送迎
- ・ 放課後児童クラブの送迎
- ・ スポーツ施設・文化施設の送迎

各種施設の送迎の担い手として、公共交通の活用が検討できないか

例) 学校、部活動・地域クラブ活動の拠点、放課後児童クラブ等(以下、「各種施設」)の送迎を一括して公共交通事業者に委託する

例) 学校の統廃合、部活動の地域移行等による通学・移動手段の確保のため、運行ルートや運行時間を調整し路線バス等の公共交通機関を活用する

【課題】 複数施設が公共交通事業者に一括して委託する際の各支援制度活用の考え方及び公共交通事業者との調整の方法

各種施設の送迎を公共交通として活用するなど、地域の輸送資源を有効活用できないか

例) 各種施設の送迎について、一般利用者の混乗(相乗り)及び当該施設以外の乗降(寄り道)を可能とする

※スクールバスに、地域住民も混乗を可能としている事例が存在

例) 各種施設に用いている車両及びドライバーについて、利用又は従事していない時間帯に他の用途(オンデマンド交通、自家用有償旅客運送等)に活用できないか

【課題】 混乗及び寄り道が可能なケース及び考え方の明確化、国の支援により措置したサービスの他の用途に使用可能なケースの明確化、それぞれの活用方法における国の支援制度の活用可否に係る整理

○ 地方自治体における交通政策部局と教育政策部局との連携推進

例) 学校施設、スポーツ施設・文化施設への移動サービスを安定的かつ効率的に提供する観点から、地域公共交通協議会への教育政策部局の参加を推進し、連携する

厚生労働省・子ども家庭庁の取組を踏まえた論点整理

現状

- 介護施設、障害福祉施設、児童福祉施設等（以下、「各種施設」）への送迎サービスが施設ごとに提供されている状況もある
- 各種施設等で人材が不足する中で、送迎業務を負担に感じる介護職員等も存在
- 地域の移動手段の確保のため、各種施設のドライバー、車両等を有効活用することも考えられる

考えられる方向性

○ 各種施設の送迎サービスに係る地域公共交通との連携・連動

- ・ 介護施設の送迎
- ・ 障害福祉施設の送迎
- ・ 児童福祉施設の送迎

一例として、各種施設の送迎サービスを公共交通事業者に委託するなど、サービスの担い手として、公共交通の活用が検討できないか

各種施設の送迎サービスについて、施設利用者等の居住の実態に応じた運行を可能とすることや、各種施設の車両及びドライバーを空いている時間帯に他の用途に活用することなど、輸送資源を有効活用できないか

○ 地方自治体における交通政策部局と福祉政策部局との連携推進

農林水産省の取組を踏まえた論点整理

現状

- 中山間地域等の条件不利地域では、人口減少や高齢化が都市部に先がけて急速に進行しており、地域の移動手段及び移動の担い手の確保が課題
- 中山間地域に限らず食料品アクセス困難人口（店舗まで500m以上かつ自動車利用困難な65歳以上高齢者）が増加しており、高齢者の買い物環境の改善を図ることが必要
- 農泊を推進するうえで、個々の宿泊事業者等による送迎について、事業の効率や運転者の高齢化等の観点から持続性に課題

考えられる方向性

○ 中山間地域における送迎サービスに係る地域の多様な組織と地域公共交通との連携・連動

例) 中山間地域において自家用有償旅客運送等を運行する際、交通政策部局と地域運営組織等との連携を図る

○ 農泊施設へのアクセス改善に向けた地域公共交通との連携・連動

農泊施設へのアクセスにおける、二次交通の確保に向けた工夫が検討できないか

例) 駅やバス停におけるシェアリングサービス（自転車、電動キックボード等）の提供、鉄道やバスにパーソナルモビリティと一緒に乗車可能とする取組等を進める

例) 二次交通としての地域の交通事業者を活用した事業者協力型自家用有償旅客運送の活用を図る

○ 地方自治体における交通政策部局と地域振興部局との連携推進

例) 中山間地域における移動サービス・移動需要を集約して把握する等の観点から、地域公共交通協議会の場等を通じて、交通政策部局と地域振興部局との連携を推進する

警察庁・国土交通省の取組を踏まえた論点整理

現状

- 人口減少による過疎化、高齢化が深刻化する中、免許返納した高齢者の移動手段の確保が課題
- 子育て世帯の安全な移動手段の確保が課題
- 地域のドライバーが不足し、地域の公共交通機関の維持が課題

考えられる方向性

○ 高齢者・子育て世帯の移動を支える新たな車両等の導入推進

例) 免許返納後の高齢者や子育て世帯が安全・快適に移動できる移動手段として、3輪の電動アシスト自転車や、特定原付区分の車両等の新たな車両の安全な利用を促進する

○ バス・タクシードライバーの確保に向けた関連施策の推進

- 例) 第二種免許等の受験資格特例教習(令和4年5月～)の活用
- 例) 第二種免許等の取得費用に係る支援の活用
- 例) AT限定大型免許の導入の検討

○ 自動運転の実用化の進展を支援するための取組の推進

例) 自動運転支援道の設定に関し、必要な取組を行う

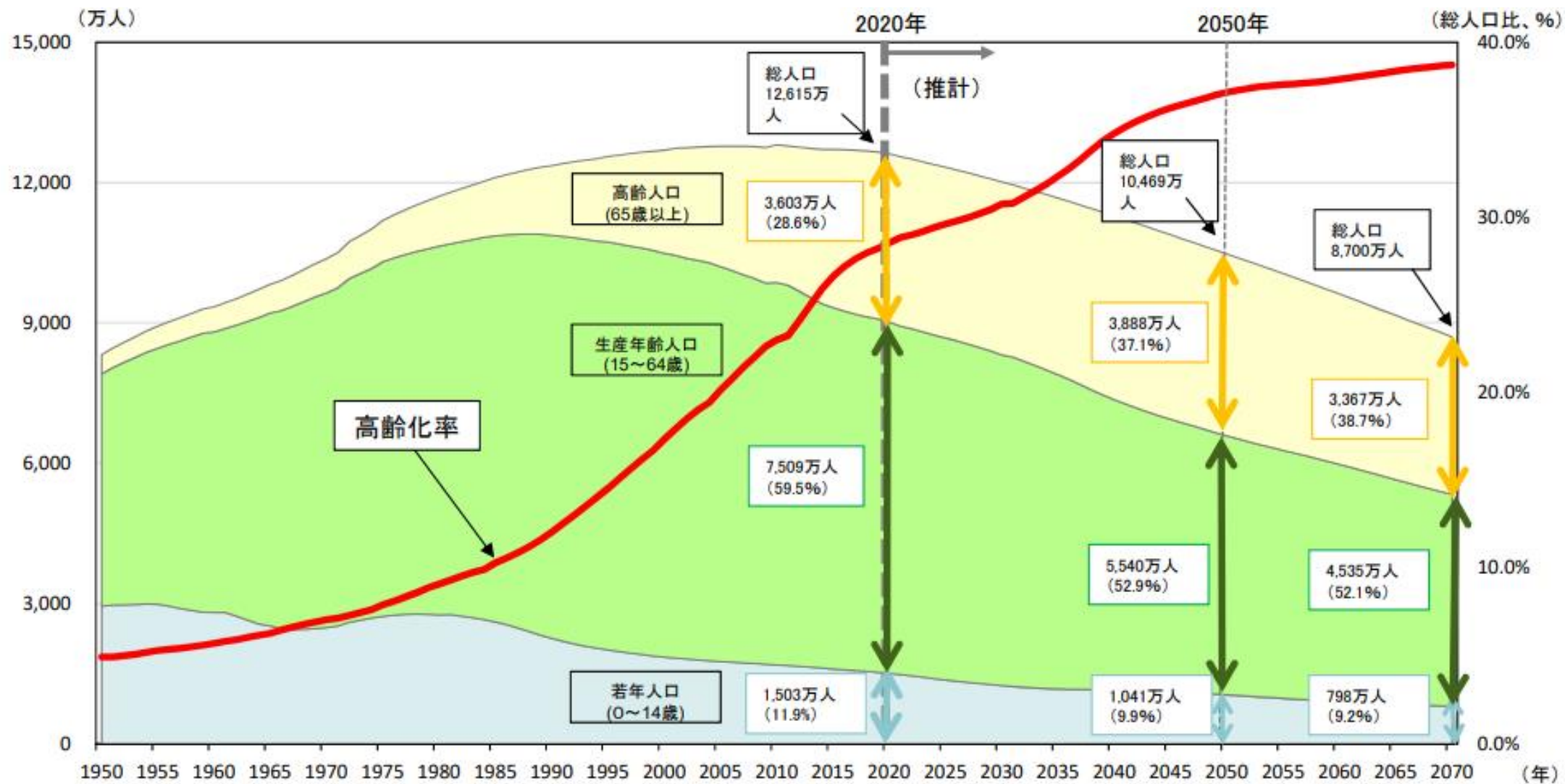
○ 地方自治体における交通政策部局や地方運輸局と都道府県警察との連携推進

例) バスやトラック等の運行に支障をきたす駐車違反が多発するエリアや時間等の情報を地方運輸局等から提供し、取締り等に活用する

第2回 地域の公共交通リ・デザイン実現会議 参考資料

将来の人口増減(推計)	2
地域公共交通の現状	3
地域の生活環境の変化	4
居住地域に対する不安	6
地方部における医療・教育の現状と地域間交通	7
地方部における交流人口・関係人口の拡大	9
新型コロナウイルス感染症の影響を受けた生活の変化	10
自家用有償旅客運送制度の概要	11
AIオンデマンド交通の概要	16
自動運転の実証事業の概要	17
エリア一括協定運行事業について	20
独占禁止法特例法の概要	21
コンパクトプラスネットワーク	22
クロスセクター効果の分析例	23

将来の人口増減(推計)



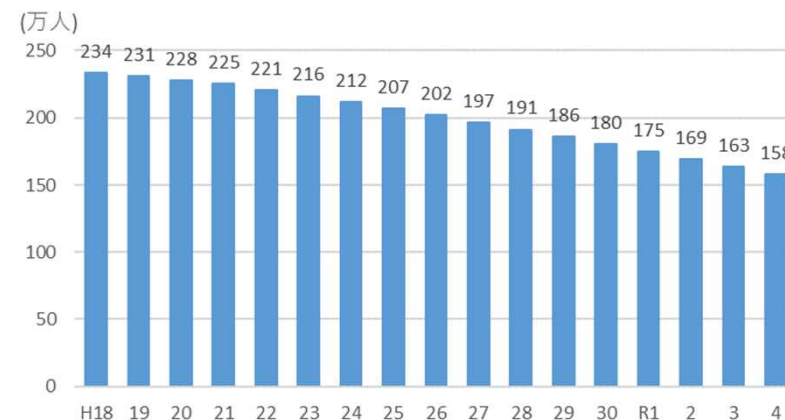
(出典) 総務省「人口推計」、国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口（令和5年推計）」をもとに国土交通省国土政策局作成

