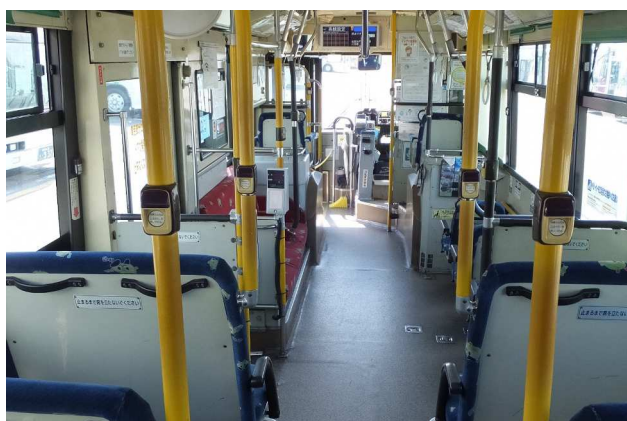


地域公共交通の「リ・デザイン」の実現に向けた提言

—— 重点項目＋中核市における取組事例 ——



令和6年11月

中核市市長会

地域公共交通の「リ・デザイン」の実現に向けた検討プロジェクト

地域公共交通の「リ・デザイン」の実現に向けた提言

地方の公共交通は人口減少や車社会の進展等に加え、コロナ禍の影響で交通事業者の経営が悪化するなど、危機に直面している。

中核市が、地域公共交通の「リ・デザイン」による持続可能なまちづくりを目指し、より実効的な施策を展開できるよう、国土交通省を中心とした国の各省庁において、一層の連携や支援策を講じていただくよう、提言する。

【提言の構成】(大項目4、中項目11、小項目22)

1 地域公共交通の再構築・最適化

(1) 地域公共交通ネットワークの再構築・最適化

重点 (小項目3)

(2) 路線バス・コミュニティバスの維持・確保

重点 (小項目4)

2 交通DXの推進

(1) MaaS (小項目2)

(2) 自動運転 (小項目4)

(3) AIオンデマンド交通 (小項目2)

(4) ライドシェア (小項目2)

3 バス・タクシーの新たな担い手確保策

(1) 運転者の確保・育成 **重点** (小項目1)

(2) 運転者の処遇改善等 **重点** (小項目1)

4 その他

(1) 行政職員の育成 (小項目1)

(2) 公共交通関係予算の拡大 (小項目1)

(3) 新たな自主財源の確保 (小項目1)

※ 下線部は、本資料で取り上げている項目

※ **重点** は、国への要望における重点項目

1 地域公共交通の再構築・最適化

(1) 地域公共交通ネットワークの再構築・最適化 重点

①地域公共交通計画や利便増進実施計画の策定・推進にあたっては、交通事業者等との連携・協働・合意形成が必要であり、計画の実効性を高めるためにも、計画に位置付けた幹線・支線や広域での取組を含む利用促進への補助の拡充及び要件緩和並びに社会資本整備総合交付金(地域公共交通再構築事業)の自治体要望額への確実な予算措置を行うこと。

要件緩和

- 地域間幹線系統確保維持費国庫補助金
 - ①地域公共交通計画に位置付けた路線への輸送量や運行回数に関する要件緩和
(現行は、輸送量15～150人/日など)
 - ②利便増進実施計画に位置付けた路線のうち、路線再編により分割した路線以外の路線に対する輸送量要件の適用除外
(現行は、輸送量3～150人/日など)
- 地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金
 - ①補助対象地域間幹線系統または地域間交通ネットワークへの接続要件の撤廃
(現行は、市内幹線等への接続は適用外)
 - ②過疎地域等の沿線を含まない路線への補助
(現行は、中核市では過疎地域等に含まれない高台の団地・集落等は適用外)

