

中山間地域等における 地域公共交通の状況について

令和元年10月11日

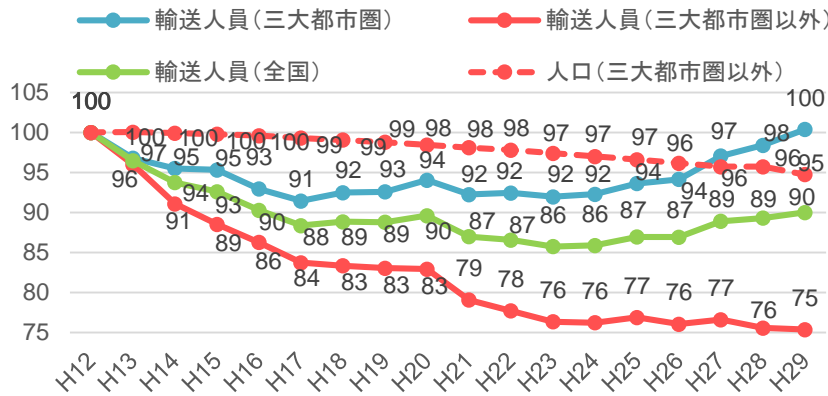
国土交通省 総合政策局 地域交通課

地域公共交通の最新状況について

- 路線バス事業の輸送人員は軒並み大幅な下落傾向であるが、特に地方部の減少は激しい。
- 路線バス事業者の全国の約7割の事業者が赤字。
- 平成20年度以降で13,249kmが廃止。これは、全国のバス路線合計約40万kmの3.3%程度に相当。

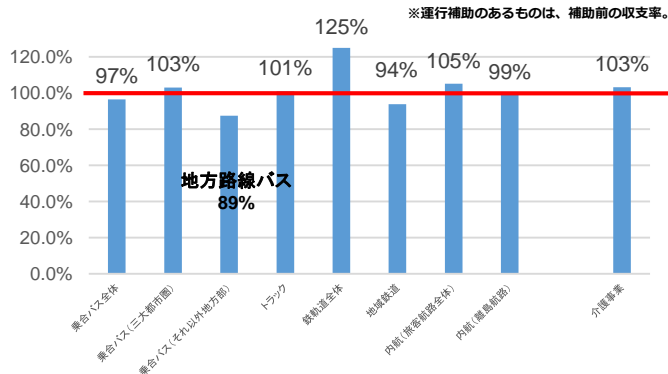
バスの輸送人員の減少

乗合バス (平成12年度を100とした輸送人員)



※「三大都市圏」とは、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、愛知県、京都府、大阪府、兵庫県を指す
(出典)「総務省統計局人口推計」「自動車輸送統計年報」より国土交通省総合政策局作成

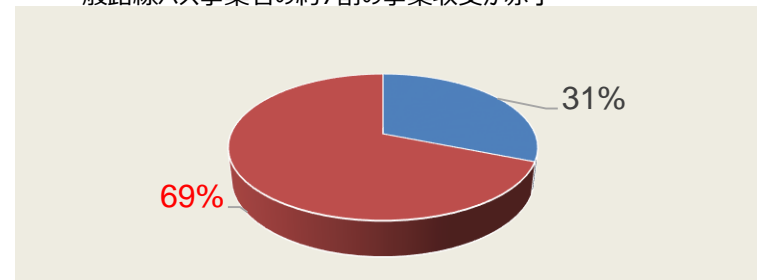
事業別当該事業収支率



国土交通省自動車局資料、全日本トラック協会「経営分析報告書」、国土交通省鉄道局「鉄道統計年報」、国土交通省海事局「海事レポート」、厚生労働省「介護事業経営実態調査結果」より、国土交通省総合政策局作成

バス事業者の赤字割合

- 一般路線バス事業者の約7割の事業収支が赤字



保有車両30両以上の事業者 (平成29年度)

(出典)国土交通省自動車局発表資料より総合政策局作成

路線バスの廃止キロ数の推移

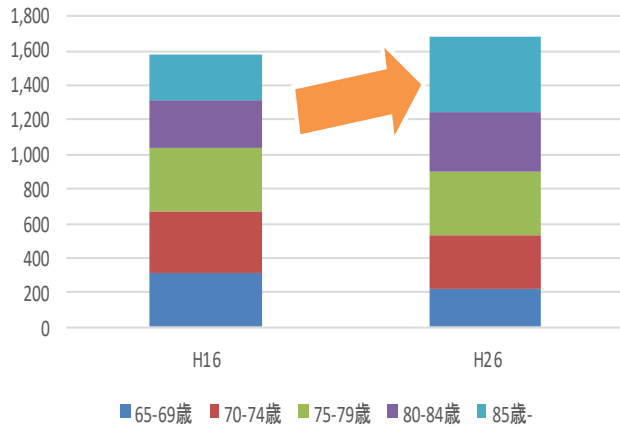
年度	廃止路線キロ
20年度	1,911
21年度	1,856
22年度	1,720
23年度	842
24年度	902
25年度	1,143
26年度	1,590
27年度	1,312
28年度	883
29年度	1,090
計	13,249

※高速バス・定期観光バスを除く、代替・変更がない完全廃止のもの
(出典)国土交通省自動車局資料より総合政策局作成

- 高齢者の免許非保有者、免許返納の数は、近年大幅に増加。
- 高齢者を中心に、公共交通がなくなると生活できなくなるのではないか、という声大きい。

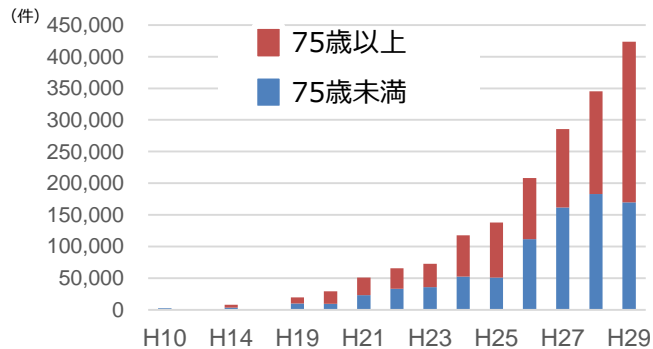
高齢者の免許非保有者数は10年で100万人増

(万)



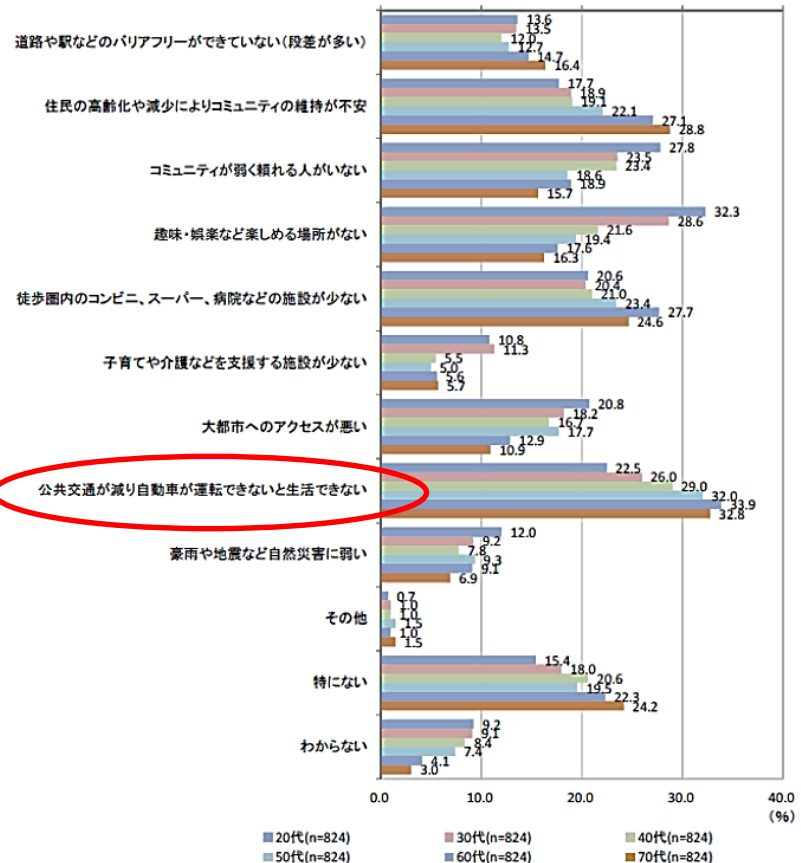
(出典) 警察庁公開資料より、国土交通省総合政策局作成

免許返納は年々増加 (運転経歴証明書交付件数の年別推移)



