

地域の公共交通リ・デザイン実現会議

地域の公共交通を取り巻く現状と 検討の視点・課題

令和5年9月6日

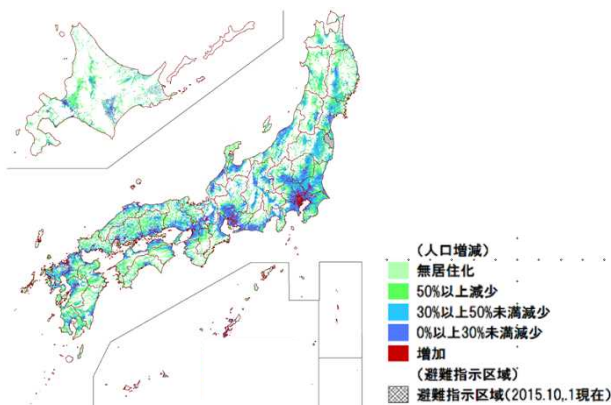
1. 地域の公共交通を取り巻く現状について
2. 「連携・協働」を進める視点及び検討の方向性と課題例

地域の公共交通を取り巻く環境

- 我が国の人口は、2050年には全国の居住地の約半数で50%以上減少との予測。
- 近隣の中小店舗の減少、病院の統廃合・移転、学校の統廃合等により、買い物、通院・通学など日常生活における「移動」の問題が深刻化。
- パート勤務なども含め共働き世帯比率が高まったこともあり、高齢者の通院や児童の通学・習い事などに関して、家族による送迎の負担も増大。
- 高齢ドライバーによる自動車事故に関する関心が高まり、運転免許の自主返納の動きが進展する一方、自主返納後の移動手段に対する不安の声や、自主返納をためらう声も。
- 都市圏内や地域間の交通については、インバウンドの急速な回復やライフスタイルの変化（多様な働き方やQOL重視等）を踏まえた新たな対応の必要性。

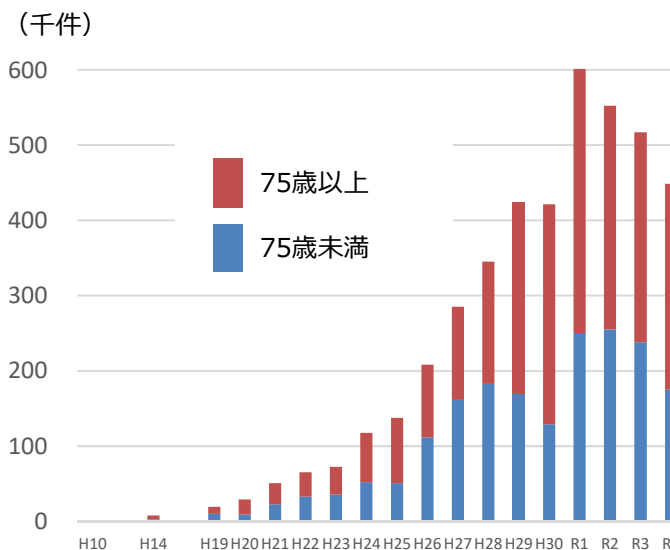
将来の人口増減状況

2050年には全国の約半数の有人メッシュで人口が50%以上減少（2015年対比）



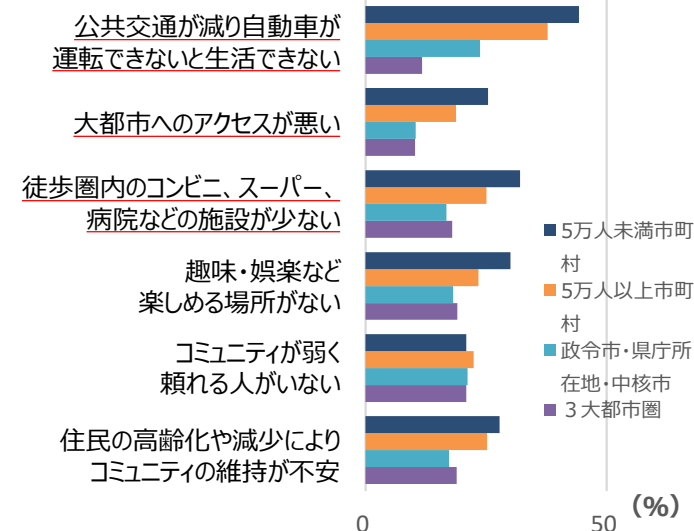
(出典) 総務省「平成27年国勢調査」、国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（平成30年推計）」等をもとに国土交通省作成。

免許返納数の推移



(出典) 警察庁公開資料より、国土交通省総合政策局作成

居住地に対する不安（地域別）



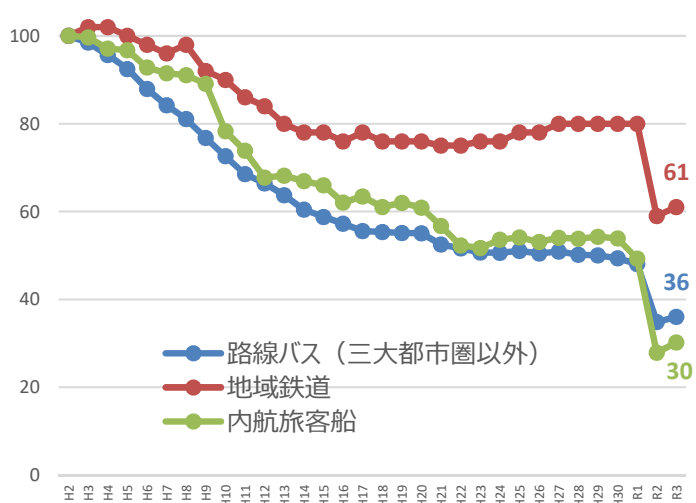
(出典) 国土交通省「平成29年度国民意識調査」

公共交通事業者の現状

- 長期的な利用者の減少、コロナの影響による急激な落ち込みもあり、公共交通事業者の経営環境は悪化。コロナ後も利用者数がコロナ以前の水準までには回復していない状況。
- 路線バスや地域鉄道について、多くの事業者が赤字となっており、回復の見通しが厳しいことから、今後の安定的な公共交通サービスの提供に課題。
- 自動車（バス・タクシー）の運転業務の賃金水準は低く、人手不足が深刻化（有効求人倍率は全職業平均の2倍程度の水準で推移）。人手不足を要因とする路線バスの休廃止などの動きが拡大していくおそれ。
- 交通分野において、多くの事業者でキャッシュレス決済対応や運行管理、車両・設備管理、労務管理等について、DXの取組に遅れ。

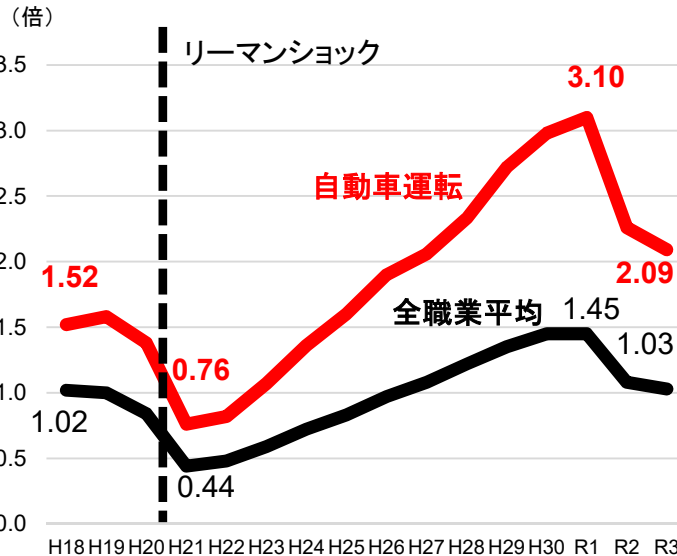
路線バス、地域鉄道、内航旅客船の利用者数

H2=100とした場合の推移



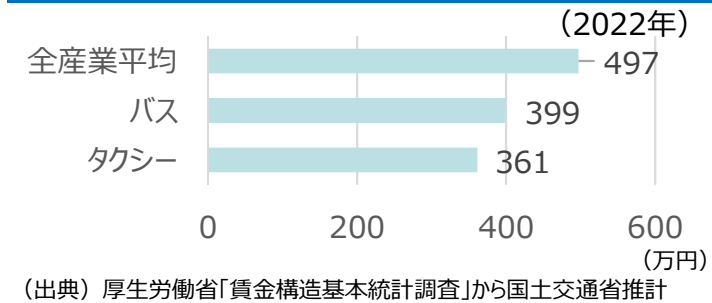
(出典) 「自動車輸送統計年報」、「鉄道統計年報」、「船舶運航事業者等の提出する定期報告書に関する省令」に基づく国土交通省海事局内航課調査より国土交通省作成

自動車運転業の人手不足

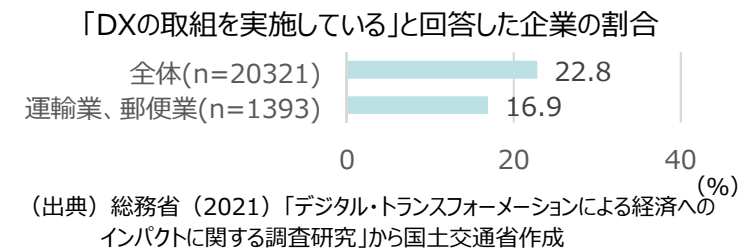


(出典) 厚生労働省「一般職業紹介状況」より国土交通省作成

自動車運転者の賃金水準



産業別のDX取組状況

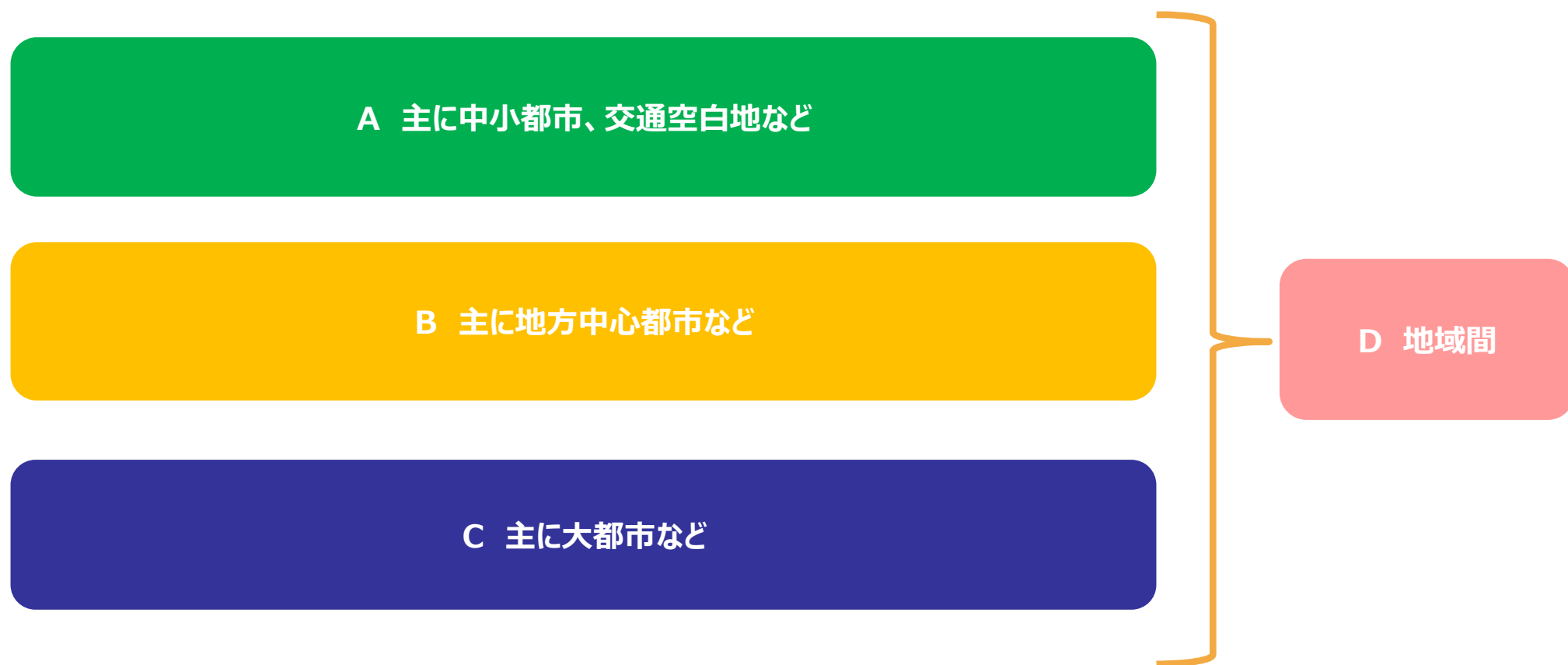


1. 地域の公共交通を取り巻く現状について
2. 「連携・協働」を進める視点及び検討の方向性と課題例

「連携・協働」を進める視点(案)

- 地域の公共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ため、以下の**4つの類型（カテゴリー）**に分けて、取組の方向性や必要な施策の検討を進める。

※なお、都市や地域の特性は千差万別であり、複数の類型にまたがる場合、同じ市町村でもエリアによって異なる類型にあたる場合などもあることに留意



「連携・協働」の方向性:A 主に中小都市、交通空白地など

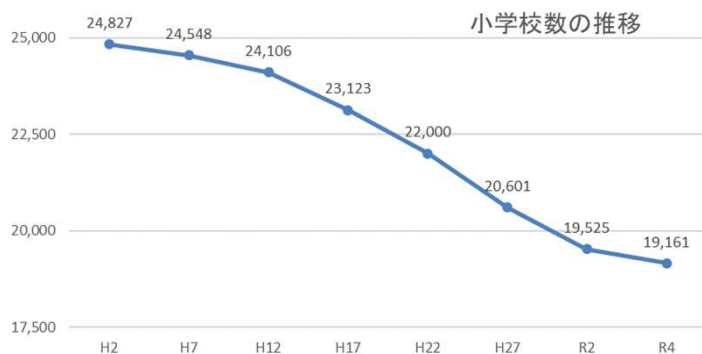
現況

- 人口減少による過疎化・高齢化が著しく、学校や病院の統廃合、商店の廃業等により日常生活における「足」の問題が深刻化。
- 交通事業者によるサービス提供が著しく不足・困難な地域においては、行政・NPO法人等が移動サービスを補完・主導。

