

地域住民等が主体となった 地域交通の確保の取組の紹介

2024年3月22日（金）
関東運輸局交通政策部交通企画課

公共交通機関



鉄軌道



路線バス



旅客船



コミュニティ
バス



デマンド交通



乗用タクシー



自家用有償旅客運送



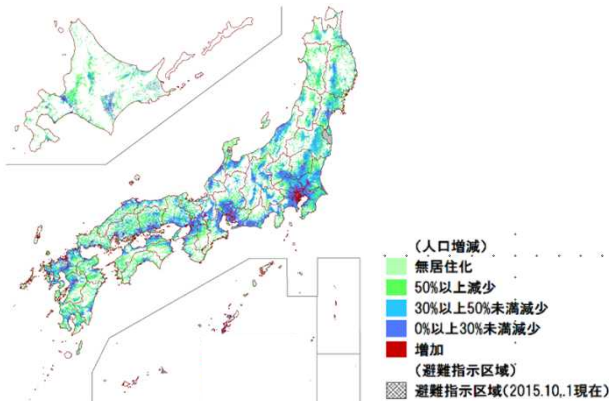
福祉輸送、スクールバス、
病院・商業施設等の送迎サービスなど

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。

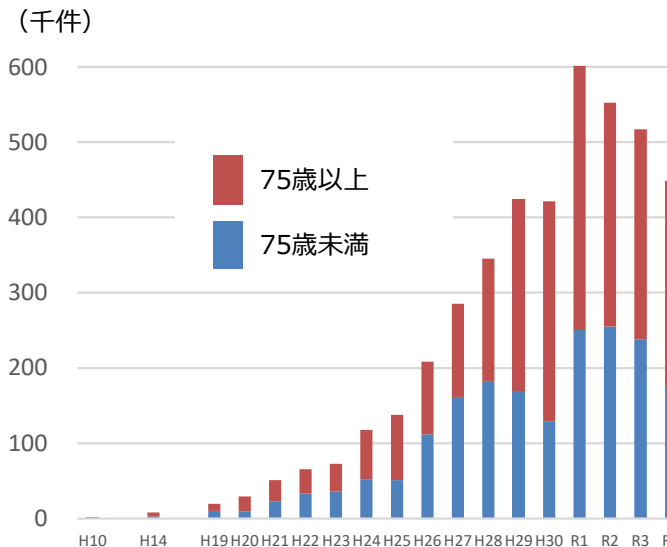
将来の人口増減状況

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）



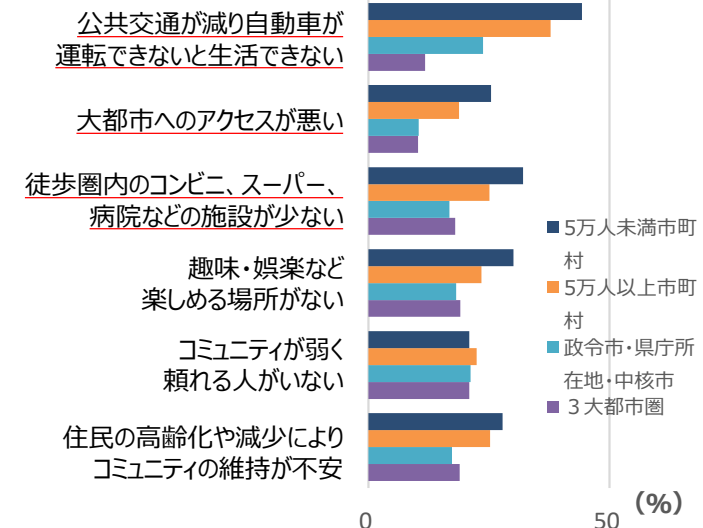
(出典) 総務省「平成27年国勢調査」、国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（平成30年推計）」等をもとに国土交通省作成。

