

地域公共交通施策に関する国の取組

令和元年11月8日

国土交通省 総合政策局 地域交通課長
原田 修吾



1. 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律

これまでの地域公共交通に関する政策について

- 平成12年以降、乗合バスや鉄道等の需給調整規制を廃止し、新規参入規制を最低限にとどめ、サービスの質・量は交通事業者の経営判断等に委ねることとなった。
- 一方、「地域」が主体となって地域交通の最適なあり方を検討し、幅広い主体が連携して取り組むために計画制度や支援制度等を整備してきたところ。

各事業の規制緩和等

- H12年 2月：貸切バス事業（道路運送法）、国内航空運送事業（航空法）の規制緩和
- 同 3月：旅客鉄道事業（鉄道事業法）の規制緩和
- 同 10月：国内旅客船事業（海上運送法）の規制緩和
- H14年 2月：乗合バス事業・タクシー事業（道路運送法）の規制緩和
- H18年10月：自家用有償旅客運送の登録制度の創設（道路運送法）

地域公共交通活性化のための計画制度・支援策等

- H19年10月：「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」施行
- H23年 : 「地域公共交通確保維持改善事業」創設
- H26年11月：「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律」施行

- 平成19年に地域公共交通活性化再生法を制定し、市町村が主体となって幅広い関係者の参加による協議会を設置。
- 「地域公共交通総合連携計画」の策定を通じて、地域公共交通の維持・確保や利便性向上に取り組むことを促進する制度を整備。

地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する基本方針(国のガイドライン)

地域公共交通総合連携計画の作成・実施

協議会

市町村、公共交通事業者、道路管理者、
港湾管理者、公安委員会、住民等

- ・協議会への参加に対する応諾義務
- ・計画作成・変更等の提案制度
- ・協議会参加者の協議結果の尊重義務

地域公共交通総合連携計画(市町村が作成)

- 地域公共交通の活性化・再生に関する計画
- これまでに市町村により601の計画作成
- LRTの整備、BRTの普及促進、地方鉄道の上下分離(自治体が施設を所有する公有民営方式)等の計画について、地域公共交通特定事業により実効性を担保する措置(関連法の特例など)を講じ、一定の効果(LRTの整備 3件、鉄道の再構築 4件 ※平成26年11月末時点)

LRT整備



地域公共交通網の再編



乗合タクシー コミュニティバス

鉄道再構築・再生



BRT整備

海上運送高度化 乗継円滑化



地域公共交通活性化再生法(平成26年)の改正

■平成26年に地域公共交通活性化再生法を改正し、①まちづくりと連携し、②面的な公共交通ネットワークを再構築するため、「地域公共交通網形成計画」を法定計画として規定。

■バス路線の再編等を実施する「地域公共交通再編事業」を創設し、その実施計画について国が認定し、法律・予算の特例措置を適用することにより、計画の実現を後押しする制度を整備した。

交通政策基本法(平成25年12月4日公布・施行)の具体化

日常生活等に必要不可欠な交通手段の確保等

まちづくりの観点からの交通施策の促進

関係者相互間の連携と協働の促進

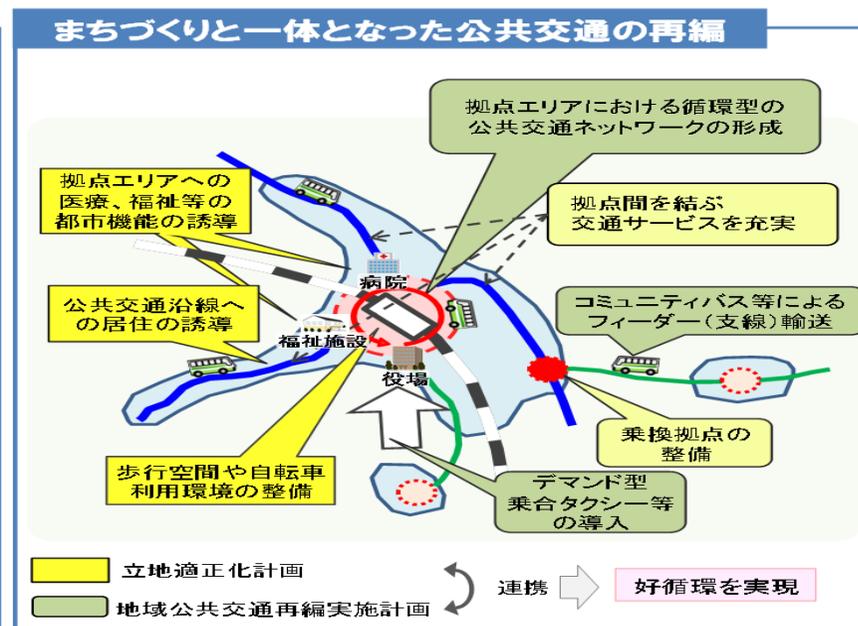
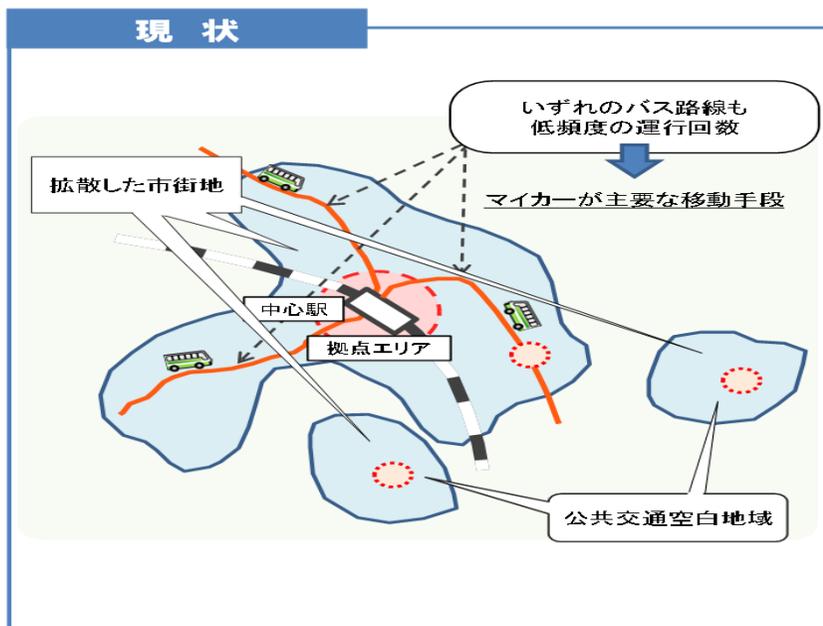
等