取組の方向性（案）

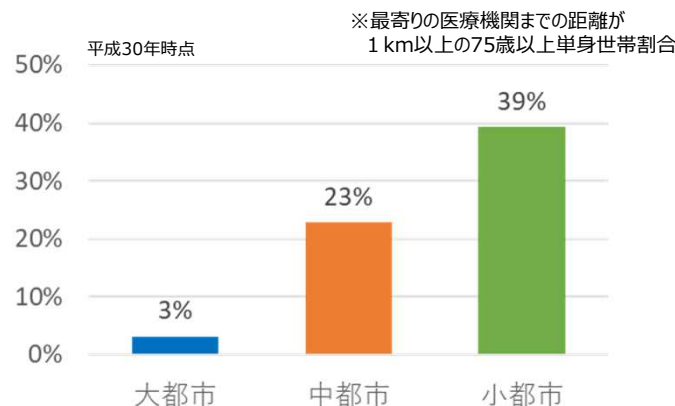
- 地域にある資源（人材、車両、施設）を最大限に活用し、当該資源のマルチタスク化を図る。
- 自家用車による旅客サービス（自家用有償旅客運送）の更なる活用を図る。
- デジタルを活用したコンパクトな移動サービス（AIオンデマンド交通、自動運転等）の提供を推進する。
- エネルギーの地産地消やエネルギー収益の公共交通への活用等を通じて、地域内経済循環を図る。
- 免許を返納した高齢者が安心して利用できる新たなモビリティの開発を推進する。

学校の統廃合による学校数の減少



出典: 文部科学省「学校基本調査」

高齢者の医療機関アクセスの長距離化



大都市: 東京都特別区部及び政令指定都市
 中都市: 政令指定都市以外の市 小都市: 町村
 (出典)総務省「平成30年住宅・土地統計調査」をもとに国土交通省作成

地域の交通の厳しい現状



事例A-① 主に中小都市、交通空白地など

交通 × 教育・医療

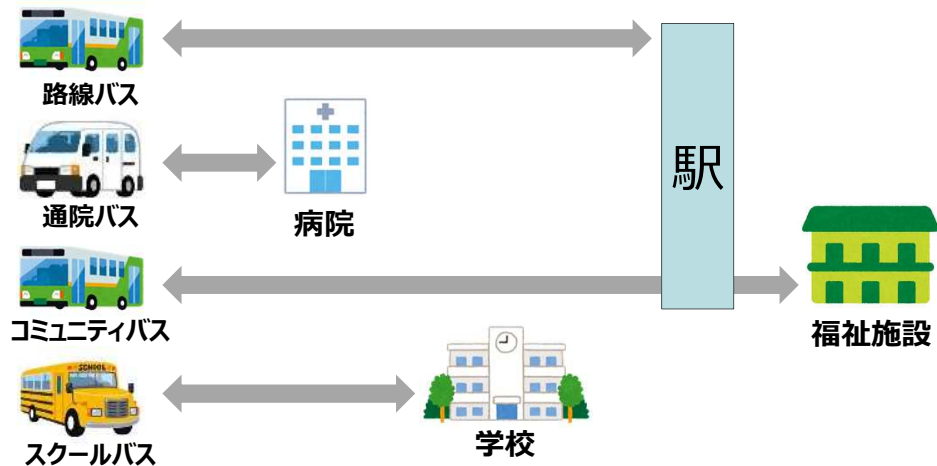
移動需要の集約（マルチ送迎）

【茨城県常陸太田市 人口：約5万人】

【事業の内容】

- 路線バス、コミュニティバス、通院バス、スクールバスが異なるサービス水準で重複運行し、公的負担の増加が課題。
- 路線バスに統合（混乗化）することで乗車密度を改善し、輸送に係るリソースの効率化と公的負担抑制を実現。

従来



改善策



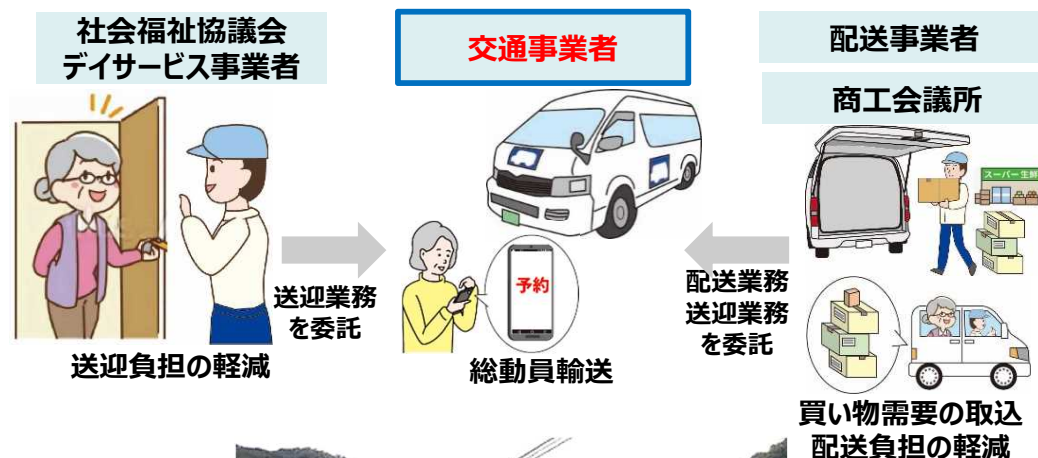
交通 × 福祉・商業・農業

貨客混載とモビリティ拠点

【宮崎県西米良村 人口：約1千人】

【事業の内容】

- 人流・物流サービスが個別バラバラに提供。
- 福祉送迎・買い物支援・貨客混載を新たにデマンド運行する公営バスで一体的に提供することで、各分野の移動・送迎を集約し、運送負担を軽減。
- 人流・物流サービスの拠点となるバスターミナルには、商工会、JAなどを併設し、人が集う拠点（モビリティ・ポイント）として整備。



人流・物流サービスの拠点
(商工会、JA等を併設、診療所、役場、郵便局、スーパーも近接)

事例A-② 主に中小都市、交通空白地など

交通 × 福祉・農業・観光

農山村の交通システム再構築

【北海道上士幌町 人口：約5千人】

【事業の内容】

- 自治体が路線バスの運行費用を負担するなど、公共交通維持に係る財政負担が課題。効率的な運行等による、財政負担の軽減が必要。
- 中心部の拠点間を結ぶ自動運転（レベル4も視野）のほか、農村部のデマンド交通への転換、多様な交通モードの整備により、地域交通の持続性を向上させるとともに、担い手不足にも対応。

農山村における交通システムの構築

子どもからお年寄り、ビジネスマン、観光客など多様なニーズにこたえる交通システム



交通 × エネルギー・金融

エネルギー収益の公共交通への活用（シュタットベルケ）

【岩手県宮古市 人口：約4.7万人】

【事業の内容】

- 脱炭素化地域づくりのため、再生可能エネルギーの地産地消を進める必要。
- 市が再生可能エネルギー事業へ出資し、得られる収益を、EVや充放電設備の補助等に活用。自立的な地域経済の循環を創出。
- 構想・計画には、大学や地域金融機関等が参加。将来的には公共交通の維持・確保などに活用。

目指す姿

エネルギーの地産地消による
自立的な
地域経済の構築



●エネルギー事業の利益を市民へ還元「よりよい市民サービスの提供」

- 誰もが移動しやすい公共交通
- 子育て世帯への支援
- 充実した教育環境
- 活力に満ちた産業 など

⇒地域課題の解決へ

地域内経済循環

エネルギーに関わる費用を市内にとどめる

市が積極的に参画
＝宮古市版シュタットベルケ

「連携・協働」の方向性：B 主に地方中心都市など

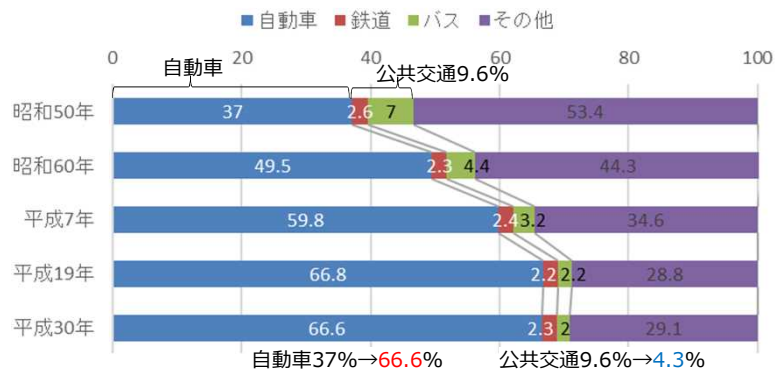
現況

- 各地域の中心都市であり、交通事業者によるサービス提供は行われているが、**住民の移動手段は自家用車が中心**。
- 地域によっては複数のバス事業者が存在するものの、**中心部は過当競争**を強いられ、**郊外では赤字路線を抱え、どの事業者も厳しい経営環境**にある状況。
- 交通事業者による移動サービスが長年提供され、**地域の足の問題への関心が低い自治体も存在**。
- 一部の地域では**多くの観光客が集中**し、地域住民等の生活に影響。

取組の方向性（案）

- **交通事業者の連携・協働**を図る。
- **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**、当該輸送サービス提供者と交通事業者の**連携・協働**を図る。
- 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**を推進する。
- **デジタルの活用**による輸送サービスの効率化と高質化の両立を図る。

自動車依存度の拡大（浜松市）



(出典)浜松市資料をもとに国土交通省作成

路線バス利用者数の減少と厳しい収支状況（熊本市）



備考：要素別原価報告書を基に共同経営準備室作成。高速バス・空港リムジンバスは除く数値。収入は経常収入、費用は経常費用を指す。
(出典) 熊本市 共同経営準備室（2019年度）「路線バス事業データ」

事例B 主に地方中心都市など

交通事業者間連携

バス事業の共同運営体制の構築

【広島県広島市 人口：約119万人】

【事業の内容】

- 輸送需要の減少等により、地域交通ネットワークの維持が課題。
- 「競争」から「共創」へ転換し、独禁法適用除外による共同経営（カルテル）のほか、車両やシステムの共同運営を検討。
- 横断的なデータ分析のもと、全体最適化を図り、DXによる持続可能な地域の公共交通を目指す。



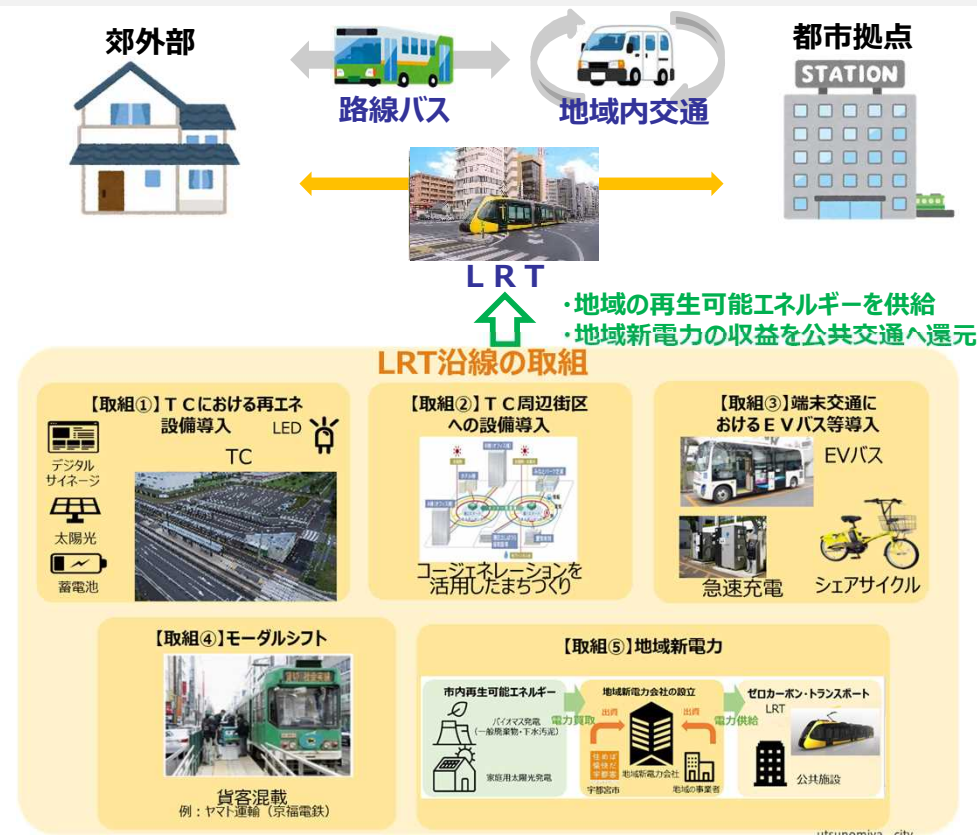
交通 × まちづくり

公共交通を軸としたまちづくり

【栃木県宇都宮市 人口：約51万人】

【事業の内容】

- スーパースマートシティの土台となるネットワーク型コンパクトシティの形成をより一層推進していくことが必要。
- L R Tを基軸としたコンパクトなまちづくりの推進。
- 地域の交通軸になるL R Tの整備、L R T導入と併せたバス路線の再編等により、持続可能な公共交通の構築を図る。
- また、L R T沿線をモデルエリアとした脱炭素化策を構築。



