

地域交通法等改正法（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（令和5年法律第18号））

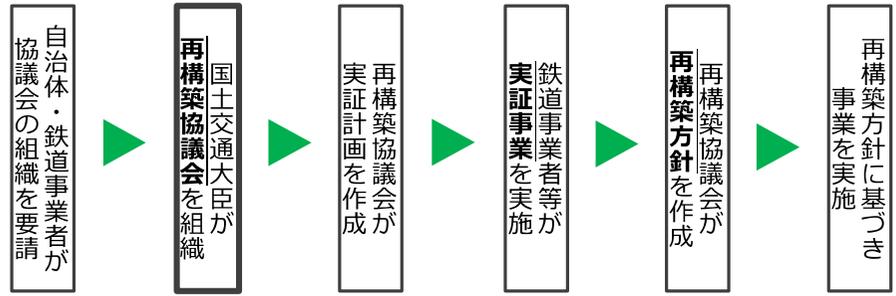
資料4

地域の関係者の連携と協働の促進【地域交通法】

- ・**目的規定**に、自治体・公共交通事業者・地域の多様な主体等の「地域の関係者」の「連携と協働」を追加し、**国の努力義務**として、関係者相互間の連携と協働の促進を追加。
- ・地域の関係者相互間の連携に関する事項を、**地域公共交通計画への記載**に努める事項として追加。

ローカル鉄道の再構築に関する仕組みの創設・拡充【地域交通法】

- ・自治体又は鉄道事業者からの要請に基づき、関係自治体の意見を聴いて、国土交通大臣が組織する「**再構築協議会**」を創設（協議会の開催、調査・実証事業等に対して国が支援）。
- ・また、協議会において①鉄道輸送の維持・高度化 ②バス等への転換のいずれかにより利便性・持続可能性の向上を図るための方策について協議が調ったときは**再構築方針を作成**。国は協議が調うよう積極的に関与。
- ・国は、大臣認定を受けた同事業によるインフラ整備に取り組む自治体について、社会資本整備総合交付金等により支援。 <予算>



（協議会では「廃止ありき」「存続ありき」の前提を置かずに議論）

※ J R 各社は、引き続き J R 会社法に基づく「大臣指針」を遵守し、国鉄改革の実施後の輸送需要の動向等を踏まえて現に営業する路線の適切な維持等に努めることが前提

バス・タクシー等地域交通の再構築に関する仕組みの拡充【地域交通法】

「地域公共交通利便増進事業」の拡充

- ・自治体と交通事業者が、一定の区域・期間について、交通サービス水準（運行回数等）、費用負担等の協定を締結して行う「**エリア一括協定運行事業**」を創設。
- ・国は、**複数年の支援総額を事前明示**するとともに、インフラ・車両整備に対する社会資本整備総合交付金を含め、予算面で支援（上下分離も可能）。 <予算>

「道路運送高度化事業」の拡充

- ・AIオンデマンド、キャッシュレス決済、EVバスの導入等の**交通DX・GXを推進**する事業を創設。
- ・国は、インフラ・車両整備に対する社会資本整備総合交付金を含め、予算面で支援するとともに、（独）鉄道・運輸機構の出融資や固定資産税の特例措置により支援できるような措置。 <予算・財投・税制>



鉄道・タクシーにおける協議運賃制度の創設【鉄道事業法・道路運送法】

地域の関係者間の協議が調ったときは、国土交通大臣への届出による運賃設定を可能とする**協議運賃制度**を創設。（※乗合バスについては、平成18年より協議運賃制度を導入済。）

【目標・効果】：再構築協議会における協議や地域の関係者との連携・協働を通じ、地域交通を再構築（KPI） 地域公共交通特定事業の実施計画の認定総数：67件（2022年10月時点）⇒300件（2027年度）

