

国土交通省提出資料

地域の公共交通リ・デザイン実現会議 とりまとめ (案) 概要

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)>
<ul style="list-style-type: none"> ・全国の約半数の地域で人口が50%以上減少(2020年) 	<ul style="list-style-type: none"> ・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) 	<ul style="list-style-type: none"> ・一般路線バス：約1296減少(2019年度→2021年度) ・タクシー：約1596減少(2019年度→2021年度) 	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通が減り自動車が運転できないと生活できない：約40% ・徒歩圏内のコンビニ、スーパー、病院などの施設が少くない：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	B：地方中心都市など	C：大都市など	D：地域間
<ul style="list-style-type: none"> ○ 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 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 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 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 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 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 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	各分野の指針・通知の策定	カタログ化による支援
<p>政府一体として、「地域交通を再構築(リ・デザイン)していただ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</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 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 	<p>各分野の送迎において、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</p> <ul style="list-style-type: none"> <教育・子育て・スポーツ分野> <ul style="list-style-type: none"> ● スクールバス ● 放課後児童クラブの送迎 <介護・福祉分野> <ul style="list-style-type: none"> ● 介護サービス事業所等の送迎 <医療分野> <ul style="list-style-type: none"> ● へき地患者輸送車の送迎 <分野共通> <ul style="list-style-type: none"> ● 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 	<p>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</p> <p>連携体制</p> <p>定量的な指標(行政経費/人等)</p> <p>関連支援制度</p>

取組の実装

法定協議会※のアップデート	地域公共交通計画のアップデート	施策のアップデート
<p>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</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 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 <p>※地域交通に基づいて設置される協議会</p>	<p>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</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 「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 	<p>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</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 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取組みを検討

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中期)
<ul style="list-style-type: none"> ✓ 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 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 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

今後の課題として提示された意見

- 地域の交通事業者の集約・統合
- 国と自治体の役割分担
- 地域の実情に応じた自動運転の実装のあり方
- 地域交通の維持のための財源負担のあり方
- 鉄道における自然災害への対応

交通分野における議論の視点

- リ・デザイン実現会議のとりまとめにおいては、**交通空白地**について、**交通事業者のみでは移動手段の十分な確保が困難**であることから、地域の輸送資源を総動員する重要な柱の一つとして、**自家用有償旅客運送の積極的な活用**を位置づけ。
- また、**交通空白地における移動手段確保の進捗**を測るため、**自家用有償旅客運送の団体数をKPIとして設定**。
- **自家用有償旅客運送の積極的な活用**に向け、デジタル行財政改革会議での議論等を踏まえ、以下の施策を含む、**大幅な制度見直し等を実施**。
- 当該制度見直し等の効果をモニタリングするための**サブKPIの設定**、及び導入地域や運行エリア・路線等の**ダッシュボードによる可視化等**を実施しながら、**リ・デザイン実現会議及び政策改善対話にて進捗状況を定期的にフォローアップ**。
- 本対話では、以下の点についてご意見を伺いたい。
 - ① **サブKPIの内容、当該KPI測定のためのデータ取得・分析方法**
 - ② **ダッシュボードにて可視化することが望ましいデータ項目**（導入自治体、登録主体、運行エリア・路線等）

交通分野（交通空白地における移動手段確保）におけるロジックモデル