「連携・協働」の方向性：C 主に大都市など

現況

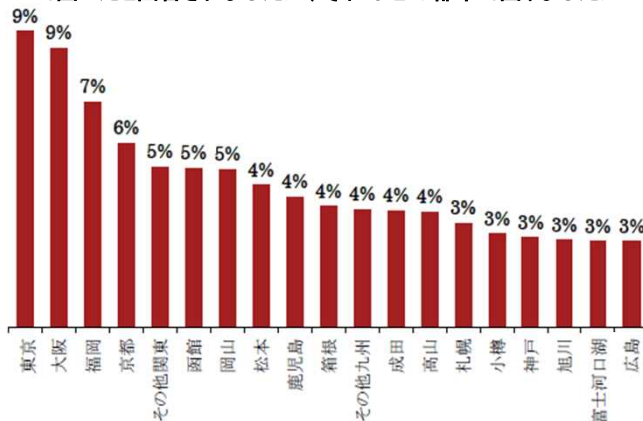
- 三大都市の人口は横ばい。また、**内外から多くのビジネス客・旅行者が訪問。**
- 複数の交通事業者によって、一定水準の移動サービスが提供されている。一方で、**複雑な交通ネットワークが形成され、特に外部者には使いづらい面も見受けられる。**
- **コロナ禍の影響**（通勤需要の落ち込み、「密」を避ける意識とそれに対応するニーズの高まり）を受ける一方で、**一部の地域では多くの観光客が集中し、移動サービスの質が低下している場面も見受けられる。**

取組の方向性（案）

- 引き続き、民間事業者を中心としたサービス提供を進める。
- **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。**

大都市ほど公共交通の利用に困る傾向（外国人訪問者）

今回の訪日旅行にて、「公共交通の利用（乗り場、経路の情報、乗換方法等）」について困ったと回答されましたが、それはどの都市で困りましたか



令和元年度調査

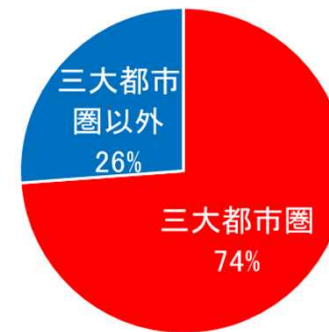
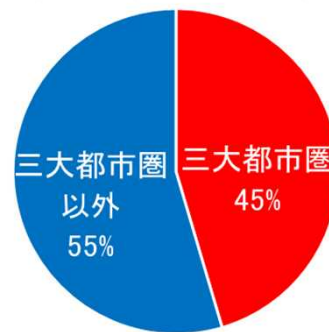
※母数：各都市への訪問者人数、複数選択

(出典)観光庁資料をもとに国土交通省作成（3%以上のみ抜粋）

三大都市圏への観光客の集中

日本人+外国人延べ宿泊者数

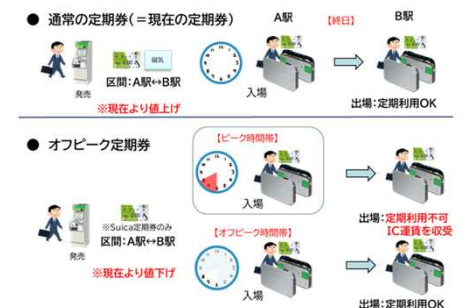
外国人延べ宿泊者数



三大都市圏：埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、愛知県、大阪府、京都府、兵庫県
(出典)観光庁「宿泊旅行統計調査（2023年5月）」をもとに国土交通省作成

移動分散化の取組例(JR東日本)

【オフピーク定期券導入後の利用イメージ】



(出典) 国土交通省「第10回 鉄道運賃・料金制度のあり方に関する小委員会」資料

事例C 主に大都市など

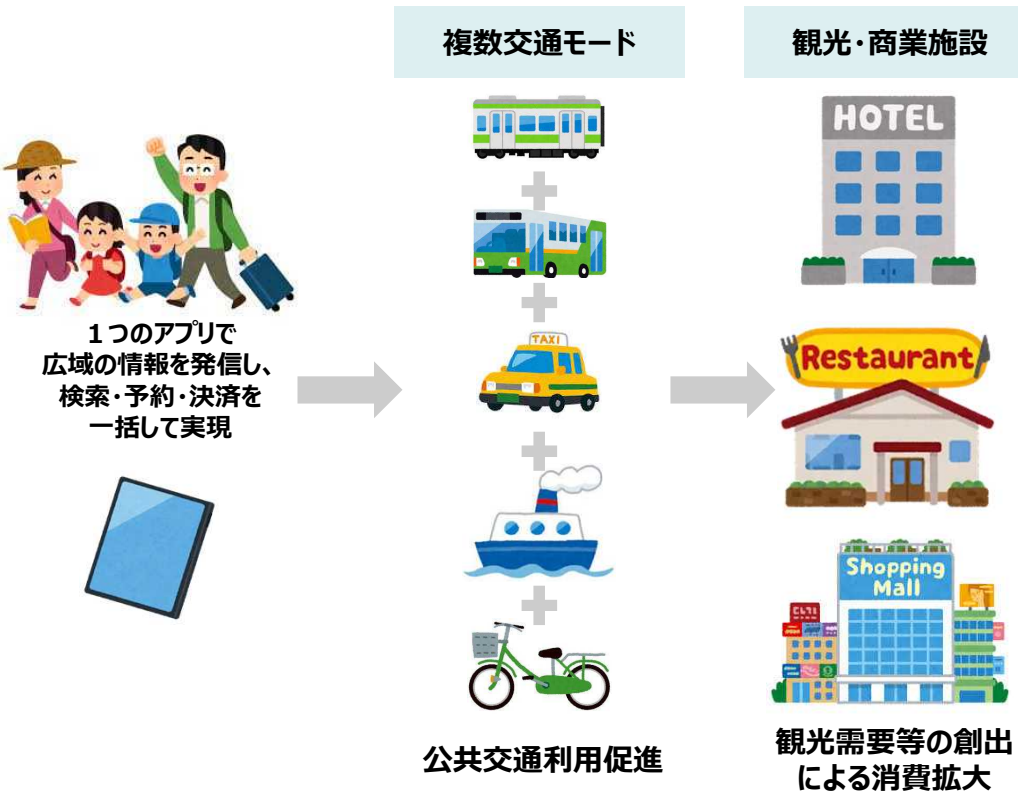
交通 × 観光・商業

広域でのシームレスな移動の実現

【関西MaaS】

【事業の内容】

- 人口減少やコロナ禍による交通需要の大幅な減少に対応するため、インバウンドを含む観光需要の取り込みが課題。
- 広域エリアで交通事業者が一体となって、観光・商業施設等と連携してMaaSに取り組むことで、インバウンドを含む観光客のみならず、地域住民のシームレスな移動と消費拡大を目指す。



交通 × 観光

観光客の集中に対する対応

【京都府京都市 人口：約145万人】

【事業の内容】

- 観光客が集中し、一部の場所・時間帯において、住民の交通利便性が損なわれるなど、観光客の集中への対応が課題。
- 交通事業者間の連携により、企画乗車券で利用可能な交通モードを拡充し、交通モード間の併用・分散を促進。また、リアルタイム混雑情報・経路情報を発信し、利用者の行動変容を促進することで、公共交通機関の利用を平準化。

「あらゆる段階での情報発信」



「連携・協働」の方向性：D 地域間

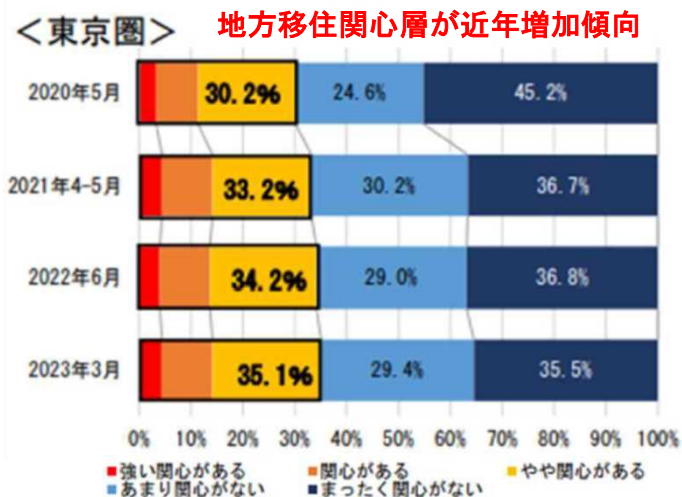
現況

- 地域間を結ぶ公共交通は我が国の経済・社会活動を支える基盤であるものの、大都市間に比して地方都市間や大都市・地方都市間においては**不十分なエリアも多く存在**。
- 本年7月に閣議決定された「国土形成計画」において、国土構造の基本構想として「**シームレスな拠点連結型国土**」が掲げられており、広域圏の自立的発展や広域圏内・広域圏間の交流・連携等に加え、地方の中心的な都市を核とした地域生活圏の形成を図り、**地方への人の流れを創出・拡大**を図っていくこととされた。
- コロナ禍を経た暮らし方・働き方の変化等を受け、**QOLの重視、新たな地方・田園回帰の動きや二地域拠点居住、インバウンドの地方誘客等**に向けたニーズが高まり。
- 地方部では**高次の都市機能（医療、教育等）へのアクセス確保**が重要であり、**広域的な連結強化が必要**。

取組の方向性（案）

- 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**。

地方移住への関心の高まり（東京圏在住者）



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」

幹線鉄道による交流人口・観光人口の増加（例：山形県）

山形新幹線整備時の交流人口増加

- 福島～山形間の乗客数が**約36%**増加
 - ※ 1990年(整備前)：6,340人/日
⇒ 1993年(整備後)：8,600人/日
- 出典：平成9年2月山形県「山形新幹線新庄延伸導入効果検討調査」

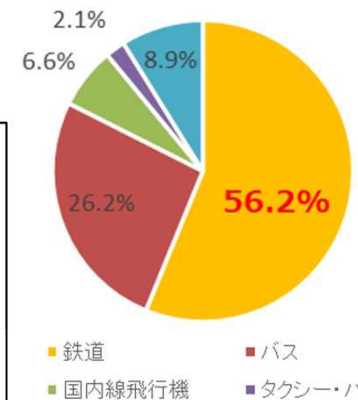
訪日外国人の山形県への誘導

- 県訪問外国人の**約52%**が成田・羽田空港で出入国
- 首都圏・山形県間を往来する訪日外国人の**約56%**が**鉄道を利用**

出典：国土交通省「2019年FF-Data（訪日外国人流動データ）」

大都市圏を訪問した外国人観光客を地方へ誘導

訪日外国人の山形県⇄首都圏往来時における利用交通機関（2019年）



事例D 地域間

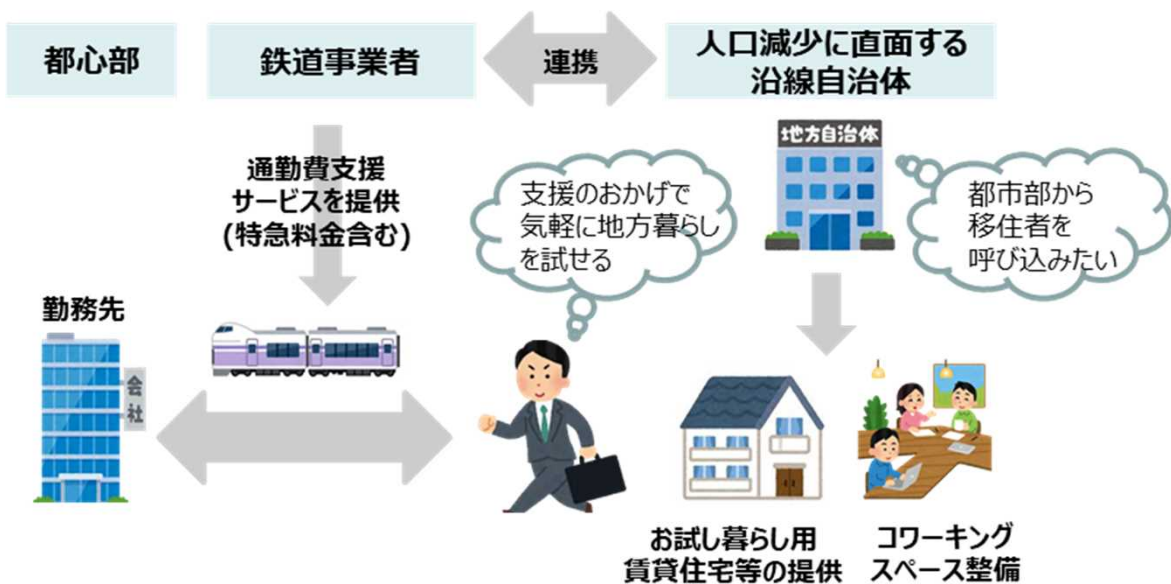
交通 × 地方移住

転職なき移住を促進する「おためし暮らし」

【JR西日本×兵庫県丹波篠山市等 人口：約4万人】

【事業の内容】

- 鉄道の沿線自治体にて、お試し暮らし用の賃貸住宅の提供等、都市部住民の転職なき移住を推進する一方、都市部への長距離通勤に伴う交通費負担が課題。
- 鉄道事業者は、自治体と連携し、お試し暮らしを始めた者に、都心部への特急料金を含めた通勤費支援サービスを提供。



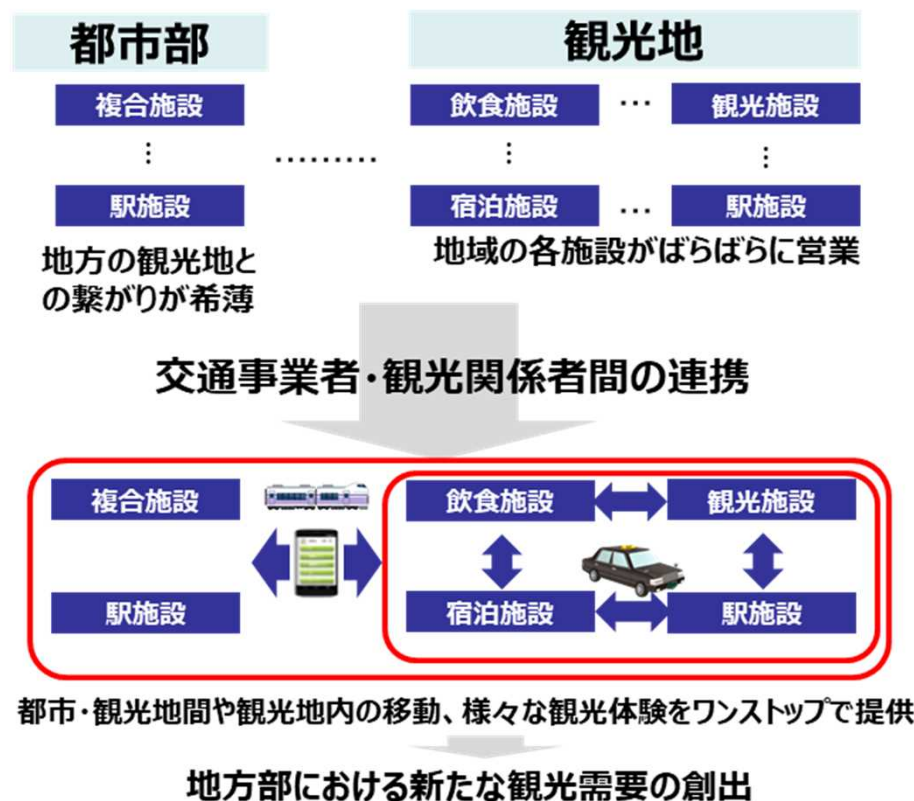
交通 × 観光

観光型MaaSを通じた観光客の移動円滑化

【JR東日本×東北・北信濃・伊豆等の地域】

【事業の内容】

- 地方における観光客の回遊性向上には、関係者間連携による地域間・観光地内のシームレスな移動環境の確保が重要。
- 観光型MaaSを通じて、交通事業者と地方の多様な観光関係者の間で連携を強化。