補助の拡充

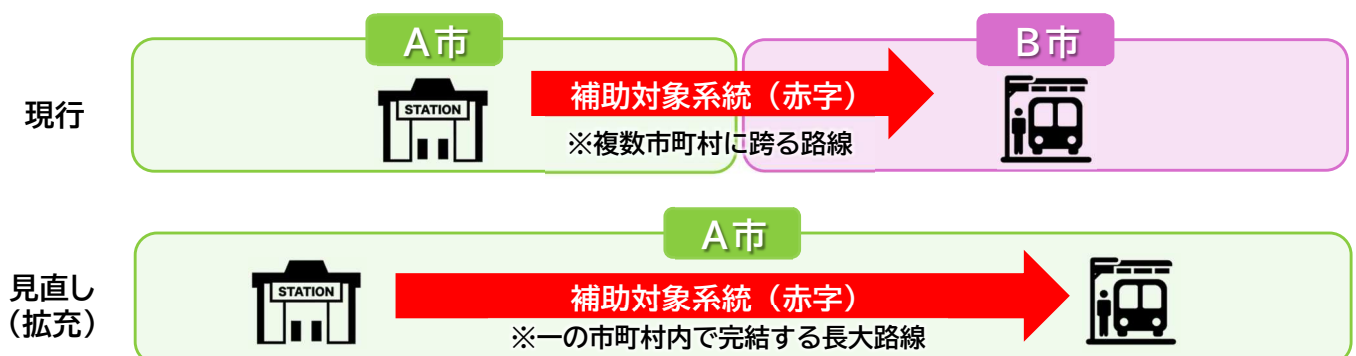
- 計画に位置付けた幹線・支線の運行費等に対する補助額の増(現行は、補助率1/2など)
- 交通事業者や行政等が一体となり、広域的な利用促進対策に、より取り組めるよう拡充
(現行は、補助率1/2など)

確実な予算措置

- 利便性、持続可能性の高い地域公共交通ネットワークへの再構築を図るため、まちづくりや観光振興施策と連携し、中長期的に必要な地域公共交通の形成に必要な施設整備(鉄道施設やバス施設)等を行う事業への確実な予算措置

(2) 路線バス・コミュニティバスの維持・確保 重点

①地域間幹線系統確保維持費国庫補助金の補助要件では、「複数市町村を跨いで運行していること」とされているが、行政区域内で完結する運行距離が著しく長い路線が多数存在することや、地域公共交通計画に地域・区域間の移動手段を担う役割として幹線を位置付けているものもあることから、地域住民の生活に必要不可欠な生活交通の維持確保を図ることができるよう、各地域の実態を踏まえながら、一の市町村内で完結する路線への補助を拡充するなど、要件設定の見直しを行うこと。



第3次金沢交通戦略が目指す姿

【基本的な考え方】

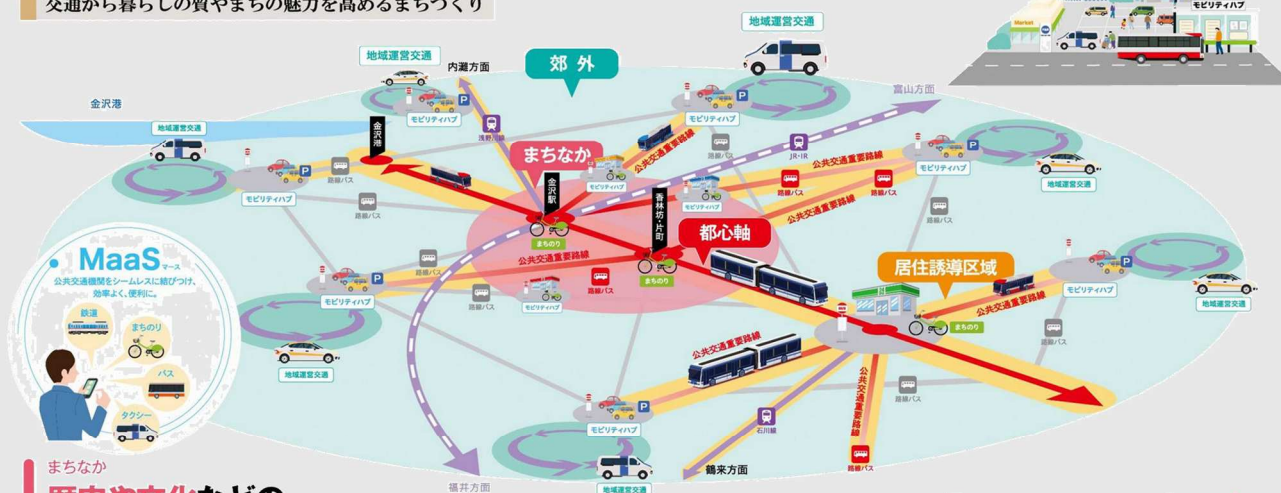
歩行者・自転車・公共交通優先のまちづくり

交通から暮らしの質やまちの魅力を高めるまちづくり

郊外

地域の実情に合わせた柔軟な移動手段の確保

- 地域運営交通を使って、住民が地域の病院・スーパーに自家用車なしでも行ける
- 地域運営交通と公共交通重要路線の鉄道・バスが、モビリティハブで接続し、まちなかにも便利に行ける
- MaaSにより乗り換えもスムーズ