地域の関係者の連携と協働の促進【地域交通法】

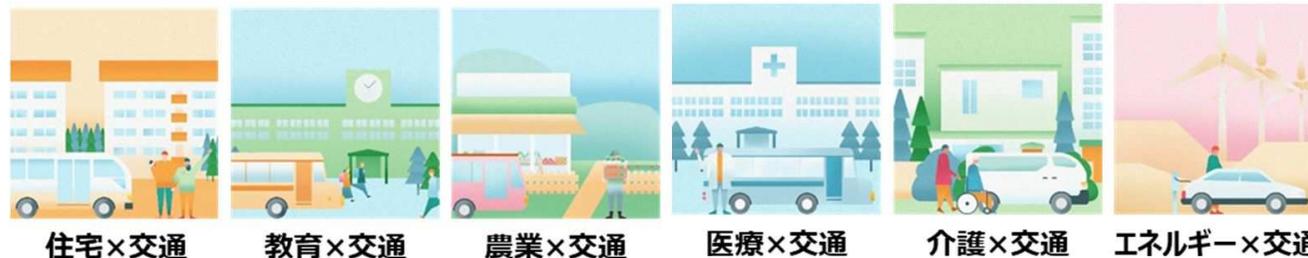
背景・必要性

- 官民間、交通事業者間、交通・他分野間における地域の関係者の連携・協働＝「共創」により、利便性・持続可能性・生産性が向上するよう、地域公共交通ネットワークを再構築＝「リ・デザイン」することが必要。

概要

- 地域の関係者の連携と協働を促進するため、以下を法律に規定。
 - ・目的規定に、自治体・公共交通事業者・地域の多様な主体等の「地域の関係者」の「連携と協働」を追加。
 - ・国の努力義務として、「関係者相互間の連携と協働の促進」を追加。
 - ・「地域の関係者相互間の連携に関する事項」を地域公共交通計画への記載に努める事項として追加。

交通・他分野間の共創（地域交通と、様々な他分野との垣根を越えた事業連携を実現）



『経済財政運営と改革の基本方針2022』（骨太方針）（令和4年6月7日閣議決定）

第2章 新しい資本主義に向けた改革 2. 社会課題の解決に向けた取組 （3）多極化・地域活性化の推進

（分散型国づくり・地域公共交通ネットワークの再構築）

デジタル田園都市国家構想の実現に資する持続可能で多彩な地域生活圏の形成のため、交通事業者と地域との官民共創等による持続可能性と利便性の高い地域公共交通ネットワークへの再構築に当たっては、法整備等を通じ、国が中心となって交通事業者と自治体が参画する新たな協議の場を設けるほか、規制見直しや従来とは異なる実効性ある支援等を実施する。