地域公共交通の現状

路線廃止の状況

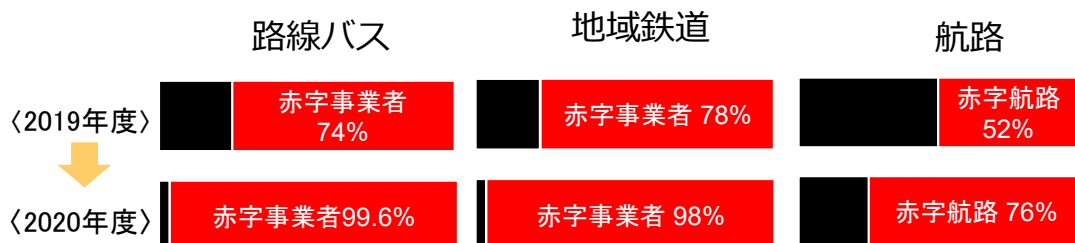
- 一般路線バス（平成20年度→令和4年度）
20,733 kmの路線が廃止。
- 鉄軌道（平成12年度→令和4年度）
1,158 km・45路線が廃止。

第二種運転免許保有数

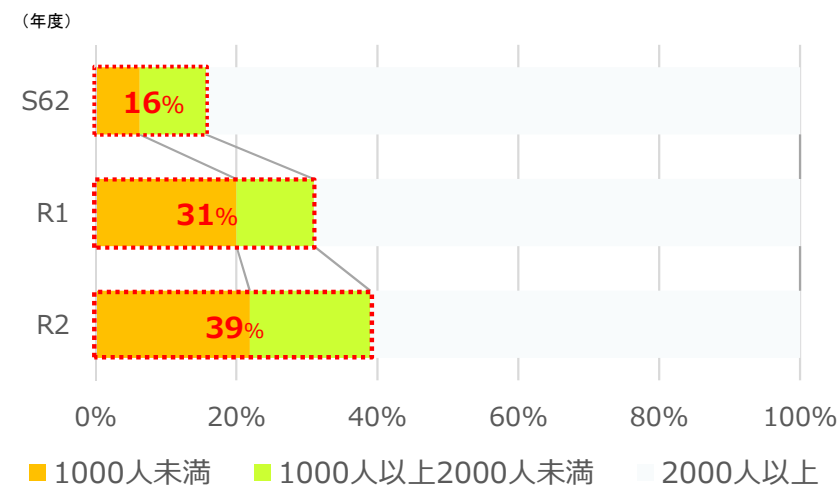


警察庁「運転免許統計（令和4年版）」をもとに国土交通省作成

コロナ前後における赤字事業者の割合



輸送密度2,000人未満の鉄道路線の割合

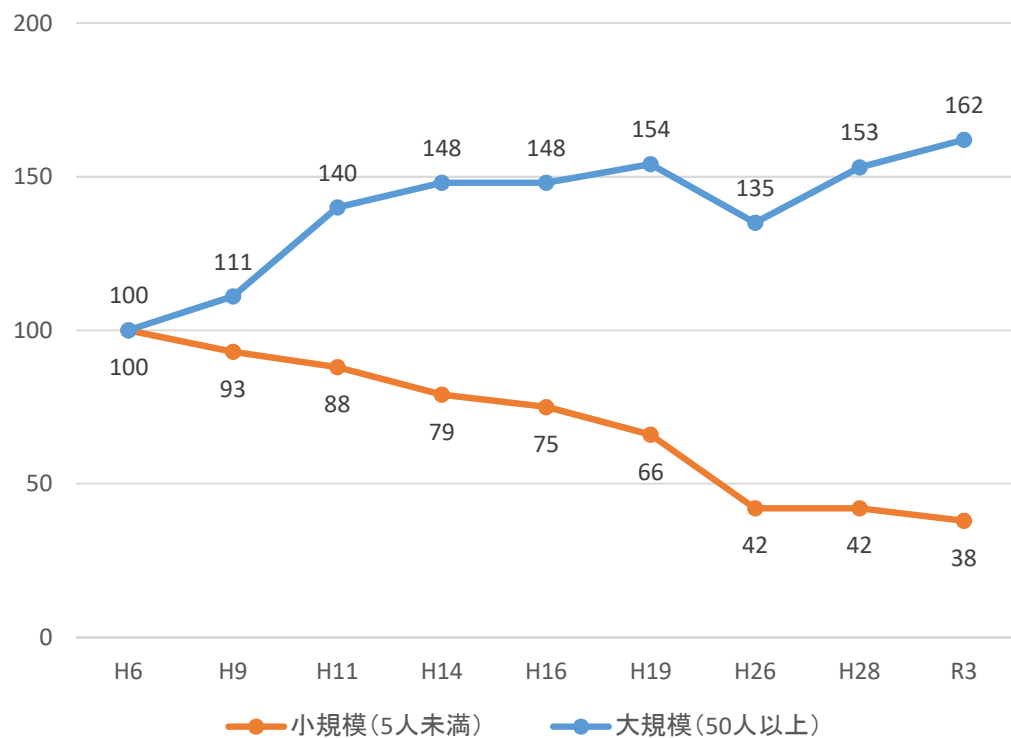


※JR旅客6社路線キロベース

地域の生活環境の変化

小売店舗数の推移

※H6 = 100とした場合

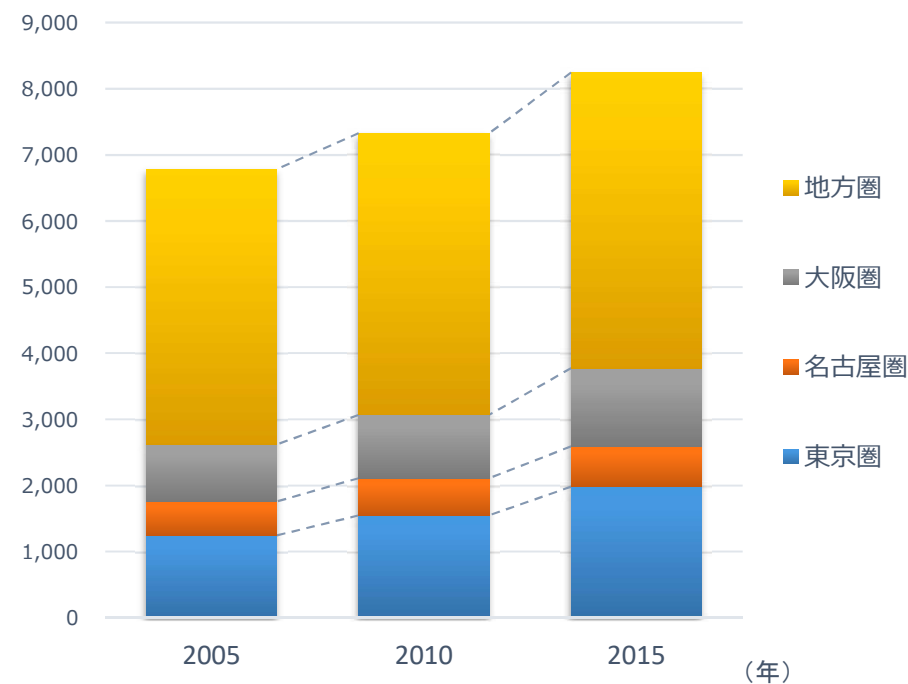


出典：経済産業省「商業統計」「経済センサス」

食品アクセス困難人口※の推移

※ 店舗まで直線距離で500m以上、かつ、65歳以上で自動車を利用できない人

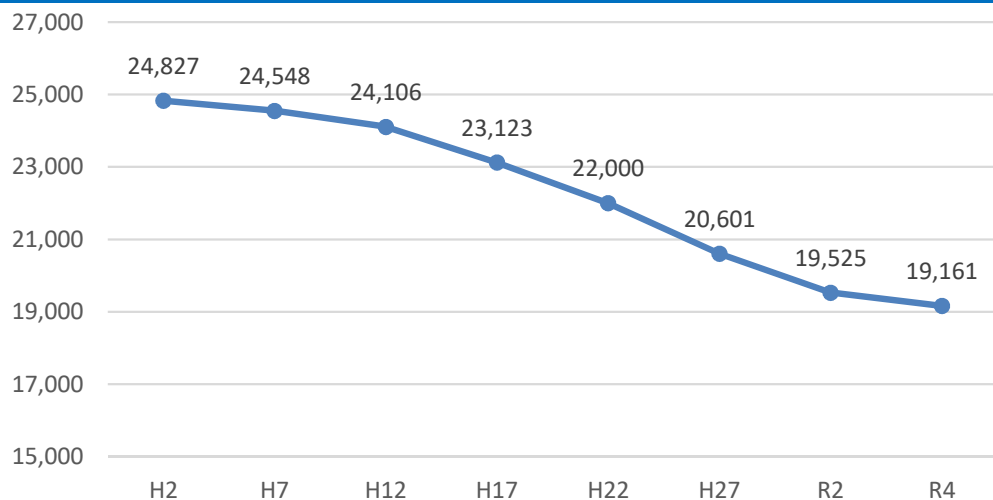
(千人)