取組みにあたっての課題(例)

以下は、本資料に掲載した事例に携わっている事業者、自治体等にヒアリングを実施し、事業の開始・実施にあたって感じている問題意識や主な課題を整理したものである。

【人材・体制面】

- 地方部を中心に、あらゆる人材の不足（自治体職員、ドライバー、調整・司令塔役、D X人材等）
- 関係者の連携不足（交通事業者間、交通事業者と自治体等の関係者、自治体内の部門間、自治体間等）
- 基礎データの不足（事業者の有しているデータがバラバラ、医療難民や買物難民の実態が不明等）

【資金面】

- 民間事業者が担っている（担ってきた）公共交通に対し、財政支援の優先順位を上げることが困難
- 移動や輸送に係る各省庁の支援制度の整理不足
- 様々な関係者と新たな取組みを始めるにあたっての資金調達に関するノウハウの不足
- D X・G X 推進のための初期投資、実証実験後の実装段階における支援策の不足

【その他】

- A I オンデマンド交通等新たな取組みを実施するにあたり、既存交通事業者との調整が困難
- 他の用途に供している車両や施設を一般の利用に供するにあたっての制度面や運用面における制約
- 高度な医療や教育等の生活サービスを各地域単独で維持することが困難
- 地方移住、定住を推進するにあたり、幹線交通における長距離移動の負担が制約

取組みにあたっての課題(詳細版)

【人材・体制面】

- 自治体内（交通部局と社会福祉、教育部局等）や自治体間の連携が不足。また、自治体を含め地域のモビリティ人材（プロデュース・コーディネート役、DX人材）が不足。【A、B】
- 自治体、商工会議所、観光協会、農協、社会福祉協議会等、地域の関係者を巻き込み資源を束ねる司令塔が必要だが、定まらない。また、地域単位で地域交通の再構築を加速する機運・仕掛けが必要。【A、B】
- 地域の職業ドライバー（2種免許保有者）や自家用有償旅客運送のドライバーが不足。【A、B】
- 医療難民、買物難民等にかかるデータが整備されておらず、高齢者等の真のモビリティニーズの把握が不十分。また、交通事業者に関するデータ水準が均一化されておらず、地域横断的な分析が困難。【共通】

【資金面】

- 公共交通が持つ多面的価値（外出機会増加による医療費削減効果や地域経済への貢献等）をわかりやすく説明できるツールが必要。【共通】
- 移動や輸送に係る関係省庁等の支援策が一覧性をもって整理されておらず、自治体において部局縦割りで対応。【A、B】
- 他分野の移動手段（福祉施設の送迎バス・スクールバス等）を公共交通（路線バス・デマンドバス等）が代替した場合、公的支援をはじめとした収益構造が変化し、持続が困難となる可能性。【A、B】
- 医療・エネルギー・教育等他分野との連携によるファイナンスのノウハウが乏しく、自治体による積極的な事業参加が困難。【A、B】
- 人手不足対策の観点からも、自動運転等DX推進が必要となるが、高速通信網や互換性のあるシステム等のインフラ整備に加え、実証を含む初期投資に一定の期間が必要。また、自動運転の社会実装後も自動運転システムの投資コストが下がるまでは支援が必要。自動運転の導入にあたり、地域の実情やニーズを踏まえたスペックや価格のものであることが重要。【A、B】
- 車両のEV化や充電設備の整備等のほか、LRT・BRTなどの公共交通分担率を高めるための資金や、オーバーツーリズムの懸念への対策を進めるためのバス・タクシー等の車両大型化や多様なモビリティ導入のための資金が不足。【B、C】
- 広域的な地域課題の解決に向け、幹線鉄道等の交通事業者と他分野の関係者が、各々の取組を持ち寄って協働することが重要。一方、交通事業者の取組は基本的に事業者負担で実施されており、その取組の拡大にあたってはその収益性が課題となる。【D】

【その他】

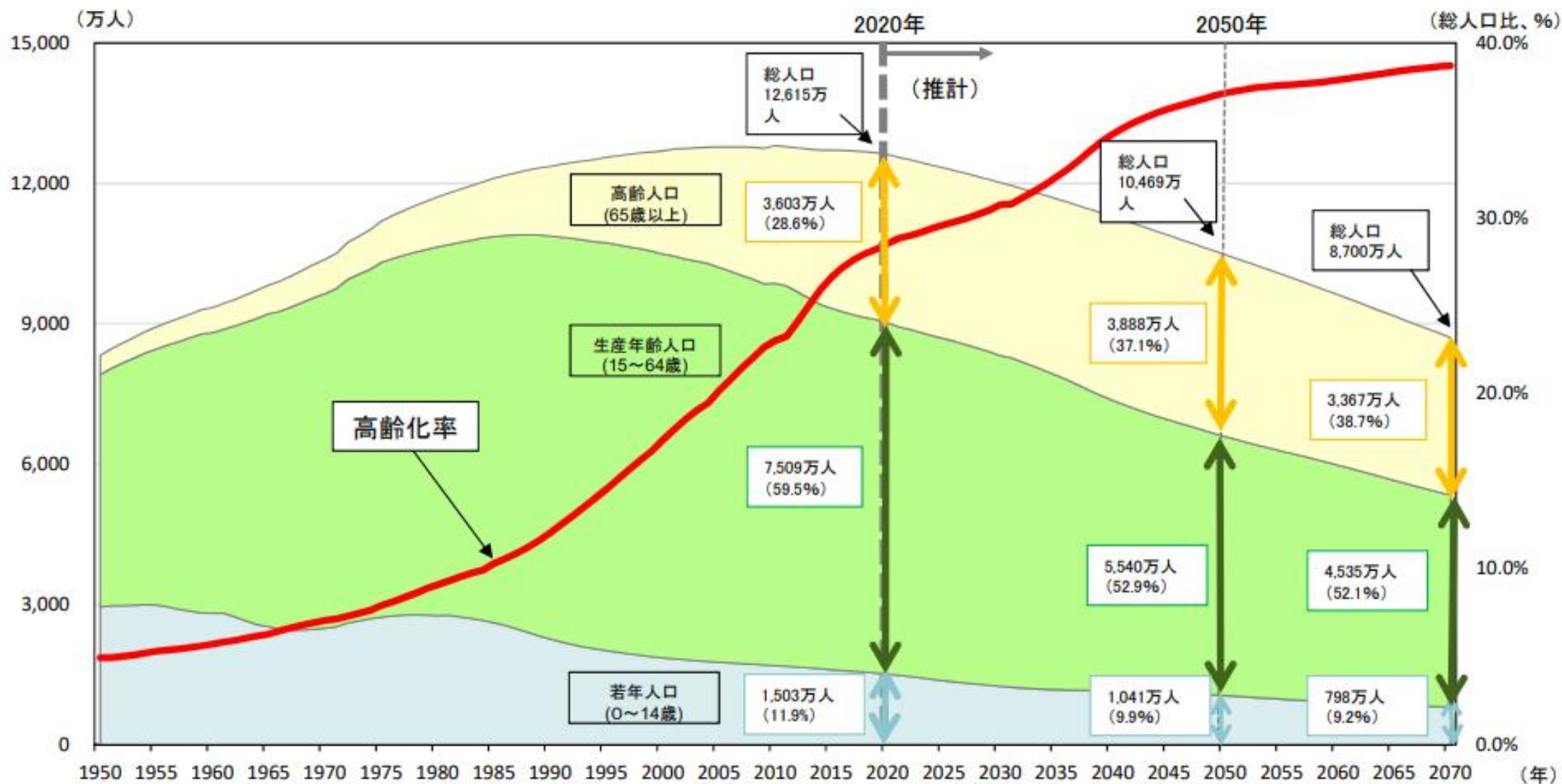
- オンデマンド交通や自家用有償旅客運送等の導入にあたり、地域の交通事業者を含む関係者の合意を得ることが困難。【A、B】
- 介護施設送迎車両等、交通事業者以外の車両の空き座席を活用した、地域のヒトの移動やモノの輸送需要への対応が困難。【A、B】
- 地域における拠点施設（市役所・学校・郵便局・交番等）と交通の乗り継ぎ拠点等が連携して、地域の賑わいを生み出す集いの場や安全・安心の場（モビリティ拠点）を整備・活用するに際して、交通事業者と当該拠点施設を管理する他分野側の間で合意を得ることが困難。【A、B】
- オーバーツーリズムの懸念への対策として、インバウンド（個人旅行）や地域内を巡る旅行需要に応えられる観光二次交通の整備等が必要であるが、観光関係者と交通関係者の連携不足。地域住民の移動手段の充実に際し、域外からの来訪者の需要の取込みも必要。【共通】
- 貨客混載等を行うに際して、地域内の物流ニーズに加え、大手宅配業者等域外との物流も含む連携促進が必要。【共通】
- 医療や教育等の生活サービスの中でも高度なもののサービス水準を維持するためには地域間の広域的な連携が重要。一方で、地域間連携の基礎となる幹線交通ネットワークについては、現状では費用負担等の問題から、その既存のネットワークが必ずしも有効活用されていない。【D】
- 交通費助成等による住民の地域間長距離移動の費用負担軽減も重要である一方、あわせて幹線鉄道の高機能化・利便性の向上を図り、長距離移動の負担そのものが軽減されなければ、地方移住や定住の本格化は困難。【D】

地域の公共交通リ・デザイン実現会議

地域の公共交通を取り巻く現状と 検討の視点・課題 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
独占禁止法特例法の概要	19
コンパクトプラスネットワーク	20
クロスセクター効果の分析例	21

将来の人口増減(推計)



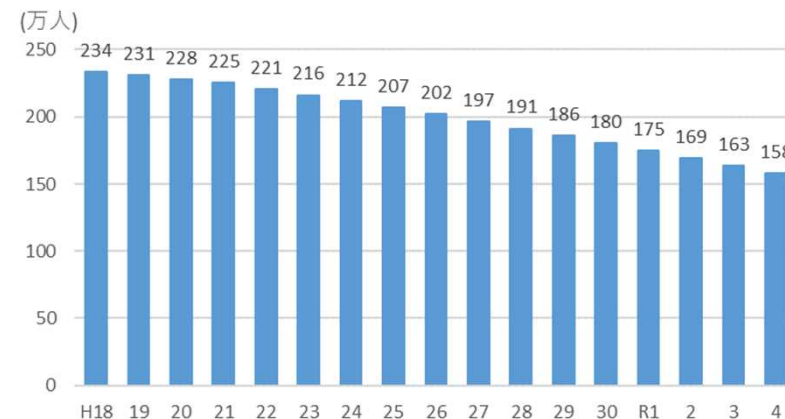
(出典) 総務省「人口推計」、国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口（令和5年推計）」をもとに国土交通省国土政策局作成

地域公共交通の現状

路線廃止の状況

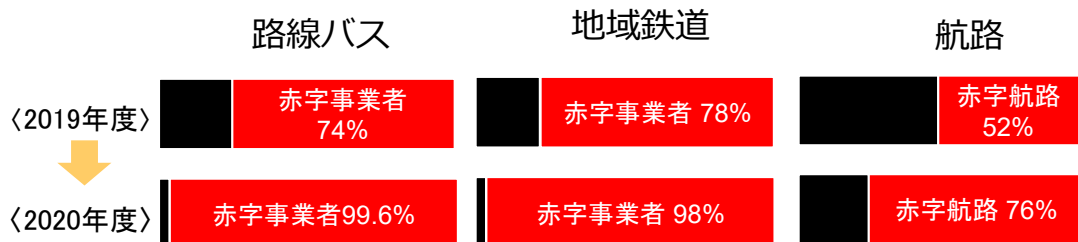
- 一般路線バス（平成20年度→令和4年度）
20,733 kmの路線が廃止。
- 鉄軌道（平成12年度→令和4年度）
1,158 km・45路線が廃止。