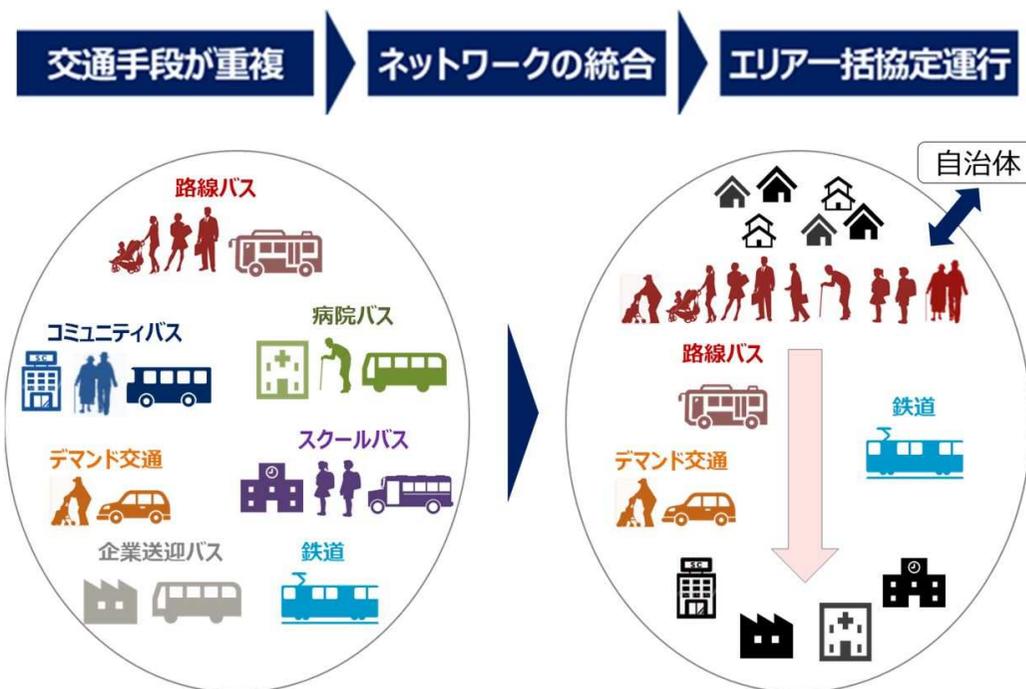
背景・必要性

- 路線バス事業等は、主に民間の交通事業者が主体となり、行政が運行サービスに対して赤字補填を行い維持。
- こうした手法は、路線維持に効果がある一方、事業改善インセンティブがなく赤字拡大に歯止めがかからない恐れ。

概要

エリア一括協定運行事業を創設。
(地域公共交通利便増進事業の拡充)

- 自治体と交通事業者は、一定のエリア・期間について、以下の協定を締結。
 - ・交通サービス水準 (運賃、路線、運行回数等)
 - ・費用負担 (上下分離も可能) 等
- 新規参入の申請については、エリア一括協定運行事業の計画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審査。
- 国は、複数年の支援額を初年度に明示。(事業改善インセンティブ) <予算>



背景・必要性

- 高齢者人口の更なる増加、ライフスタイルの変化等により、利用者のニーズや移動手段のあり方の多様化とともに、2050年カーボンニュートラルの実現に向けた社会的要請の高まり。
- 地域公共交通分野において、デジタル技術や交通データの効果的な活用により効率性・利便性の向上を図る交通DXと脱炭素社会に向けた車両電動化等の交通GXの推進が不可欠。

概要

- AIオンデマンド交通・キャッシュレス決済等の技術や、EVバス・EVタクシー等の導入を通じて、交通DX・GXを推進する事業を創設。（道路運送高度化事業の拡充）
- 国は、社会資本整備総合交付金を含め予算面で支援するとともに、財政投融资を活用した(独)鉄道・運輸機構の出融資、固定資産税の特例措置により支援できるよう措置。

AIオンデマンド交通
(スマホや電話で乗車予約→AIによるルート決定)



非接触型クレジットカード・QRコード
(データ収集→路線・ダイヤの効率化)



EVバス



**EVタクシーのエネルギー
マネジメントシステム**
(運行管理と充電管理を一体的に実施)



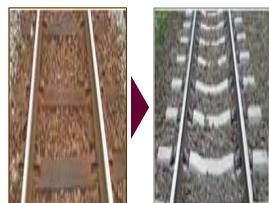
基幹事業				効果促進事業
○ 道路	○ 港湾	○ 河川	○ 砂防	○ 基幹事業の効果を高めるために必要な事業
○ 下水道	○ 海岸	○ 都市公園	○ 市街地整備	
○ 住宅	○ 住環境整備		等	
→ 令和5年度からの拡充 ● 「 地域公共交通再構築 」を追加 ● 「市街地整備」の「 都市・地域交通戦略推進事業 」を拡充				○ 全体事業費の2割目途

地域公共交通再構築事業の概要

交付金事業者等 : 地方公共団体、補助対象経費の1/2

対象事業 : 地域公共交通活性化再生法による計画認定を受けて行う鉄道施設・バス施設の整備
※まちづくりとの相互連携等が要件

地方財政措置 : 鉄道施設 : 地方負担分について、地方債充当率100%、うち45%について交付税措置
バス施設 : 地方負担分について、特別交付税措置80%



軌道の強化
(高速化)



駅舎の
新改築・移設



既存施設の
撤去



GX/DX
鉄道車両



停留所
乗換所



営業所
車庫



充電施設
蓄電池



GX/DX
バス車両

利用者の大幅減等により、現状のままでは地域交通ネットワークの維持が難しい状況になっている地域において、地域戦略と連動した持続可能性・利便性・効率性の高い地域交通ネットワークへの再構築を図るため、新たに社会資本整備総合交付金に基幹事業として「**地域公共交通再構築事業**」を創設（**基幹事業の追加は創設以来初めて**）