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）



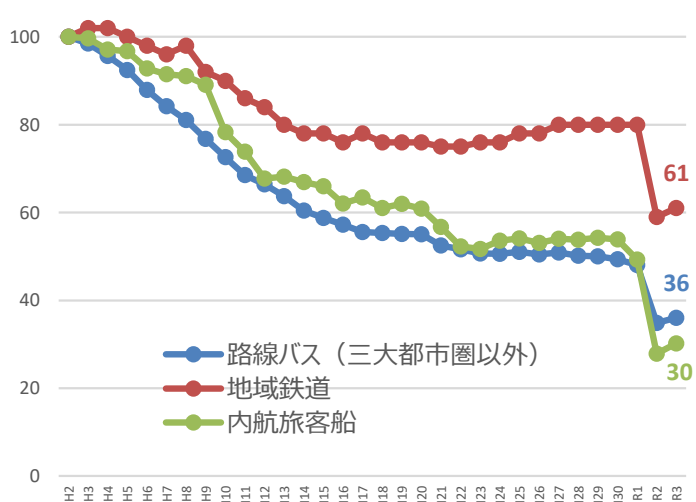
(出典) 国土交通省「平成29年度国民意識調査」

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**。

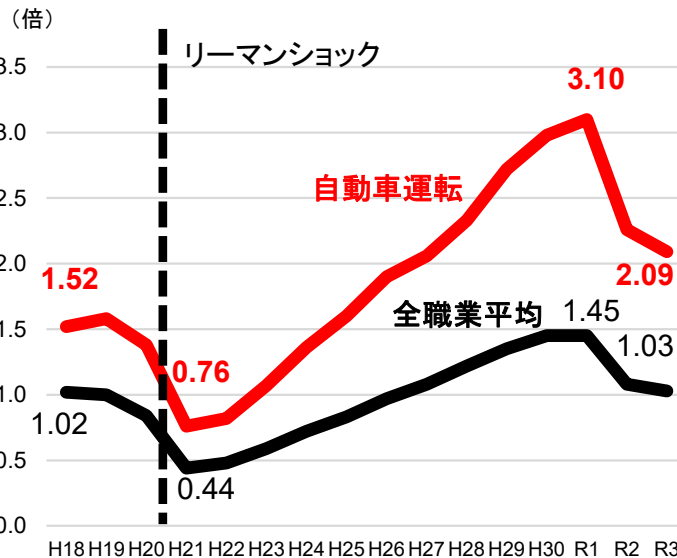
路線バス、地域鉄道、内航旅客船の利用者数

H2=100とした場合の推移



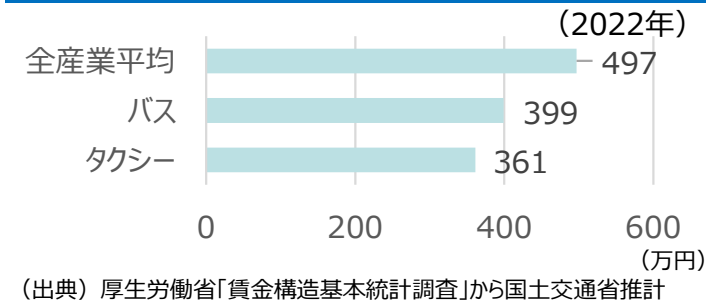
(出典) 「自動車輸送統計年報」、「鉄道統計年報」、「船舶運航事業者等の提出する定期報告書に関する省令」に基づく国土交通省海事局内航課調査より国土交通省作成

自動車運転業の人手不足

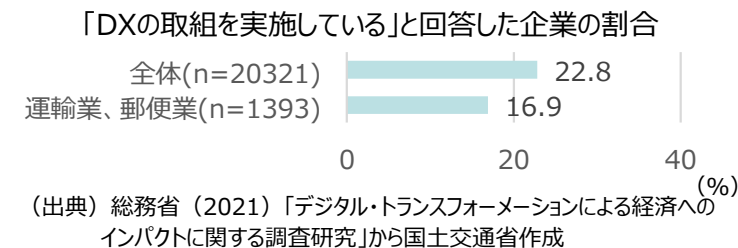


(出典) 厚生労働省「一般職業紹介状況」より国土交通省作成

自動車運転者の賃金水準



産業別のDX取組状況



地域の公共交通は、

- ① 従来から**人口減少**等の**構造的要因**により**厳しい状況**
- ② さらに、**新型コロナウイルス感染症**による**影響**でその**厳しさが**
より一層**顕在化し、存続の危機**