出典) 農林水産政策研究所資料をもとに国土交通省作成

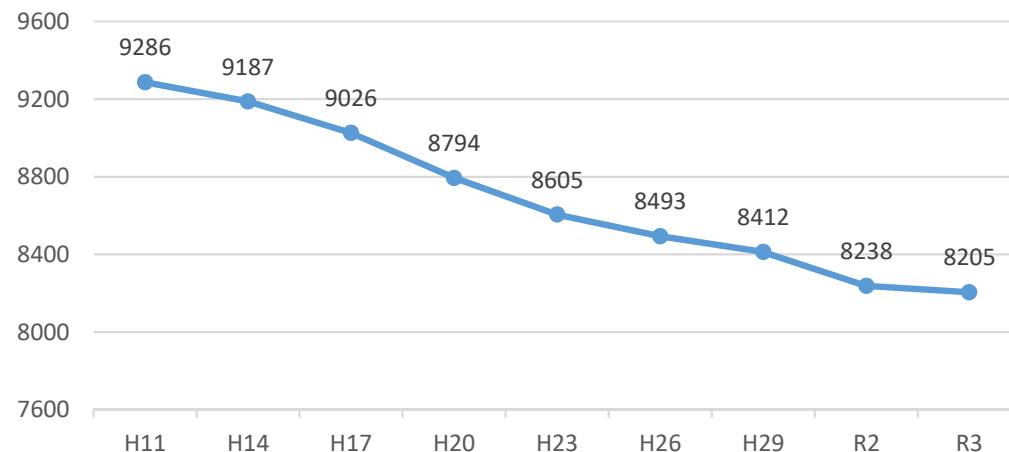
地域の生活環境の変化

学校数の推移（小学校）



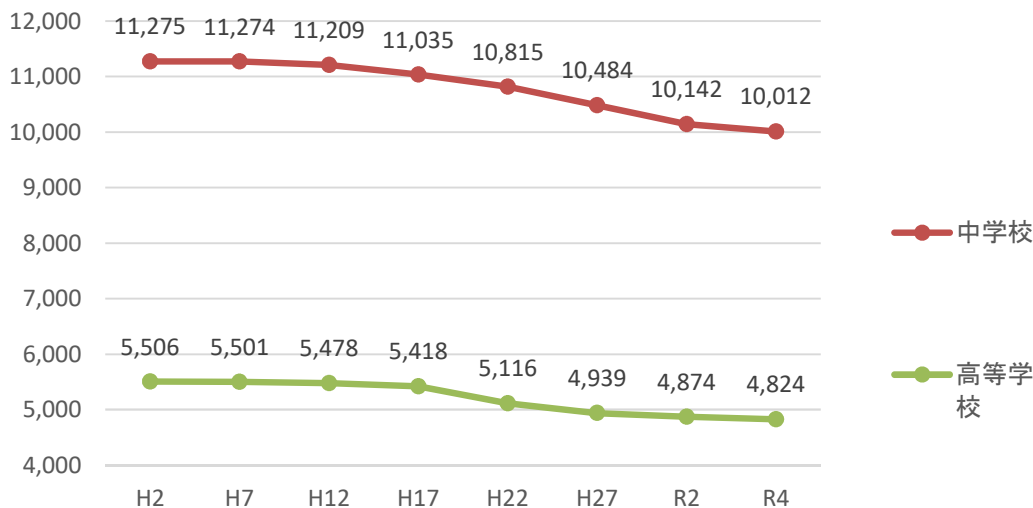
出典：文部科学省「学校基本調査」

病院数の推移



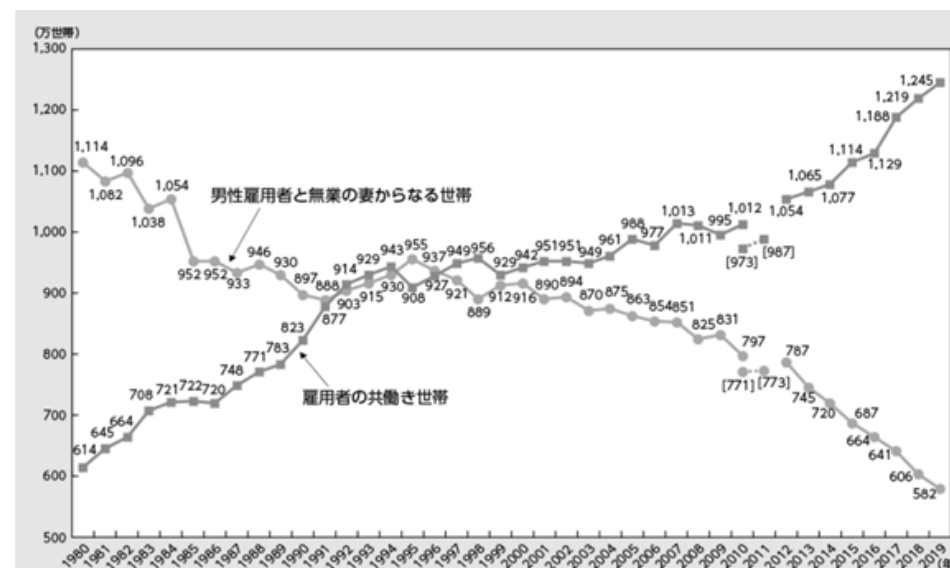
出典) 厚生労働省「医療施設調査」

学校数の推移（中学校・高校）



出典：文部科学省「学校基本調査」

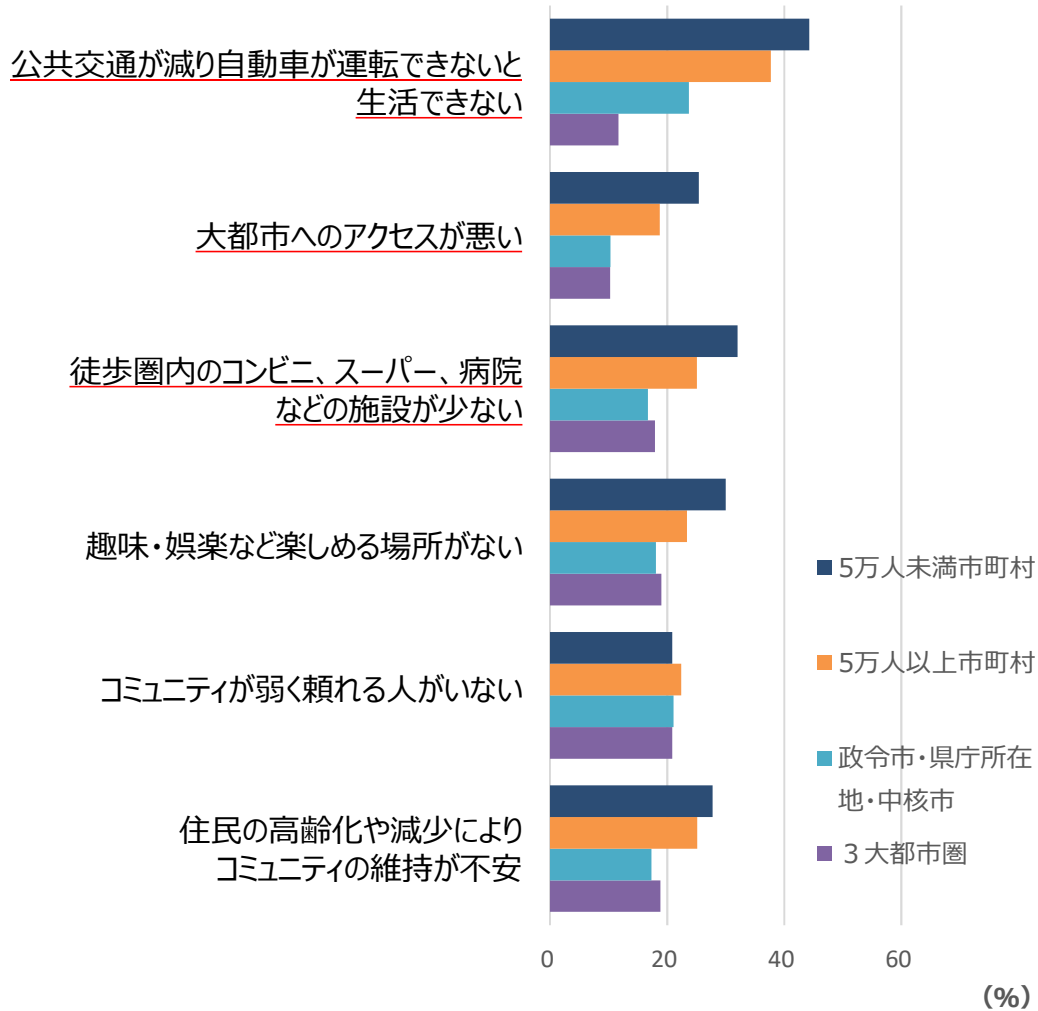
共働き世帯数の推移



出典：厚生労働省「令和2年度厚生労働白書」

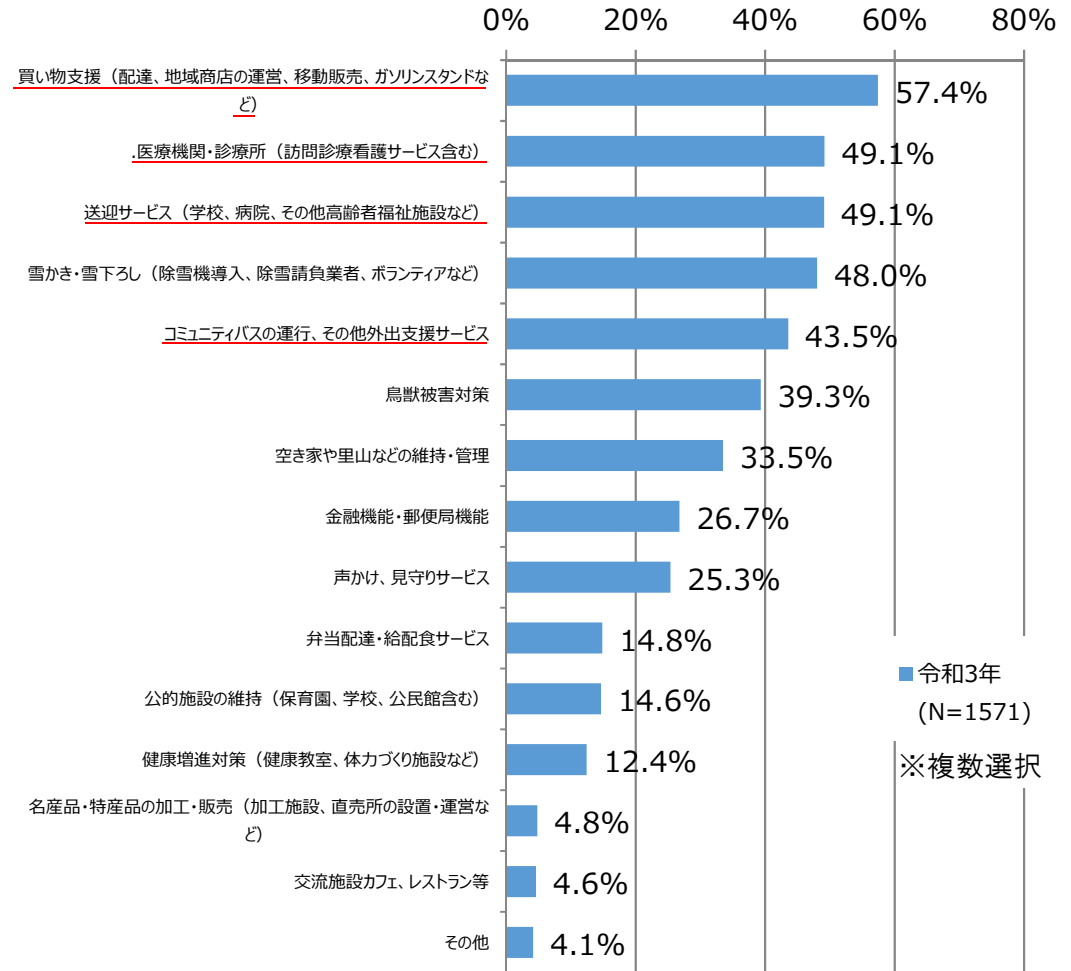
居住地域に対する不安

居住地域に対する不安（地域別）



出典) 国土交通省「平成29年度国民意識調査」

集落に住みつづけるために必要な機能（鳥取県）



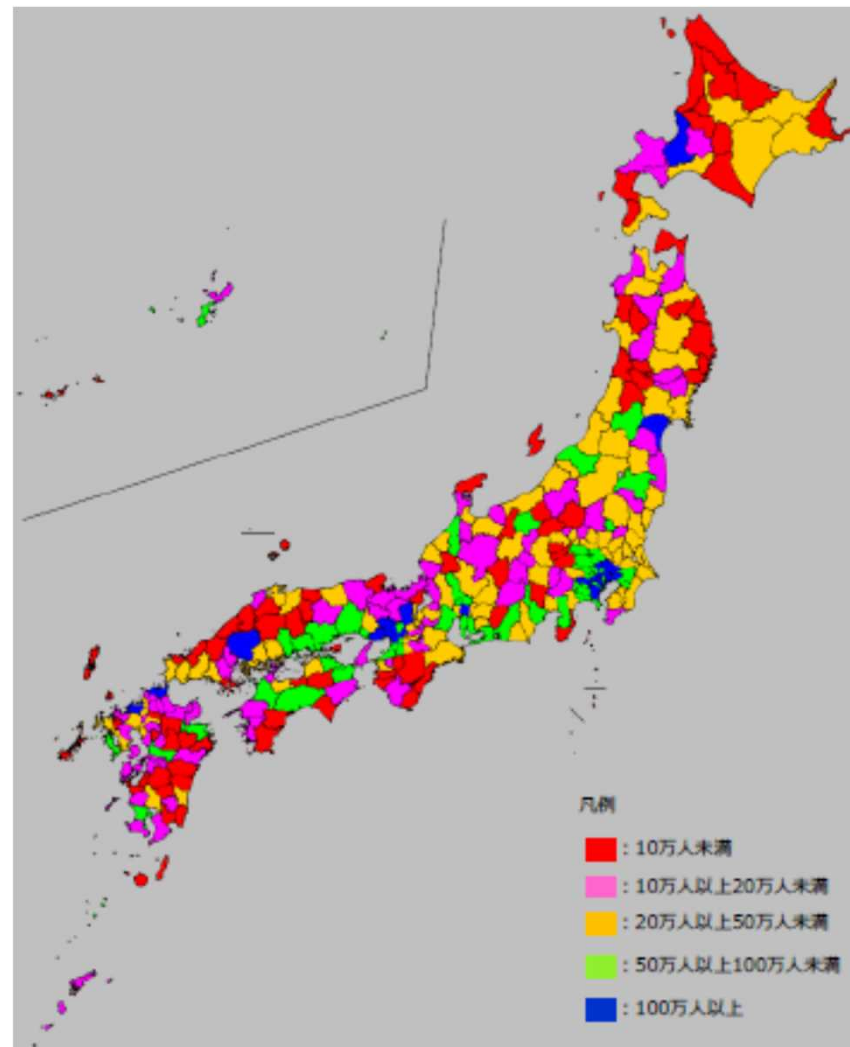
令和3年に、鳥取県が、山間谷部奥地に位置する113集落、2,379世帯を対象に暮らしの状況等について行った調査