第二種運転免許保有数

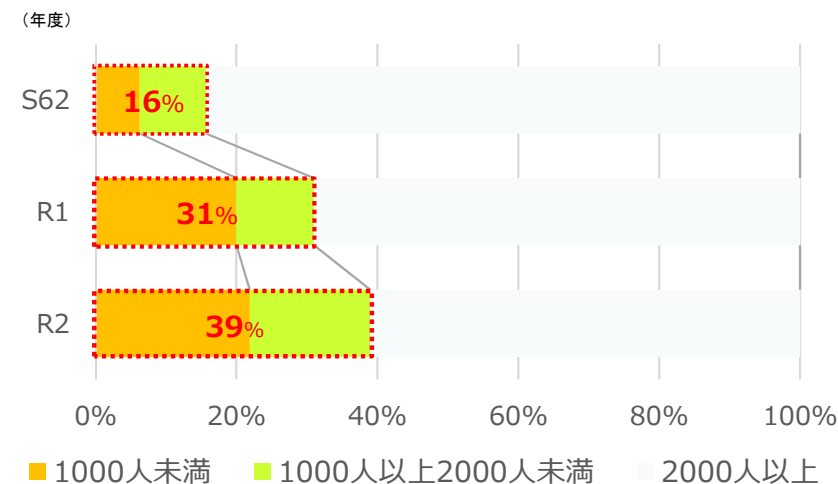


警察庁「運転免許統計（令和4年版）」をもとに国土交通省作成

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

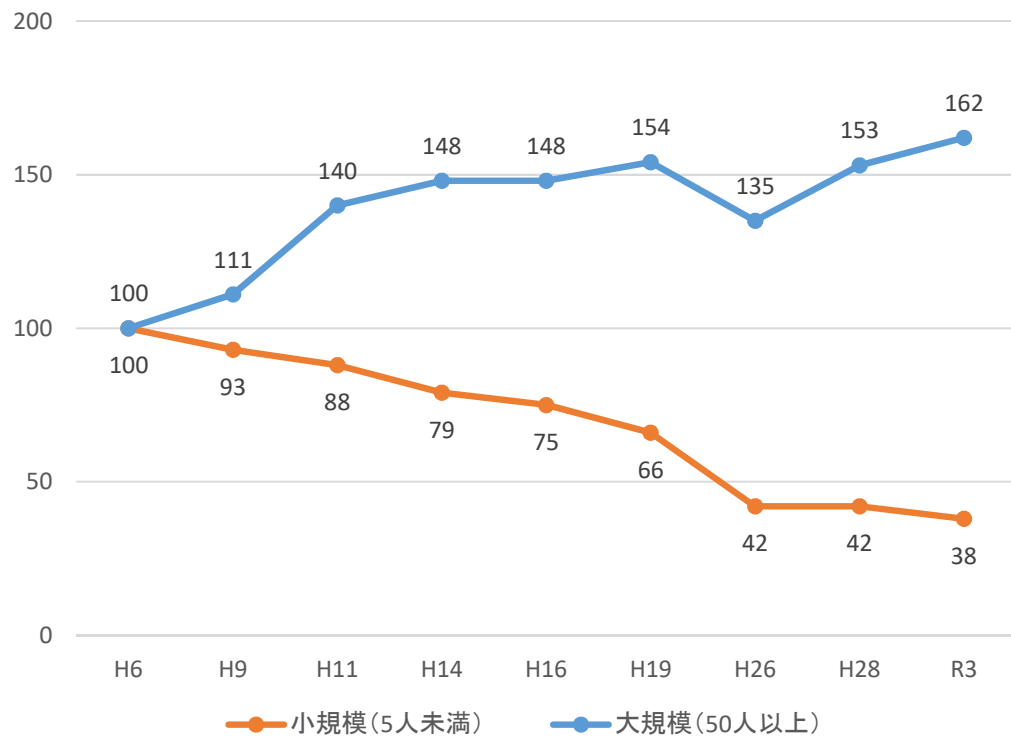


※JR旅客6社路線キロベース

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

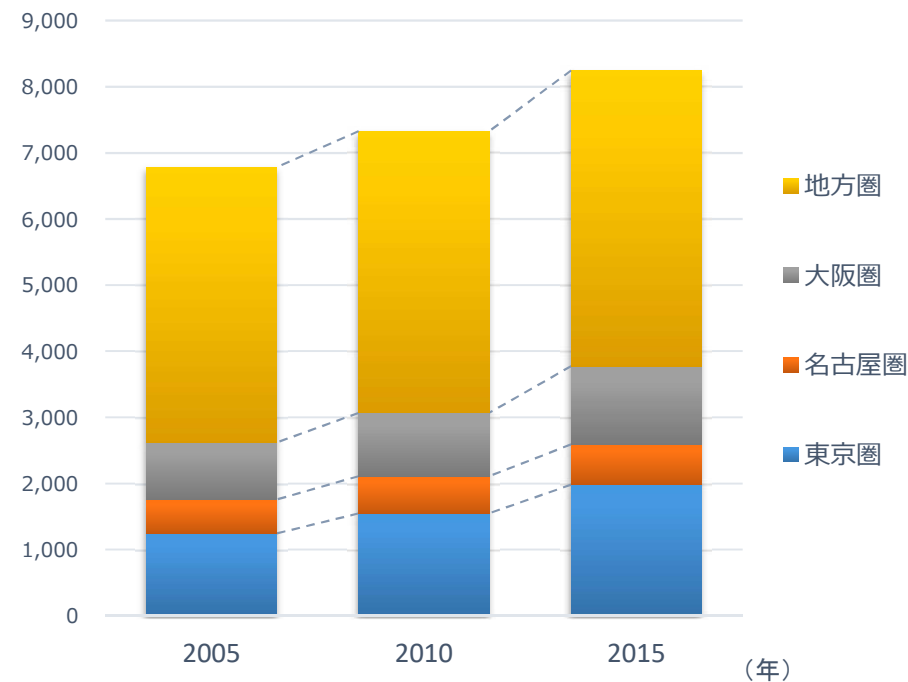


出典：経済産業省「商業統計」「経済センサス」

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

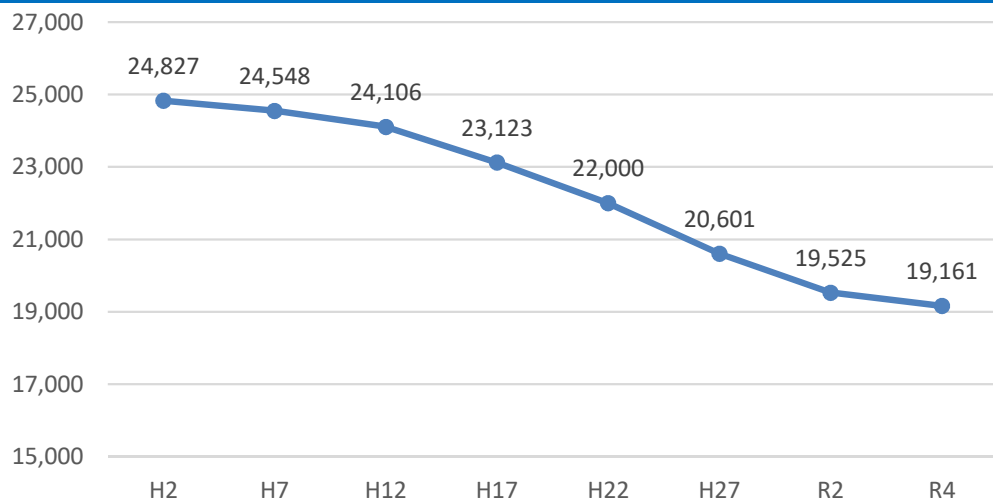
(千人)