地域公共交通の「リ・デザイン」

ローカル鉄道の再構築

鉄道の維持・高度化

- ・設備整備・不要設備撤去
- ・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



軌道の強化（高速化）

駅舎の新改築・移設

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



BRT・バス等への転換

3つの「共創」

官民の共創

- ・エリア一括運行事業
- ・バスの上下分離 等

交通事業者間の共創

- ・独禁法特例法を活用した共同経営
- ・モードの垣根を越えたサービス 等

他分野を含めた共創

- ・地域経営における住宅・教育・農業・医療・介護・エネルギー等との事業連携



住宅×交通

教育×交通

農業×交通

医療×交通

介護×交通

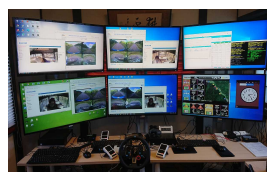
エネルギー×交通

交通DX

自動運転



自動運転バス



遠隔監視室

MaaS・AIオンデマンド交通



交通GX

GX対応車両への転換



交通のコスト削減・地域のCN化



蓄電池・充電施設

3	【埼玉県狭山市】 地域住民によるデマンドバス実証運行の企画・運営。運行は協定に基づきタクシー事業者が担い、市は技術的・財政的支援	・地域住民による 企画・運営
---	---	-------------------

【取組のポイント】
 地域交通「デマンドバス」の導入にあたり、地区自治会連合会の代表者で構成された「ほりかね交通会議」と「ほりかねデマンド・ラボ」が運営する仕組みを構築し、地域住民の移動手段となる地域公共交通のあり方を地域で検討

基礎データ (令和2年国勢調査)		キーワード	取組の概念図
人口 (密度)	148,699人 (3,035人/km ²)	<ul style="list-style-type: none"> ●交通不便地域 ●指針・ガイドライン ●デマンド交通 ●実証運行 	<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 45%;"> <p>ほりかね交通会議</p> <p>【役割】</p> <ul style="list-style-type: none"> 地域のニーズ把握 ほりかねデマンドバスの運行計画の検討・作成 運行開始後の利用状況の検証 <p>ほりかねデマンド・ラボ</p> <p>【役割】</p> <ul style="list-style-type: none"> ほりかねデマンドバスの運営 オペレーションセンターの管理運営 運行開始後の利用状況の検証及び改善方策の検討 利用促進の立案・実施 </div> <div style="width: 10%; text-align: center;"> <p>①財政的・技術的支援</p> <p>←</p> <p>②施策等に協力要請</p> <p>→</p> <p>③運行・運営の委託</p> <p>→</p> </div> <div style="width: 45%;"> <p>狭山市</p> <p>【役割】</p> <ul style="list-style-type: none"> 運行経費に対する財政的支援 運行に向けた準備、運行開始後の改善方策や利用促進の検討に対する技術的支援 <p>交通事業者システム事業者</p> <p>【役割】</p> <ul style="list-style-type: none"> ほりかねデマンドバスの運行 A I デマンドシステムの導入 </div> </div>
高齢化率	32.2%		
面積	49.0 km ²		
立地特性	大都市近郊の住宅都市		

取組の背景・課題

○市内の各地区で地域特性が異なり、交通空白地域が複数存在する地区、高齢化率が高い地区、地区内に目的地となる施設が少なく地区外への移動が必要な地区などが存在している。

○地域特性に即した移動手段の導入を検討するため、市は令和3年3月に新たな地域公共交通の導入に係る方針となる「新たな地域公共交通の導入方針」を策定した。


○導入方針では、地域が主体的に取り組むことにより、地域特性や利用者ニーズを的確に把握した運行計画を確立でき、運行後も地域が継続的に公共交通を守り・育てていき、持続可能な取組としていくため、地域主体による運営で導入していくことを基本としており、交通空白地域や高齢化率の状況、地区内の施設立地状況等から優先的に新たな地域公共交通の導入を検討していく地区を検討して、最も優先的に導入を検討する地区として堀兼地区をあげている。

○令和3年4月以降に「新たな地域公共交通の導入方針」に基づき、堀兼地区において、新たな地域公共交通の運行計画の検討を始めた。

取組の概要

■ほりかねデマンドバスの概要（令和5年3月時点）

- 開始時期：令和4年10月5日より運行開始
- 運行形態・法令：道路運送法21条許可による区域運行（自由経路ドアツードア型）
- 運営主体：ほりかねデマンド・ラボ
- 運行主体：西武ハイヤー株式会社
- 運行エリア：堀兼地区及び堀兼地区外の鉄道駅や商業施設
- 運行時間帯：8時台～15時台
- 運行ダイヤ：30分前までの予約で利用可能
- 運賃：300円（地区外の新狭山駅と入曽駅は500円）