出典) 「鳥取県山間集落实態調査」

二次医療圏の人口の状況

人口20万人未満の二次医療圏では、必要な入院医療が供給されず、他圏に患者が流出している可能性

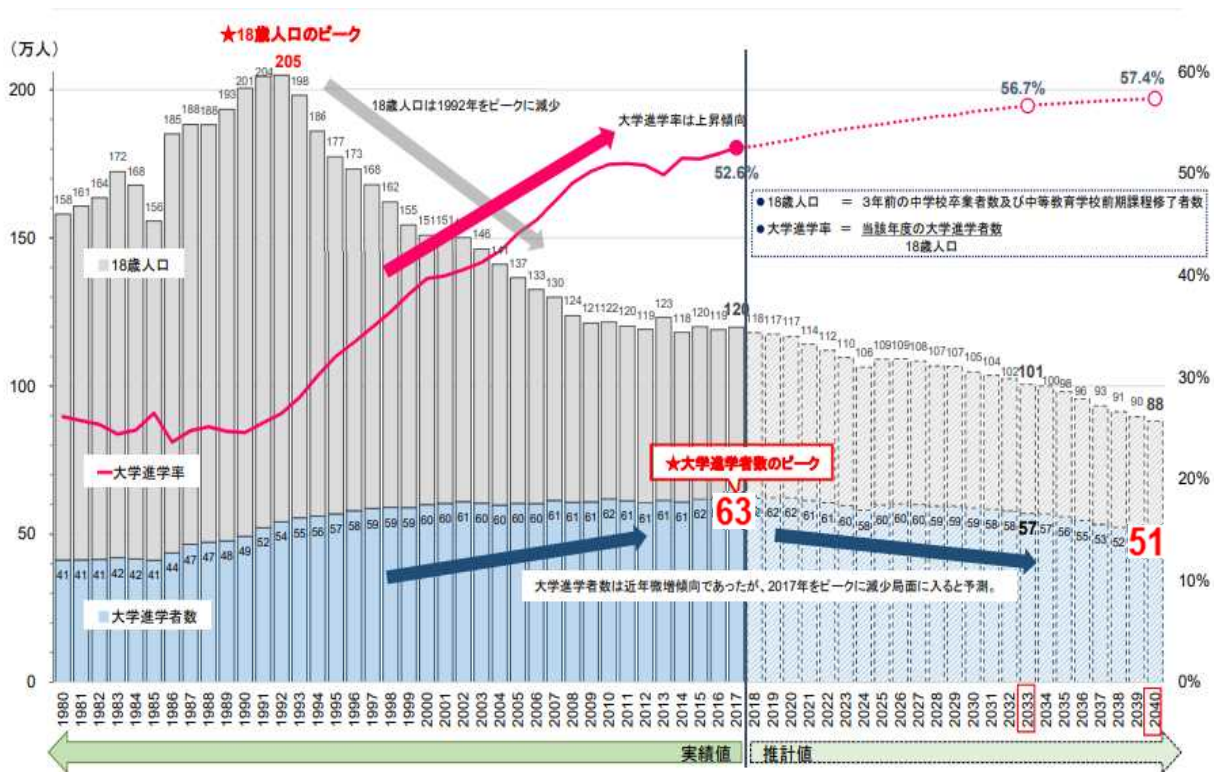
※二次医療圏：一般の入院に係る医療を提供することが相当である単位



出典：令和4年5月25日第8回第8次医療計画等に関する検討会資料（厚生労働省）

大学進学者数の将来推計

将来の大学進学者数は大幅に減少する見込み（2017年：63万人 ⇒ 2040年：51万人）



地域間の大学連携の例（四国5国立大学）

- ・大学間連携により、「連携教職課程」を開設
- ・オンライン形式と対面実習の併用
（対面実習時は教員又は生徒がキャンパス間を移動）

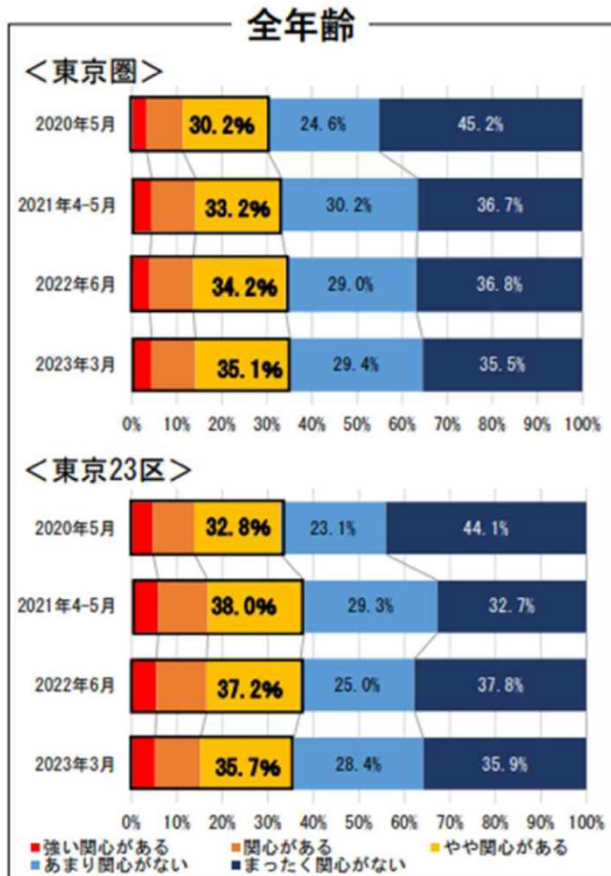


出典：平成30年11月26日中央教育審議会「2040年に向けた高等教育のグランドデザイン（答申）（中教審第211号）」参考資料

地方部における交流人口・関係人口の拡大

地方移住への関心（東京圏在住者）

東京において地方移住への関心が上昇傾向

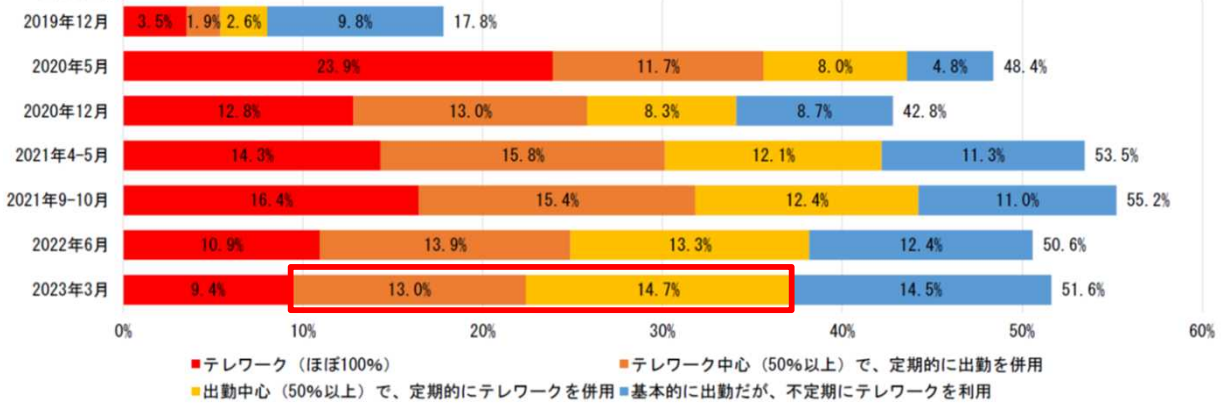


出典：内閣府「新型コロナウイルス感染症の影響下における生活意識・行動の変化に関する調査」

テレワーク実施頻度の変化（東京都23区）

テレワークと出勤を併用する勤務形態が増加・定着傾向

<東京都23区>



出典：内閣府「新型コロナウイルス感染症の影響下における生活意識・行動の変化に関する調査」

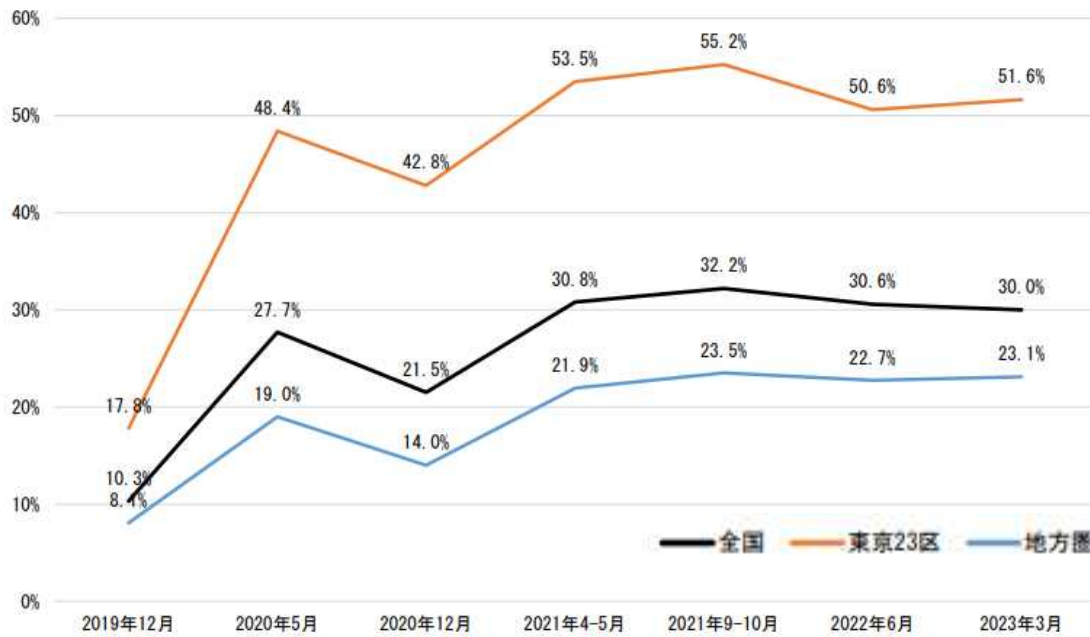
移住経験者の移住時影響項目

移住先選定の条件として、地域内や都市部への交通利便性が重視される傾向

Top 1	地域での日常的な買い物などで不便がない	37.4%	Top 6	穏やかな暮らしを実現することができる	29.2%
Top 2	都市部へのアクセスがいい（通勤・通学、行楽など）	34.9%	Top 7	やりたい仕事ができる	28.3%
Top 3	自然が豊かで身近に感じられる	31.8%	Top 8	地域に同世代の人が多く	28.3%
Top 4	十分な広さや間取り、日照など快適な家に住める	29.4%	Top 9	地産の美味しい食べ物・飲み物が多くある	26.2%
Top 5	街並みの雰囲気が自分の好みに合っている	29.3%	Top 10	地域の医療体制が整っている	25.0%