(出典) 警察庁公開資料より、国土交通省総合政策局作成

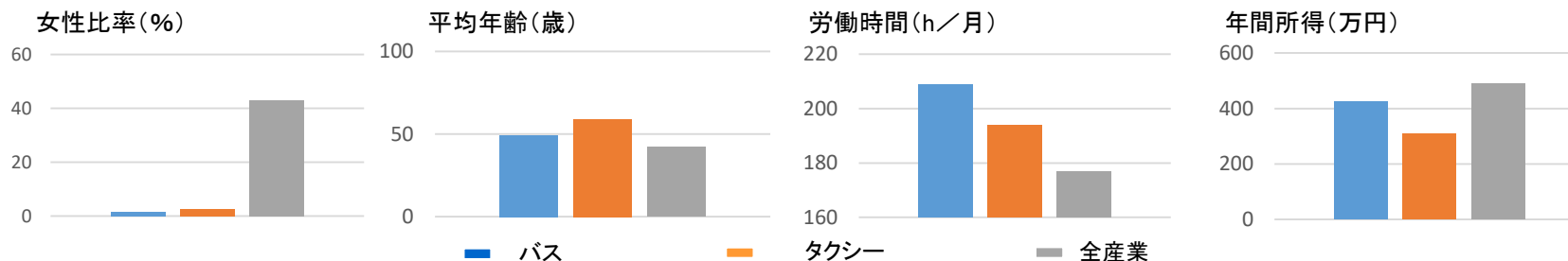
現居住地に対する将来の不安は、公共交通の減



(出典) 国土交通省総合政策局作成

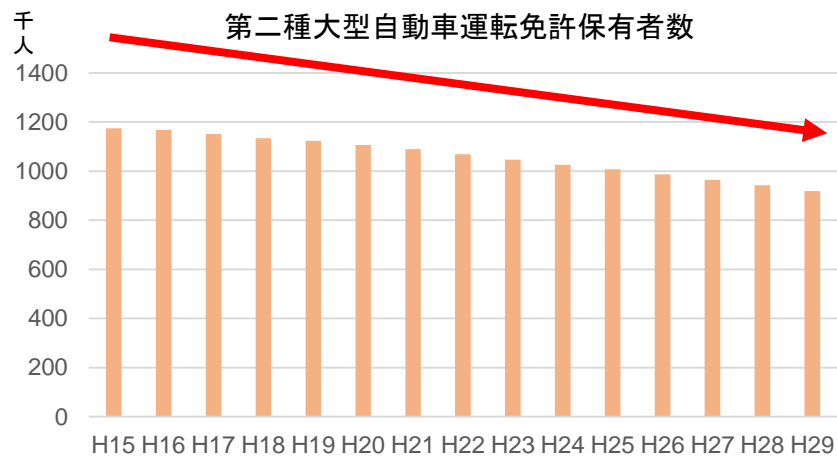
- 自動車運転事業は、全産業と比べ、労働時間は長く、年間所得額は低くなっており、若年者が就業を敬遠している。
- 第二種大型自動車運転免許保有者は約15年間で約20%減少している。
- 自動車の運転業務の人手不足が年々深刻化しており、有効求人倍率は全職業平均の約2倍。

厳しい環境にある自動車運転事業等の就業構造



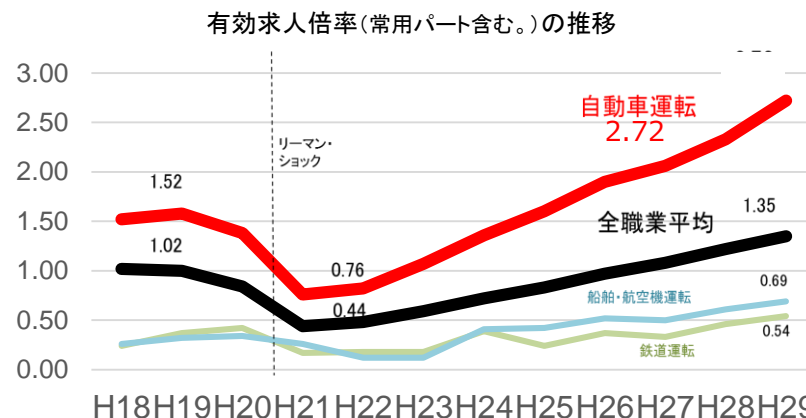
注1: 労働時間＝「賃金構造基本統計調査」中「所定内実労働時間数＋超過実労働時間数」から国土交通省自動車局が推計した値
 所定内実労働時間数＝事業所の就業規則などで定められた各年6月の所定労働日における始業時刻から終業時刻までの時間に実際に労働した時間数
 超過実労働時間数＝所定内実労働時間以外に実際に労働した時間数及び所定休日において実際に労働した時間数
 注2: 年間所得額＝「賃金構造基本統計調査」中「きまって支給する現金給与額×12＋年間賞与その他特別給与額」から国土交通省自動車局が推計した値
 きまって支給する現金給与額＝6月分として支給された現金給与額(所得税、社会保険料等を控除する前の額)で、基本給、職務手当、精皆勤手当、通勤手当、家族手当、超過勤務手当等を含む
 年間賞与その他特別給与額＝調査年前年1月から12月までの1年間における賞与、期末手当等特別給与額
 資料: 総務省「労働力調査」、厚生労働省「賃金構造基本統計調査」、日本バス協会「日本のバス事業」、全国ハイヤー・タクシー連合会「ハイヤー・タクシー年鑑」より、国土交通省総合政策局作成

減少傾向にある第二種大型自動車運転免許保有者数



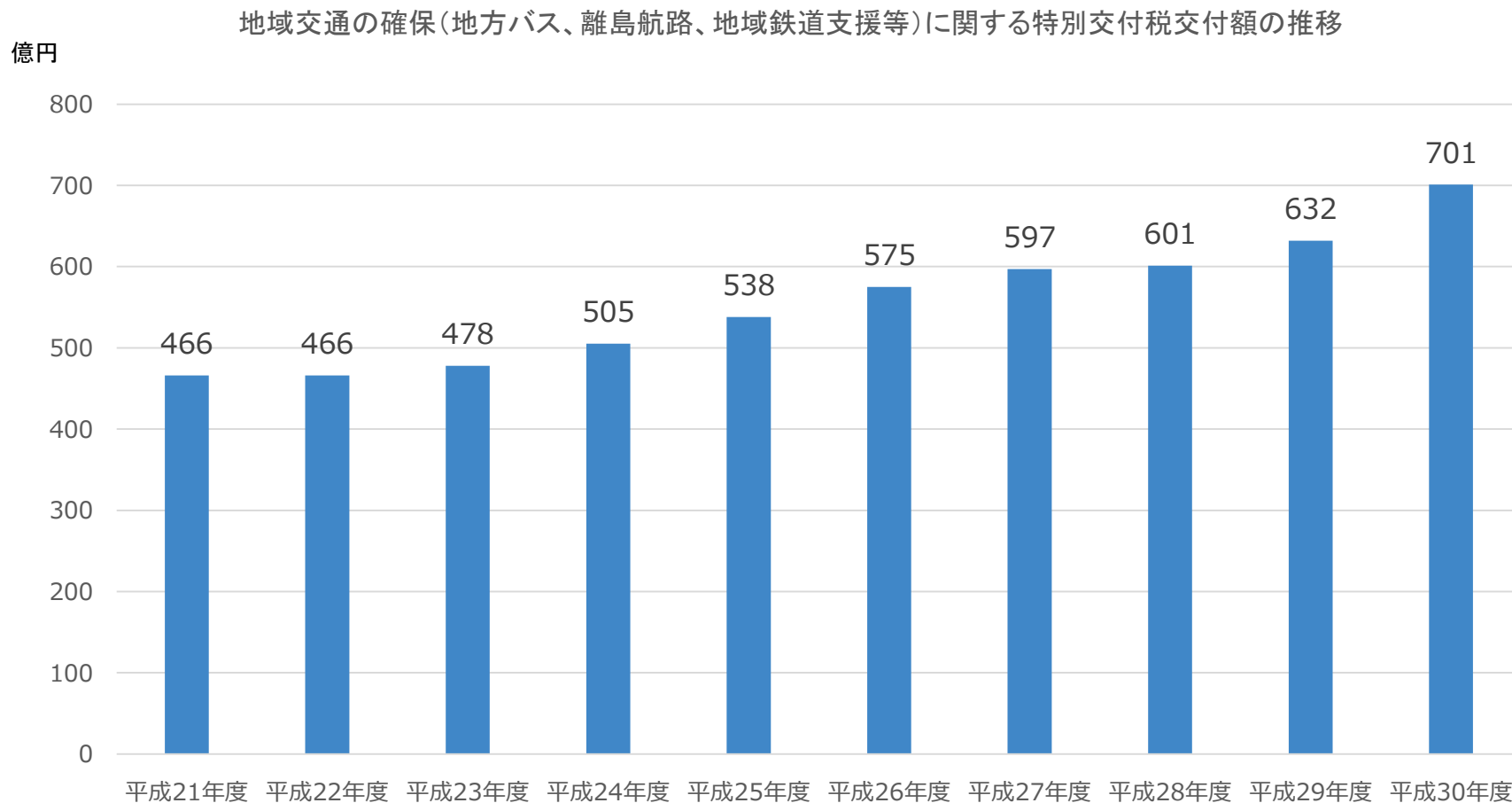
(出典) 警察庁「運転免許統計」より、国土交通省総合政策局作成

自動車運転事業の人手不足



(出典) 厚生労働省「一般職業紹介状況」より国土交通省総合政策局作成

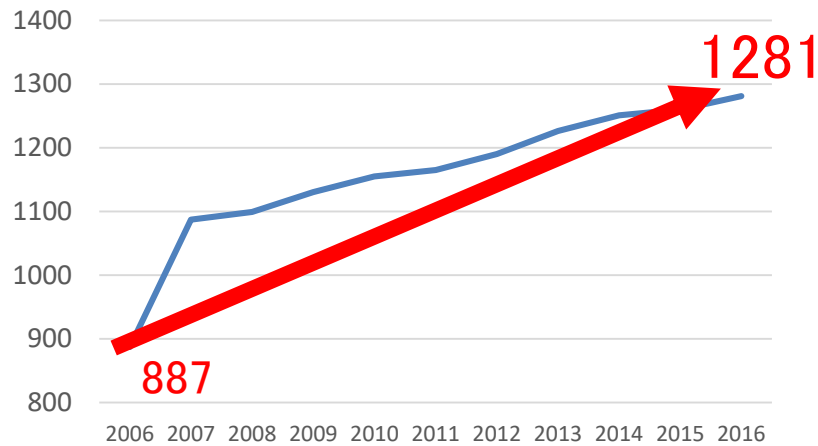
- 自治体が地域交通の確保(地方バス、離島航路支援等)に関する「特別交付税交付額」は毎年増加傾向にあり、9年間で約50%増加している。