ほりかねデマンドバス
 令和4年10月5日実証運行開始！

10月5日から10月31日まで、利用登録キャンペーンを実施！期間中は無料でご利用いただけます！

ただし、事前登録が必要となります。
 9月28日8時から予約受付開始！
 ご利用の1週間前～1時間前まで予約可能

ご利用エリア

- 事前登録する
 - ①Webから登録する ※登録時、利用登録料には乗車券料を入り込んでください。
 - ②利用登録申請書で登録する ※申請書は郵送にて受付です。
- 予約する (Webまたは電話)
 - ※平日の10時～15時までは電話予約も可能です。
 - ①ほりかねデマンドバス予約センターへ電話予約してください。
 - ②Web予約マニュアルHP「予約」をご覧ください。
- 自宅・希望場所で乗車する
 - ※予約受付で希望乗降点をご入力ください。
 - ①ご希望の乗降点、乗降時刻をWeb予約センターへお申し込みください。
 - ②希望乗降点の乗降時刻や乗降時刻による乗降時刻の変更が可能な場合があります。
- 目的地へ
 - ①乗降時刻をWeb予約センターへお申し込みください。
 - ②希望乗降点の乗降時刻や乗降時刻による乗降時刻の変更が可能な場合があります。

利用対象者は 堀兼地区にお住まいの方 ※堀兼・上堀兼・中堀兼・西堀兼・東堀兼・東三ツ本

■主な関係者と役割・関係性		
主な関係者	役割	備考
ほりかね交通会議	ほりかねデマンドバスの運行計画の検討・作成	堀兼地区の自治会連合会から推薦のあった元自治会長などで構成
ほりかねデマンド・ラボ	ほりかねデマンドバスの運営、オペレーションセンターの管理、運行開始後の利用状況の検証、利用促進の立案・実施	自治会連合会とほりかね交通会議から推薦のあった地域の若手経営者などで構成
西武ハイヤー（株）	ほりかねデマンドバスの運行	—
富士通 Japan（株）	ほりかねデマンドバスへの AI デマンドシステムの導入	—
狭山市交通防犯課	運行費用に対する財政的支援、運行開始及び運行開始後の利用状況の検証などに対する技術的支援	—