出典：パーソル総合研究所「地方移住に関する実態調査」(Phase1)

テレワーク実施率の変化（就業者）

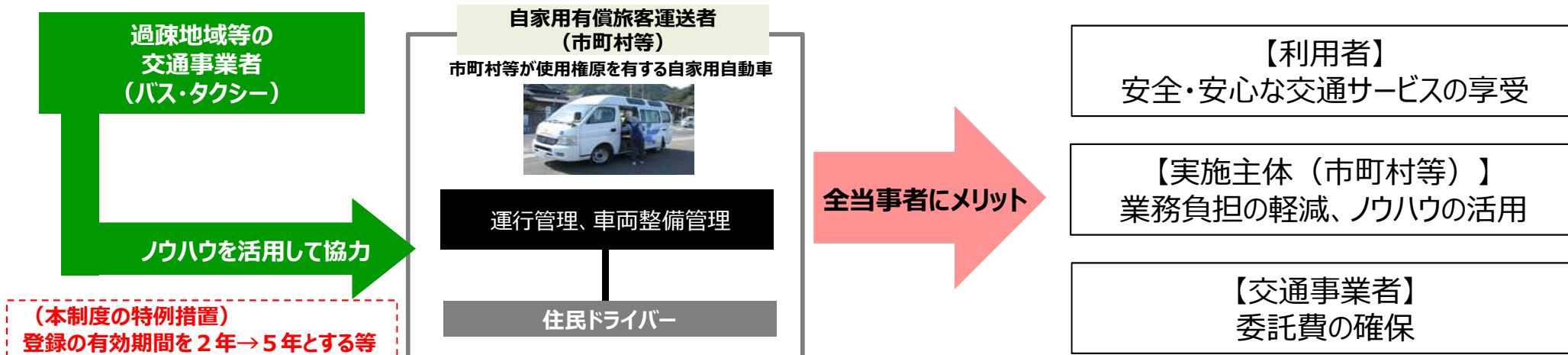


出典：内閣府「新型コロナウイルス感染症の影響下における生活意識・行動の変化に関する調査」

自家用有償旅客運送制度の概要(平成18年創設)

概要	過疎地域での輸送や福祉輸送といった、 <u>地域住民の生活に必要な輸送</u> について、それらが <u>バス・タクシー事業によっては提供されない場合</u> に、市町村、NPO法人等が <u>自家用車を用いて有償で運送</u> できることとする制度。
種類	<ul style="list-style-type: none"> ● 交通空白地有償運送 <実施団体数：670団体（R4.3.31時点）> ※ 全国1,741市区町村の内572で実施 ● 福祉有償運送 <実施団体数：2,470団体（R4.3.31時点）>
輸送対象	地域住民・観光客等
登録等	登録要件 ① <u>地域の関係者（※）</u> において、(i) <u>バス、タクシーによることが困難</u> 、かつ、 (ii) <u>地域住民の生活に必要な輸送</u> であるとの <u>協議が調う</u> <small>※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</small> ② <u>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）</u>
	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②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。

交通事業者が協力する自家用有償旅客運送についての特例



- 交通不便地域における持続的で利便性の高い交通サービスの実現には、タクシーや乗合タクシーがそれぞれの守備範囲を広げ、輸送力を強化するとともに、地域の実情に応じた交通サービスを選択しやすくするような制度・運用の改善が必要。
- また、自家用有償旅客運送により、タクシーや乗合タクシーを補完する際には、円滑に導入ができ、自家用有償旅客運送による交通サービスが持続的なものとなるような制度・運用の改善が必要。

タクシー（一般乗用）

- ①営業所ごとの法人タクシー車両の最低車両台数の緩和
- ②営業所等の施設設置要件の緩和

③運行管理のDXの推進

④地方部にUターン等した個人タクシー事業の経験者の活用

- ⑤タクシー事業者による乗合タクシー展開にあたっての法令試験免除
- ⑥タクシーと乗合タクシーの事業用車両の併用の柔軟化

⑦乗合タクシー事業における補完的な自家用車の活用

乗合タクシー（一般乗合）

⑧事業者協力型自家用有償旅客運送の活用促進

⑨交通空白地の目安の設定及び「地域交通の把握に関するマニュアル」の活用促進

⑩「地域交通の検討プロセスガイドライン」の活用促進

⑪「運送の対価」に係る目安の適正化

⑫更新登録手続の簡素化

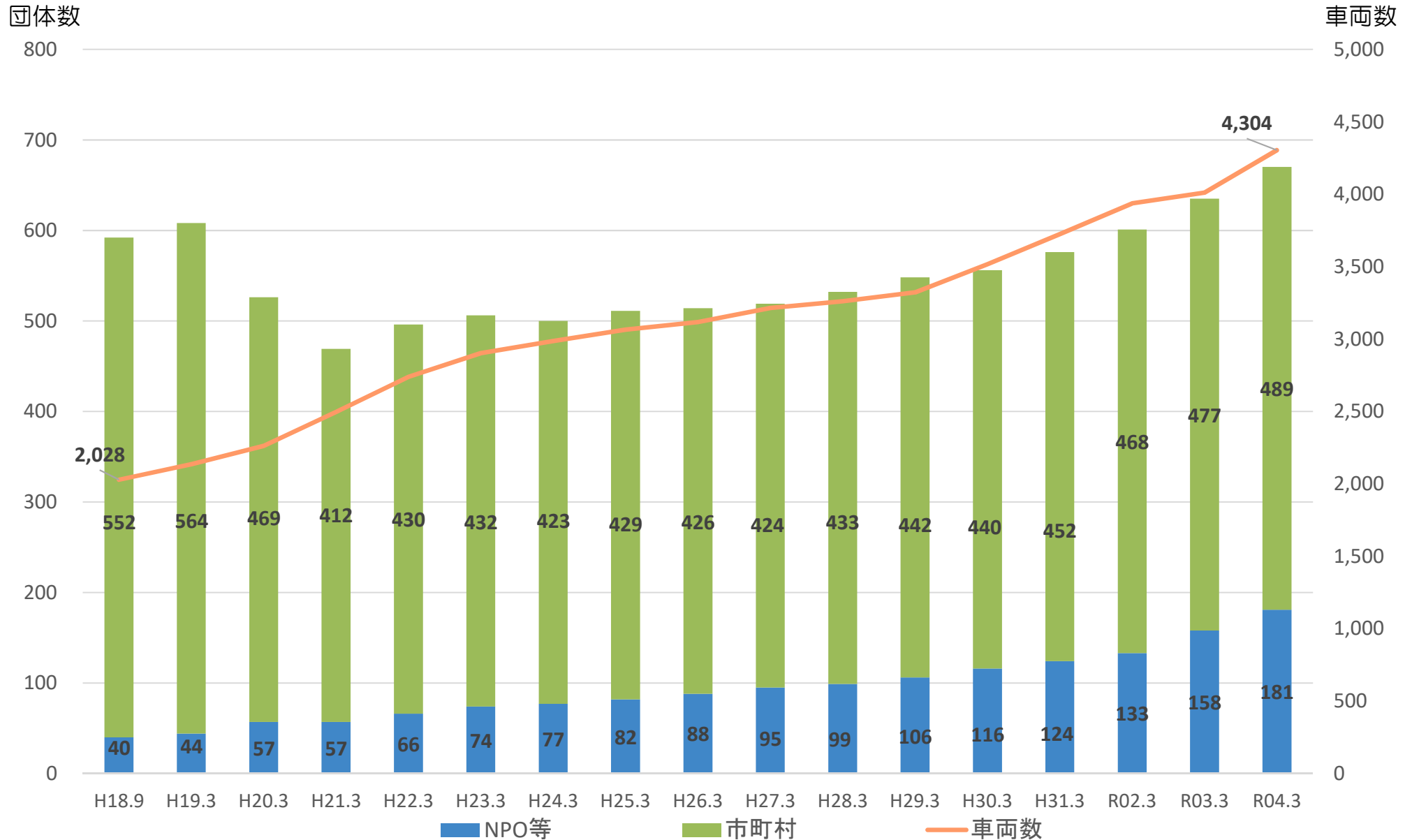
自家用有償旅客運送

※その他、これらに加えてタクシー事業等のDX・GXの推進や快適で働きやすい職場環境の整備等についても取り組んでいく。

交通空白地有償運送の導入状況

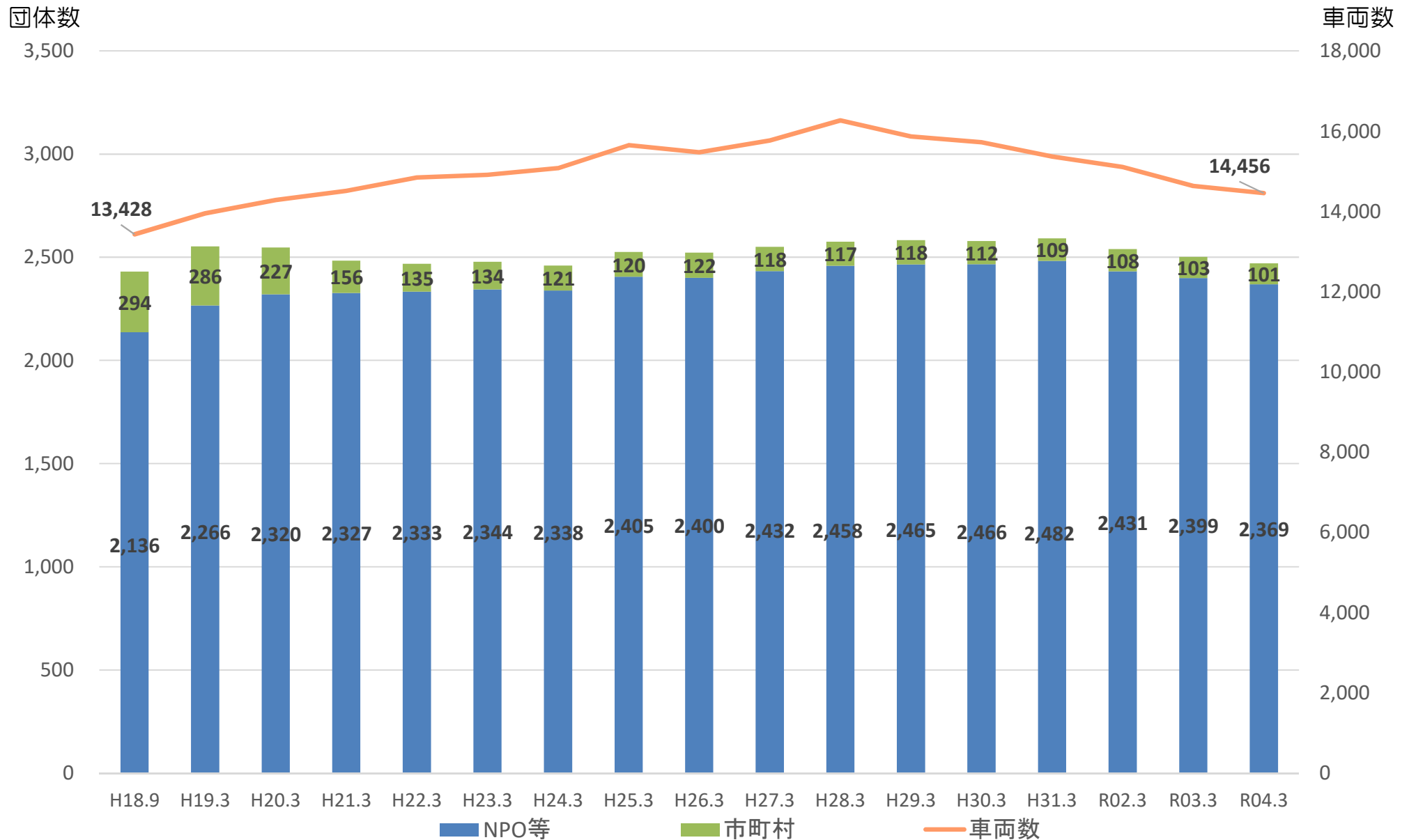
- 交通空白地有償運送は市町村が主体となるケースが多いがNPO等（※）・市町村ともに増加傾向にある。
- 交通空白地有償運送の車両数は増加傾向にある。