○地域公共交通活性化再生法改正の目指すもの

本格的な人口減少社会における地域社会の活力の維持・向上

- ポイント**
- ① 地方公共団体が中心となり、
 - ② まちづくりと連携し、
 - ③ 面的な公共交通ネットワークを再構築

コンパクトなまちづくりと一体となった公共交通の再編のイメージ



※富山市、熊本市、豊岡市、三条市等の取組を参考として作成

コンパクトシティのための計画制度(立地適正化計画制度の創設)

背景

- 地方都市では、高齢化が進む中で、市街地が拡散して低密度な市街地を形成。大都市では、高齢者が急増。

法律の概要

●立地適正化計画(市町村)

- 都市全体の観点から、居住機能や福祉・医療・商業等の都市機能の立地、公共交通の充実に関する包括的な**マスタープラン**を作成
- 民間の都市機能への投資や居住を効果的に誘導するための土俵づくり

都市機能誘導区域

生活サービスを誘導するエリアと当該エリアに誘導する施設を設定

◆都市機能(福祉・医療・商業等)の立地促進

○誘導施設への税財政・金融上の支援

- 整備に対する補助 **予算**
- 整備に対する民間都市開発機構の出資等 **予算**
- 外から内(まちなか)への移転に係る買換特例 **税制**

○公的不動産・低未利用地の有効活用

- 市町村が公的不動産を誘導施設整備に提供する場合、国が直接支援 **予算**

○医療施設等の建替等のための容積率等の緩和

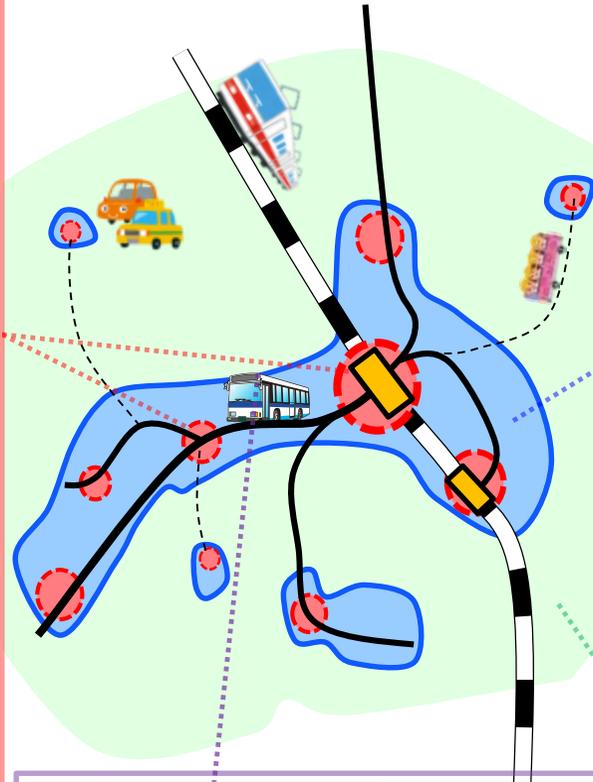
- 誘導施設について容積率等の緩和が可能

◆区域外の都市機能立地の緩やかなコントロール

- 誘導したい機能の区域外での立地について、届出、市町村による働きかけ
- 誘導したい機能の区域内での休廃止について、届出、市町村による働きかけ

◆歩いて暮らせるまちづくり

- 附置義務駐車場の集約化も可能
- 歩行者の利便・安全確保のため、一定の駐車場の設置について、届出、市町村による働きかけ
- 歩行空間の整備支援 **予算**



居住誘導区域

居住を誘導し人口密度を維持するエリアを設定

◆区域内における居住環境の向上

- 公営住宅を除却し、区域内で建て替える際の除却費の補助 **予算**
- 住宅事業者による都市計画、景観計画の提案制度(例：低層住居専用地域への用途変更)

◆区域外の居住の緩やかなコントロール

- 一定規模以上の区域外での住宅開発について、届出、市町村による働きかけ
- 市町村の判断で開発許可対象とすることも可能

◆区域外の住宅等跡地の管理・活用

- 不適切な管理がなされている跡地に対する市町村による働きかけ
- 都市再生推進法人等(NPO等)が跡地管理を行うための協定制度
- 協定を締結した跡地の適正管理を支援 **予算**

公共交通

維持・充実を図る公共交通網を設定

◆公共交通を軸とするまちづくり

- 地域公共交通網形成計画の立地適正化計画への調和、計画策定支援(地域公共交通活性化再生法)
- 都市機能誘導区域へのアクセスを容易にするバス専用レーン・バス待合所や駅前広場等の公共交通施設の整備支援 **予算**

- 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)

軌道運送高度化事業
(LRTの整備)
(事業者)

道路運送高度化事業
(BRTの整備)
(事業者)

海上運送高度化事業
(海上運送サービス改善)
(事業者)

鉄道事業再構築事業
(鉄道の上下分離等)
(事業者)

地域公共交通再編事業
(公共交通ネットワークの再構築)
(事業者)

鉄道再生事業
(廃止届出がなされた鉄道の維持)
(事業者)

軌道運送高度化実施計画
(事業者)

道路運送高度化実施計画
(事業者)

海上運送高度化実施計画
(事業者)

鉄道事業再構築実施計画
(地方公共団体・事業者)