まちなか

歴史や文化などの魅力が楽しめる人中心の移動環境の充実

- トータルデザインされた新しい交通システム(第1段階)を都心軸中心に導入
- 人中心のウォカブルな空間の整備
- 自転車走行指導帯やまちのりの充実
- 来訪者等にも分かりやすい案内や機能でラクラク移動



居住誘導区域

公共交通で便利に移動ができる移動環境の充実

- 専用レーンによりバスの移動をスムーズに
- モビリティハブによる交通連携
- MaaSによりスムーズにバス・まちのりなどを利用



【第3次交通戦略で目指す公共交通ネットワーク】

- まちなかを核とした幹線公共交通ネットワークの構築
- 地域の状況に応じ自宅から目的地まで過度に自家用車に頼らず移動できる環境の確保

【各エリアにおける考え方】

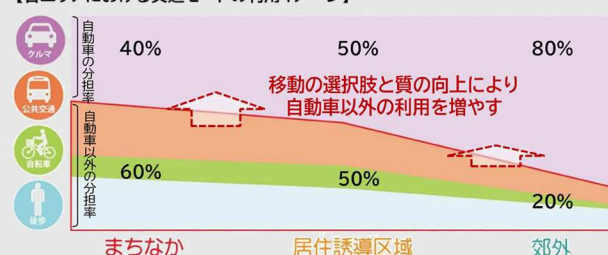
- | | |
|--------|--|
| まちなか | <ul style="list-style-type: none"> ○ 自家用車等の流入を抑制し、徒歩・自転車・バス等の多様な交通モードが便利に利用できる人中心の空間を形成する ○ 都心軸を中心とした「新しい交通システム(第1段階)」の整備により、まちなかと郊外におけるスムーズな移動を実現し、魅力をさらに高める |
| 居住誘導区域 | <ul style="list-style-type: none"> ○ まちなかと郊外を結ぶ「公共交通重要路線」について、定時性や速達性などの利便性を高め、公共交通の便利な区域への居住の誘導を図る ○ 鉄道・バス等と他の交通モードを接続・乗継できるモビリティハブ※の整備を進め、多様な交通モードを便利に利用できる移動環境を整え、自家用車からの転換を目指す |
| 郊外 | <ul style="list-style-type: none"> ○ 自家用車と公共交通を組み合わせながら、地域の特性に応じたフィーダー交通の導入を進め、移動手段の確保とともに、過度に自家用車に依存せず外出しやすい環境づくりを目指す |

【交通結節点とモビリティハブの定義】

交通モード	交通結節点	本市の状況
鉄道	駅(JR・IR)	多様な交通モードが接続・乗継するため、これまで積極的に整備
	駅(北陸鉄道)	
バス、地域運営交通	バス停留所	それぞれの整備を行ってきたが、連携強化が必要
タクシー	タクシーベイ等	
自転車	駐輪場・ポート	金沢版モビリティハブ 地域に応じて多様な交通モードを円滑に接続・乗継する拠点を整備
自動車	パーク・アンド・ライド	

※モビリティハブ: 鉄道・バス・タクシー・地域運営交通・シェアサイクル・自動車などの多様な交通モードとの接続・乗継拠点

【各エリアにおける交通モードの利用イメージ】



2 交通DXの推進

(2) 自動運転

- ①無人自動運転移動サービスの社会実装に向け、運行主体や運行管理、リスク分担の考え方、ODD(走行環境条件)の付与基準等のルール等について、国土交通省を中心に早期整備するなど、国・地方が一体となった取組を行うこと。