※一般社団法人、一般財団法人、農業協同組合、消費生活協同組合、社会福祉法人等の非営利団体



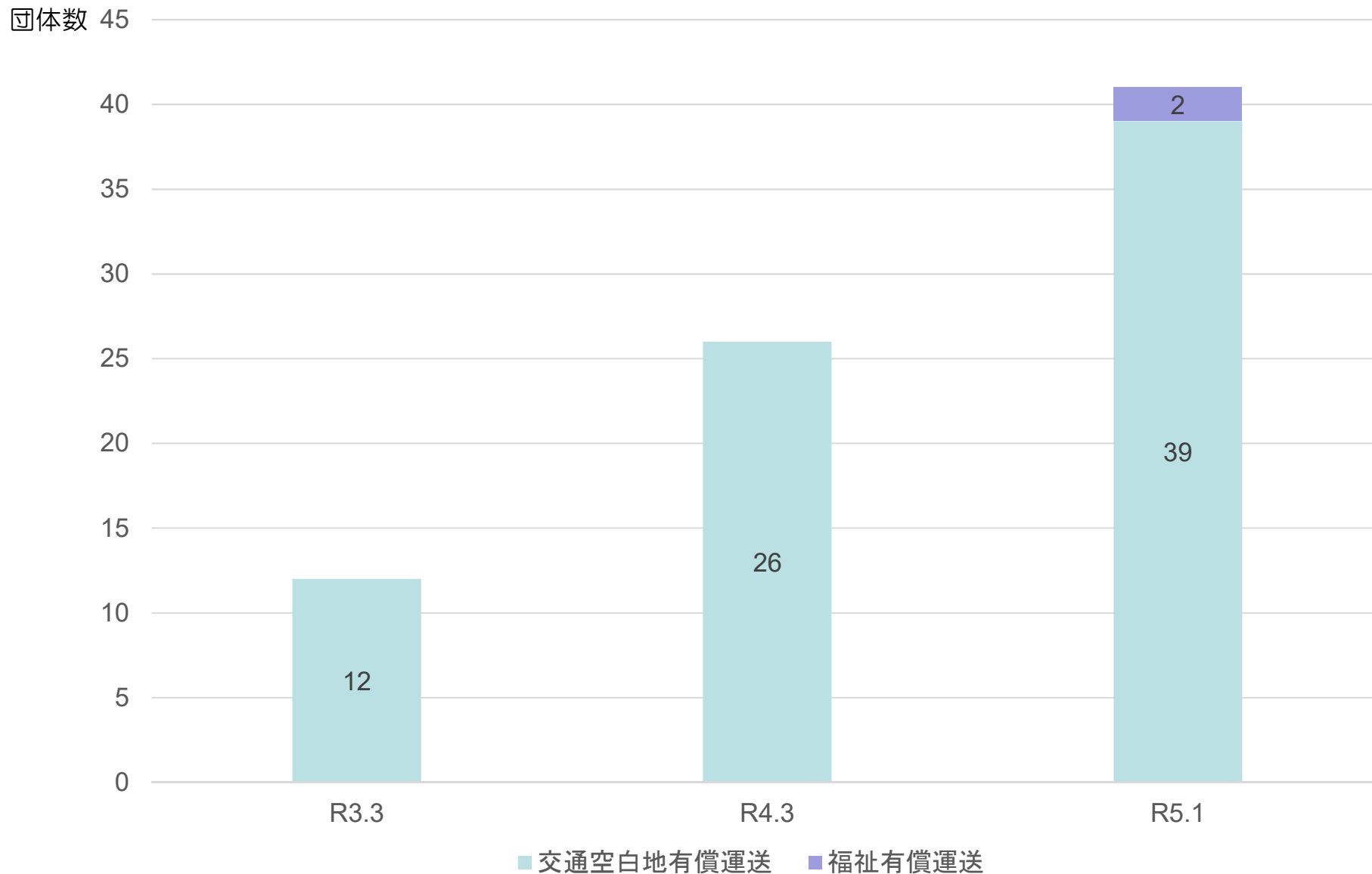
福祉有償運送の導入状況

- 福祉有償運送はきめ細やかな対応が必要のため、NPO等が主体となるケースがほとんどである。
- 福祉有償運送の車両数はほぼ横ばいである。



○ 交通空白地有償運送がほとんどを占め、福祉有償運送は2件のみ。

※ 事業者協力型自家用有償旅客運送（運行管理及び車両整備管理に交通事業者が協力する類型）として登録されているもののみの統計であり、交通事業者が事実上、運転者派遣等の協力を行っている事例は含まれない。



AIオンデマンド交通の概要

AIオンデマンド交通とは

○利用者予約に対し、リアルタイムに最適配車を行うシステム

- ・アプリあるいは電話による配車予約で、乗りたい時に希望のポイントまで移動が可能

AIの活用

○AIによる最適な運行ルート決定

- ・配車予約と車両位置からAIがリアルタイムに最適な運行ルートを決するため、乗合をしつつ、概ね希望時間通り移動が可能
- ・リアルタイムな人数分布の統計データとAIにより、移動需要の予測を進め、運行の効率性を高めることが可能

○タクシーと路線バスの中間的性質

- ・任意に乗降ポイントを設定できるため、地域内移動を面的にカバー可能
- ・個々の移動ニーズに対応しつつ、低コストで一定数の人が同時に移動可能



西日本鉄道株式会社HPより

【オンデマンド交通の利用イメージ】



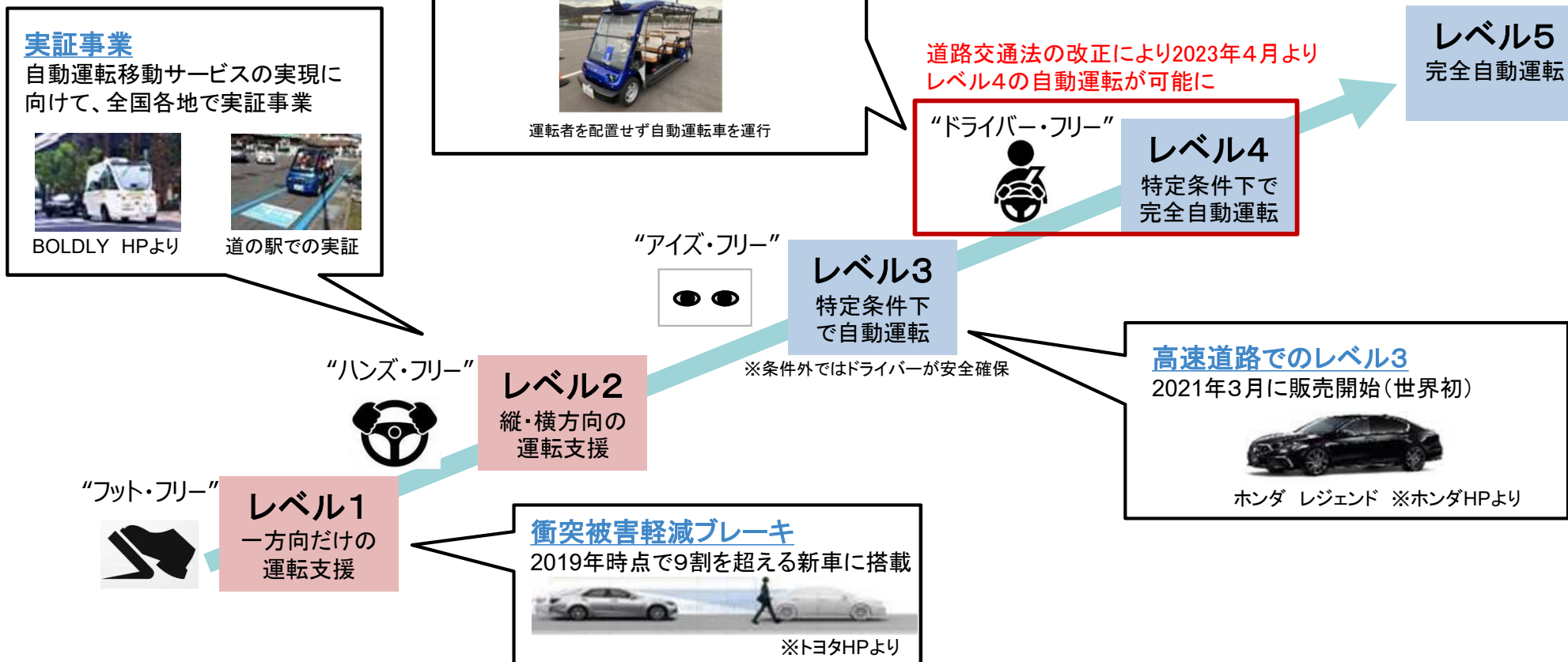
株式会社NTTドコモより

○自家用車についてはレベル3を実現し、移動サービスについてはレベル4を実現するなど着実に技術が進展。

○今後は、レベル4の普及拡大が目標

【政府目標】※ 2022年度目途 レベル4移動サービスの実現 → 2025年度目途 全国50か所に拡大
2025年度目途 高速道路レベル4の実現

※デジタル田園都市国家構想総合戦略(2022年12月閣議決定)、
新しい資本主義のグランドデザイン及び実行計画・フォローアップ(2022年6月閣議決定)



地域公共交通等における自動運転の推進

○自動運転について、国際標準化も見据え、2025年度目途 50カ所程度、2027年度 100カ所以上の目標を実現※ するべく、2024年度において、**社会実装**につながる「**一般道での通年運行事業**」を20カ所以上に**倍増**するとともに、自動運転のすそ野拡大を図るため、**全ての各都道府県で1カ所以上の計画・運行**を目指す。