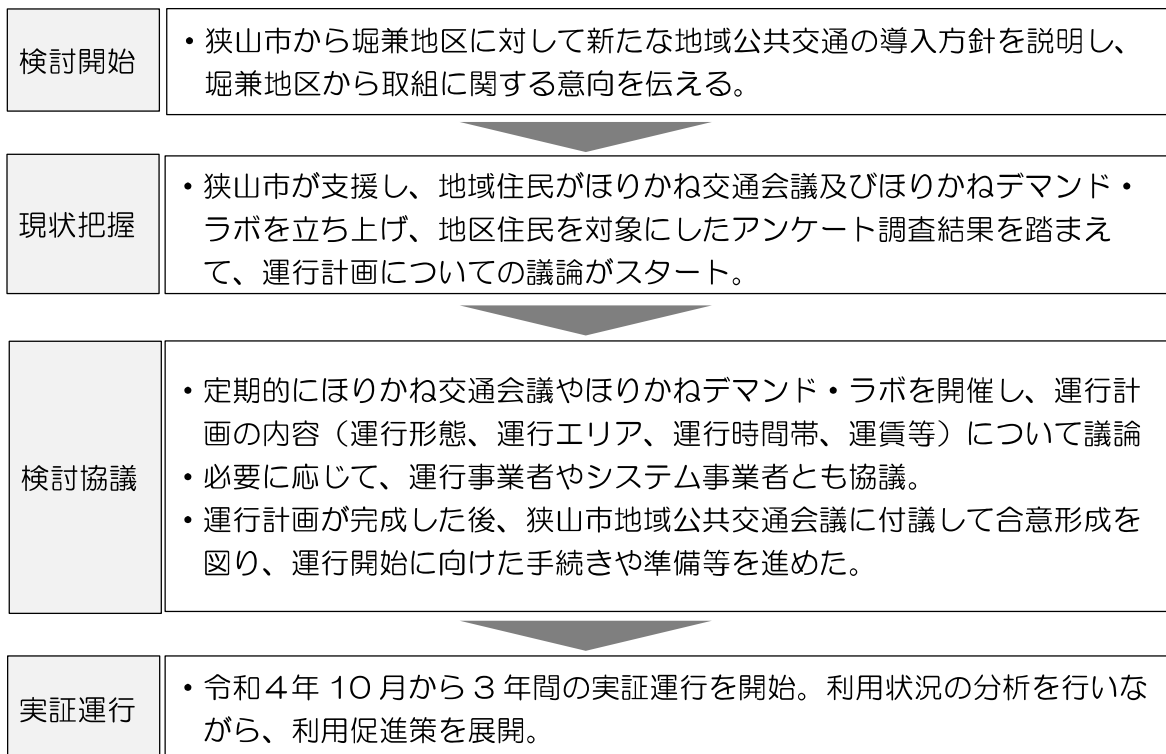
■地域公共交通計画等との関係

- 本取組は、新たな地域公共交通の導入方針に基づき実施。
- 地域公共交通計画は令和5年度及び令和6年度で策定予定となっており、ほりかねデマンドバス実証運行の結果を踏まえて、市内公共交通のあり方を位置付けていく予定。

検討・導入プロセス

■検討・導入プロセス

- ほりかね交通会議、ほりかねデマンド・ラボ、狭山市が会議を継続的に開催して議論を行い、必要に応じて交通事業者や AI デマンドシステム事業者との協議も行った。



■プロセスの各段階におけるポイント・工夫点

○ほりかね交通会議やほりかねデマンド・ラボを継続的に開催し、運行計画の骨子案について議論を重ね、ブラッシュアップを行った。狭山市は関係法令の整理や、交通事業者との調整などの技術的支援を行った。

○運行開始後、ほりかねデマンド・ラボやオペレーションセンターが主体的にチラシ作成や施設とのタイアップ企画を次々に打ち出し、利用者は徐々に増加している。

取組による効果・課題

■良かった点

○高齢者などの交通弱者の移動手段の確保、交通空白地域の解消につながっている。

○地域を巻き込んだ取組を展開できており、地域の盛り上げにもつながっている。

■今後の課題

○利用者がまだまだ少なく、利用促進の更なる展開が必要。

○利用者を増やすためにサービス水準を拡大していきたいが、交通事業者との調整や運行費用の増加の問題があり、なかなか実現できない状況となっている。

○車両2台体制で運行しており、適正な供給状況なのか、検証することが必要となっている。

担当 部署	狭山市 市民部 交通防犯課
------------------	---------------

6	【山梨県南アルプス市】 路線バスが廃止となりコミュニティバス運行予定だったが地域の実情にあった運行を検討しコミュニティタクシーを運行	・地域住民による 企画・運営
---	---	-------------------

【取組のポイント】
 自治会長、民生委員代表、生きいきクラブ代表者等からなる運営委員会により、路線バスの廃止エリアにコミュニティタクシーを導入し、サポーターからの賛助金も得ながら運営

基礎データ (令和2年国勢調査)		キーワード	取組の概念図
人口 (密度)	69,459人 (263人/km ²)	<ul style="list-style-type: none"> ●路線廃止 ●デマンド交通 ●サポーター制度 ●協賛金等 	<div style="text-align: center;"> <p>楡形西地区コミュニティタクシー運営委員会</p> <p>【役割】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域のニーズ把握、要望とりまとめ、運行計画の検討・作成、利用状況の分析、サポーターの募集、利用促進実施 </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 10px;"> <div style="text-align: center;"> <p>南アルプス市</p> <p>【役割】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・運行経費に対する経済的支援 ・運営委員会の会議運営支援 </div> <div style="text-align: center;"> <p>交通事業者</p> <p>【役割】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・コミュニティタクシーの運行 </div> </div> <p style="font-size: small; margin-top: 5px;">①補助金交付 ②施策等に協力要請 ③運行の委託</p>
高齢化率	27.9%		
面積	264.1 km ²		
立地特性	中山間地域 ・過疎地域		

取組の背景・課題

- 平成25年4月に路線バスが廃止となった。1日12便運行して利用者が1日3人以下になっており財政的に厳しい状況ではあったものの、廃止になると地域住民が困るという声が多く出ていた。
- 当該地区は甲府盆地より100mほど標高が高い場所に7つの集落が点在しており、それぞれの自治会に路線バス廃止に伴い交通が不便との不満が寄せられていた。
- 当該地区の自治会では、地域の最低限の足の確保、地域の需要とニーズに即した運行の実現に向けて、行政と運行に向けた協議を始めた。