出典) 農林水産政策研究所資料をもとに国土交通省作成

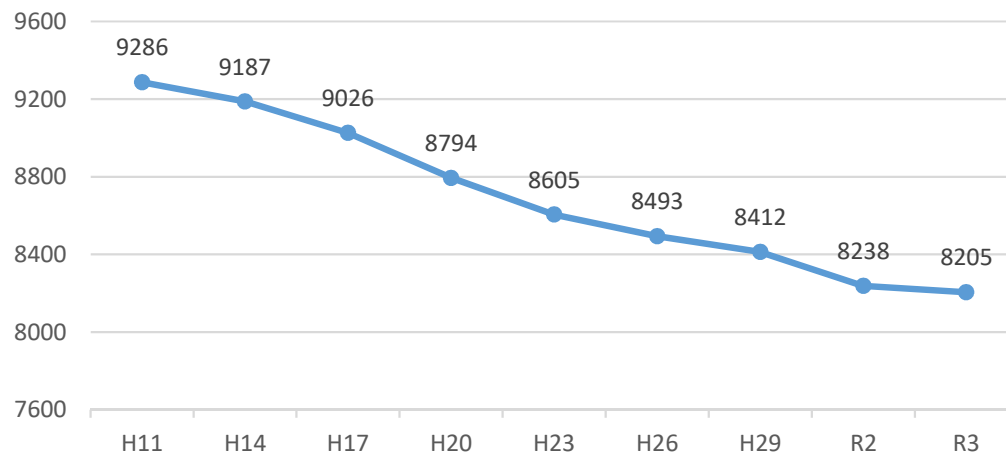
地域の生活環境の変化

学校数の推移（小学校）



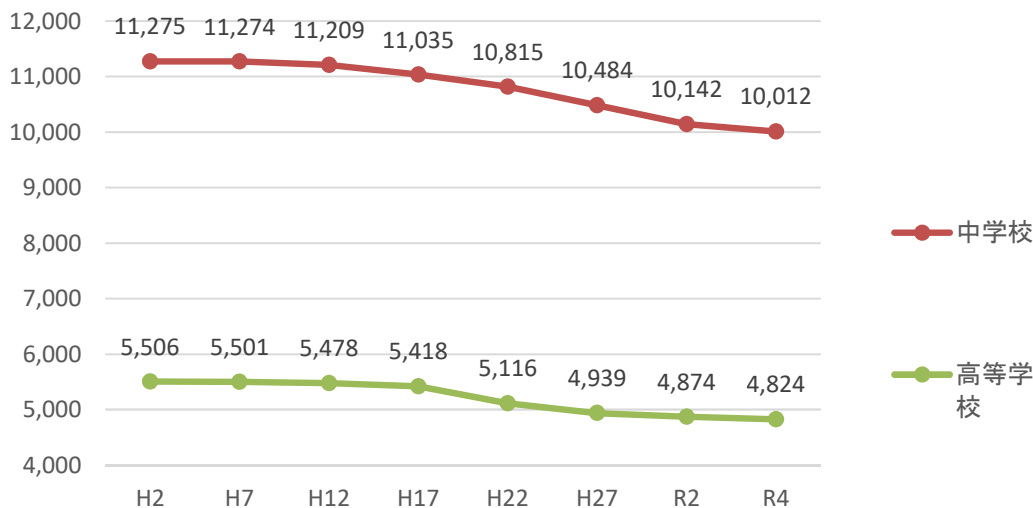
出典：文部科学省「学校基本調査」

病院数の推移



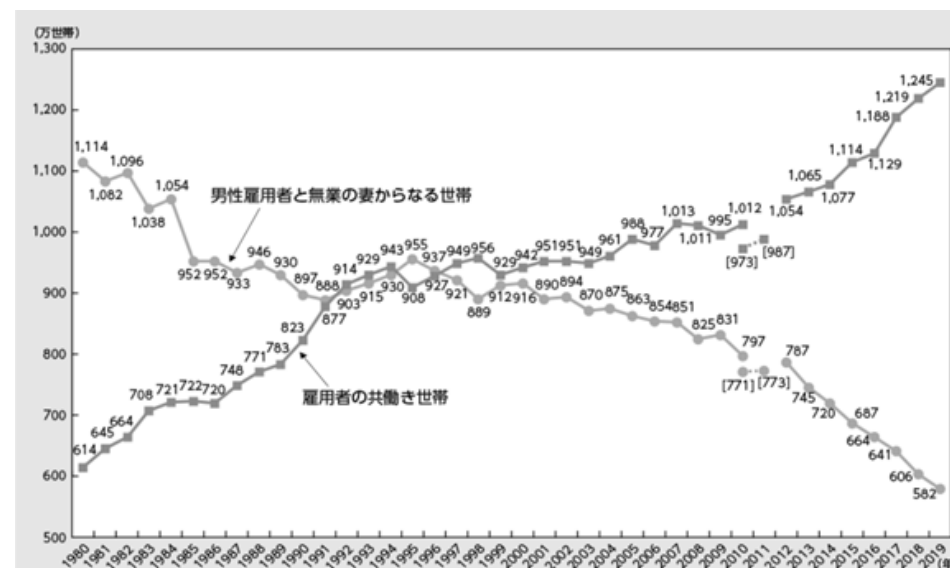
出典）厚生労働省「医療施設調査」

学校数の推移（中学校・高校）



出典：文部科学省「学校基本調査」

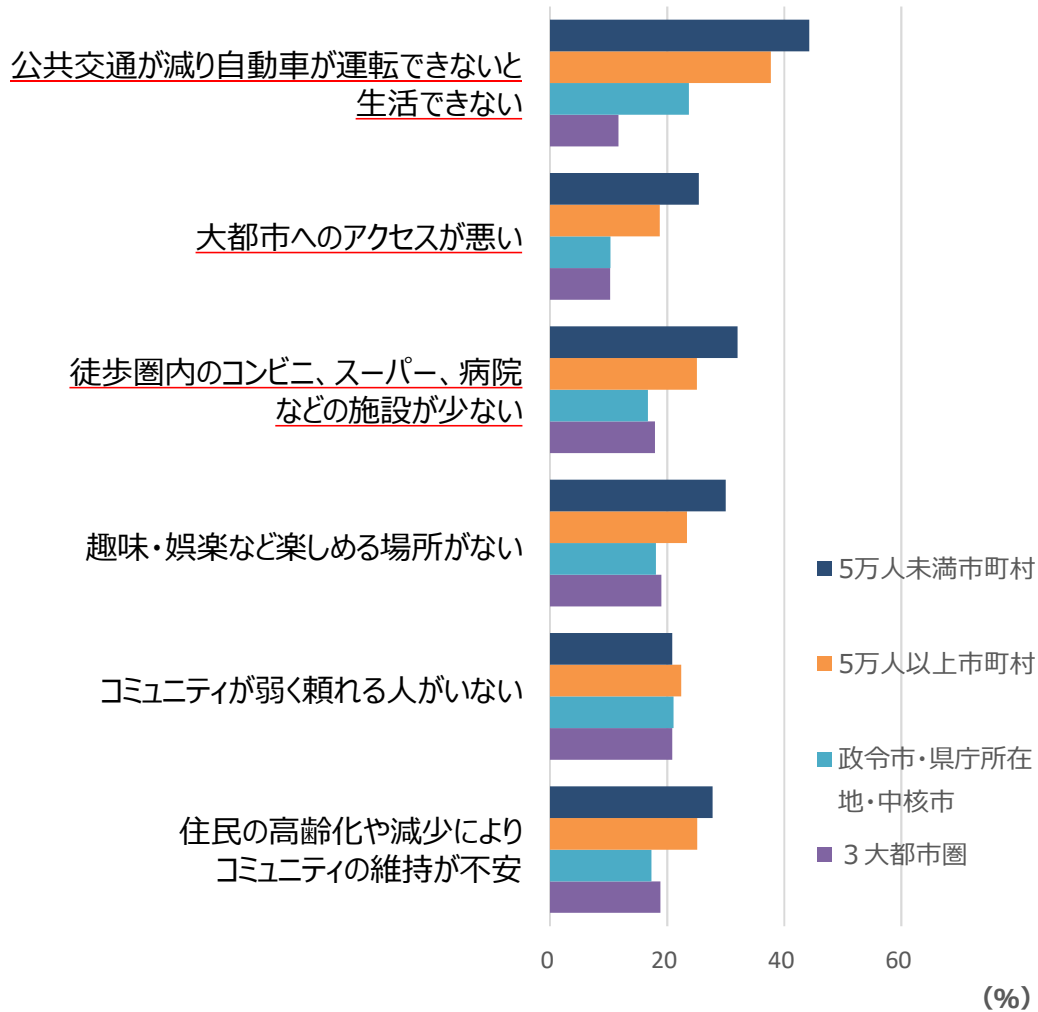
共働き世帯数の推移



出典：厚生労働省「令和2年度厚生労働白書」

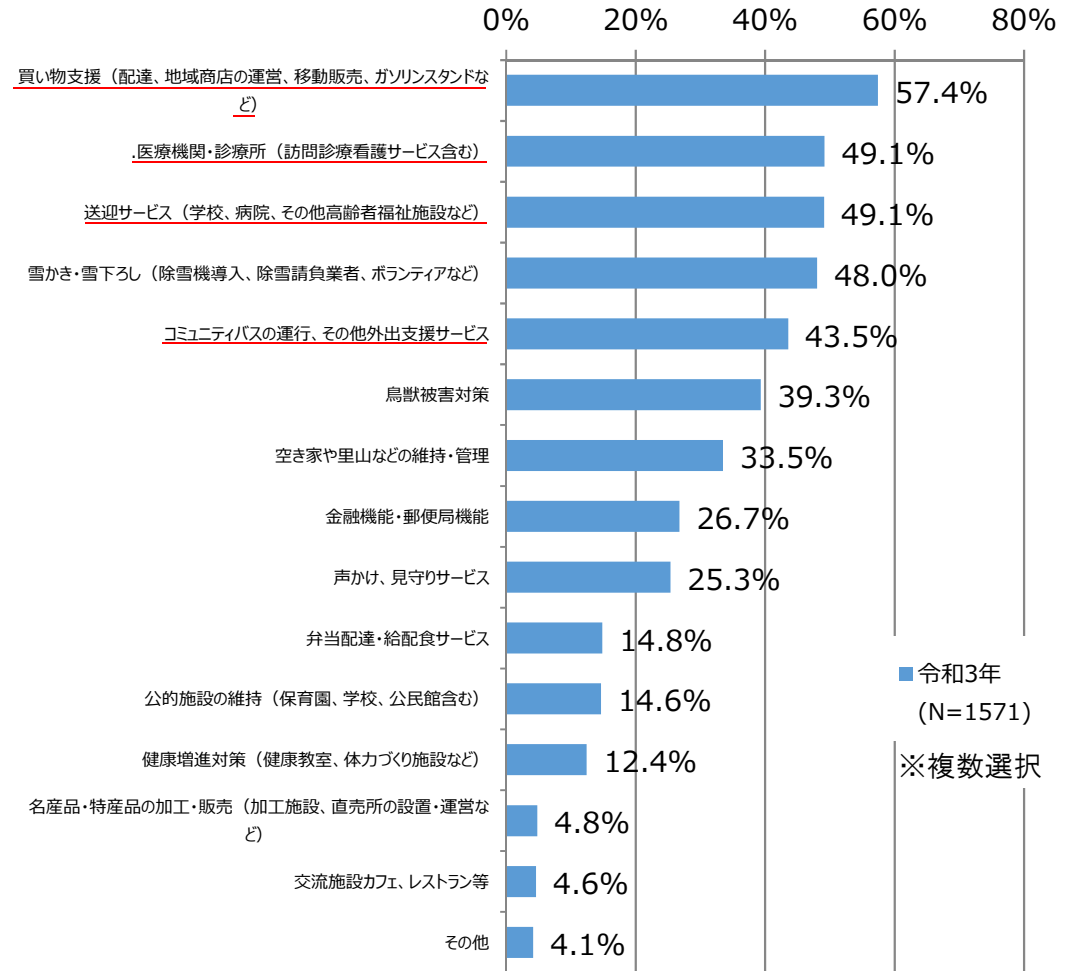
居住地域に対する不安

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）



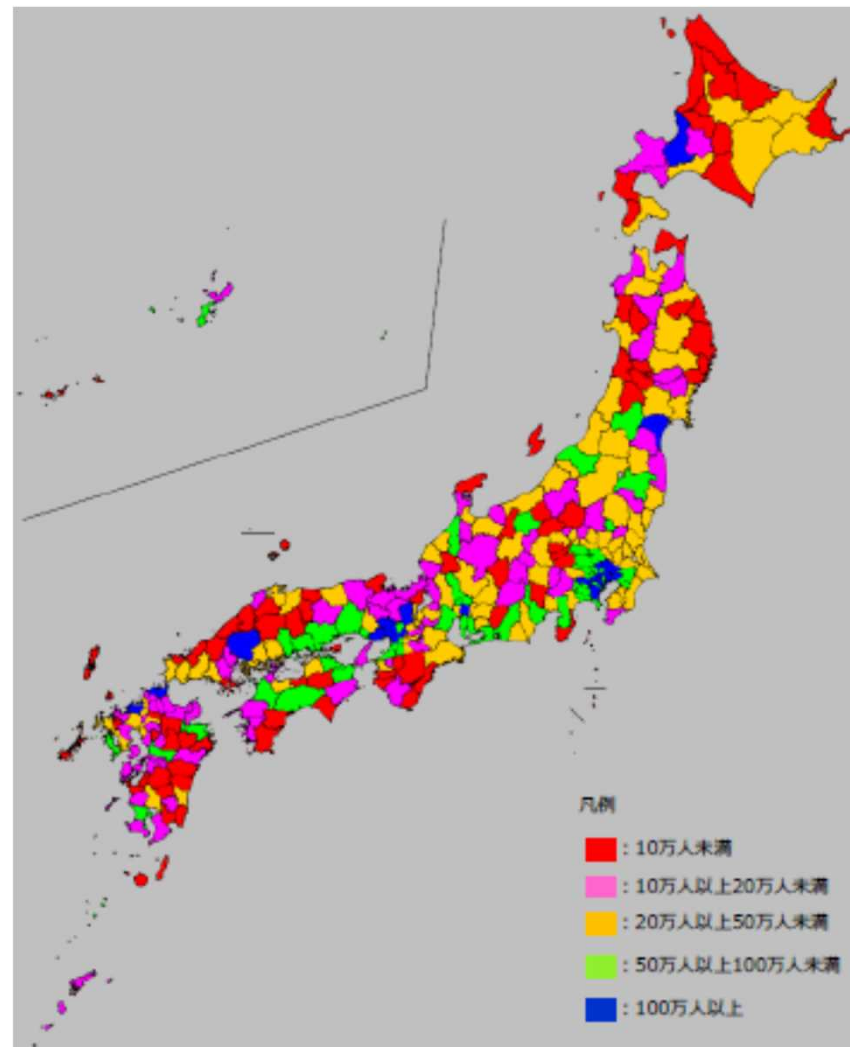
令和3年に、鳥取県が、山間谷部奥地に位置する113集落、2,379世帯を対象に暮らしの状況等について行った調査