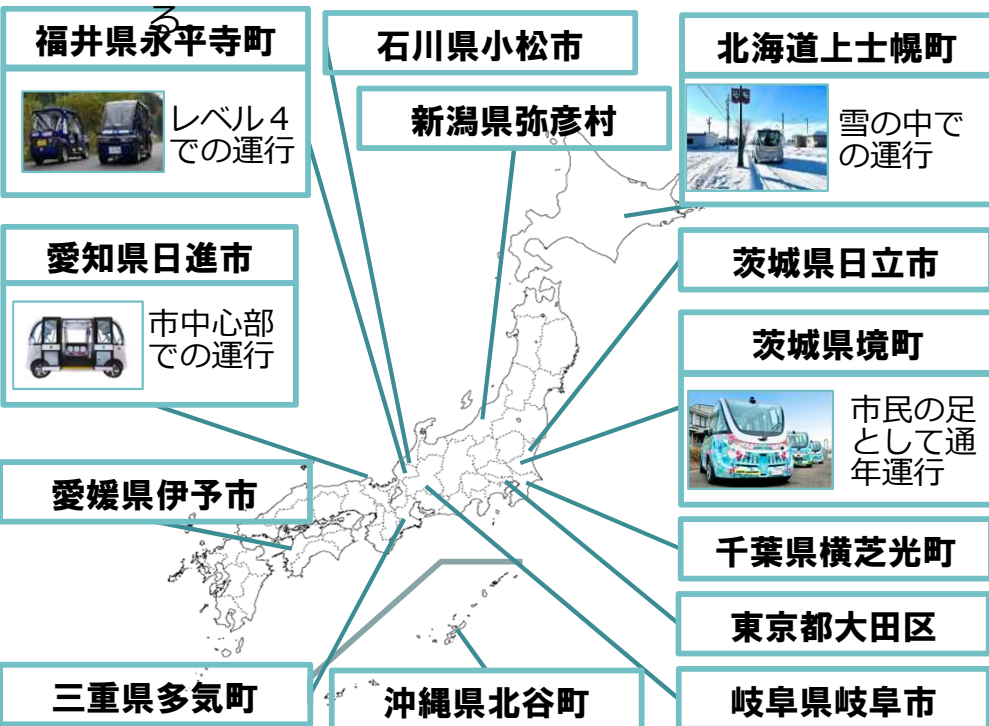
※デジタル田園都市国家構想総合戦略(2022年12月閣議決定)

○交差点等での円滑な走行を支援する「**路車協調システム**」の整備など、**道路側からの支援も推進**する。

2023年度

- 62件の事業を採択し、全国各地で展開。様々な状況における**実走行データの収集**などを通じ、**自動運転技術の向上**を目指す。
- うち、**10カ所以上で一般道での通年運行事業**を実施予定。

自動運転バスに触れ、**便利さを実感**し、自動運転への**理解と期待 (= 受容性)**を高め

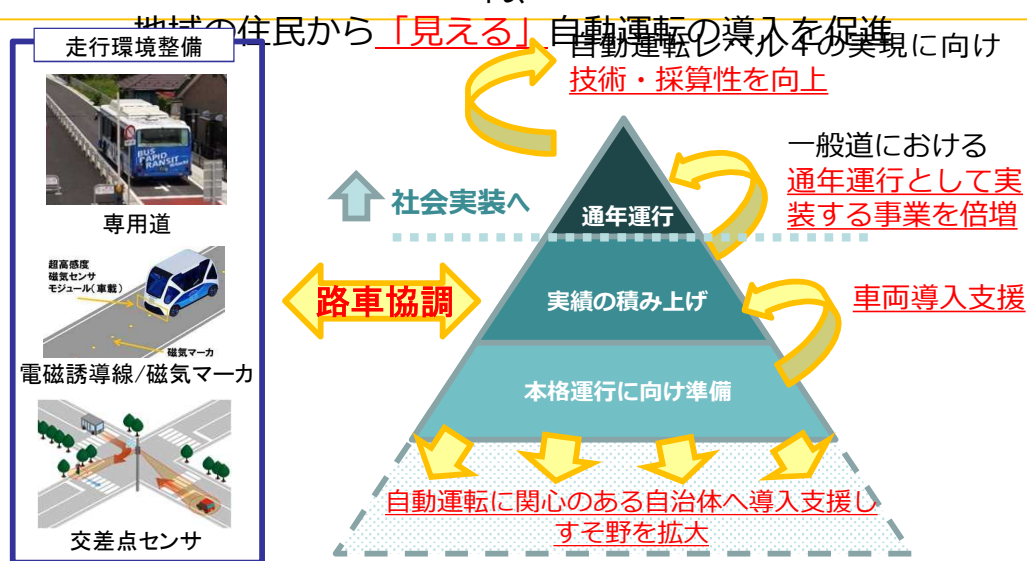


※上記は一般道での通年運行を実施予定の自治体

2024年度

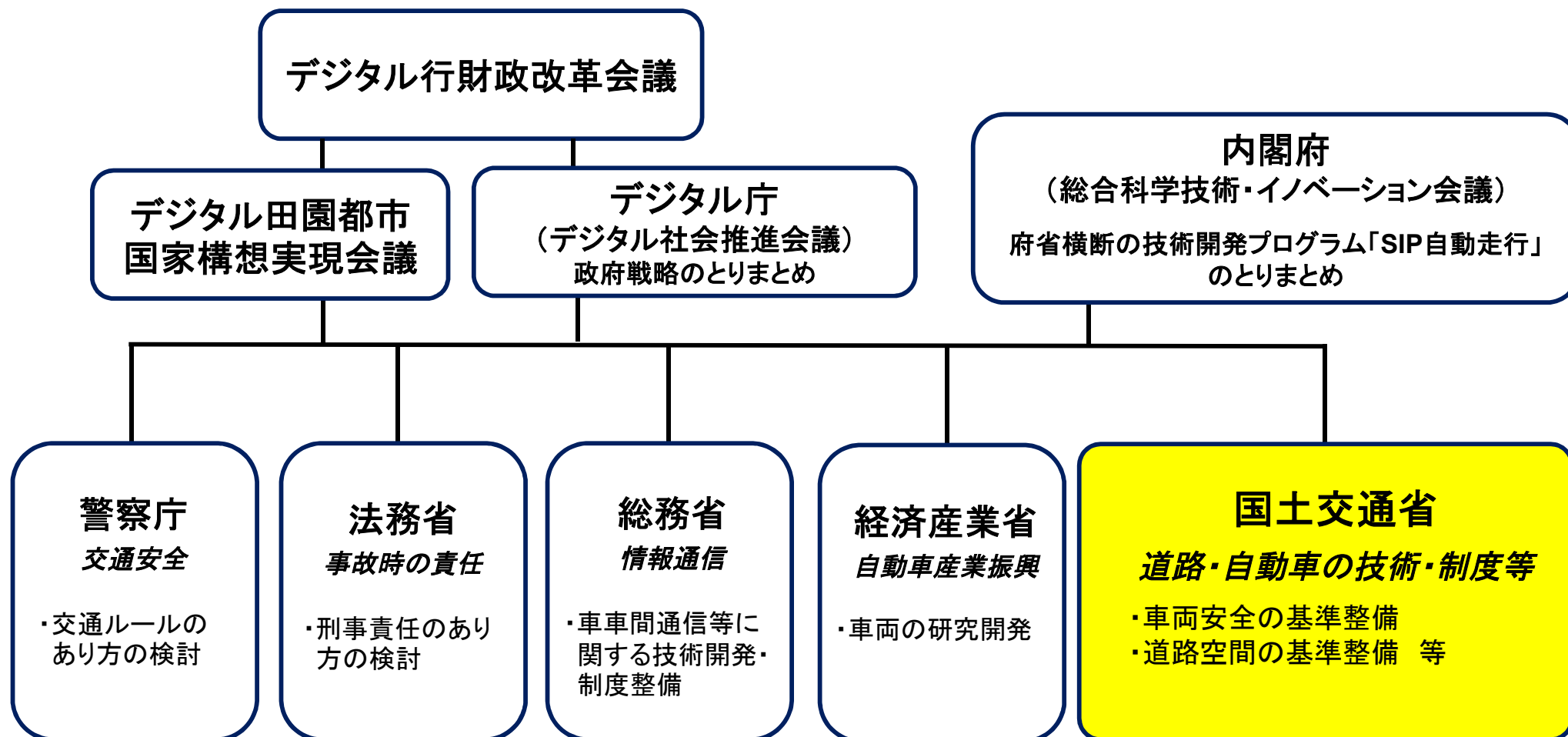
- 1) **社会実装**につながる「**一般道での通年運行事業**」を**20カ所以上に倍増**するとともに、交差点等での円滑な走行を支援する「**路車協調システム**」の整備等**道路側の環境整備も実施**
 - 過疎地・都市部といった地域性や、通勤・通学需要への対応など、地域課題に応じた事業を積極的に支援。
 - 通年運行を行う中で、事業採算性の確保方策についても検証。
- 2) **全ての各都道府県で1カ所以上の計画・運行**を目指す

全国各地で「いつでも・気軽に自動運転バス・タクシー」に触れ、



- 3) **高速道路においても自動運転レーン**を活用した**自動運転トラック**の**社会実装に向けた取組**を実施

○政府における自動運転の推進は、デジタル庁、内閣府の下、各省が連携して取り組んでいる。
○国土交通省は、自動運転の核となる道路や自動車の技術や制度等を所管している。



エリア一括協定運行事業について（令和5年地域交通法改正）

利便増進実施事業

地方公共団体が公共交通事業者等と連携し、**地域公共交通の利用者の利便の増進**を図るために行う以下の事業

(1) 地域における路線ネットワークの構築
地域の需要に応じた地域公共交通網の整備

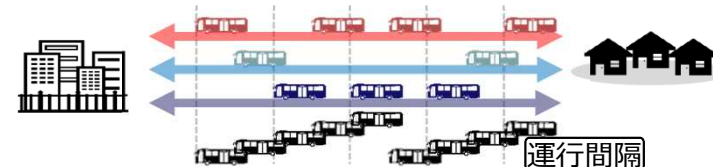
- ① 路線等の編成の変更
- ② 他のモードへの転換
- ③ 自家用有償旅客運送の導入等



(2) 運賃・ダイヤ等の改善

利用者が利用しやすい運賃・ダイヤの設定等

- ① 運賃・料金の設定（定額乗り放題運賃、通し運賃等）
- ② 運行回数・ダイヤの設定（等間隔運行、パターンダイヤ等）
- ③ 共通乗車船券の発行



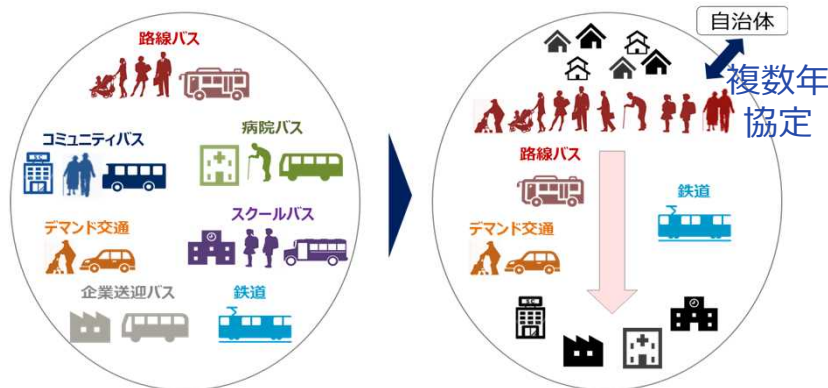
※ これらと併せて行う利便を増進するための措置（交通結節施設における乗降場の改善、乗継ぎに関する分かりやすい情報提供、ICカード等の導入等）も対象