取組の概要

コミュニティタクシーそよかぜ号の概要（令和5年3月時点）

- 開始時期：平成27年10月より運行開始
 （平成31年3月31日まで実証運行、平成31年4月1日以降は本格運行）
- 運行形態・法令：道路運送法4条乗合（区域運行）
 （平成31年3月31日までは道路運送法21条許可による区域運行）
- 運営主体：楡形西地区コミュニティタクシー運営委員会
- 運行主体：常盤タクシー有限会社
- 運行時間：8時～16時
 （往路5便、復路3便の計8便）
 ※平日のみの運行
- 運賃：現金500円/回、
 定期1, 500円/月
 （地域別料金あり）
- 利用方法：行きは待合所で乗車（予約不要）して、帰りは予約で自宅前まで運行。

■ **主な関係者と役割・関係性**

主な関係者	役割
南アルプス市	補助金等による運営支援、運営委員会への出席、助言
楡形西地区コミュニティタクシー運営委員会	運行計画、見直し検討、利用状況の確認利用促進、料金の徴収等運営諸事務
常盤タクシー株式会社	そよかぜ号の運行
サポーター（100人以上）	賛助金による運行支援

■ **活用している支援（補助金）等**

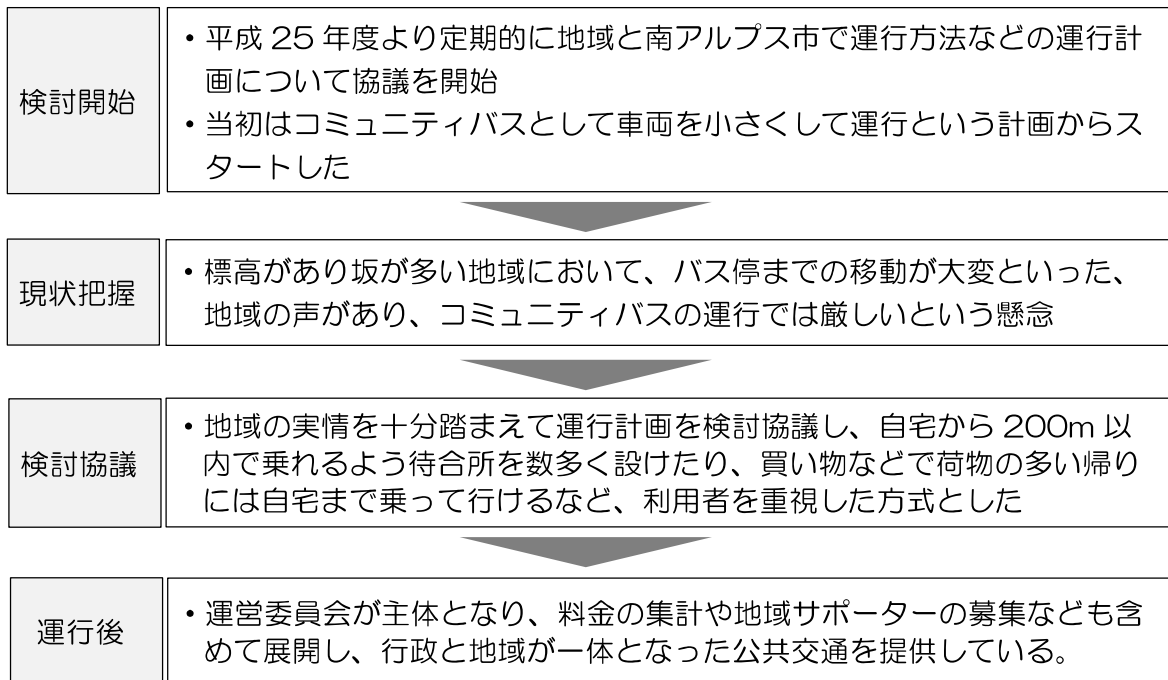
○南アルプス市からの補助金

■ **地域公共交通計画等との関係**

○地域公共交通計画は令和5年度に策定予定となっており、コミュニティタクシーについては、地域内の交通としての役割や位置づけを明確化していく予定。

検討・導入プロセス

■ **検討・導入プロセス**



■ **プロセスの各段階におけるポイント・工夫点**

○地域が感じている問題点を把握するため、自治会単独で独自にアンケート調査を実施した。住民自らが、バスを利用しない要因を把握し、利用しやすい運行方法を考えることが重要であった。