取組事例

【前橋市】自動運転バス実証実験



前橋市の実証実験の特徴

- 一般車両と混在化での市街地での実証
路線再編の中で、ニーズの高い路線で
高頻度運行を目指す
- 既存のバス路線のまま運賃収受あり



通常のシャトルバス



2017年度	群馬大学・前橋市・日中バス連携協定締結
2018年度	国内初路線バス自動運転レベル2長期運行開始
2019年度	路線の延伸と路線バス自動運転レベル2にて2台同時運行(国内初)
2020年度	自動運転技術の高度化とローカル5G通信の活用 ※総務省予算「令和2年度地域課題解決型ローカル5G等の実現に向けた開発実証」活用
2021年度	ローカル5Gを活用した複数台遠隔管制システムの高度化 ※総務省予算「令和3年度課題解決型ローカル5G等の実現に向けた開発実証」活用
2022年度	運転席無人での自動走行に向けた活動加速(長期運行・路線連携・レベル4手続き準備) ※内閣府予算「令和4年度デジタル田園都市国家構想交付金」活用
2023年度	市街地路線バス型の自動運転レベル4公道走行認可申請へ ※国土交通省予算「地域公共交通確保持続改善事業費補助金(自動運転実証調査事業)」への応募をはじめ、複数の予算を検討中

(3) AIオンデマンド交通

- ①AIオンデマンド交通については、これまでのバス・タクシー等と比べて、より少ない運転者と車両でより多くの需要に応えることが期待されるが、人口、地域特性、移動実態等を踏まえた当該交通の適性が明確でないことから、導入時のマニュアルを整備すること。

取組事例

【富山市】AIオンデマンド交通「あいのり大山」



3 バス・タクシーの新たな担い手確保策

(1) 運転者の確保・育成

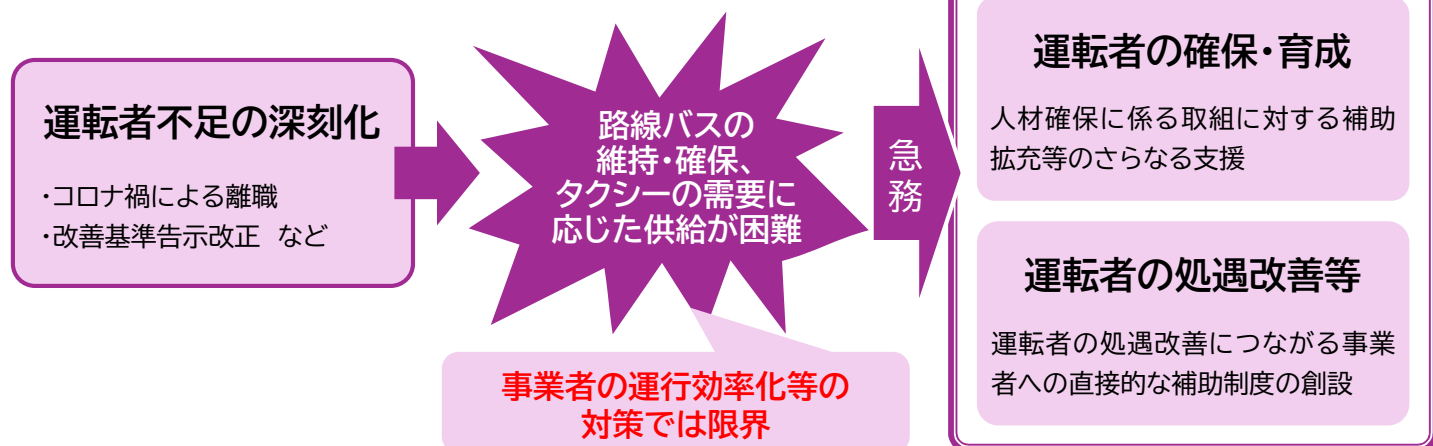
重点

- ① コロナ禍で離職が進んだほか、改善基準告示の改正により深刻化している運転者不足について、事業者の運行の効率化等による対策では限界があることから、**二種免許取得に係る支援や人材確保セミナーの開催などの取組に対する補助拡充等のさらなる支援**を行うこと。

(2) 運転者の処遇改善等

重点

- ① 運転者の給与水準や職場環境の向上など運転者の処遇改善につながる**事業者への直接的な補助制度を創設**すること。



取組事例



▲【鹿児島市】路線バス・タクシー運転者確保対策事業



▲【豊橋市】路線バス・タクシー運転体験会 & 会社説明会

4 その他

(2) 公共交通関係予算の拡大

- ① 道路等の予算額に比して、公共交通、特に地域交通に関する国の予算の絶対額が不足していることから、**予算を大幅に増額し、地域公共交通の維持・活性化に必要な財政支援を講じること。**