地域公共交通再編実施計画
(地方公共団体)

鉄道再生実施計画
(地方公共団体・事業者)

国土交通大臣が認定

国土交通大臣に届出

法律の特例措置等により計画の実現を後押し

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

2. バリアフリー政策

ハートビル法(1994年)

交通バリアフリー法(2000年)

ユニバーサルデザイン政策大綱【2005年7月】

社会資本整備、公共交通分野におけるユニバーサルデザインの考え方を踏まえた施策展開について「ユニバーサルデザイン政策大綱」をとりまとめ、「バリアフリー施策を総合的に展開するため、ハートビル法と交通バリアフリー法の一体化に向けた法制度を構築する」との方針

バリアフリー法(2006年)

「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律【平成18年公布、施行】」

- ・一体的、総合的なバリアフリー施策を推進するために、ハートビル法と交通バリアフリー法を発展的に統合、拡充

＜移動等円滑化の促進に関する基本方針＞

- ・交通バリアフリー法に基づく旅客施設や車両などの施設とともに、建築物・都市公園・路外駐車場・福祉タクシーも含めた施設等のバリアフリー化の目標を設定 ※2011年 目標を改定

※改正法は平成30年5月25日公布、平成30年11月1日施行(一部の規定は平成31年4月1日施行)

※赤字は平成30年11月1日施行、青字は平成31年4月1日施行

1. 基本理念

バリアフリー法に基づく措置は、「共生社会の実現」「社会的障壁の除去」に資することを旨として行われなければならないことを基本理念として明記

2. 公共交通施設や建築物等のバリアフリー化の推進

- ・移動等円滑化基準の適合については、新設等は義務、既存は努力義務
- ・新設等・既存にかかわらず、基本方針において各施設の整備目標を設定し、整備推進

○貸切バス、遊覧船等について法の適用対象に追加
○各施設設置管理者について情報提供の努力義務

旅客施設及び車両等
貸切バス
遊覧船等
道路/路外駐車場
都市公園
建築物

○公共交通事業者等によるハード・ソフト一体的な取組の推進

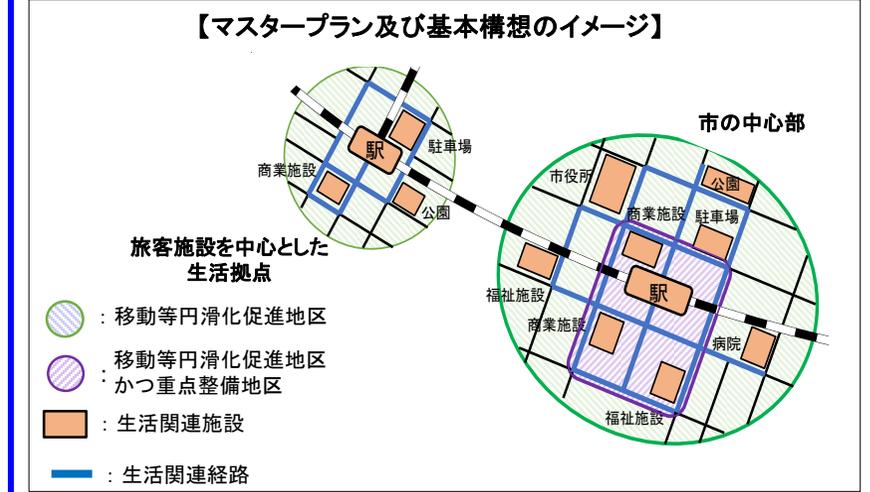
- ▶ ハード対策に加え、待遇・研修のあり方を含むソフト対策として、事業者が取り組むべき内容(「判断の基準」)を国交大臣が新たに作成
- ▶ 事業者が、ハード・ソフト計画※の作成・取組状況の報告・公表を行う制度を創設 ※施設整備、旅客支援、情報提供、教育訓練、推進体制 等

4. 心のバリアフリーの推進、当事者による評価 等

- † バリアフリー化の促進に関する国民の理解・協力の促進等
- † 「心のバリアフリー」の重要なポイントとして、
- † 国及び国民の責務に高齢者、障害者等に対する支援を明記)

3. 地域における重点的・一体的なバリアフリー化の推進

- ・市町村が作成する基本構想に基づき、重点整備地区において重点的かつ一体的なバリアフリー化事業を実施
- 市町村が移動等円滑化促進方針(マスタープラン)を定める制度を創設
- 基本構想・マスタープランの作成、定期的な評価・見直しを努力義務化