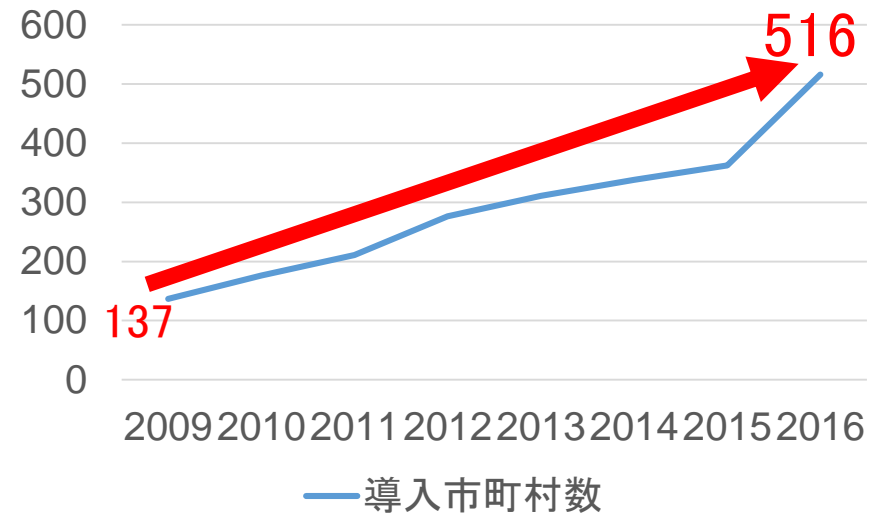
※総務省資料より、国土交通省総合政策局作成

■ コミュニティバス、乗合タクシーの導入市町村数は近時大きく増加。

コミュニティバス導入市町村数の推移



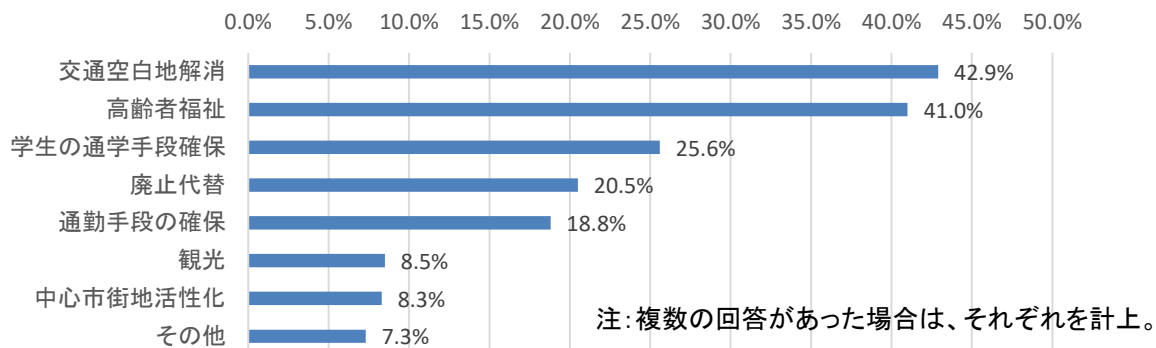
乗合タクシー(デマンド型)導入市町村数の推移



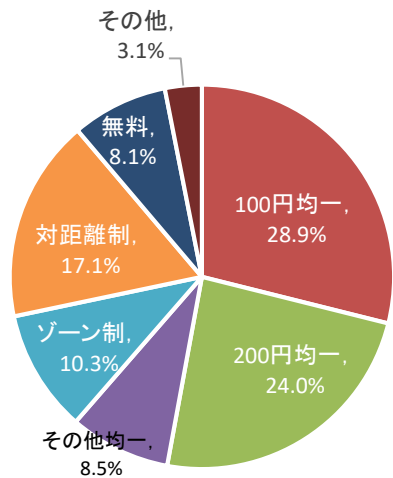
※国土交通省「平成29年度交通の動向 平成30年度交通施策」
より、国土交通省総合政策局作成

- コミュニティバスの運行の目的は、「交通空白地の解消」、「高齢者福祉」など、住民の移動手段を確保することを目的とする割合が高くなっている。
- コミュニティバスの1乗車当たりの運賃は、均一運賃が6割以上を占めている。
- 運賃の種別毎に収支率を集計した結果、均一運賃制に比べて、ゾーン制・対距離制運賃を採用している場合の方が収支率が高い傾向にある。

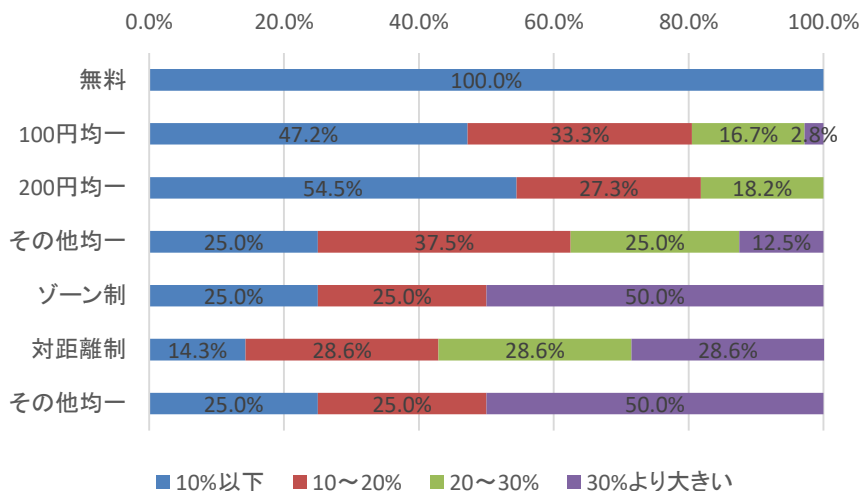
コミュニティバスの運行の目的



コミュニティバスの1乗車当たりの運賃

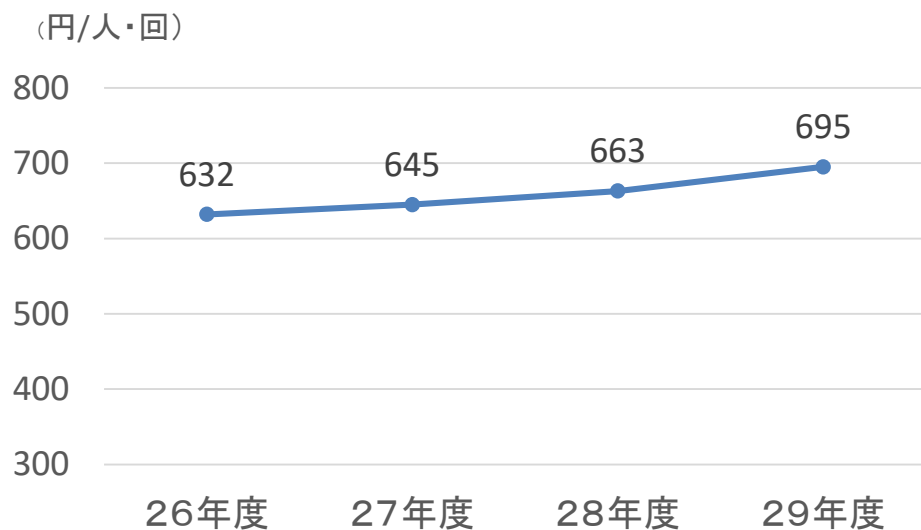


コミュニティバスの運賃の種別毎の収支率

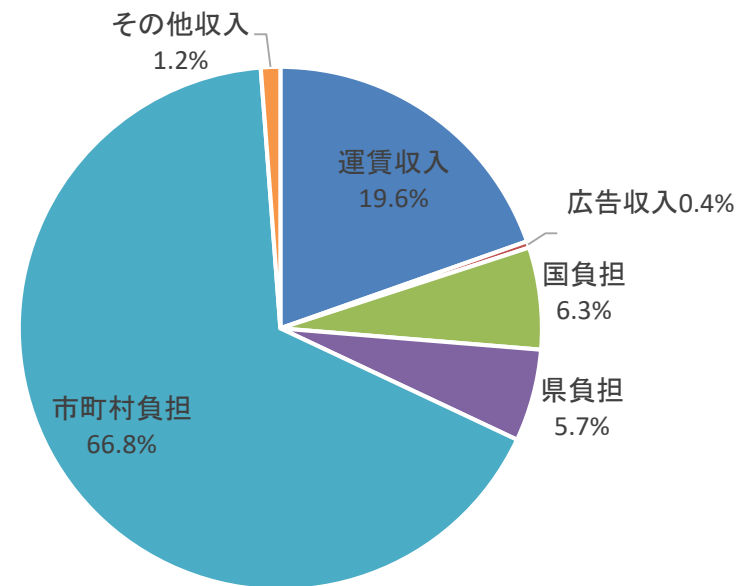


- 平成29年度のコミュニティバスの1人1回当たりの輸送コストは、695円／人・回で、上昇傾向となっている。
- コミュニティバスの運行経費の多くは公的負担により賄われており、市町村・県・国による負担額を合わせると8割弱となっている。