エリア一括協定運行事業（令和5年新設）

○利便増進実施計画に、「**エリア一括協定運行事業に関する事項**」を記載し、その計画が認定された際に、国が当該運行について**複数年（最長5年）定額を支援**し、当該支援額を初年度に明示する制度を創設。

※「**エリア一括協定運行事業**」とは自治体と交通事業者が、一定のエリア・期間について、**必要な交通サービス水準（運行系統、運行回数等）、費用負担に関する協定を締結した上で実施する運行事業**

○期間中に経営改善により生じた**収益は交通事業者**に帰属し、**赤字削減のインセンティブ**。次の協定期間には**要補助額が減少**。



利便増進実施計画に記載できる事項に、「**エリア一括協定運行事業に関する事項**」を新たに追加

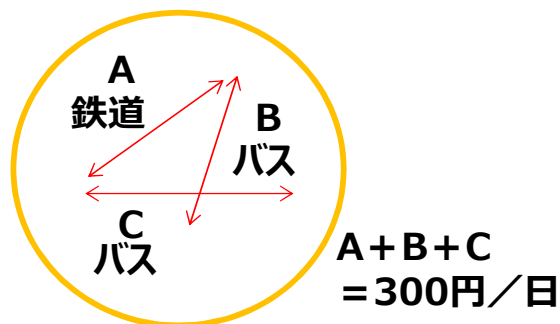
地域の基盤的サービスを提供する**乗合バス事業者**が、**他の交通事業者**（乗合バス、鉄軌道等）と**連携した取組**等により**経営力の強化・生産性の向上**等を図り、将来にわたって**サービスの提供の維持**の実現するため、国土交通大臣の認可を受けた**共同経営（カルテル）**に関する**独占禁止法の特例**等を定める。（令和2年11月施行）

共同経営の対象行為

共同経営の認可により、以下の行為について、**乗合バス事業者が他の交通事業者と直接協議**して行うこと等が**可能**

① 運賃・料金の設定

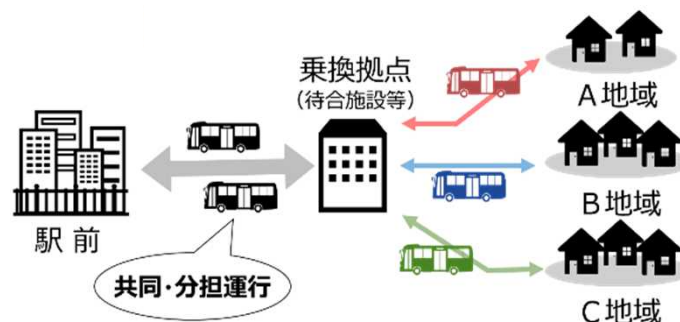
定額制乗り放題、通し運賃など



【定額制乗り放題のイメージ】

② 路線等の共同・分担運行

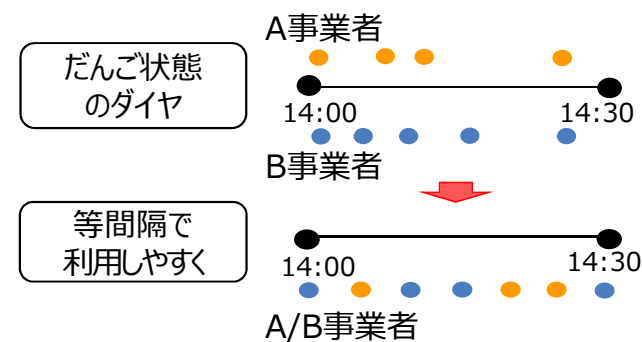
「ハブ&スポーク型」のネットワーク再編、ループバスなど



【「ハブ&スポーク型」のイメージ】

③ 運行回数・運行時刻の設定

等間隔運行、パターンダイヤなど



【等間隔運行のイメージ】

共同経営の認可

- 共同経営を実施する**乗合バス事業者等は**、法定協議会等へ意見聴取の上で、事業者間で「**協定**」の締結と「**共同経営計画**」の作成を行い、**国土交通大臣の認可**を受けなければならない。
- **国土交通大臣は**、**公正取引委員会に協議を行った上で**、利用者に不当な不利益が生じるおそれがないか等の認可基準に適合すると認めるときは**認可**。 ※これまで6件の共同経営を認可
- 共同経営を実施する乗合バス事業者等は、毎年、共同経営の実施状況について国土交通大臣へ報告。

コンパクト・プラス・ネットワークとは

■ 薄く広がった市街地を抱えたまま、今後人口が減少すると、医療、商業等の生活サービス施設や公共交通を維持することが困難となり、歩いて又は公共交通で日常生活を営むことが困難となるおそれ。

⇒ コンパクトシティ化により、居住を公共交通沿線や日常生活の拠点に緩やかに誘導

⇒ 居住と生活サービス施設との距離を短縮することにより、市民の生活利便性を向上

市街地の拡散・人口減少

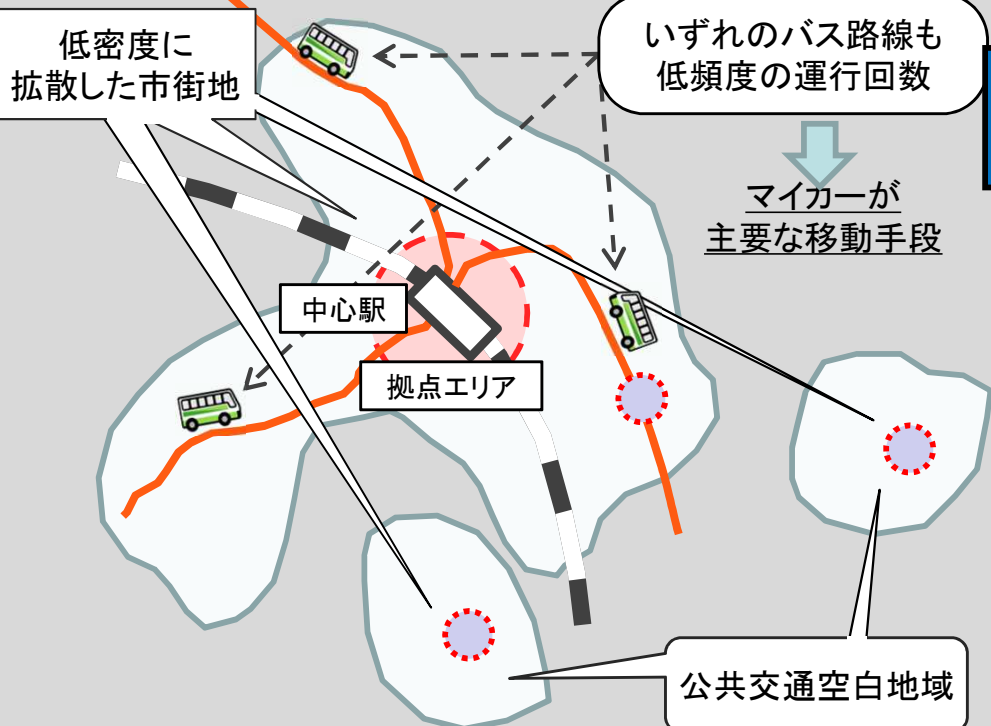
低密度な市街地の拡散

公共交通の利用者の減少

医療・福祉・商業等の都市機能が維持されなくなるおそれ

公共交通事業者の経営悪化

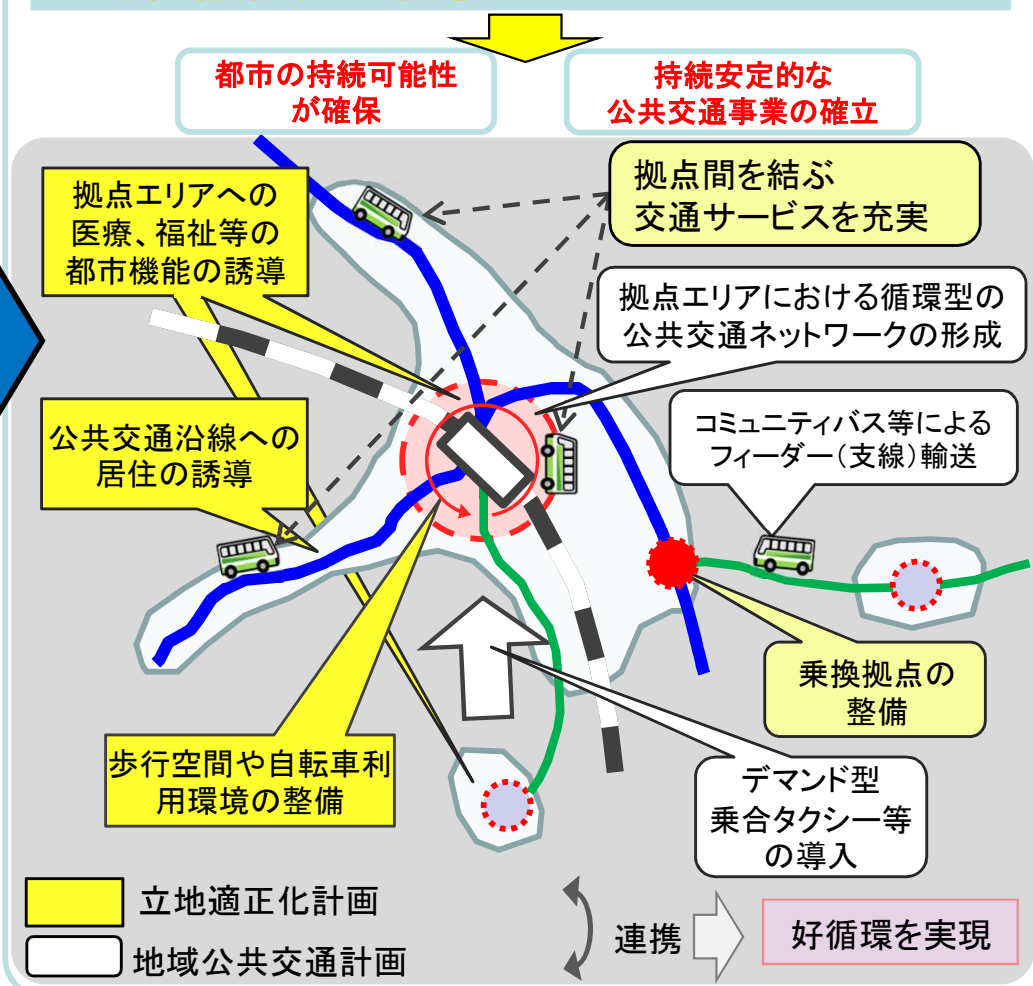
公共交通サービス水準の低下



コンパクトシティ + ネットワーク

生活サービス機能と居住を集約・誘導し、人口を集積

まちづくりと連携した公共交通ネットワークの再構築



クロスセクター効果の分析例(近江鉄道)

近江鉄道線の代わりに医療・教育・建設等の多様な分野で代替施策を実施した場合の費用は19.1億円/年以上となり、近江鉄道線の国・県・市町の財政支出と事業損失額の合計である6.7億円/年を大きく上回ることが確認された。



数値化が可能な行財政負担項目による算出効果



ここでは数値化が難しく算出されていない分野別代替費用も多くある



近江鉄道線を維持存続する方が、近江鉄道線を廃止して代替施策を実施するよりも効果的