地域公共交通再構築事業 - 社会資本整備総合交付金の基幹事業として創設

地域づくりの一環として、**地域公共交通ネットワークの再構築**に必要なインフラ整備に取り組む地方公共団体への支援を可能とするため、地方公共団体が、**地域公共交通計画**及び**立地適正化計画**その他の**まちづくり・観光計画**において中長期的に必要な**ネットワーク（鉄道・バス路線）**を位置付けた場合に、ネットワーク形成に必要な施設整備等に関する地域の取組を支援

【交付金事業者】 地方公共団体 ※交付金については、地方公共団体からの補助金を受けて、民間事業者等も事業実施可能

【補助率】 1/2

【交付対象事業】 **地域公共交通特定事業***の実施計画の**認定**を受けた、持続可能性・利便性・効率性の向上に資する施設整備

※地域公共交通活性化法に基づく、**ローカル鉄道に係る公共交通再構築**や**バス路線の再編**等を行う事業実施計画

・**鉄道施設**（駅施設、線路設備、電路設備、信号保安設備等）の整備

・**バス施設**（停留所・車庫・営業所・バスロケ施設・EVバス関連施設（発電・蓄電・充電）等）の整備

※上記とあわせて、**効果促進事業**（地方自治体の作成する社会資本総合整備計画ごとに交付対象事業全体の20%を目途）で、**鉄道・バス車両**の導入も支援

※JR本州3社又は大手民鉄の路線については、補助対象経費は総事業費の2/3を上限（1/3は事業者の自己負担）



【補助要件】

(1) 地域公共交通計画の作成・地域公共交通特定事業実施計画の認定

- 地域公共交通計画が作成され、かつ、地域公共交通特定事業実施計画の大臣認定を受けていること
※鉄道については、赤字路線であって再構築協議会（仮称）等において策定された鉄道事業再構築実施計画に係る路線が対象

(2) 地方公共団体の計画における地域公共交通とまちづくり・観光戦略等の相互連携

- 地方公共団体が作成する、まちづくり/観光等に関する計画（例：立地適正化計画）において、まちづくりや観光における戦略の一つとして「鉄道の活用」「バスネットワークの活用」が位置付けられ、そのための実効性ある取組が具体的に記載されていること