コミュニティバスの1人1回当たりの輸送コストの推移

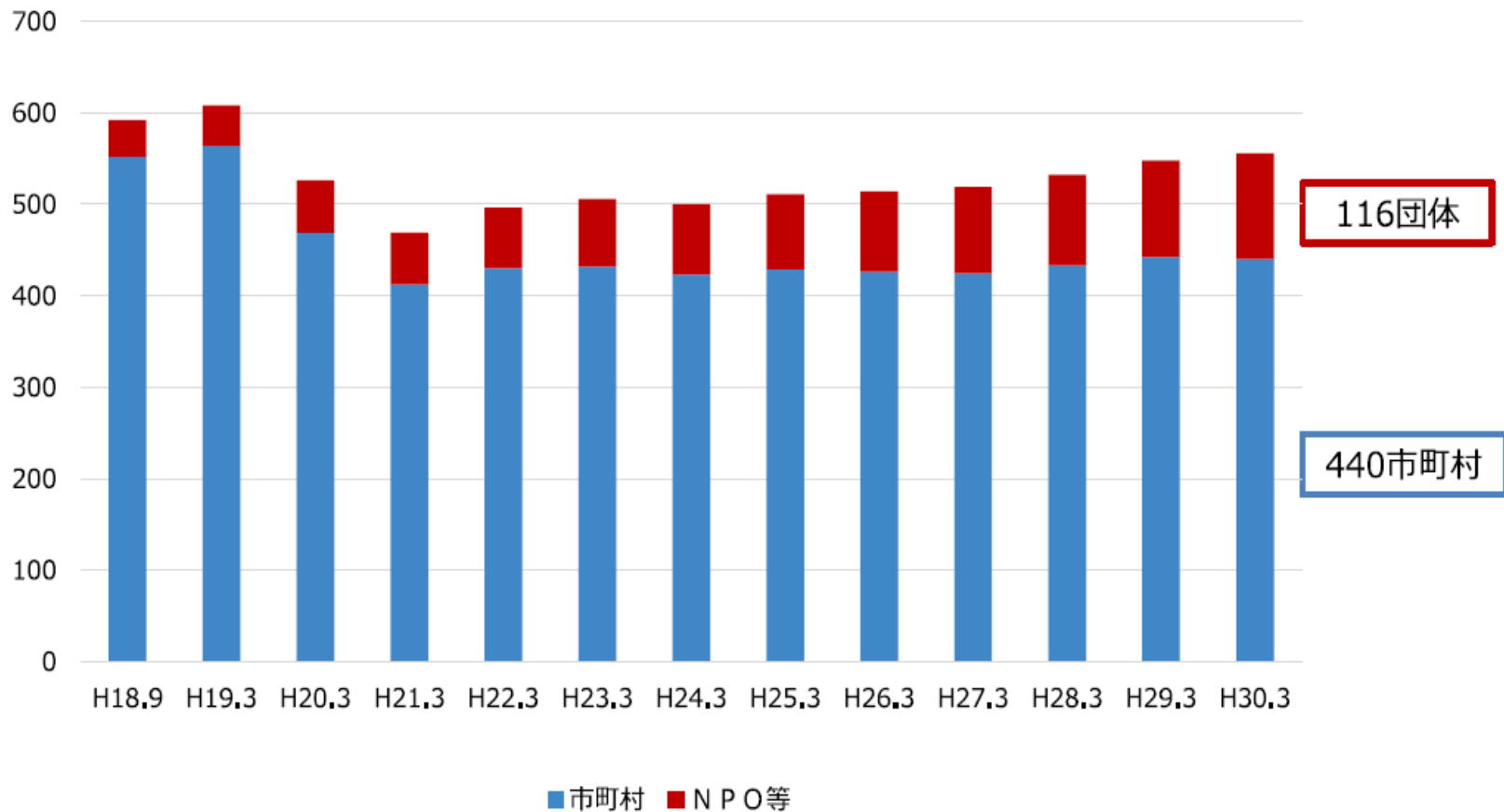


コミュニティバス運行経費の負担額の内訳



※国土交通省中部運輸局「『コミュニティバス等実態調査』の集計結果について」より、国土交通省総合政策局作成。

- 自家用有償旅客運送の導入率は、26%（全国1,724市町村のうち440市町村）。



※平成30年3月 国土交通省調査

令和2年度地域公共交通関連予算概算要求 について

令和2年度要求額 264億円
 (対前年度比 1.20)

 地域の多様な主体の連携・協働による、地域の暮らしや産業に不可欠な交通サービスの確保・充実に向けた取組を支援
 (上記取組を促進するための計画・支援制度等のあり方について、地域公共交通活性化再生法などの見直しを検討)

地域公共交通確保維持事業 (地域の実情に応じた生活交通の確保維持)

<支援の内容>

- 高齢化が進む過疎地域等の足を確保するための幹線バス交通や地域内交通の運行
 - ・地域間交通ネットワークを形成する幹線バス交通の運行や車両購入を支援
 - ・過疎地域等において、コミュニティバス、デマンドタクシー等の地域内交通の運行や車両購入、貨客混載の導入を支援
- 離島航路・航空路の運航
 - ・離島住民の日常生活に不可欠な交通手段である離島航路・航空路の運航等を支援



地域公共交通バリア解消促進等事業 (快適で安全な公共交通の実現)

<支援の内容>

- 高齢者等の移動円滑化のためのノンステップバス、福祉タクシーの導入、鉄道駅における内方線付点状ブロックの整備、ホームドアの設置等
- 地域鉄道の安全性向上に資する設備の更新等



地域公共交通調査等事業 (地域公共交通ネットワーク形成に向けた計画策定等の後押し)

<支援の内容>

- 地域における一層の連携・協働とイノベーションに向けた取組の促進を図るための新たな法定計画の策定に資する調査等
- 地域におけるバリアフリー化の促進を図るための移動等円滑化促進方針等の策定に係る調査

※国の認定を受けた鉄道事業再構築実施計画、地域公共交通再編実施計画等に基づく事業(地域鉄道の上下分離、地方路線バスの利便性向上、運行効率化等のためのバス路線の再編、デマンド型等の多様なサービスの導入等)について、まちづくりとも連携し、特例措置により支援

※交通圏全体を見据えた持続可能な地域公共交通ネットワークの実現に向け、都道府県と複数市町村を含む協議会が主体となった協働による取組に対し、計画の策定やバス等の運行への支援の特例措置により後押し(地域公共交通協働トライアル推進事業)

被災地域地域間幹線系統確保維持事業／特定被災地域公共交通調査事業 (【東日本大震災対応】被災地のバス交通等に対する柔軟な支援)

 令和2年度要求額 7億円
 (東日本大震災復興特別会計:復興庁一括計上分)

<支援の内容>

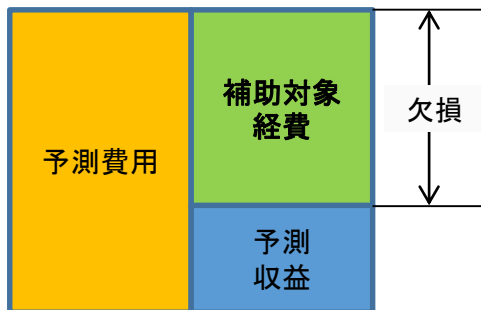
- 被災地の幹線バスの運行
- 仮設住宅等を巡る地域内バス等の運行

地域公共交通確保維持事業（陸上交通：地域間幹線系統補助）

■ 地域特性や実情に応じた最適な生活交通ネットワークを確保・維持するため、地域間交通ネットワークを形成する地域間幹線系統の運行について支援。

補助内容

- 補助対象事業者
一般乗合旅客自動車運送事業者又は地域公共交通活性化再生法に基づく協議会
- 補助対象経費
予測費用(補助対象経常費用見込額)から予測収益(経常収益見込額)を控除した額

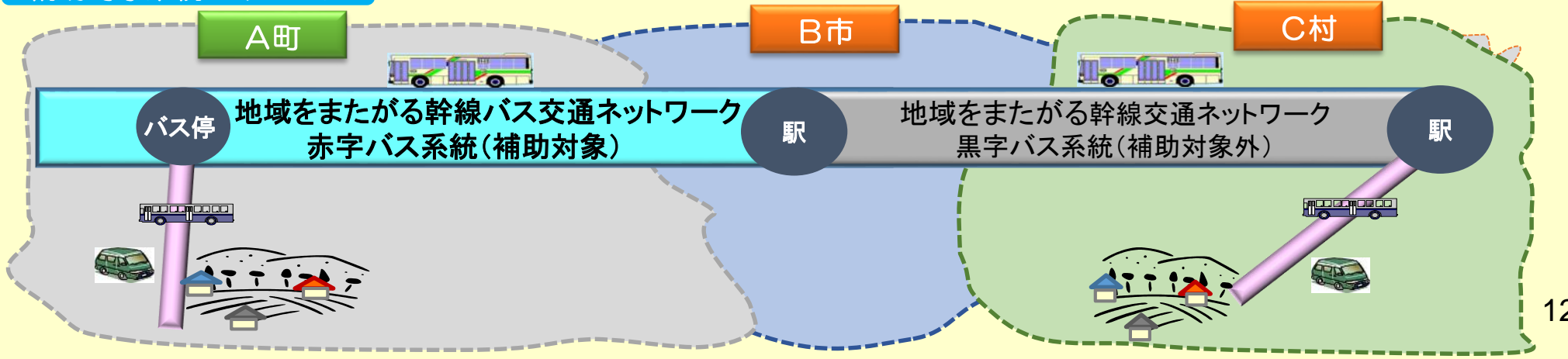


<補助対象経費算定方法>

予測費用
 (事業者のキロ当たり経常費用見込額
 × 系統毎の実車走行キロ)
 -
予測収益
 (系統毎のキロ当たり経常収益見込額
 × 系統毎の実車走行キロ)