○サポーター制度を導入して寄付を募っている。参加者は多くが個人で、200人から約80万円の賛助金が集まっている。手作りチラシや地域への直接対話、自治会長からの発信により公共交通の必要性を訴え、公共交通を我が事のように捉える人が増加している。

○利用者を獲得するために、継続的に地域内で対面による対話を行っている。公共交通への理解を深めるとともに、地域の高齢者見守り活動にも繋がっている。

取組による効果・課題

■良かった点

- 地域の移動手段を確保し、継続的に運行を続けている。
- 公共交通を利用することで存続させるという意識が地域に広がっていることが大きな効果。

■今後の課題

- 利便性の向上に向けて、AI デマンドなど最新技術の導入について、可能性の検討を行っていきたい。
- 他の公共交通空白地域においても、地域主体による運行を検討・協議しているが、他の地域から導入に向けた前向きな回答が得られない。

担当 部署	南アルプス市 市民部 市民活動支援課
----------	--------------------

9	【茨城県日立市】 地域とバス事業者、行政の協働により、路線バスの維持・確保のための利用促進活動を実施	・地域住民による 企画・運営
---	---	-------------------

【取組のポイント】
 地域住民とバス事業者がパートナーシップ協定を結び、路線バスの活性化について話し合い、地域ぐるみでのバス乗車促進運動の実施や、地域住民が望む運行内容（増便等）を実現

基礎データ (令和2年国勢調査)		キーワード	取組の概念図
人口 (密度)	174,508人 (773人/km ²)	<ul style="list-style-type: none"> ●パートナーシップ協定 ●利用促進イベント ●民間路線バス ●実証運行 	
高齢化率	32.9%		
面積	225.7 km ²		
立地特性	地方中心都市		

取組の背景・課題

○平成14年の道路運送法の改正を受け、公共交通の維持に向けて、既存公共交通システムの検証や新交通システム導入可能性等について検討する中で、地域住民自らが公共交通の維持・確保のための利用促進策を検討する場を設けることとした。

取組の概要

■パートナーシップ協定方式の概要（令和5年3月時点）

- ・地域、バス事業者、行政が、路線バスの利用促進等に関して、年1～6回程度協議を行うとともに、地域において路線バス利用促進活動を実施することにより、地域住民の路線バス利用促進に関する意識醸成を図る。
- 開始時期：平成21年度
- 協定の内容：当該地域を運行する路線バスについて、地域住民の利用に関する数値目標を設定し、地域は利用促進活動を実施、バス事業者は路線バス利用環境整備、行政は三者間の協議の場のコーディネートや地域への活動支援を実施し、それぞれの役割のもと、目標達成を目指す。
- 協定に基づく取組：例）路線バス利用促進イベントの実施、地域住民への啓蒙チラシ・ポケット時刻表等の配布、バス停留所周辺環境の整備、地域特別割引定期券の発行等

■主な関係者と役割・関係性

主な関係者	役割
日立市	協定締結・関係者協議のコーディネート、地域の取組に係る費用の一部助成
地域団体	意見の集約、意見の提示、利用促進
茨城交通(株)	対象路線の課題解決、意見の反映の検討

※協定の締結に際しては、定期的に運営されている市民団体であることが必要

■自治体の関わり

○路線バスの運行に対する地域住民の意見整理や、バス事業者への地域要望伝達、検討会議のコーディネート、地域の取組に係る費用の一部助成等

■地域公共交通計画等との関係

○令和5年度策定の地域公共交通計画に盛り込む予定。

検討・導入プロセス

■検討・導入プロセス

○日立市における公共交通活性化に向けた取組の一環として、平成20年度より取組実施が検討された。第1事例として実施された諏訪学区における導入プロセスは、以下の通りである。

