

# 1.【制度】 地域交通法等の改正の概要

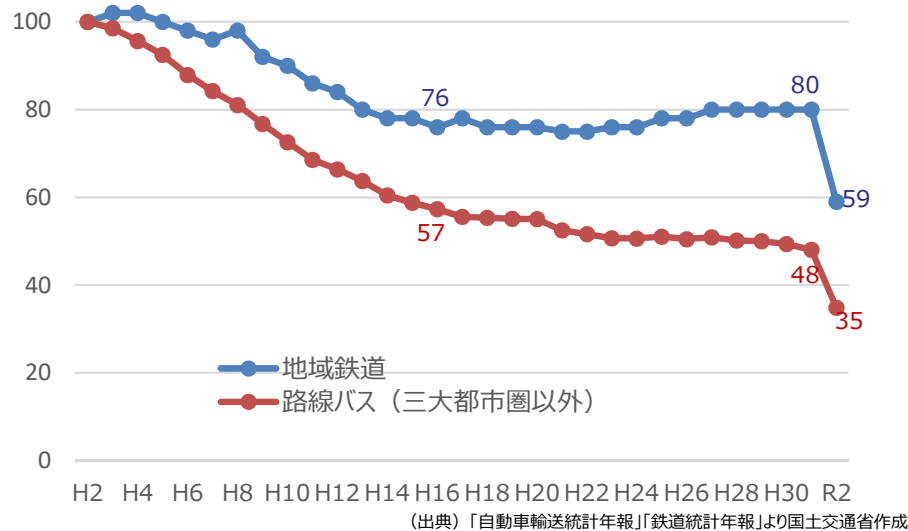
(※令和5年4月28日 公布)

---

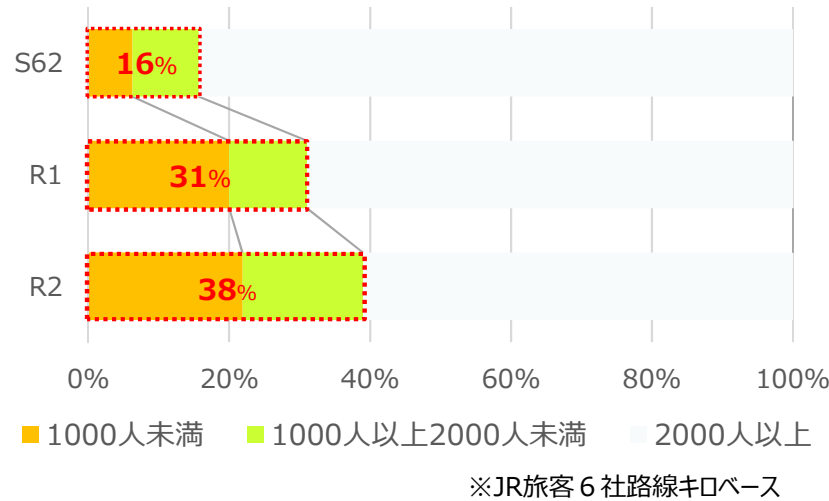
# 地域公共交通の現状

○ 人口減少等による長期的な利用者の落ち込みに加え、コロナ禍の直撃により、地域交通を取り巻く状況は年々悪化。特に一部のローカル鉄道は、大量輸送機関としての特性が十分に発揮できない状況。

## 路線バスと地域鉄道の利用者数



## 輸送密度2,000人未満の鉄道路線の割合



## コロナ前後における赤字事業者の割合



## 路線廃止の状況

- 一般路線バス (平成20年度→平成29年度)  
13,249 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。

# 地域交通法の概要

**地域の主体的な取組**等によって「地域旅客運送サービスの持続可能な確保に資する**地域公共交通の活性化及び再生**」を推進するため、地域公共交通計画の作成やこれに基づき実施する事業等について定める。（平成19年制定）

## 地域公共交通計画

「地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿」を明らかにする**地域公共交通のマスタープラン**

- **全ての地方公共団体**に対して**作成の努力義務** ※計画作成数：835件（2023年度末時点）
- 地方公共団体が、地域の関係者を構成員として組織する「**法定協議会**」において協議を行い、地域公共交通計画を作成