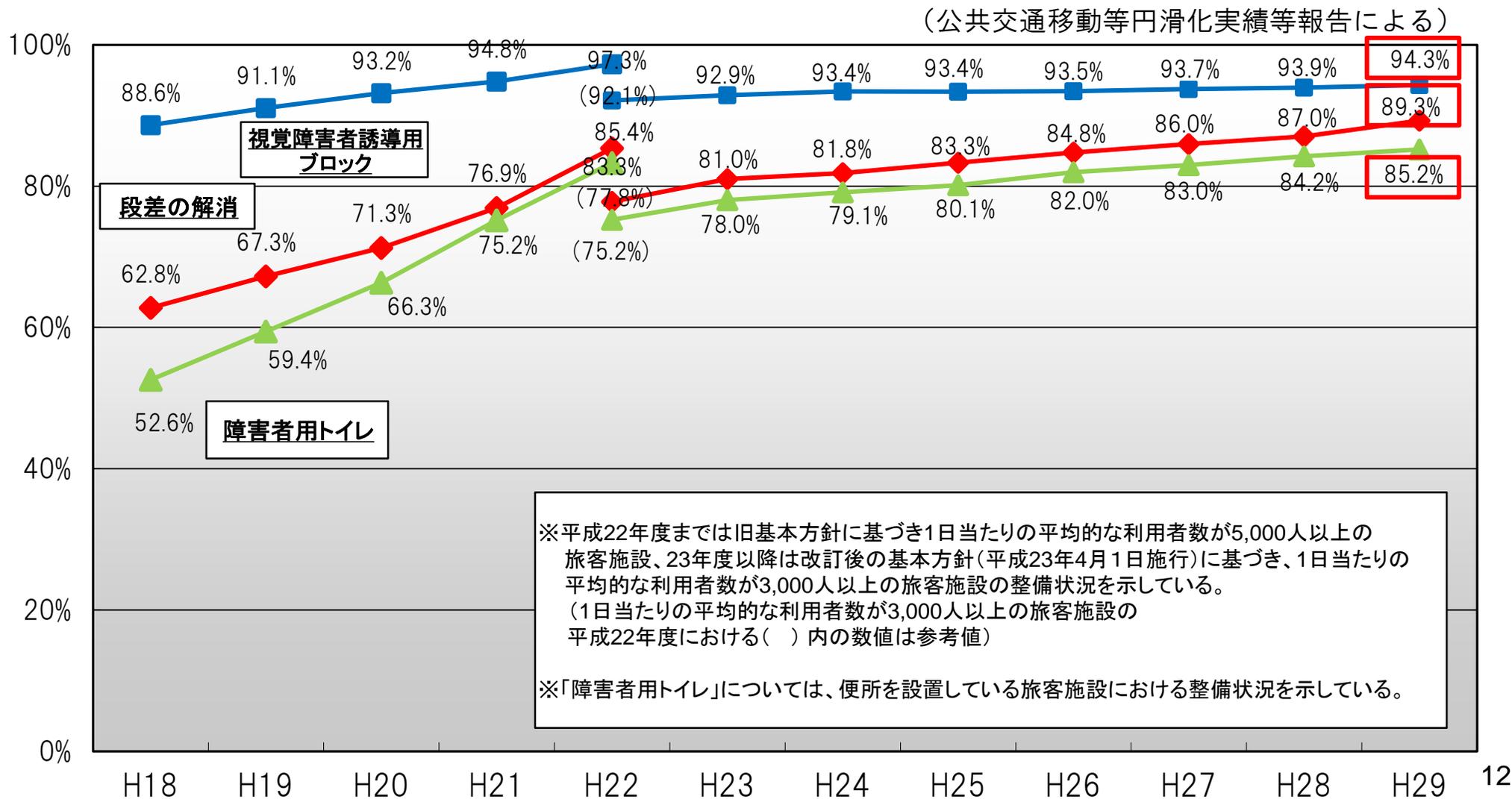
○駅等の旅客施設にスペースの余裕がない場合に近接建築物への通路・バリアフリー整備を促進するため、協定(承継効)・容積率特例制度を創設