(3) 事業の効果（実効性）を確認するための目標設定

- ①利用者数 ②事業収支 ③国/地方公共団体の支出額 の目標を設定すること

(4) 実効性のある地域活性化のための鉄道・バスの活用

- 本事業に関連する施設整備を含め実効性ある利用促進施策が実施計画に具体的に位置付けられること

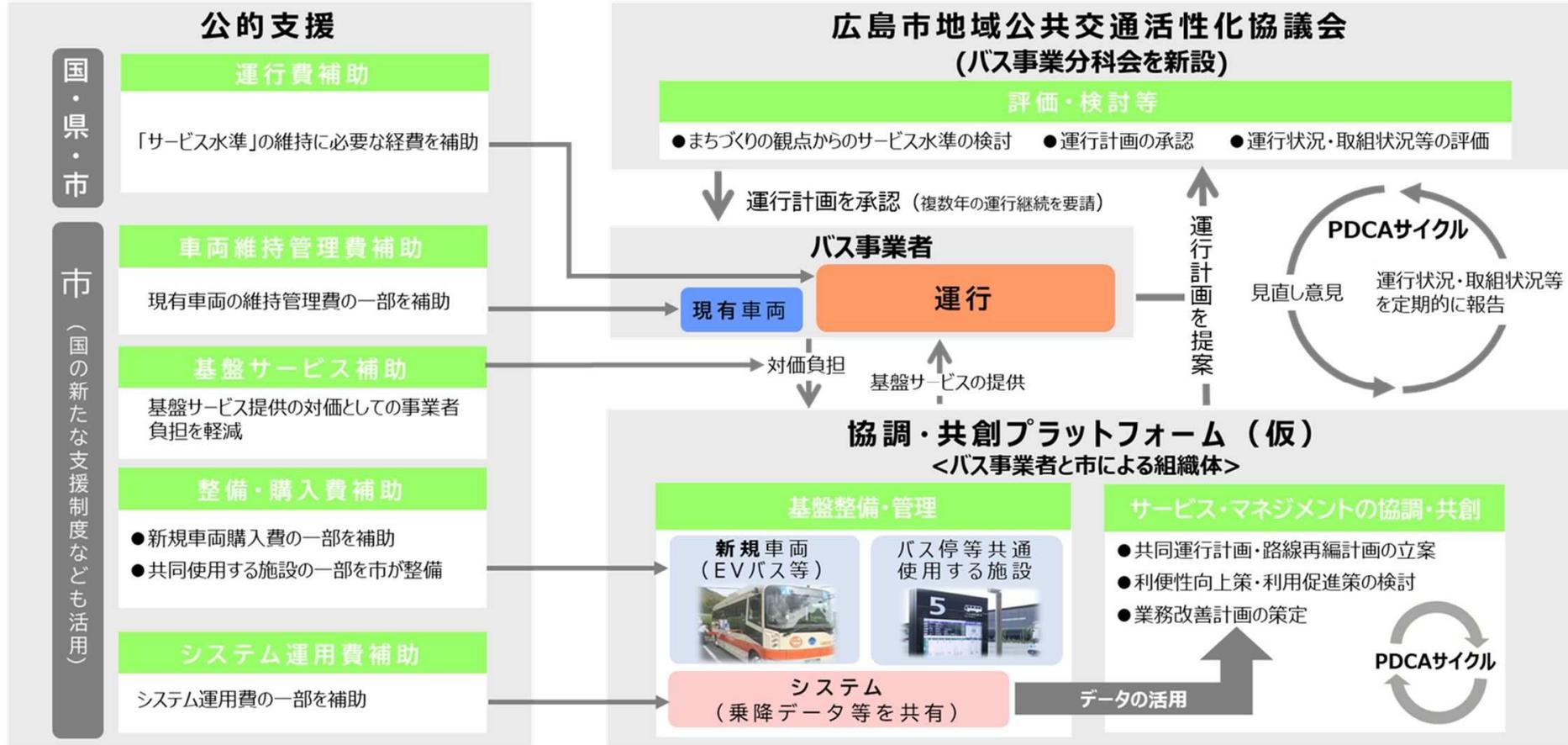
※JRに関し、「新会社がその事業を営むに際し当分の間配慮すべき事項に関する指針」の運用を何ら変更するものではない

他地域での先進的な取組(広島市の乗合バス事業共同運営システム)

目標

これまでの常識や壁を乗り越えた「事業者間の共創」及びそれを後押しする「官との共創」を軸に、経営の安定化と利用者目線での質の高いバスサービスを実現し、活発な移動を生み出すことにより、持続可能で利便性の高い、都市の成長や地域の活性化にも寄与する「広島ならではの乗合バス事業」への再構築を図る。そのため、官民それぞれの強みを的確に組み合わせる全体最適化を図る新たな連携体制として「共創による乗合バス事業の共同運営システム（広島モデル）」を構築し、全国のモデルケースとなるよう積極的に取組を進める。

＜共創による乗合バス事業の共同運営システム（広島モデル）のイメージ＞



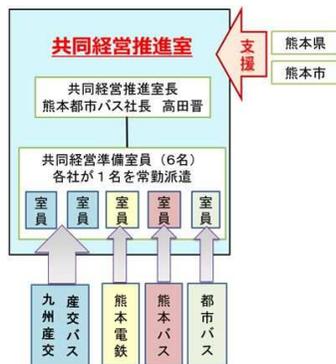
“広島モデル”の特徴

- バス事業者と市による組織体である「協調・共創プラットフォーム (仮)」の下、**車両や施設等の基盤整備・管理の共通化等**を図るとともに、各社の乗降データ等の共有・活用による路線の最適化やサービスの改善を進めることなどにより、**官民一体でバス事業全体の再構築**に取り組むこと。
- 広島市地域公共交通活性化協議会が**まちづくりの観点を踏まえてサービス水準を設定**し、これに基づきバスを運行する事業者に対し、手厚い公的支援を行うこと。