## 地域公共交通特定事業

地域の実情に応じた取組の実施を円滑化するため、**地域公共交通計画に盛り込む**ことができる法定事業

- |  |   |   |
|--|---|---|
| ◇ <b>軌道運送高度化事業</b><br>LRT（Light Rail Transit）の整備 | ◇ <b>道路運送高度化事業</b><br>BRT（Bus Rapid Transit）の整備 | ◇ <b>鉄道事業再構築事業</b><br>鉄道の上下分離等                    |
| ◇ <b>地域旅客運送サービス継続事業</b><br>公募を通じた廃止予定路線の交通の維持    | ◇ <b>貨客運送効率化事業</b><br>貨客混載の導入                   | ◇ <b>地域公共交通利便増進事業</b><br>路線、ダイヤ、運賃等の見直しによるサービス改善等 |



## 実施計画

- 個々の**特定事業**について、地方公共団体・事業者が実施計画を作成
- 実施計画について**国土交通大臣の認定**を受けた場合、**予算上の措置**（地域公共交通確保維持改善事業等）や**法律上のワンストップ特例**（許認可手続の一元化）などの特例措置

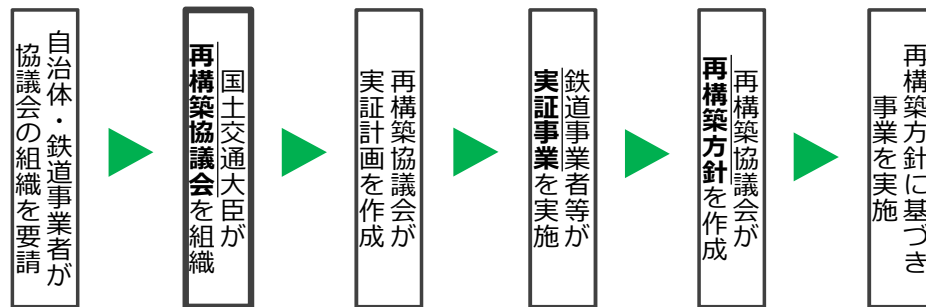
# 地域交通法等改正法 (地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律(令和5年法律第18号))