出典) 「鳥取県山間集落実態調査」

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

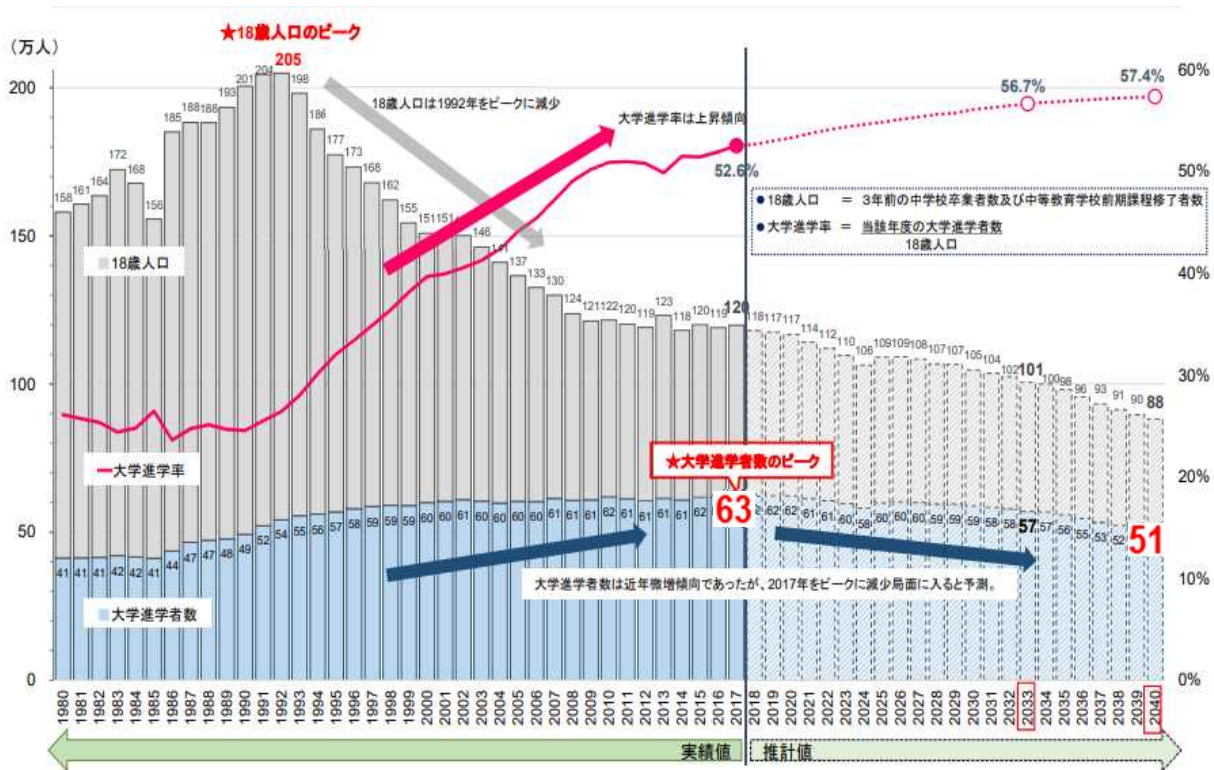


出典：令和4年5月25日第8回第8次医療計画等に関する検討会資料（厚生労働省）

地方部における医療・教育の現状と地域間交通

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）

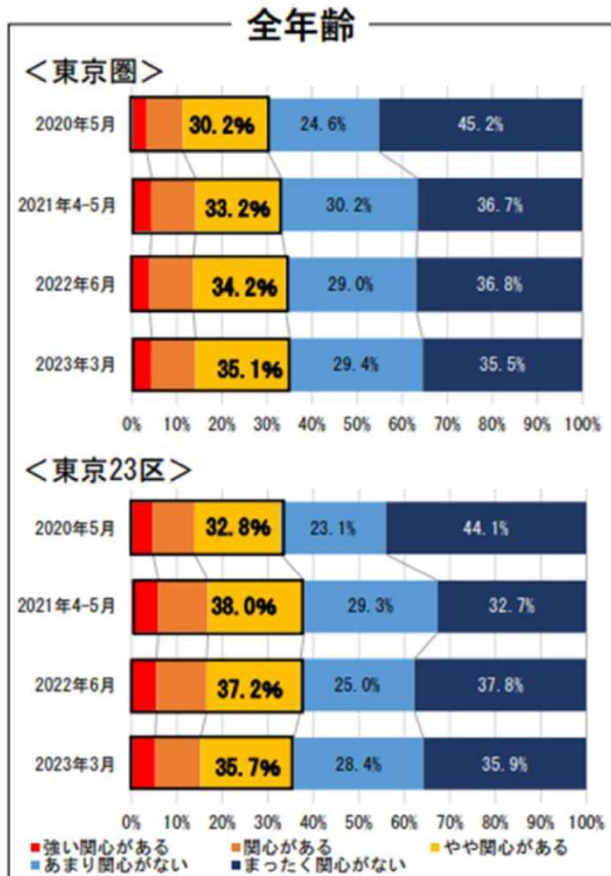


出典：平成30年11月26日中央教育審議会「2040年に向けた高等教育のグランドデザイン（答申）（中教審第211号）」参考資料

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

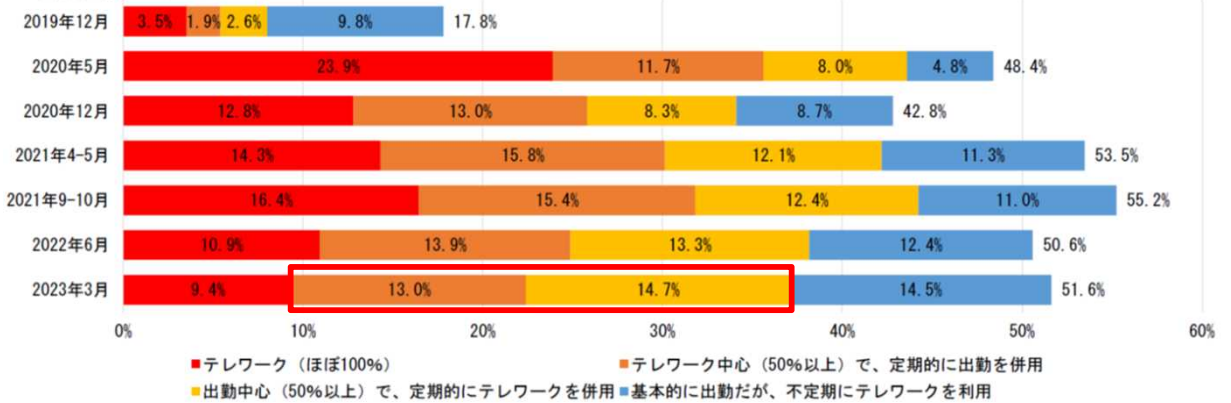


出典：内閣府「新型コロナウイルス感染症の影響下における生活意識・行動の変化に関する調査」

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」

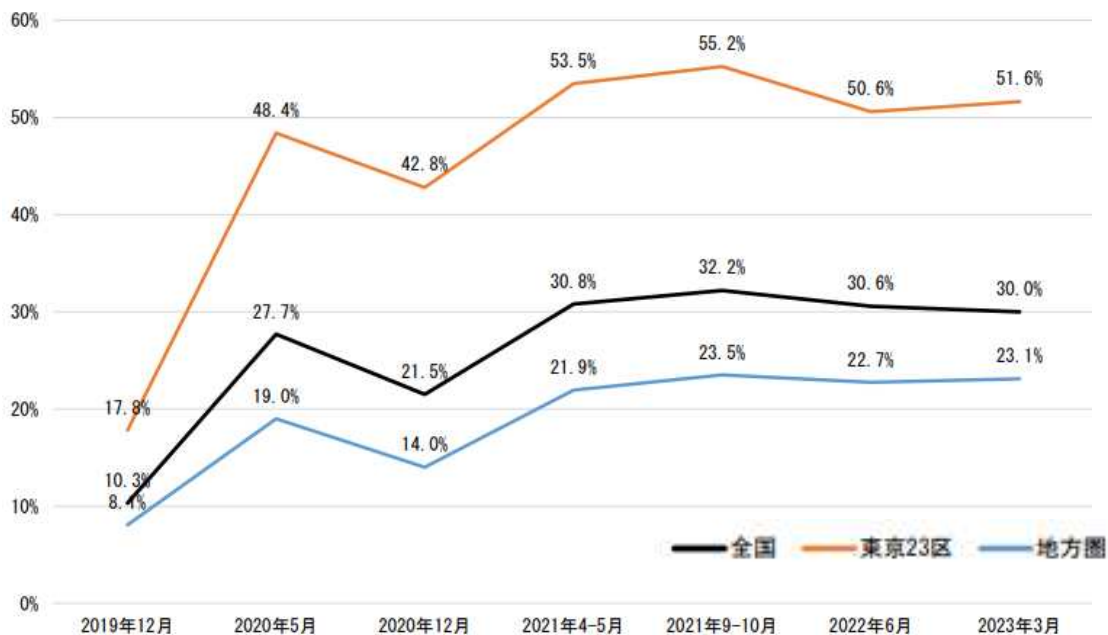
移住経験者の移住時影響項目

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」

オンライン授業実施率の変化（大学）



- ①遠隔授業科目（遠隔授業を実施する授業時数が半数を超える授業）
- ②-1面接授業科目（遠隔授業を取り入れているが、授業時数が半数を超えない授業）
- ②-2面接授業科目（遠隔授業を取り入れていない授業）

出典：文部科学省（2023.3.28）「大学・高専における遠隔教育の実施に関するガイドラインについて（周知）」別添2「高等教育段階における遠隔教育の実態に関する調査研究調査報告書」

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

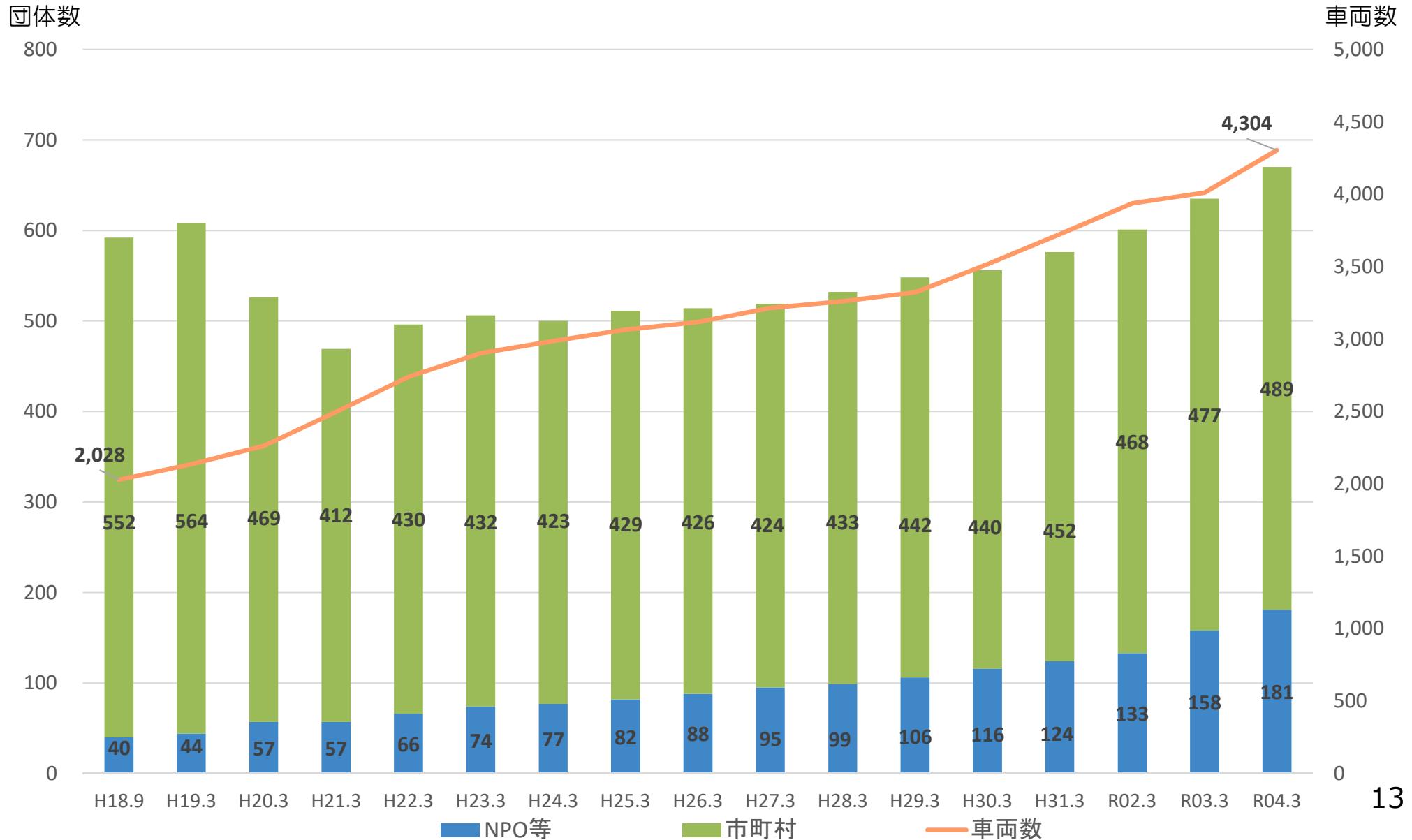
自家用有償旅客運送

※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

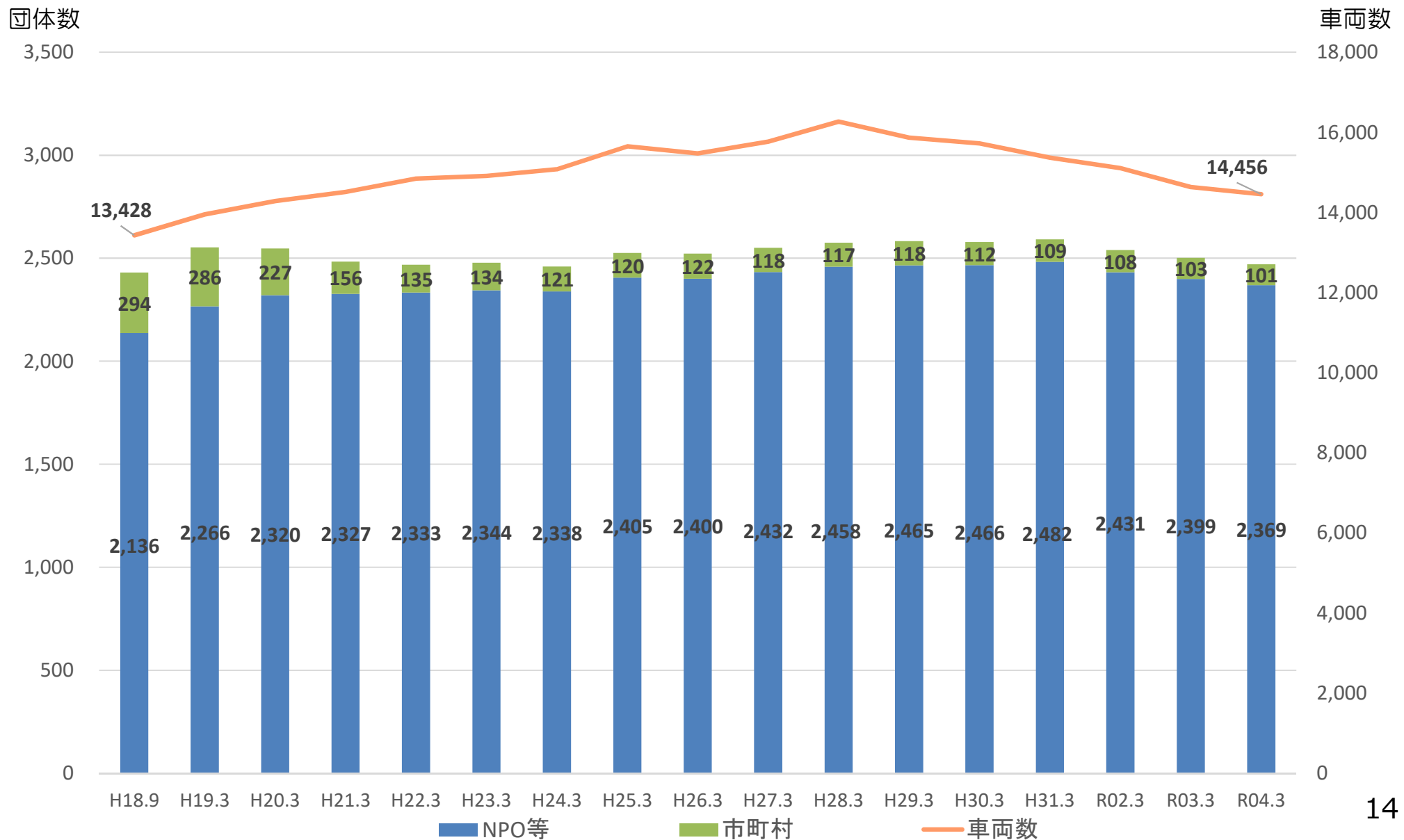
- 交通空白地有償運送は市町村が主体となるケースが多いがNPO等（※）・市町村ともに増加傾向にある。
- 交通空白地有償運送の車両数は増加傾向にある。