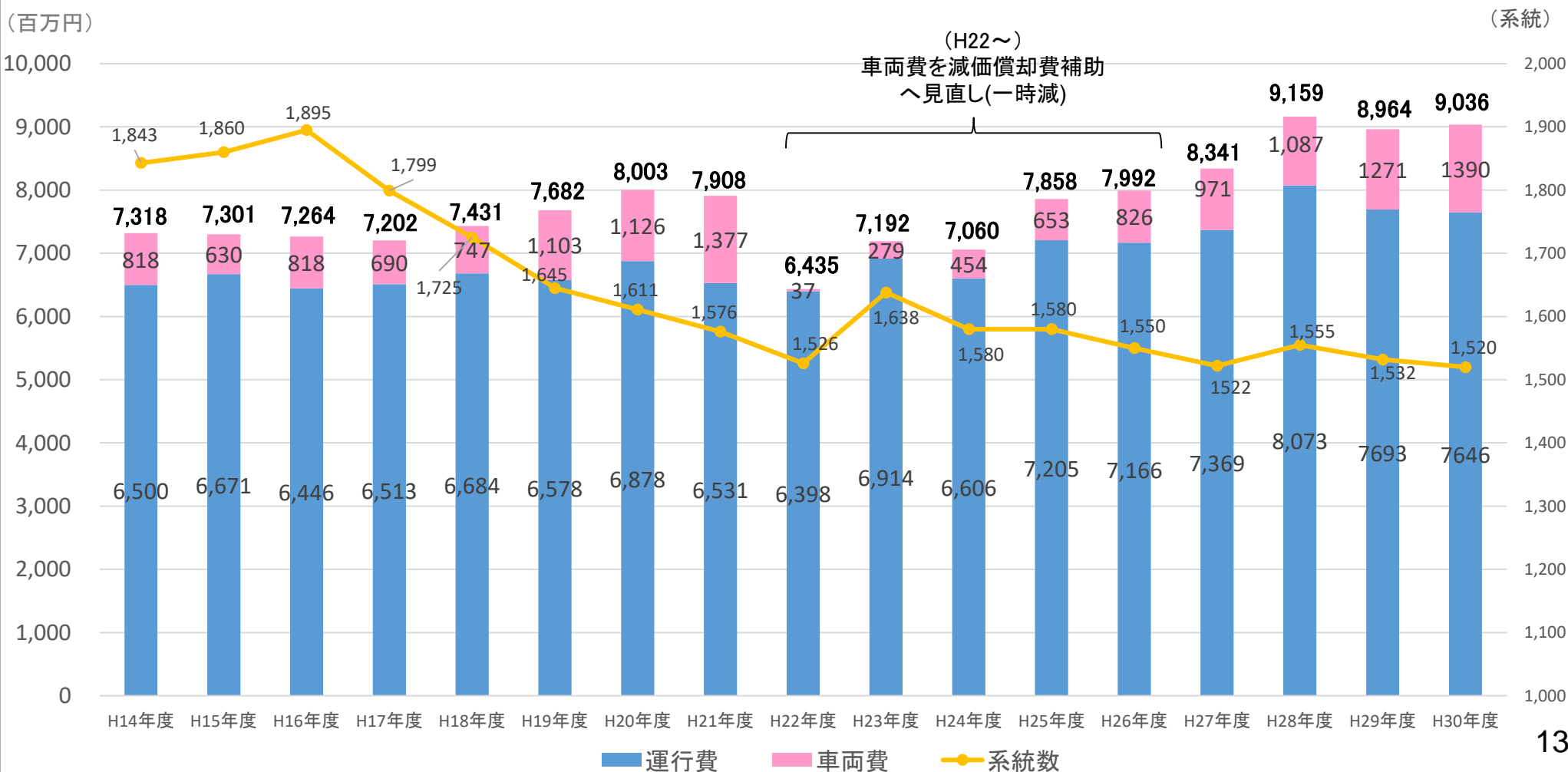
- 補助率
1/2
 - 主な補助要件
 - ・複数市町村にまたがる系統であること
(平成13年3月31日時点で判定)
 - ・1日当たりの計画運行回数が3回以上のもの
 - ・輸送量が15人～150人/日と見込まれること
- ※ 1日の運行回数3回(朝、昼、夕)以上であって、1回当たりの輸送量5人以上(乗用車では輸送できず、バス車両が必要と考えられる人数)
 ※ ①復興特会から移行する応急仮設住宅非経由系統のうち、東日本大震災前に輸送量要件を満たし、補助対象期間に輸送量見込が要件を満たさない系統、②熊本地震前に輸送量要件を満たし、補助対象期間に輸送量見込が要件を満たさない系統については、輸送量要件を緩和(一定期間)
- ・経常赤字が見込まれること

補助対象系統のイメージ



地域間幹線系統補助の推移

- 平成16年度以降、補助対象系統数は減少傾向にある中、それを上回る輸送人員の減少及び運送費用の増加により赤字額が増加傾向にあるとともに、東日本大震災の特例措置等(要件緩和)の影響により運行費は増加している。
- また、車両費は平成22年度に一括購入補助から減価償却費補助に制度改正を行った影響により、改正後5年間は一時的に減少したが、その後は増加傾向にある。



■ 幹線バス等の地域間交通ネットワークと密接な 地域内の過疎地域等において、コミュニティバス、デマンドタクシー等の地域内交通の運行や車両購入等を支援。

補助内容

○ 補助対象事業者

一般乗合旅客自動車運送事業者、自家用有償旅客運送者
又は地域公共交通活性化再生法に基づく協議会

○ 補助対象経費

補助対象系統に係る経常費用から経常収益を控除した額



<補助対象経費算定方法>

経常費用
(事業者のキロ当たり経常費用
× 系統毎の実車走行キロの実績)

経常収益
(系統毎の運送収入、運送雑収
及び営業外収益の実績)

○ 補助率

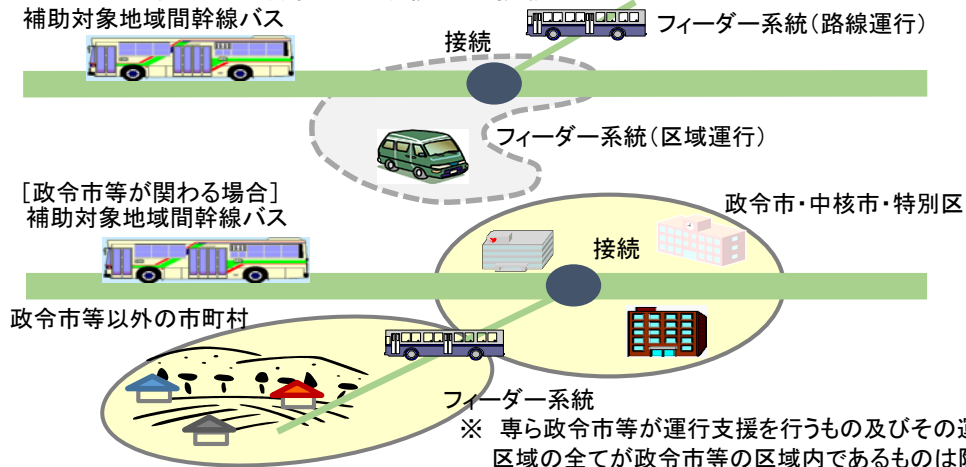
1/2

○ 主な補助要件

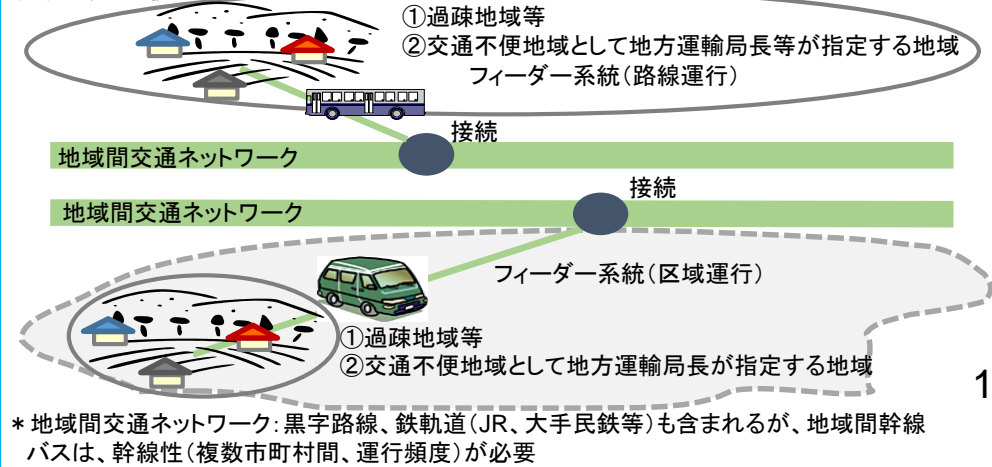
- 協議会等が定めた生活交通確保維持改善計画に確保又は維持が必要として掲載され、
- 補助対象地域間幹線バス系統を補完するものであること
又は過疎地域等の交通不便地域の移動確保を目的とするものであること
- 補助対象地域間幹線バス系統等へのアクセス機能を有するものであること
- 新たに運行を開始又は公的支援を受けるものであること
- 乗車人員が2人/1回以上であること
(定時定路線型の場合に限る。)
- 経常赤字であること

補助対象システムのイメージ

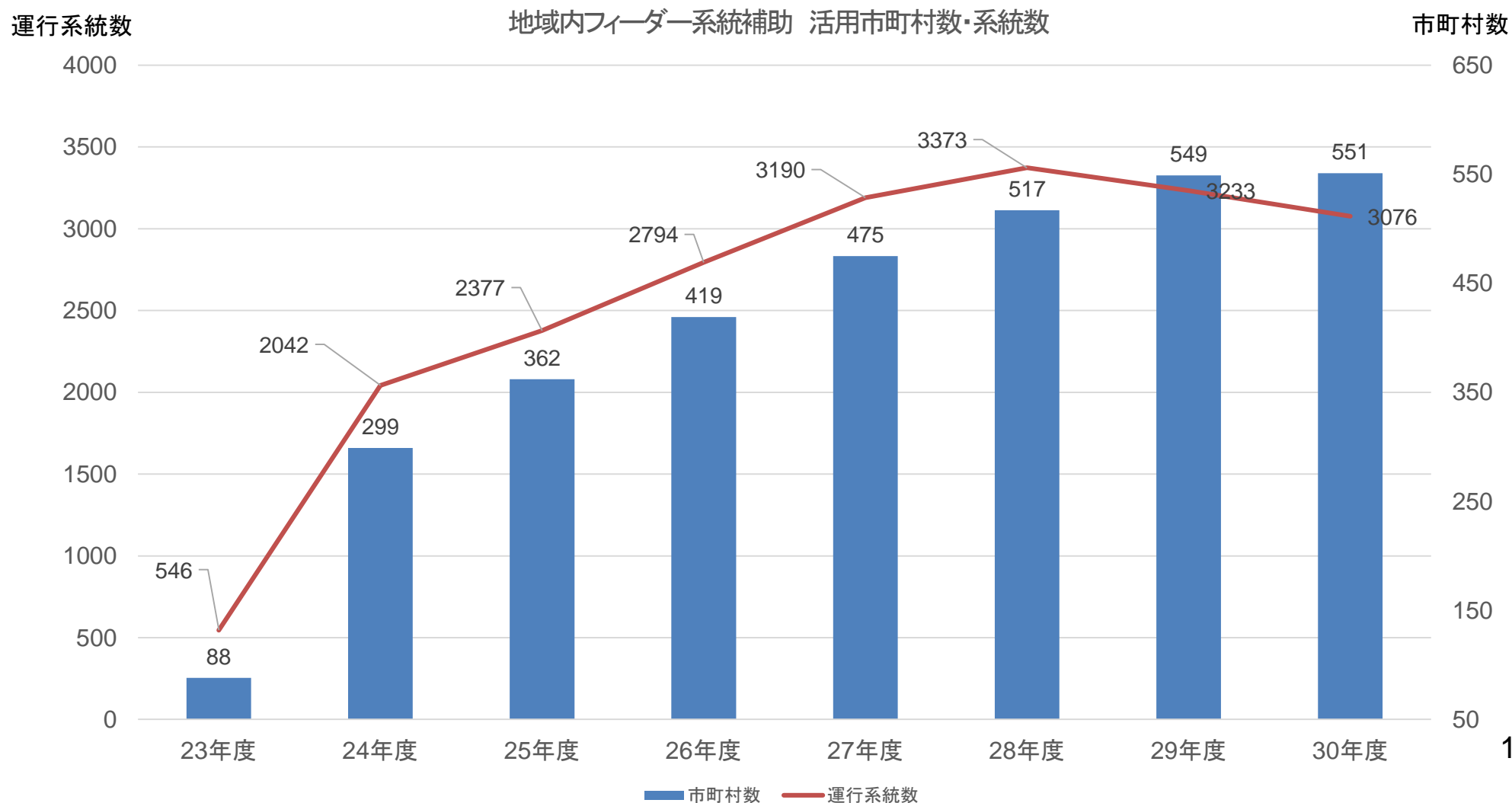
(1) 補助対象地域間幹線バス系統への接続



(2) 交通不便地域



■ 地域公共交通を巡る環境が厳しさを増す中、地域の経済・社会活動の基盤である地域内交通（コミュニティバス、乗合タクシー等）の確保維持に対するニーズは拡大傾向にある。