## 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）

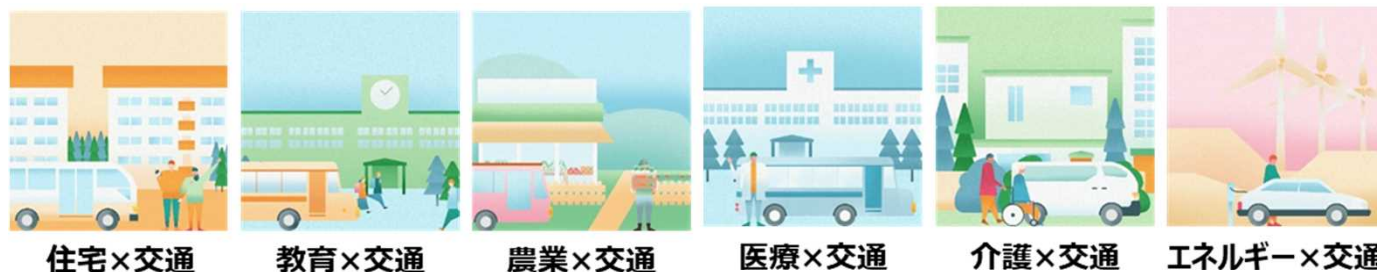
## 背景・必要性

- 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。

# ローカル鉄道の再構築に関する仕組みの創設【地域交通法】

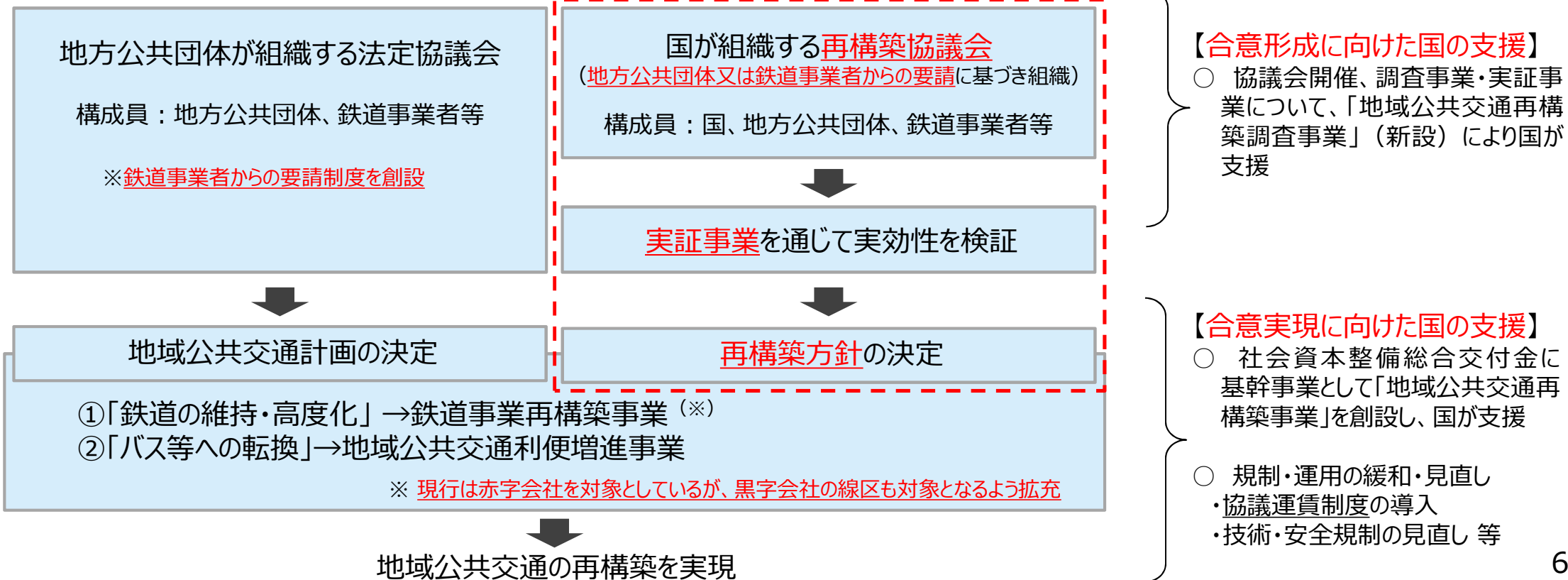
## 背景・必要性

- 人口減少やマイカーへの転移、都市構造やライフスタイルの変化など、ローカル鉄道を取り巻く環境は大きく変化。
- 民間事業者任せにしている、利便性と持続可能性の高い地域公共交通を維持していくことが困難になりつつあり、沿線自治体を含む関係者が一丸となって望ましい地域公共交通の在り方を議論する必要。

## 概要

- 地方公共団体又は鉄道事業者は、大量輸送機関としての鉄道の特性を生かした旅客運送サービスの持続可能な提供が困難な線区（特定区間）について、国土交通大臣に「再構築協議会」の組織を要請。
- 国土交通大臣は、関係地方公共団体に意見を聴取し必要と認める場合、再構築協議会を組織。

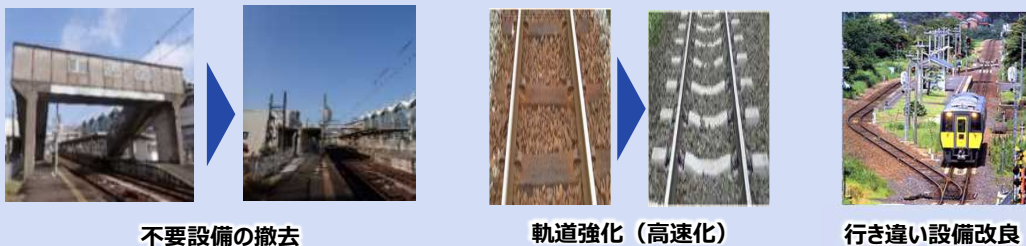
## 【ローカル鉄道の再構築のフロー】



# ローカル鉄道の再構築のイメージ【地域交通法】

## 鉄道の維持・高度化

### ■ 設備整備



### ■ 外部資源を活用した駅の活性化



### ■ GX・DX対応車両等への転換



### ■ 事業構造の見直し



### ■ 利便性向上



MaaS (Mobility as a Service)