○国が、高齢者、障害者等の関係者で構成する会議を設置し、定期的に、移動等円滑化の進展の状況を把握し、評価する努力義務

鉄軌道駅のバリアフリー化の推移

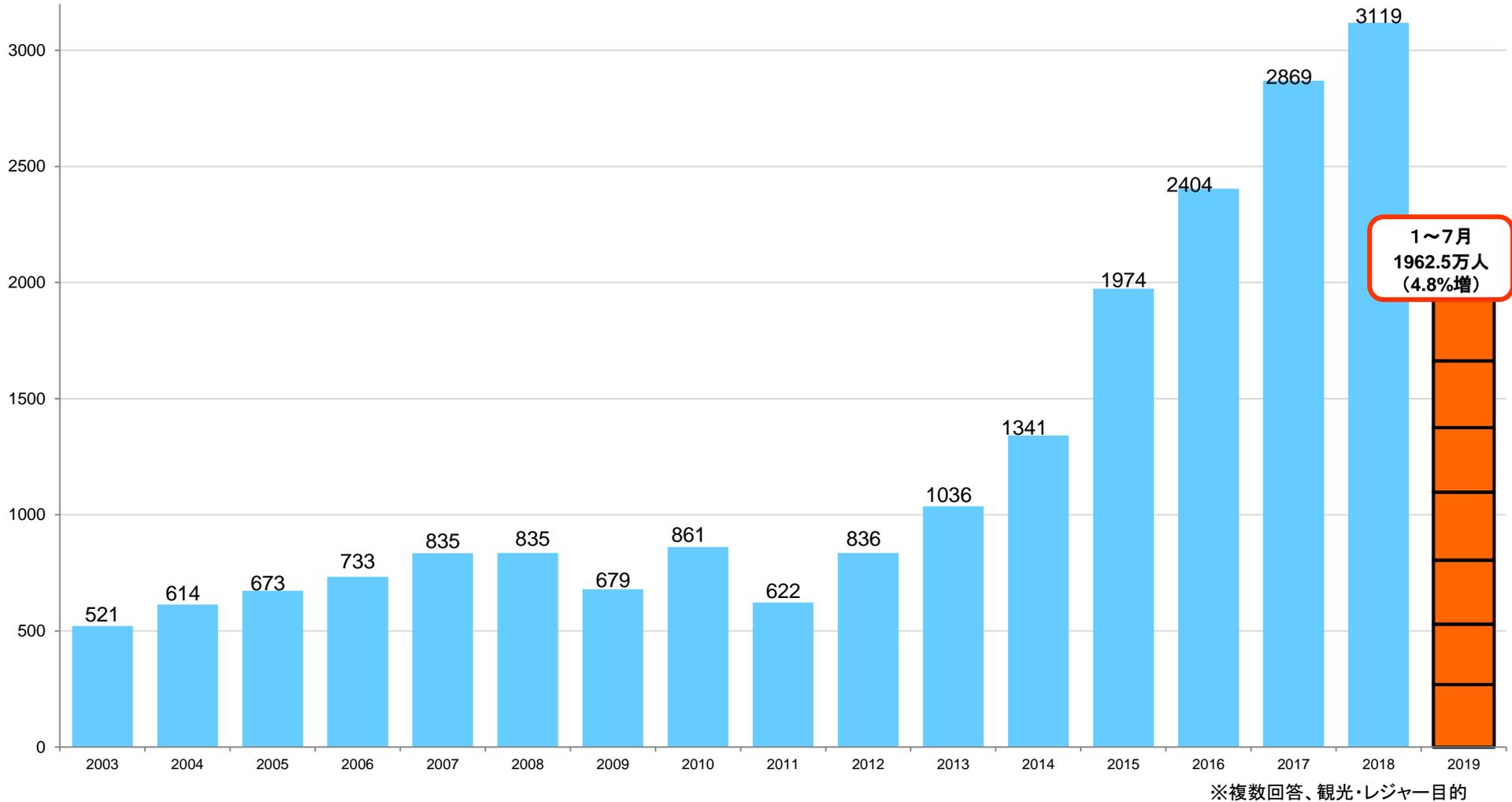
◆鉄軌道駅のバリアフリー化の目標

一日あたりの平均的な利用者数が三千人以上である鉄道駅及び軌道停留場については、平成32年度までに、原則として全てについて、移動等円滑化を実施する。



3. インバウンド対応の公共交通利用環境の革新等

■ 「明日の日本を支える観光ビジョン」(以下「観光ビジョン」という。)において、2020年に訪日外国人旅行者数4,000万人、訪日外国人旅行消費額8兆円、地方部での外国人延べ宿泊数7,000万人泊等の目標を設定し、観光施策を推進。



注) 2017年以前の値は確定値、2018年2019年1月～5月の値は暫定値、2019年6月～7月の値は推計値、%は対前年同月比

観光庁作成資料より抜粋
(出典: 日本政府観光局(JNTO))

外国人観光旅客利便増進措置の概要

- 昨年10月に施行された改正国際観光振興法において、公共交通事業者等は、外国人観光旅客の利便を増進するために必要な措置（外国人観光旅客利便増進措置）を講じるよう努めなければならないとされた。
 - 外国人観光旅客利便増進措置の具体的な内容については、外国人観光旅客のニーズ等を踏まえ、下記の7項目を観光庁長官告示により定めたところ。
 - 改正国際観光振興法において、観光庁長官が指定する、多数の外国人観光旅客の利用が見込まれる区間等（以下「指定区間」という。※1）について、公共交通事業者等は、外国人観光旅客の利用上重要なものとして選定した旅客施設・車両等を対象に、外国人観光旅客利便増進措置を実施するための計画を作成するとともに、当該計画に基づく措置を実施することとされている。
- （※1）平成31年3月に指定した区間数等は、以下のとおり。
 鉄道：227区間、76事業者 バス：190区間、117事業者 エアライン：18事業者 空港ビル：64空港、65事業者
 船舶：12区間、22事業者 旅客船ターミナル：3ターミナル、7事業者

○外国語等による情報の提供

- ・外国人観光旅客が公共交通機関を円滑に利用するために必要となる情報を外国語等で提供すること。



■ 事故、災害等の発生に伴い、著しい運行の遅延その他の異常な状態が発生した場合における情報提供

- ・運行の遅延、休止等に関する最新の情報を迅速に提供すること。



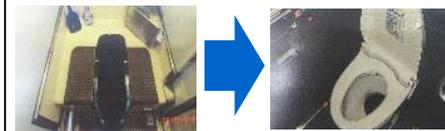
○インターネットを利用した観光に関する情報の閲覧を可能とするための措置

- ・公衆無線LANその他のインターネットを利用した情報の閲覧を可能とする環境を整備すること。



○座便式の水洗便所の設置

- ・便所に設置する便器（小便器を除く。）は、原則として座便式のものとする。



○クレジットカードによる支払を可能とする券売機等の設置

- ・【長距離又は優等の乗車船券】クレジットカードによる支払を可能とする券売機等を設置すること。



○交通系ICカード利用環境の整備

- ・【鉄軌道駅又は鉄軌道車両若しくは乗合バス車両】交通系ICカードを利用できる環境を整備すること。



○荷物置き場の設置

- ・【長距離の利用が見込まれる又は空港への直接のアクセスに利用される鉄軌道車両】大型荷物が複数収納できる荷物置き場を乗客の利便性を考慮した箇所に設置すること。



○インターネットによる予約環境の整備

- ・【座席等指定券及び企画乗車船券】外国人観光旅客がウェブサイト等により予約可能な環境を整備すること。



公共交通利用環境の革新等

○ 地方部への訪日外国人旅行者の誘致の加速化に向け、我が国へのゲートウェイとなる空港・港湾から訪日外国人旅行者の来訪が特に多い観光地等に至るまでの公共交通機関の利用環境を刷新するため、訪日外国人旅行者のニーズが特に高い多言語対応、無料Wi-Fiサービス、トイレの洋式化、キャッシュレス決済対応等の取組を一気呵成に進め、シームレスで一貫した世界水準の交通サービスを実現する。