地域公共交通の活性化及び再生に関する 法律等の見直しについて

- 国土交通大臣等が策定する基本方針に基づき、地方公共団体が地域の関係者の協議を踏まえて「地域公共交通網形成計画」を策定(マスタープラン)
- 「地域公共交通網形成計画」に、「地域公共交通再編事業」等の「特定事業」を記載し、実施計画(「地域公共交通再編実施計画」等)について国の認定を受けた場合には、法律の特例措置等で支援。

基本方針 (国土交通大臣・総務大臣が策定)

- 地域公共交通の活性化及び再生の意義・目標
- 地域公共交通網形成計画の作成に関する基本的な事項
- 地域公共交通の活性化及び再生に関する事業の評価に関する基本的な事項 等

地域公共交通網形成計画(地方公共団体が策定)

- 持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生の推進に関する基本的な方針
- 区域・目標・計画期間
- 実施事業・実施主体
- 計画の達成状況の評価 等

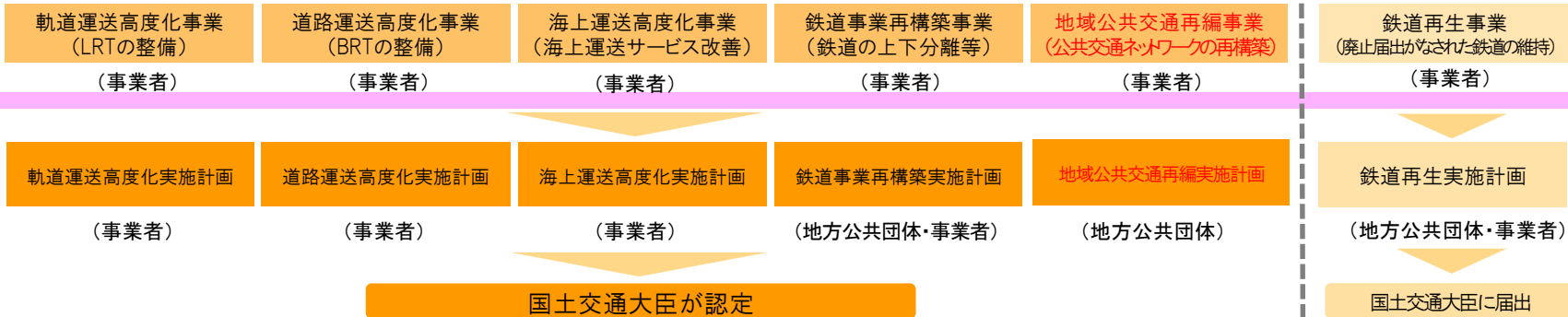


協議会を開催し策定
(地方公共団体・交通事業者・
道路管理者・利用者・学識者等
から構成)



地域公共交通特定事業

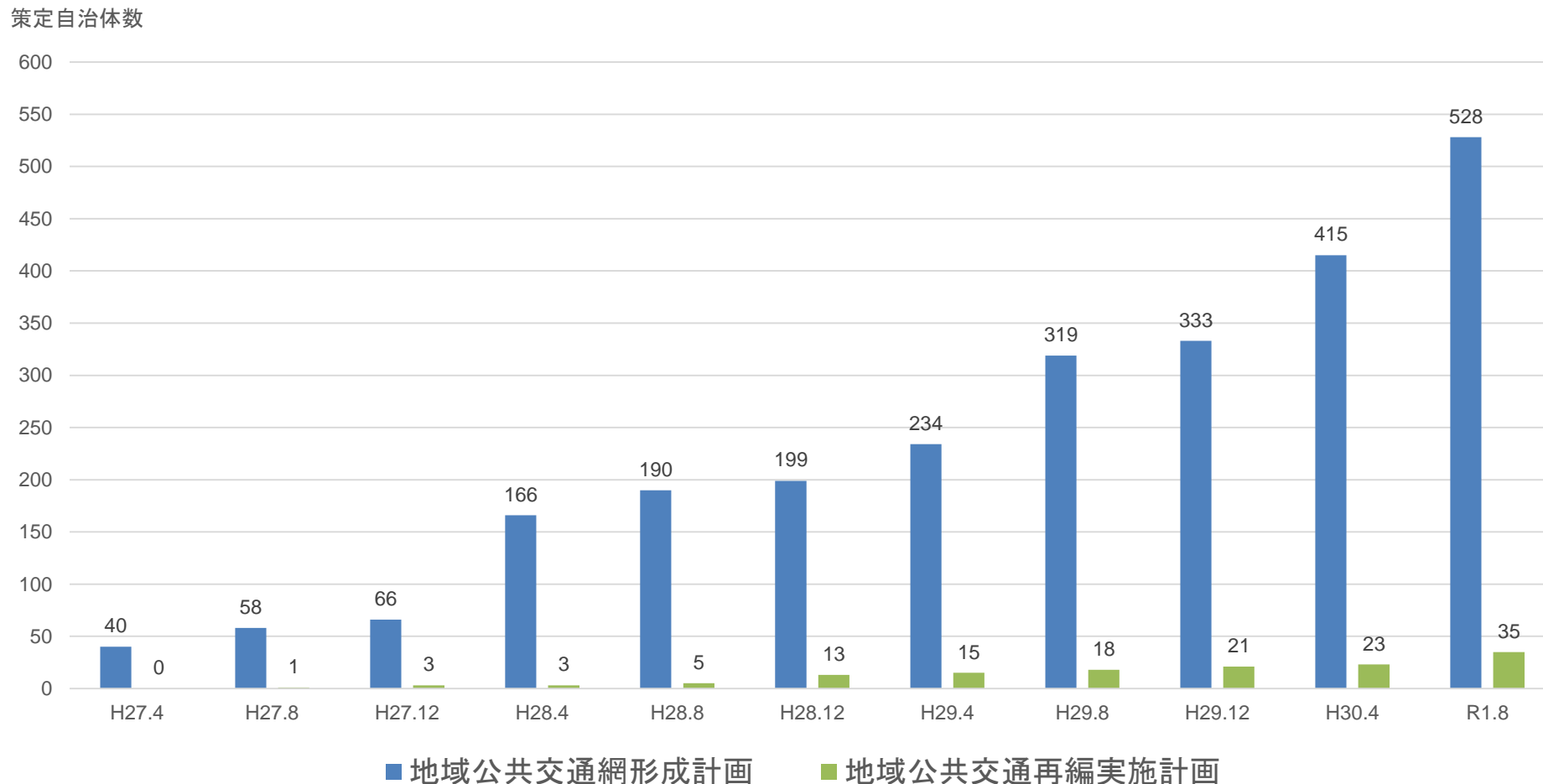
(必要に応じて地域公共交通網形成計画に事業実施を記載できる)



法律の特例措置等により計画の実現を後押し

■ 地域公共交通網形成計画、再編実施計画ともに年々増加している。

計画と策定自治体数の推移



地域公共交通網形成計画、再編実施計画の策定状況

- 令和元年8月末までに**528**件の「地域公共交通網形成計画」が策定されている。
- バス路線の再編等を目的とする「地域公共交通再編実施計画」は**35**件が国の認定を受けている。