※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



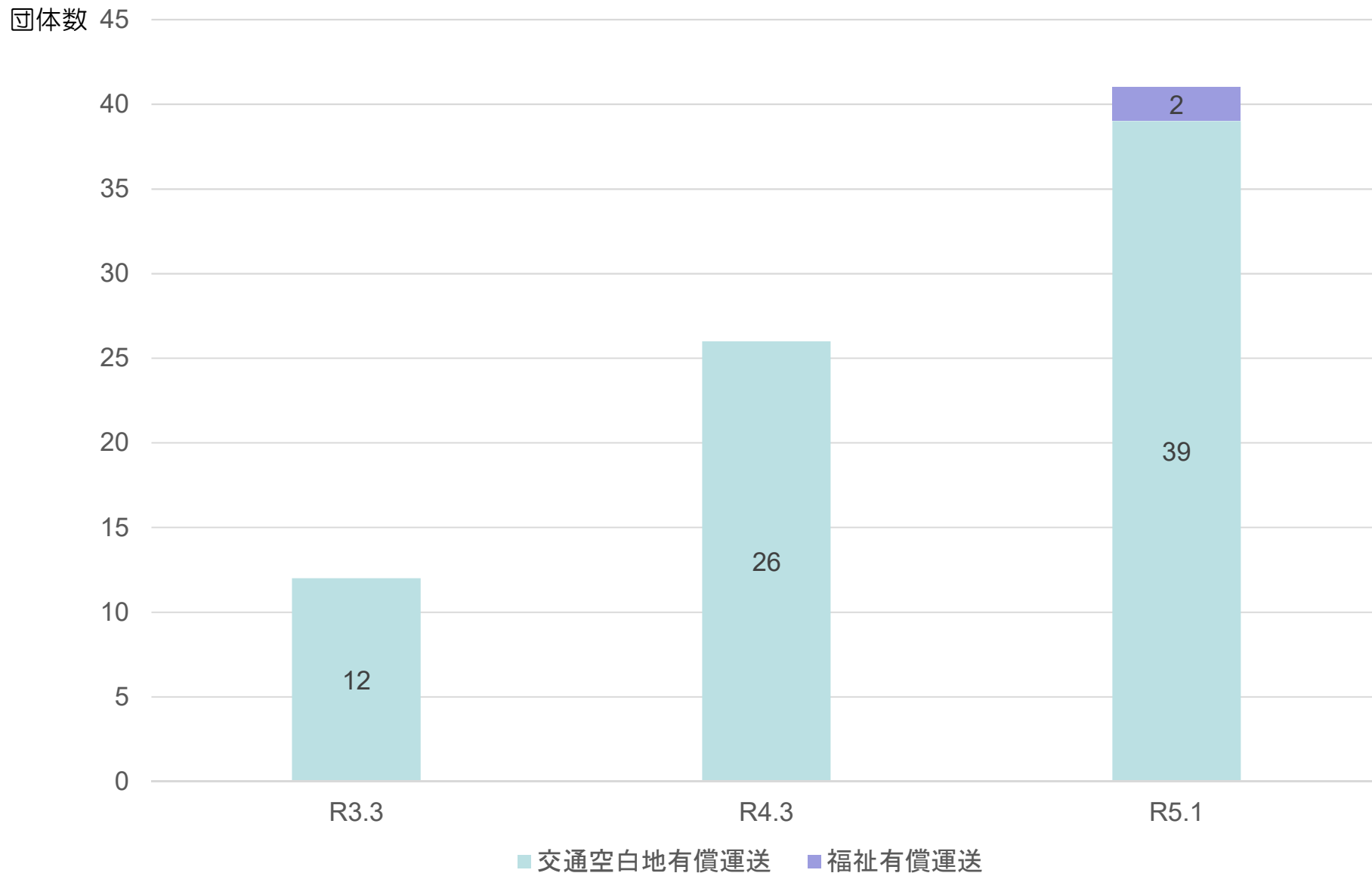
福祉有償運送の導入状況

- 福祉有償運送はきめ細やかな対応が必要なため、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】



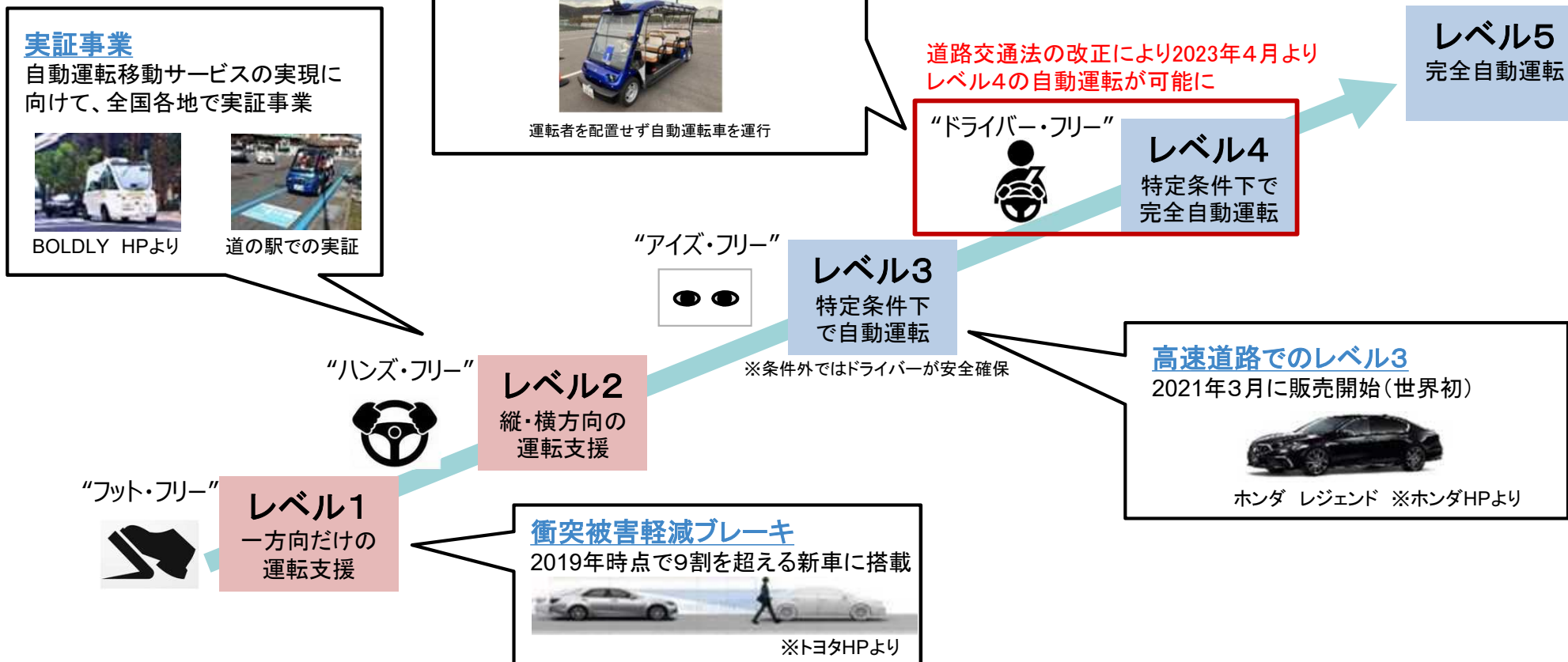
株式会社NTTドコモより

○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)



- 自動運転について、2025年度目途 50カ所程度、2027年度 100カ所以上の目標を実現※ するため地方公共団体が実施する実証事業を支援。

※デジタル田園都市国家構想総合戦略(2022年12月閣議決定)

2022年度

- 全国から22件の応募。うち、4件を採択。

長野県塩尻市



信号機等との連携

北海道上士幌町



雪の中での実証

滋賀県大津市



磁気マーカ上を走行

愛知県日進市



市中心部での実証

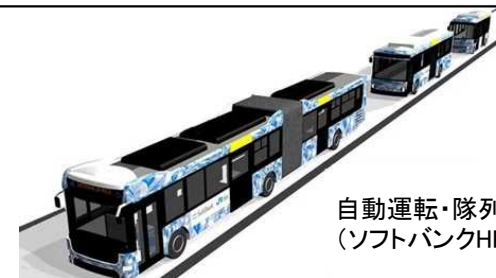
※この他、次年度以降の実証を見据え5つの自治体に車両の技術開発費等の一部を補助(茨城県境町、茨城県常陸太田市、新潟県佐渡市、兵庫県三田市、沖縄県北谷町)

2023年度

- 支援地域の拡大

支援地域数

4カ所 ⇒ 30~40カ所程度



自動運転・隊列走行BRT イメージ (ソフトバンクHPより)

- 事業選定スケジュール

- ・公募実施済み
- ・9月に事業採択予定

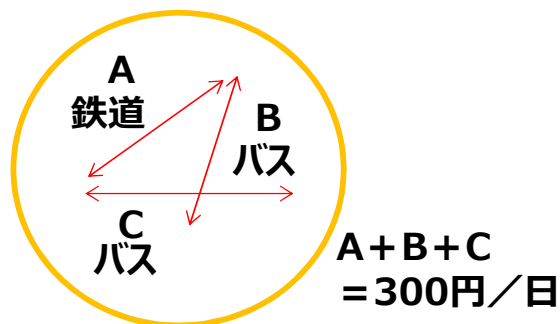
地域の基盤的サービスを提供する**乗合バス事業者**が、**他の交通事業者**（乗合バス、鉄軌道等）と**連携した取組**等により**経営力の強化・生産性の向上**等を図り、将来にわたって**サービスの提供の維持**の実現するため、国土交通大臣の認可を受けた**共同経営（カルテル）**に関する**独占禁止法の特例**等を定める。（令和2年11月施行）

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

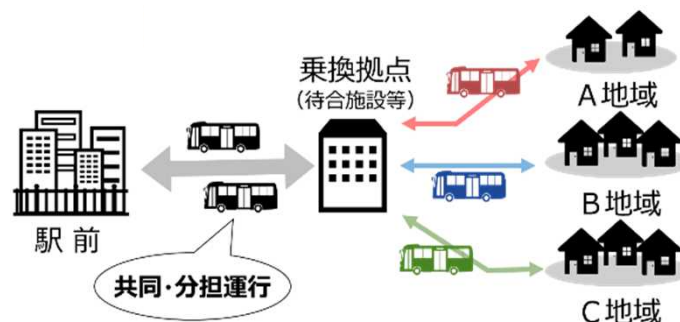
定額制乗り放題、通し運賃など



【定額制乗り放題のイメージ】

② 路線等の共同・分担運行

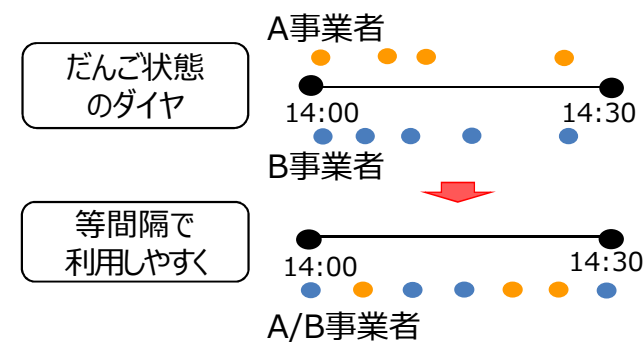
「ハブ&スポーク型」のネットワーク再編、ループバスなど



【「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

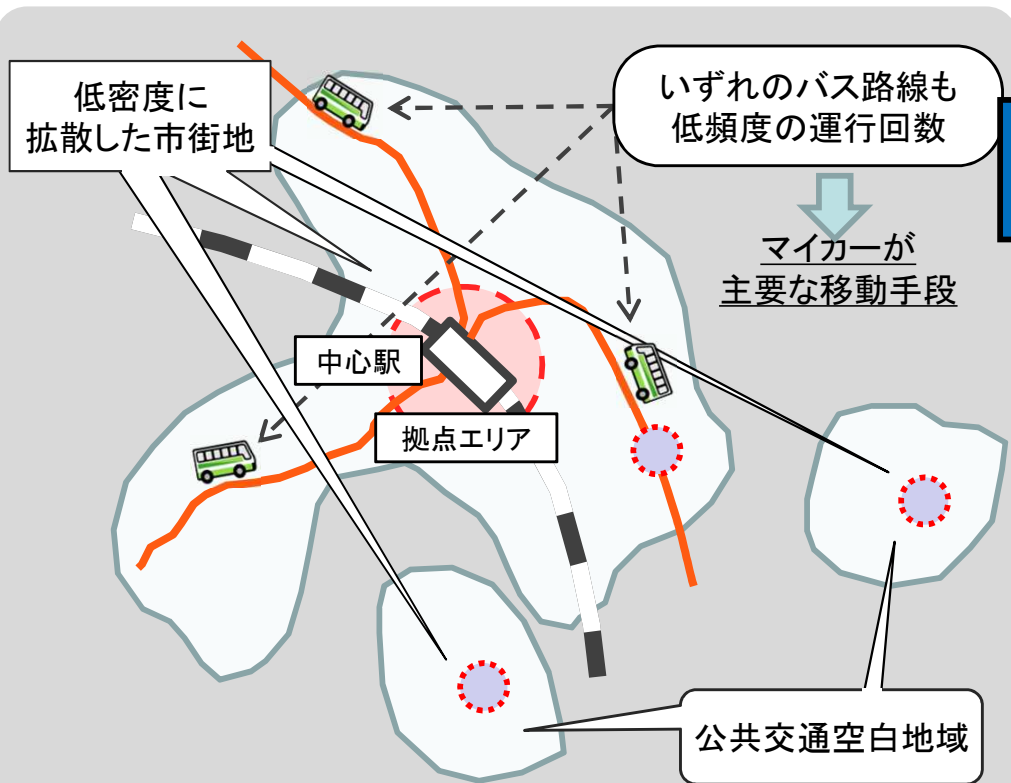
- 共同経営を実施する**乗合バス事業者等は**、法定協議会等へ意見聴取の上で、事業者間で**「協定」の締結**と**「共同経営計画」の作成**を行い、**国土交通大臣の認可**を受けなければならない。
- **国土交通大臣は**、**公正取引委員会に協議を行った上で**、利用者に不当な不利益が生じるおそれがないか等の認可基準に適合すると認めるときは**認可**。 ※これまで6件の共同経営を認可
- 共同経営を実施する乗合バス事業者等は、毎年、共同経営の実施状況について国土交通大臣へ報告。

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

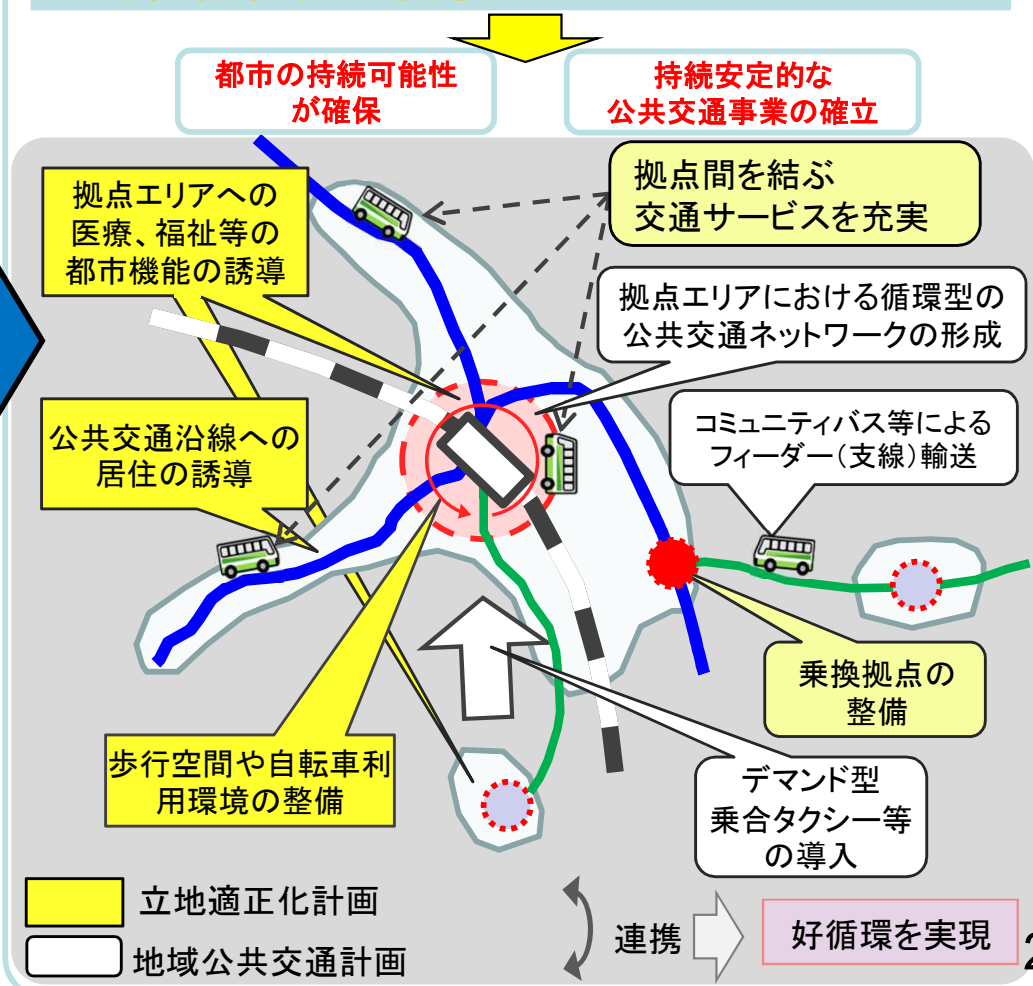
市街地の拡散・人口減少



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