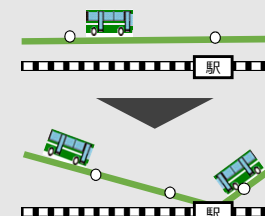
チケットのQRコード化



クレジットカードのタッチ決済

●● 駅発車時刻表		●● 駅発車時刻表	
××方面		××方面	
6		6	
7	30	7	30
8	0	8	0 30
9		9	
10		10	
11		11	
12	0	12	0
13		13	
14		14	
15	30	15	30
16		16	
17	30	17	30
18		18	0
19		19	

便数増加



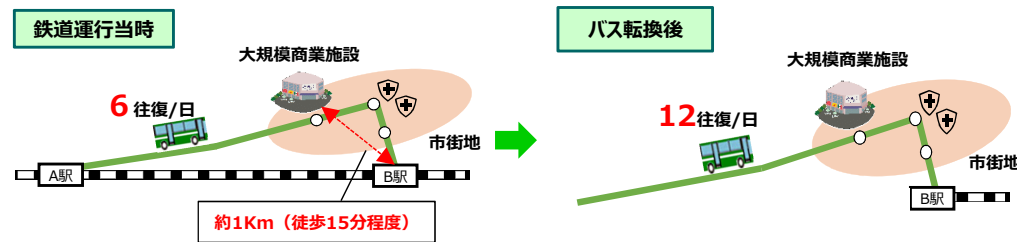
並行バスのフィーダー化



AIオンデマンドの活用

## バス等への転換

### ■ BRT・バスへの転換



### ■ GX・DX対応車両等への転換



### ■ 設備整備



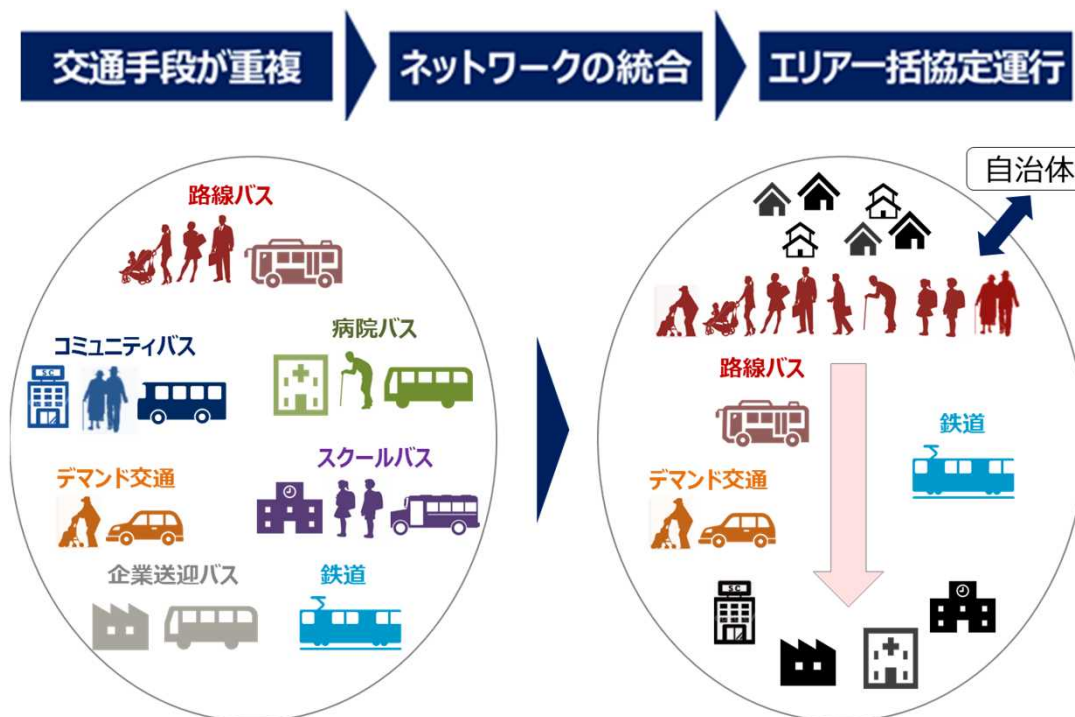
## 背景・必要性

- 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)