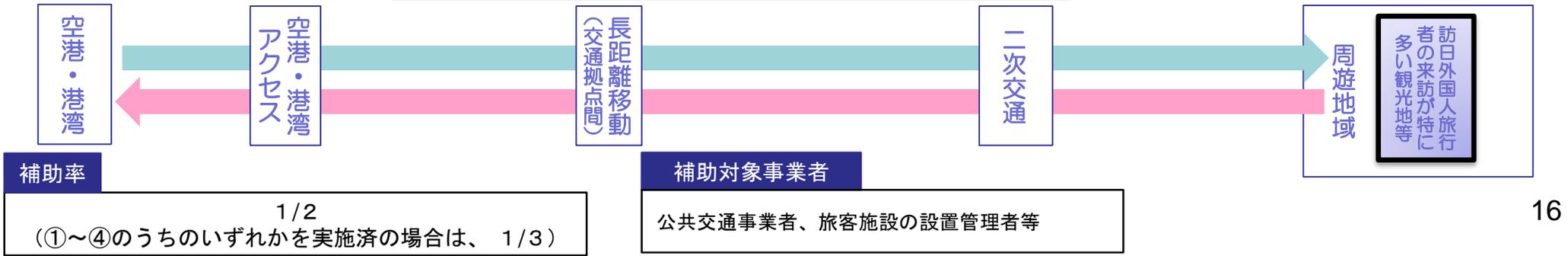
①～④をセットで整備

<p>①多言語対応 (事故・災害時等を含む)</p> <ul style="list-style-type: none"> ■多言語表示等 ■スマートフォンアプリの活用等による案内放送の多言語化 ■タブレット端末、携帯型翻訳機、多言語拡声装置等の整備 ■多言語音声案内システムの設置 	<p>②無料Wi-Fiサービス</p> <ul style="list-style-type: none"> ■旅客施設や車両等の無料Wi-Fiの整備 	<p>③トイレの洋式化</p> <ul style="list-style-type: none"> ■洋式トイレ、多機能トイレの整備 	<p>④キャッシュレス決済対応</p> <ul style="list-style-type: none"> ■全国共通ICカードの導入 ■QRコードやクレジットカード対応、企画乗車船券のICカード化 ■企画乗車船券の発行 ■レンタカーのキャッシュレス対応
--	---	---	---

※通常は整備が想定されない場合(例：②無料Wi-Fiサービス(レンタカー等)、③トイレの洋式化(バス、タクシー、レンタカー等)等)については、適用除外とする。
 ※①及び④については、少なくともいずれか1つ実施。

✚ (あわせて⑤～⑦を支援可能)

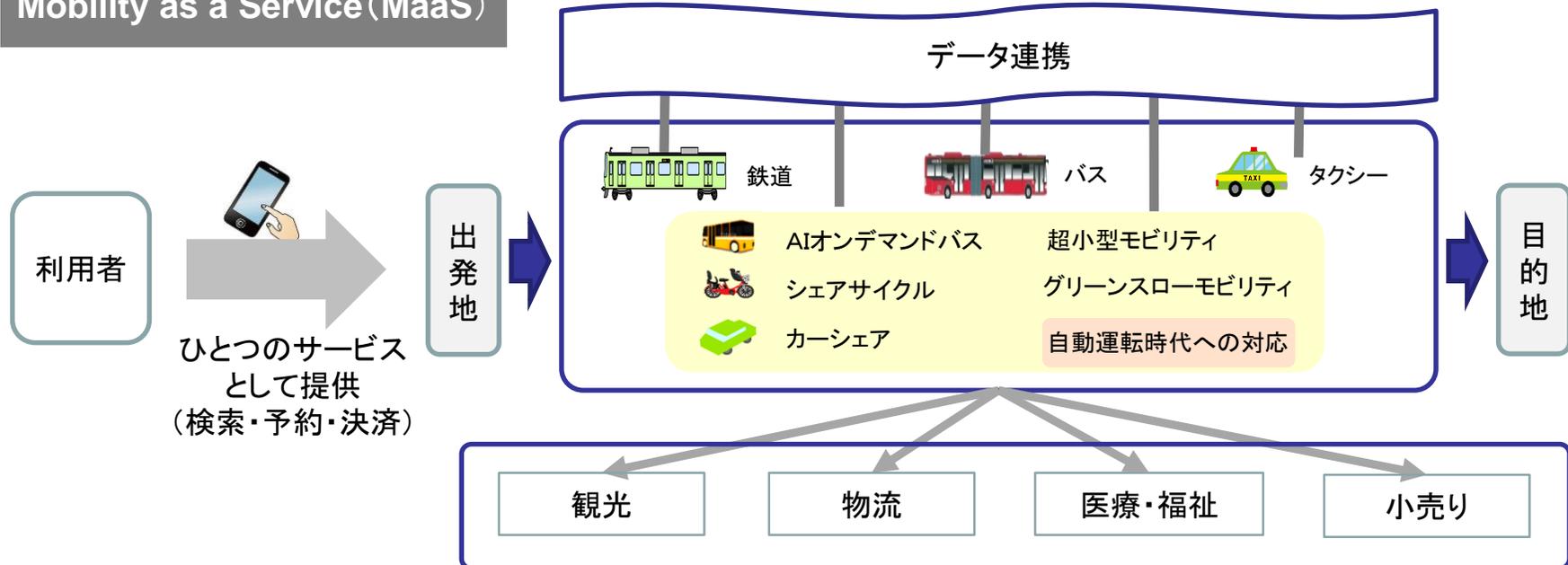
<p>⑤非常時のスマートフォン等の充電環境の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ■非常用電源装置・携帯電話充電設備等 	or	<p>⑥大きな荷物を持ったインバウンド旅客のための機能向上</p> <ul style="list-style-type: none"> (旅客施設の段差解消) (LRTシステムの整備) (インバウンド対応型タクシー) (インバウンド対応型バス) (荷物置き場の設置) <ul style="list-style-type: none"> ■段差解消やスーツケース置き場の確保 	or	<p>⑦移動そのものを楽しむ取組や新たな観光ニーズへの対応</p> <ul style="list-style-type: none"> ■観光列車 ■魅力ある観光バス ■サイクルトレイン <p style="color: red;"><補助メニュー追加></p>
--	----	---	----	--



4. 新たなモビリティサービスの動き

MaaS (Mobility as a Service)は、スマホアプリにより、地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、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て検索・予約・決済等を一括で行うサービスです。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）も組合せられます。

Mobility as a Service (MaaS)