平成20年6月：地区懇談会の実施

平成20年7月：地区住民へのアンケート調査の実施

平成20年8月：地域内循環バス実証運行について検討

パートナーシップ事業で実施する取組内容の検討

平成20年10月：地域内循環バス実証運行開始（～12月）

パートナーシップ協定の締結

■プロセスの各段階におけるポイント・工夫点

○協定締結地域においては、積極的な利用促進活動により、朝夕以外の利用閑散時間帯の利用を確保することができ、地域のバス路線の維持・確保につながる。

○バス事業者が協働してパートナーシップ事業を実施することにより、地域住民意見が効果的に反映され、路線バスの利便性向上につながる。

○みなみ号、なかさと号の運行といった交通不便地域での交通サービス検討とは異なり、市街地への路線バスが運行されている地域が対象である。

取組による効果・課題

■良かった点

○地域における公共交通サービスレベルの維持、利便性の向上

■今後の課題

○10年以上継続的に実施されている事業であることから、地域における利用促進活動内容のマンネリ化や、地域の高齢化進展による活動の担い手不足等が課題となる。

**担当
部署**

日立市 都市建設部 都市政策課 地域交通係

地域の多様な関係者の「共創」により地域交通の維持・活性化に取り組む実証プロジェクト等を支援します！

1. 共創モデル実証運行事業

※運行（次年度に運行する場合や既存運行を活用する場合を含む）を伴う実証事業が対象となります。
運行の交通モード（鉄道・路線バス・デマンド交通・自家用有償旅客運送・タクシー・航路など）は問いません。

交通を地域のくらしと一体として捉え、地域の多様な関係者の「共創」(連携・協働)*によりその維持・活性化に取り組む実証事業

【補助対象事業者】 交通事業者等を含む複数の共創主体で構成される協議会や連携スキーム等
（「共創プラットフォーム」）

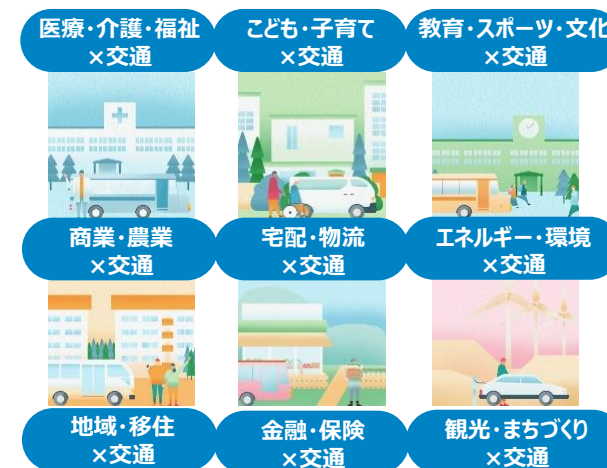
【補助対象経費】

- ・事業実施のための基礎データ収集・分析、協議会開催に要する経費等
- ・事業実施にあたり必要となるシステム構築、車両購入・改造に要する経費
- ・実証事業に要する経費

＜補助率＞ 地域の類型に応じて、メリハリをつけた支援を展開します！（補助上限額：1億円）

A 中小都市、過疎地など 【人口10万人未満の自治体】	B 地方中心都市など 【人口10万人以上の自治体】	C 大都市など 【東京23区・三大都市圏の政令指定都市】
500万円以下は定額 500万円超部分は <u>2 / 3</u>	補助率 <u>2 / 3</u>	補助率 <u>1 / 2</u>

※「官民共創」、「交通事業者間共創」、
「他分野共創(交通と他分野の垣根を越えた連携)」



2. モビリティ人材育成事業

地域公共交通のリ・デザインを推進するため、モビリティ人材（交通に関する知見・データ活用のノウハウ・コーディネートスキル等を有する人材）の育成に関する仕組みの構築や運営を行う事業

【補助対象事業者】 地域における交通やまちづくりに取り組む人材の育成を行う、都道府県・市町村・交通関係団体・まちづくり団体等の民間事業者・NPO法人等

【補助対象経費】 地域交通分野におけるモビリティ人材の育成に関する取組実施経費

【補助率・上限額】 定額（上限3千万円）

上記1及び2の応募にあたっては、実施地域の自治体等から推薦を得ていることを要件とします。

※「日本版MaaS推進・支援事業」については、令和6年4月以降に別途公募します。

募集期間 (1次公募) 令和6年2月27日～4月5日16:00
※4月下旬以降、2次公募を予定

問合せ先 事務局（パシフィックコンサルタンツ株式会社）
各地方運輸局交通政策部交通企画課 等

応募方法の詳細・問合せ先は特設ウェブサイトへ！

採択審査のポイント等は「公募要領」をご確認ください。

【URL】 <https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/kyousou/>

地域交通 共創

検索