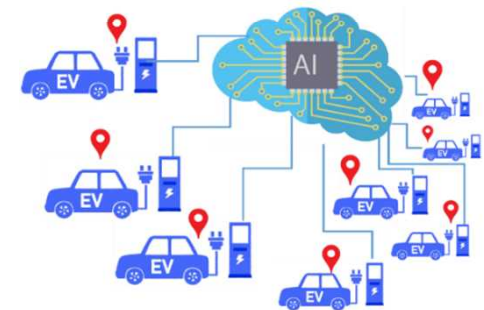


### EVバス



### 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)



# 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】

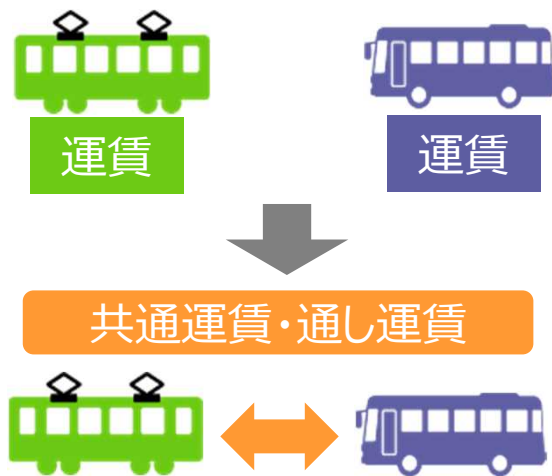
## 背景・必要性

- 路線バスについては、平成18年道路運送法改正により地域の関係者間で協議が調った場合に届出で運賃設定できる協議運賃制を導入し、コミュニティバスなど地域に根差した輸送サービスの提供に活用。
- 地域公共交通において、地域の関係者の連携・協働の一層の促進や地域に根差した輸送サービスの充実のためには、**鉄道・タクシーの運賃**についても、**柔軟な運賃設定**を可能とすることが必要。

## 概要

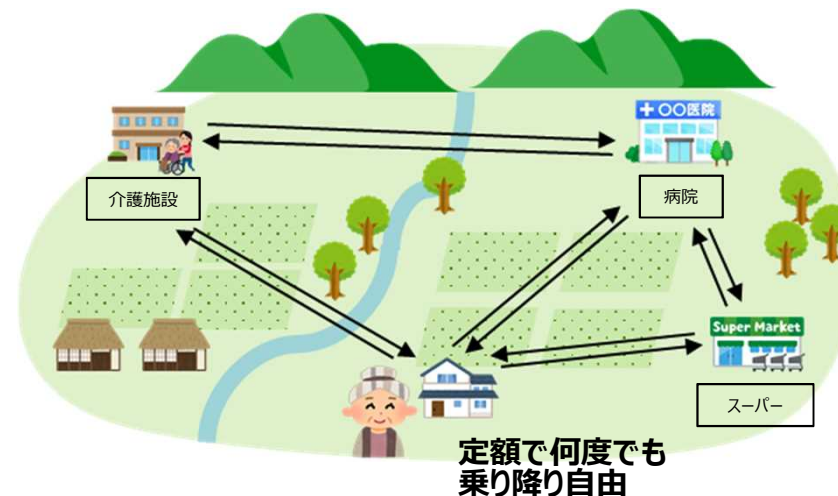
- 鉄道及びタクシーについて、**地域の関係者間の協議が調ったときは**、国土交通大臣への**届出**による運賃設定を可能とする**協議運賃制度**を創設。

鉄道とバスの連携イメージ



※鉄道とバスの共通運賃・通し運賃を導入し、鉄道の乗車券類を利用できる本数の増加を実現した事例あり

タクシーの柔軟な運賃のイメージ



※タクシー協議運賃は都市部以外の地域が対象  
(全国で営業区域の約8割、車両数の約1割が対象)