地域が抱える課題の解決

地域や観光地における
移動の利便性向上

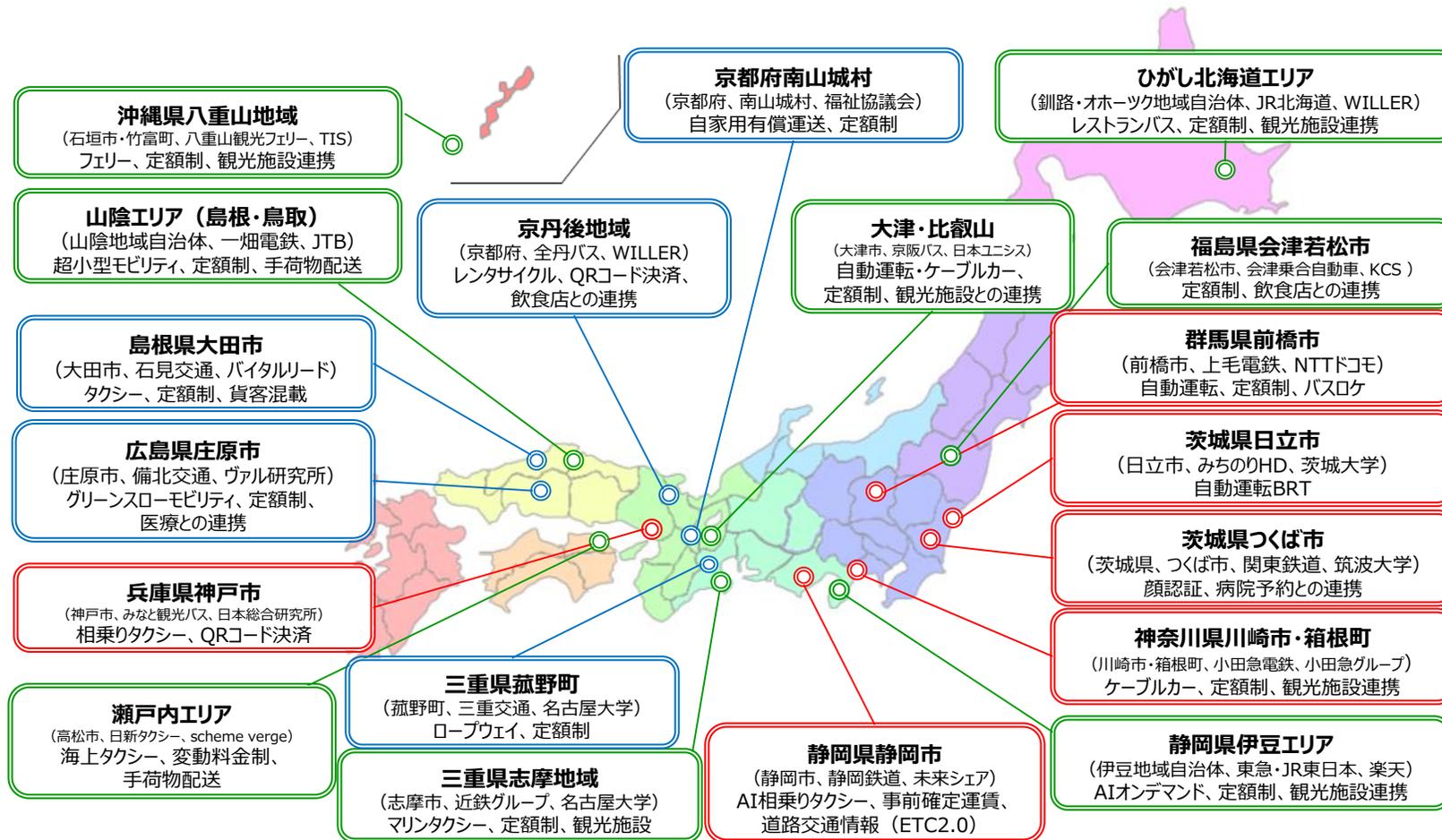
マイカー依存からの
脱却と既存公共交通の
有効活用

高齢者の外出機会の
確保や交通安全

スマートシティの実現

○ 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」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)



5. 関連する支援制度

低炭素化に向けたLRT・BRT導入利用促進事業(環境省連携事業)

(公共交通機関の低炭素化と利用促進に向けた設備整備事業)

背景・目的

低炭素型の社会を目指し、マイカーへの依存度が高い地方都市部を中心に、公共交通ネットワークの再構築や利用者利便の向上に係る面的な取組を支援し、マイカーからCO2排出量の少ない公共交通へのシフトを促進する。

事業概要

省CO2を目標に掲げた公共交通に関する計画に基づく取組の経費について支援

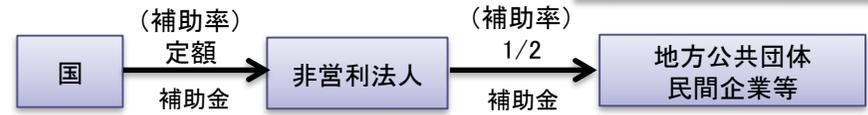
期待される効果

- マイカーから公共交通へのシフトによる自動車の使用抑制及び渋滞緩和によるCO2排出削減
- 地域における公共交通へのシフトの取組をモデル事業として全国に周知することで同種の取組を拡大