- 熊本市を運行する乗合バス5社において、独禁法特例法を活用し、**全国で初めて共同経営協定を締結**。重複する4方面の路線の路線移譲・協調運行による需給バランスの調整、待ち時間の平準化を行い、収支改善や利用者利便の向上へ寄与。
- 本件は全国でも先進的な取り組みであるとして、**令和3年度国土交通大臣賞を受賞**。

組織体制

- 令和2年4月1日、5社・自治体による「**共同経営準備室**」を組織（令和3年3月より**共同経営推進室**へと改称）。各社から社員を常勤にて派遣）。
- 月一度、各社社長級の会議や熊本県、熊本市等を含めた部長会議を実施。



取組の効果 (令和3年度)

約33百万円の収益改善効果

- 実車走行キロが抑制
- 運転者数・車両数も、5.6人/日、4.7台/日改善。

労働環境の改善・新規需要への投資拡大

- 効率化で捻出された輸送資源（運転手、車両）により、**運転手の労働環境改善や新規交通需要に応じたバスの増便（179→215便）が可能に。**

■輸送人員の変化

	コロナ前 (R1年)	コロナ後 (R3年)	R1→R3
全路線	26,736 千人	20,111 千人	▲25%
4方面計	5,923	4,457	▲25%

■実車走行キロの変化

	コロナ前 (R1年)	コロナ後 (R3年)	R1→R3
全路線	2,674 万キロ	2,474 万キロ	▲7%
4方面計	406	365	▲10%

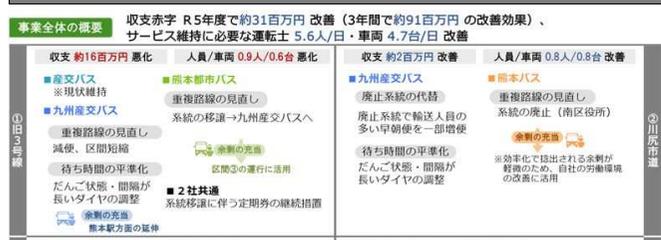
↑共同経営を行った系統とその他の系統を比較した場合、利用者減少幅は変わらないが、共同経営路線の方が**実車走行キロを抑制されており、コスト面での改善効果が見られる。**

独占禁止法特例法に基づく取組

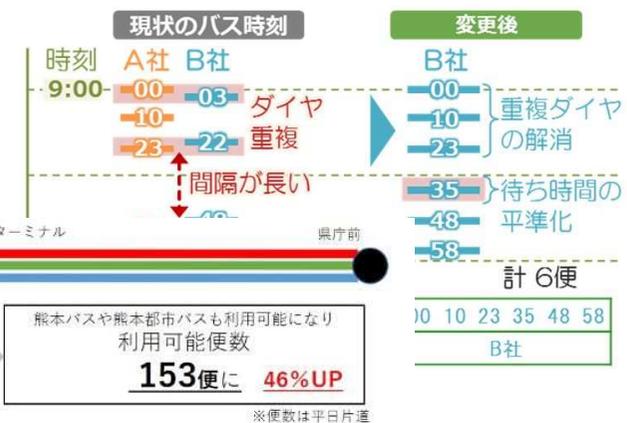
重複路線における路線移譲等の合理化

- ・重複路線における運行事業者を整理することで、サービス水準を確保しつつ運行コストの最小化を図る。
- ・**需給バランスを踏まえた待ち時間の平準化**
- ・重複路線において運行ダイヤを調整し、等間隔運行を行うことで利用者の利便性の向上を図る。

路線の移譲や協調運行による効率化



待ち時間平準化による利便性の向上



今後、**都心部に路線バスの均一運賃エリアの導入等**を検討中。

その他の共同経営

5社共通の定期券の販売

- ・重複区間における各社の定期券を共通化。従前の価格のまま、他社も乗車可能に。
- ・これにより、例えば、産交バスの定期券を持っていた場合、桜町BTから県庁前まで従前105便のバスが利用可能だったのに対して、他社のバスが利用できるようにより**153便のバスが利用可能に（46%UP）。**

5社共通の時刻表サイネージの導入

- ・これまで各社ごとの時刻表サイネージを共通化。

5社共通のマーケティングシステムの導入

- ・エリア全体でのモビリティマネジメントが可能に。