北海道 函館市 深川市 岩見沢市 千歳市 釧路市 美唄市 帯広市 紋別市 江別市 北広島市 旭川市 士別市 石狩市 稚内市 室蘭市 小樽市 名寄市 岩内町 白糠町 白老町 仁木町 安平町 斜里町 香更町 当別町 厚岸町 釧路町 せたな町 月形町 共和町 弟子屈町	岩手県 岩手県 八幡平市 釜石市 宮古市 北上市 滝沢市 花巻市 大船渡市 宮古市・久慈市・野田村・香代村・田野畑村・若森町・山田町・大槌町・釜石市・大船渡市・洋野町・陸前高田市 陸前高田市 小樽市 一関市 久慈市 岩手町 大槌町 矢巾町 山田町	山形県 山形市 酒田市 鶴岡市 長井市・南陽市・川西町・白鷹町 新庄市 小国町 福島県 福島県・田村市・南相馬市・川俣町・広野町・楡葉町・高岡町・川内村・大熊町・双葉町・浪江町・葛尾村・飯館村・福島市・郡山市・いわき市・相馬市 福島市 福島市 会津若松市 郡山市 伊達市 南相馬市 喜多方市 白河市 須賀川市 二本松市 柳屋町 石川町 楡葉町 仙台市 仙北市 にかほ市 北秋田市 湯上市 大館市 男鹿市 横手市 能代市 五城目町 藤里町 美郷町 五城目町・八郎潟町・大潟村 宮城県 大崎市 栗原市 石巻市 白石市 気仙沼市 東松島市 山元町 松島町 利府町 南三陸町 女川町 伊達市・角田市・福島市・丸森町・柴田町(阿武隈急行線地域)	栃木県 真岡市 大田原市 鹿沼市 日光市 宇都宮市・芳賀町 佐野市 那須塩原市 那須塩原市・大田原市・那須町・那須川町 栃木市 塩谷町 益子町 那須町 茂木町 上三川町 市貝町 群馬県 太田市 前橋市 埼玉県 熊谷市 春日部市 三條市 新潟市 蕨市・弥彦村 阿賀町 茨城県 高岡市 黒部市 富山市 魚津市 小矢部市 高岡市・水見市・砺波市・南砺市(城端・水見線沿線地域) 滑川市 千葉県 東金市 鴨川市 君津市 八街市 南房総市 佐倉市 多治見市 白井市 大更津市 富津市 市原市 柏市 山武市 長南町 大多喜町 東京都 東京都・中央区・港区・江東区 多摩市	神奈川県 海老名市 大和市 伊勢原市 平塚市 真鶴町 湯河原町 上田市 佐久市 小諸市 駒根市 長野市 安曇野市 千曲市 箕輪町 信濃町 木曾町 立科町 高山村 大桑村 白馬村 新潟県 柏崎市 佐渡市 上越市 魚沼市 長岡市 阿賀野市 糸魚川市 新発田市 見附市 三條市 新潟市 燕市・弥彦村 阿賀町 富山県 富山県 黒部市 富山市 魚津市 小矢部市 高岡市・水見市・砺波市・南砺市(城端・水見線沿線地域) 滑川市 石川県 七尾市 白山市 津幡町 志賀町	長野県 松本市・山形村 飯田市・松川町・高森町・阿南町・阿智村・平谷村・根羽村・下條村・売木村・天龍村・泰阜村・喬木村・豊丘村・大鹿村 上田市 佐久市 小諸市 駒根市 長野市 安曇野市 千曲市 箕輪町 信濃町 木曾町 立科町 高山村 大桑村 白馬村 福井県 福井市・大野市・勝山市・あわら市・坂井市・永平寺町(えちぜん鉄道沿線地域) 鯖江市 福井市・鯖江市・越前市・越前町(福井鉄道沿線地域) 岐阜県 岐阜市 恵那市・中津川市 羽島市 美濃加茂市 土岐市 各務原市 関市 多治見市 飛騨市 海津市 山県市 大垣市・養老市・海津市・養老町・神戸町・揖斐川町・池田町(養老線沿線地域) 郡上市 中津川市 下呂市 可児市 八百津町 白川町・東白川村	静岡県 伊豆市 御殿場市 静岡県・沼津市(戸田地区)・下田市・伊豆市・南伊豆市・松崎町・西伊豆町 湖西市 藤枝市 掛川市 静岡県・沼津市・熱海市・三島市・伊東市・伊豆の国市・函南町・東伊豆町・河津町 焼津市 牧之原市 三島市 裾野市 静岡市 伊東市 小山町 愛知県 豊橋市 岡崎市 一宮市 豊川市 日進市 田原市 弥富市 清須市 長久手市 豊田市 蒲郡市 東海市 西尾市 新城市 豊明市 小牧市 半田市 安城市 知立市 瀬戸市 土岐市 東郷町 豊山町 武豊町 南知多町 旭市 飛鳥村 設楽町・東栄町・豊根村 三重県 津市 四日市市 伊勢市 松阪市 伊賀市 名張市 尾鷲市 鳥羽市 亀山市 進北町 和歌山県 橋本町 和歌山市 紀の川市 京都府 木津川市 福知山市 京都府・綾部市・南丹市・京丹波町(JR山陰本線沿線) 京都府・笠置町・和束町・南山城村(JR関西本線沿線) 亀岡市 久御山町 兵庫県 豊岡市 姫路市 神戸市 加古川市 加東市 たつの市 小野市 三木市・小野市・神戸市 洲本市・淡路市・南あわじ市 加西市 西脇市 津山市 真庭市 赤磐市 久米南町 吉備中央町 和気町 滋賀県 彦根市・愛荘町・豊郷町・甲良町・多賀町 甲賀市 長浜市 草津市	三重県 津市 四日市市 伊勢市 松阪市 伊賀市 名張市 尾鷲市 鳥羽市 亀山市 進北町 和歌山県 橋本町 和歌山市 紀の川市 京都府 木津川市 福知山市 京都府・綾部市・南丹市・京丹波町(JR山陰本線沿線) 京都府・笠置町・和束町・南山城村(JR関西本線沿線) 亀岡市 久御山町 兵庫県 豊岡市 姫路市 神戸市 加古川市 加東市 たつの市 小野市 三木市・小野市・神戸市 洲本市・淡路市・南あわじ市 加西市 西脇市 津山市 真庭市 赤磐市 久米南町 吉備中央町 和気町 滋賀県 彦根市・愛荘町・豊郷町・甲良町・多賀町 甲賀市 長浜市 草津市	大阪府 河内長野市 岸和田市 貝塚市 和泉市 寝屋川市 太子町 奈良県 奈良県下全39市町村 宇陀市 五條市 天理市 広陵町 鳥取県 鳥取県・米子市・境港市・日吉津村・大山町・南部町・伯耆町・日南町・日野町・江府町 鳥取県・鳥取市・若菜町・若桜町・智頭町・八頭町 鳥取県・倉吉市・琴浦町・北栄町・湯梨浜町・三朝町 鳥取県 鳥取県・松江市・出雲市(一畑電車沿線地域) 江津市 松江市 大田市 邑南町 島根県 島根県・江津市・川本町・美郷町・邑南町・広島県・三次市・安芸高田市(三江線沿線地域) 岡山県 井原市 高梁市 瀬戸内市 玉野市 倉敷市 津山市 真庭市 赤磐市 久米南町 吉備中央町 和気町 笠岡市(岡山県) 福山市(広島県)	広島県 下田市 三原市 三次市 広島市 東広島市 廿日市市 江田島市 尾道市 安芸高田市 大竹市 府中市 北広島町 坂町 大崎上島町 安芸太田町 神石高原町 山口県 宇部市 周南市 光市 長門市 美祿市 山陽小野田市 下松市 防府市 防府市 山口市 岩国市 香川県 高松市 小豆島町・土庄町 愛媛県 東温市 西予市 大洲市 松山市 新居浜市 高松市 愛媛町 水上市 八幡市 大牟田市 松山市 愛南町 鬼北町	高知県 高知市 宿毛市 南国市 土佐清水市 四万十市 高知県東部広域地域公共交通協議会(窪戸市・安芸市・南国市・香南市・東洋町・奈半利町・田野町・安田町・北川村・馬路村・芸西村) 高知県南北地域公共交通協議会(本山町・大豊町・土佐町・大川村) 田野町 佐川町 津野町 中土佐町 本山町 安田町 徳島県 小松島市 阿波市 つるぎ町 福岡県 福岡市 北九州市 久留米市 中間市 筑紫野市 行橋市 朝倉市 豊前市 飯塚市 糸島市 嘉麻市 宗像市 柳川市 八女市 みやま市 大牟田市 直方市 福津市 南郷町 久山町 三田市 那珂川町 芦屋町 遠賀町 築上町 鞍手町	佐賀県 佐賀県 佐賀市 伊万里市 鹿島市 小城市 吉野ヶ里町 大良町 長崎県 佐世保市 五島市 対馬市 大村市 松浦市 長崎県・諫早市・雲仙市・島原市・南島原市 壱岐市 平戸市 新上五島町 熊本県 熊本市・嘉島町 八代市 水俣市 合志市 人吉市 荒尾市 上天草市 天草市 宇城市 山鹿市 大津町 美里町 和水町 芦北町 山都町 水上村 人吉市・錦町・多良木町・湯前町・水上村・相良村・五木村・山江村・球磨村・あきぎ町 熊本県・南阿蘇村・高森町	大分県 大分県・中津市・宇佐市・豊後高田市 大分県・竹田市・豊後大野市・臼杵市 大分県・大分市・別府市・由布市 別府市 大分市 杵築市 中津市 臼杵市 臼杵市 豊後大野市 竹田市 宇佐市 臼田市 由布市 九重町 玖珠町 宮崎県 宮崎県・日向市・門川町・美郷町・諸塚村・椎葉村 えびの市 都城市 小林市 日南市 延岡市 門川町 鹿児島県 薩摩川内市 鹿屋市 日置市 始良市 南さつま市 鹿児島市 鹿島市 水上村 人吉市・錦町・多良木町・湯前町・水上村・相良村・五木村・山江村・球磨村・あきぎ町 志布志市 いちき串木野市 和泊町・知名町 さつま町 沖縄県 南城市 沖縄市
---	---	---	---	--	---	---	---	---	--	---	--	--

再編実施計画について、
 ・既に認定を受けた団体：赤
 ・策定意向のある団体：黄

現状認識・課題

- 人口減少・高齢化が進む中で、地方部を中心に、地域の暮らしと産業に不可欠な交通サービスを確保・充実させていくことは大変重要な課題であり、地域の視点に立ってしっかり取り組む必要。
- 国土交通省では、これまで、地域公共交通活性化再生法の枠組みの下で、地方公共団体の計画等による鉄道、バス等の維持・充実に対し、予算等の支援を行ってきたところ。
- しかしながら、今後見込まれる人口減少の本格化や、高齢者運転の問題や運転者不足の深刻化など、地域の足をめぐる環境はますます厳しくなっているため、法律の枠組みも含め、各種制度の強化を進めていく必要。

対応案

（１）地域公共交通活性化再生法（計画制度）

地方公共団体の役割強化等を通じた輸送サービスの確保・充実

- 原則として全ての地方公共団体が、協議会方式で計画（マスタープラン）を策定
- 地方公共団体と交通事業者との間の協議プロセス等を充実
- 自家用有償旅客運送等、公共交通事業者以外による輸送サービスの活用を明確化
- 路線バス廃止等に際し、地方自治体の負担を軽減しながら存続させる仕組みを構築
- M a a S（Mobility as a Service）の位置づけを明確化