富山県高岡市 撮影:(公財)とやま環境財団

事業スキーム



【補助対象者】
地方公共団体、民間企業等

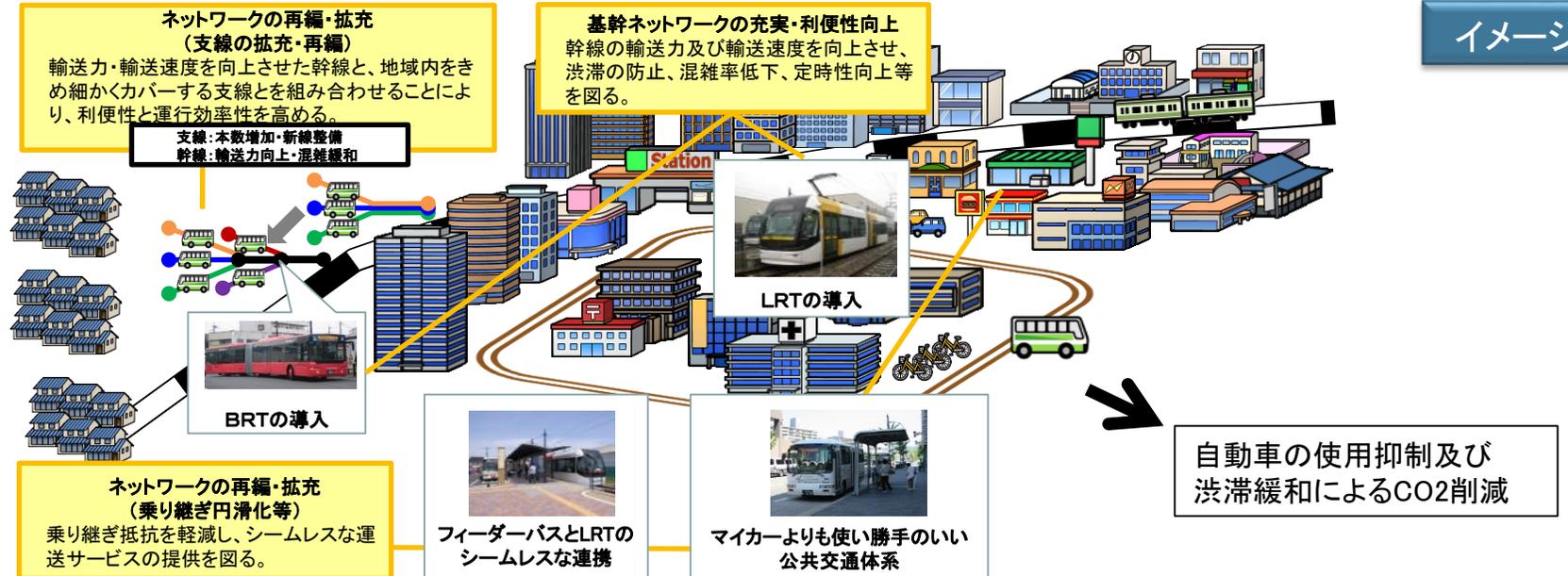
【補助割合】1/2

【実施期間】2018年度～2021年度

- 【補助の対象となる取組】
- バス高速輸送システム(BRT)・次世代型路面電車システム(LRT)を中心とした公共交通利用転換事業
 - 1. 基幹ネットワークの充実・利便性向上(BRT・LRTの導入等)
 - 2. ネットワークの再編・拡充(支線の再編・拡充、乗り継ぎ円滑化等)

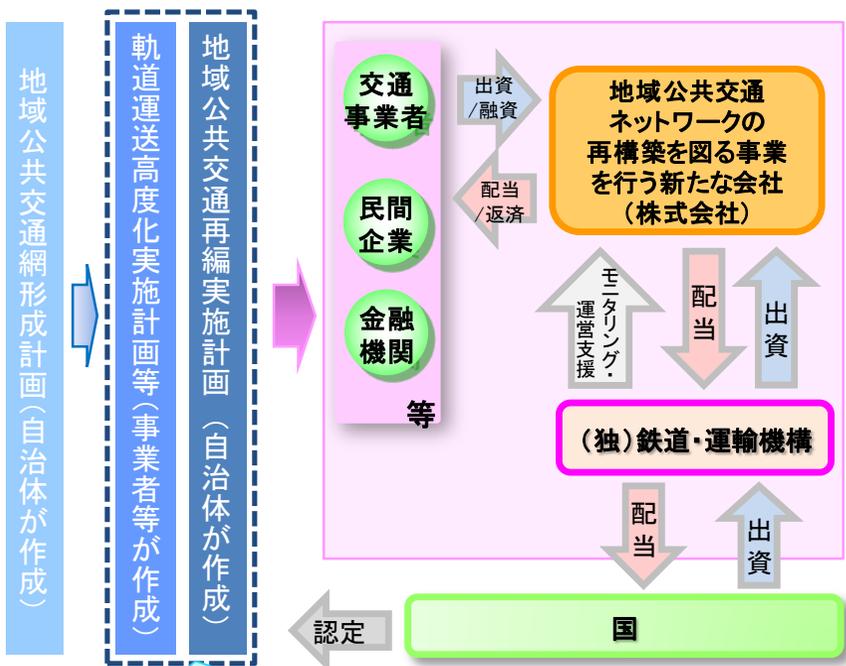
事業目的・概要等

イメージ



■ 地域公共交通ネットワークの再構築を担う新設事業運営会社に対して(独)鉄道・運輸機構が出資

基本スキーム



- ① LRT・BRTの整備・運行
- ② 上下分離による地方鉄道の再生
- ③ バス路線網の再編
- ④ これらと一体となったICカードや情報案内システムの導入等



(LRT)



(BRT)

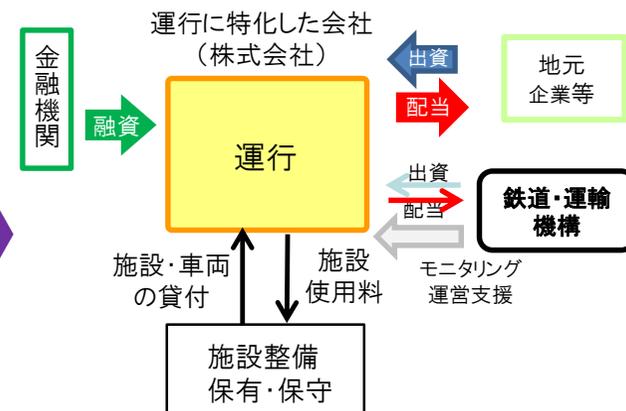
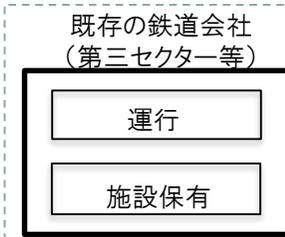


(ICカード)

産業投資による支援対象となる新設事業運営会社のイメージ

鉄道・運輸機構による出資が、地元企業等・金融機関の出融資の呼び水としての効果を発揮

1. LRTの整備・運行 / 地方鉄道の上下分離



2. バス路線再編