（２）道路運送法

自家用有償旅客運送の実施手続の柔軟化等

- 交通事業者が自らのノウハウを通じて自家用有償旅客運送に協力する場合について手続を容易化
- 観光客を含む来訪者も自家用有償旅客運送の対象となることを明確化

新たなモビリティサービス(MaaS)について

MaaSの日本導入と本格展開①～MaaSの仕組みと課題～

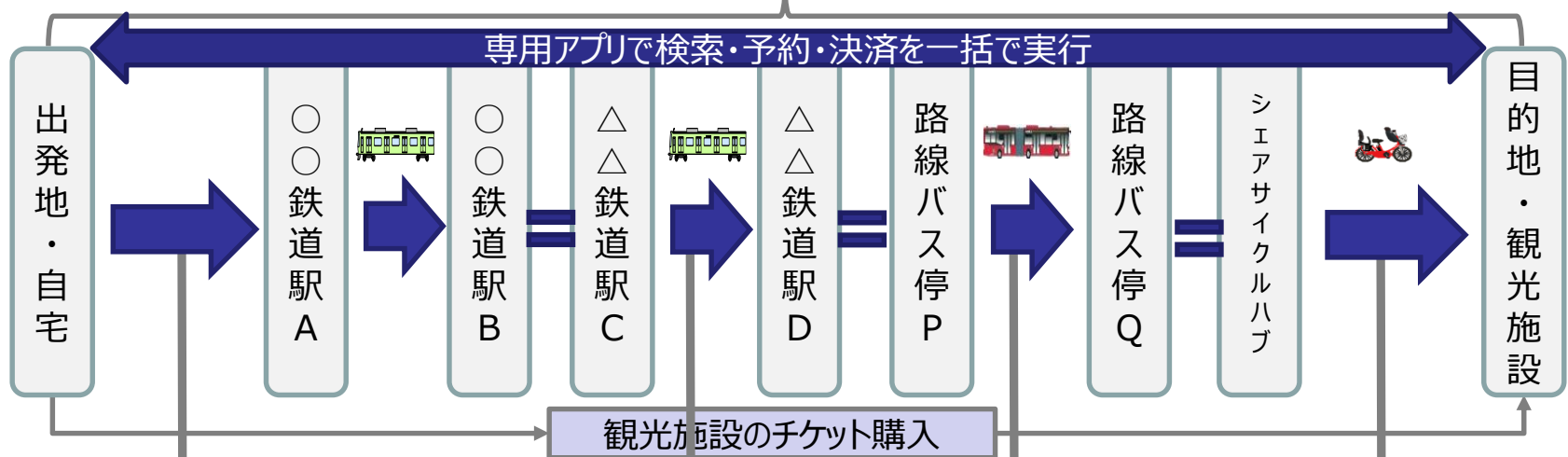
MaaS (Mobility as a Service) とは…スマホアプリを活用し、一人一人のトリップ単位の移動ニーズに応じて、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせ、検索・予約・決済を一括で行うことを可能とするサービス

MaaS化のメリット

- 複数の駅・バス停ごとの経路・ダイヤの確認が不用になるとともに、スマホ上での運賃の一括支払い等が可能になる
- 新たな移動手段（シェアサイクル等）や関連サービス（観光チケットの購入等）も組合せられる
- MaaSにより蓄積される膨大な移動データを、地域の交通計画やまちづくり計画に活用できる

MaaS化の課題

- △異なる交通事業者等を連携させ、1つのサービスとして提供するための調整
- △キャッシュレス決済に未対応な交通モードが存在
- △各交通モードをつなぐためのデータ連携のあり方（データ形式、データのやり取り方法等）



交通機関・移動手段の課題

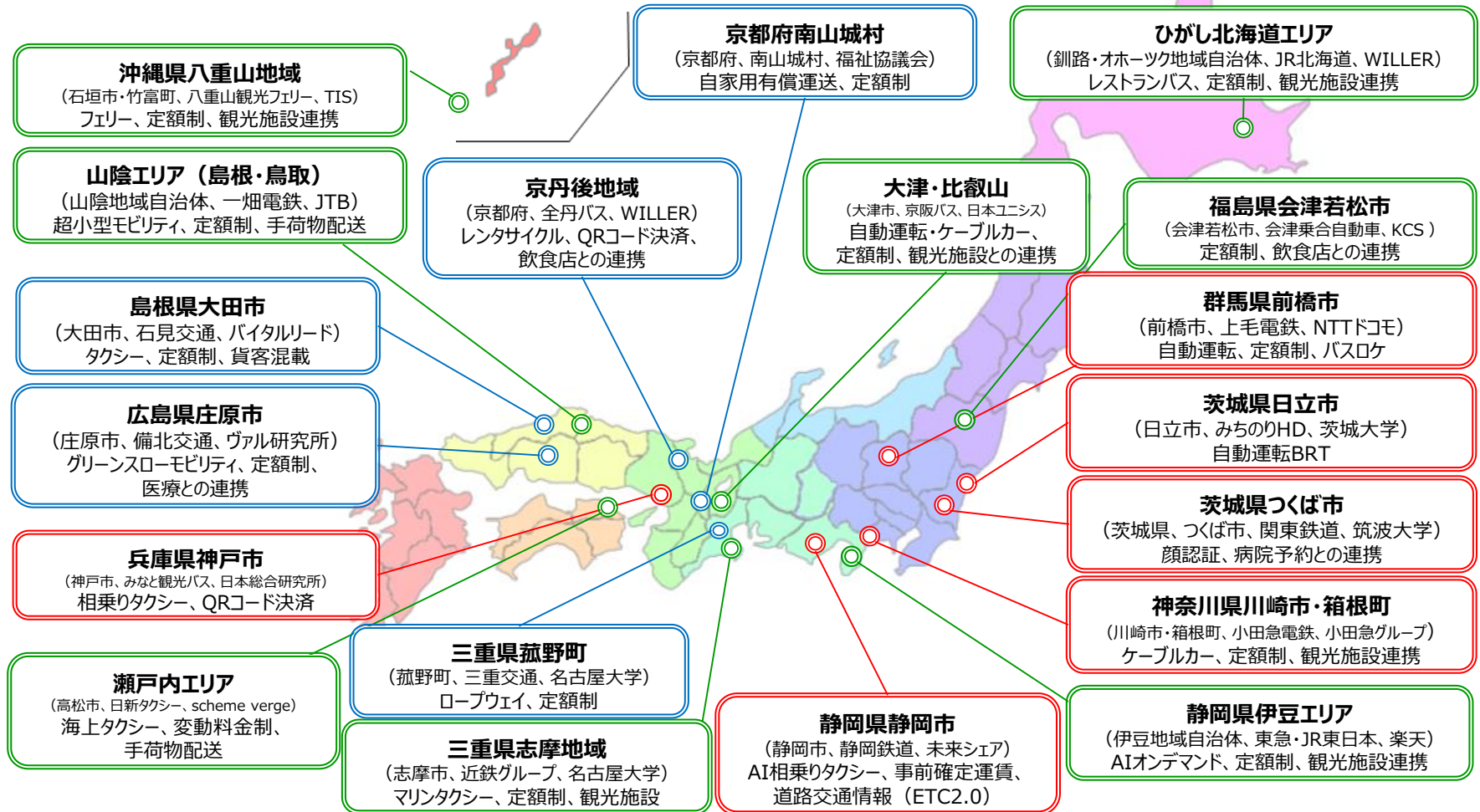
- △タクシーの連日利用はコスト高
- △タクシー以外の交通手段がない地域（交通空白地）あり

- △地域鉄道・バスは本数・ダイヤの面で利便性が低い
- △存続問題が浮上する路線もあり

- △自家用有償運送があれば、雨天時も快適に移動が可能

○ 多様な地域において多様な主体が参加するMaaSの実証実験を支援するため、「新モビリティサービス推進事業」（3.1億円の内数）において、「先行モデル事業」を19事業選定（令和元年6月18日）。

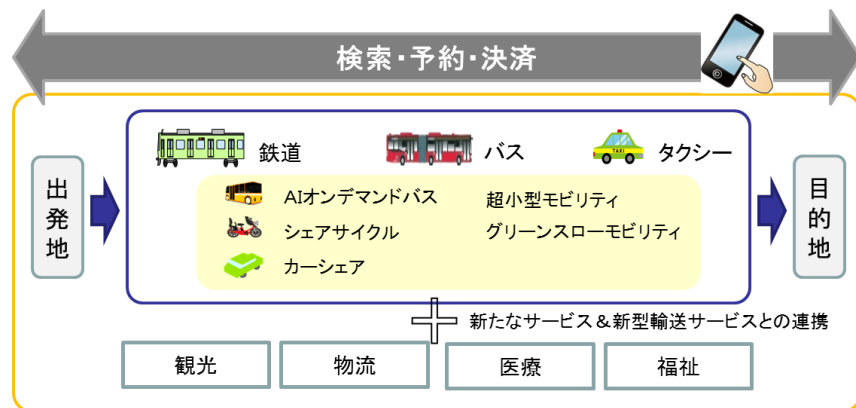
○: 大都市近郊型・地方都市型（6事業） ○: 地方郊外・過疎地型（5事業） ○: 観光地型（8事業）



新たなモビリティサービスであるMaaS(Mobility as a Service)の全国への普及を図り、地域や観光地の移動手段の確保・充実や公共交通機関の維持・活性化等を進めることを目的として、地域の実情に応じたモデルによる実証実験やMaaSの普及に必要な基盤づくりへの支援を行う。

MaaSのモデル構築

多様なサービスと連携した新たなMaaSモデルに係る
実証実験への支援(案件形成から実施まで)



MaaSの普及に向けた基盤づくり

MaaSの実装に不可欠だが、
民間主導では進みにくい施策への支援

新型輸送サービスの育成・
キャッシュレス決済対応

データ・システム基盤づくり



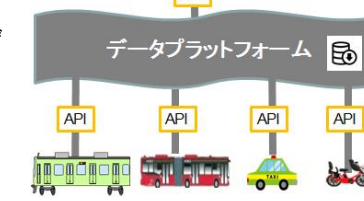
AIオンデマンド交通の立上げ



データプラットフォーム



QRコード決済の導入



- 交通データ・APIの標準仕様化
- コミュニティバス・自家用有償運送への予約・配車システムの導入

MaaSの国際協調、完全自動運転時代のMaaSのあり方に向けた検討

MaaSに係るデータの国際的な共有・活用を可能とする環境整備、完全自動運転時代におけるMaaSのあり方について検討

全国各地でのMaaSの普及⇒日本版MaaSの実現

地域や観光地の移動手段の確保・充実
公共交通機関の維持・活性化 等