

東北における地域公共交通の活性化 及び再生の動向と課題について



平成30年2月9日

東北運輸局交通政策部長 藤澤義人

- 1 地域公共交通とは
- 2 地域公共交通をめぐる諸課題
- 3 地域公共交通活性化再生法について
- 4 地域公共交通網形成計画・再編実施計画について
- 5 国によるノウハウ面のサポート
- 6 自動運転にかかる実証実験について

地域住民の日常生活若しくは社会生活における移動
又は観光旅客その他の当該地域を来訪する者の移動
のための交通手段として利用される公共交通機関
(地域公共交通活性化再生法 第二条 第一項)



○ 自動車は様々な形態にて「地域の足」としての役割を担っている

| | 乗合バス事業 | タクシー事業 | 自家用有償旅客運送 | その他 |
|-------------|--|------------------------------|--|--|
| 交通モードのイメージ | 路線バス (事業者が企画し、主に大型バスで運行) | タクシー | 自家用有償旅客運送 ・公共交通空白地有償運送 ・福祉有償運送 等 | 無償運送 ・住民による互助 ・ボランティアによる運送 等 |
| | コミュニティバス (市町村が企画し、主に小型バスで運行) | | | |
| | 乗合タクシー (市町村が企画し、主にワンボックスやセダンで運行) ※定時定路線からデマンドまで多様 | | | |
| 道路運送法上の位置付け | 一般乗合旅客自動車運送事業 (法第4条による許可) | 一般乗用旅客自動車運送事業 (法第4条による許可) | 自家用有償旅客運送 (法第79条による登録) | (※対象外) |
| 運行主体 | 事業者 | | 事業者以外 | |
| 利用者負担の有無 | 有償 | | 無償 | |

事業区分

現行

(運送契約の形態及び運送に使用される車両に着目した事業区分)

| | | | |
|--|-----------------------------|--|--|
| 旅客自動車運送事業 (法 § 2) | 一般旅客自動車 運送事業 (法 § 3) | 一般乗合旅客自動車 運送事業 (法 § 3) | 路線定期運行 (省 § 3の3) ・乗合バス (高速含む) ・コミュニティバス 等 |
| | | | 路線不定期運行 (省 § 3の3) ・コミュニティバス |
| | | | 区域運行 (省 § 3の3) ・デマンド型乗合タクシー |
| | | 一般貸切旅客自動車運送事業 (法 § 3) ・観光バス ・スクールバス | |
| | | 一般乗用旅客自動車運送事業 (法 § 3) ・ハイヤー・タクシー ・福祉タクシー | |
| | | 特定旅客自動車運送事業 (法 § 3) ・特定の事業所への通勤用等の送迎バス | |
| 国土交通大臣の許可を受けた場合等における、貸切バス事業者、タクシー事業者による乗合旅客の運送 (法 § 21) ・工事期間中の鉄道代行バス ・イベント送迎シャトルバス | | | |
| 貨物自動車運送事業 (法 § 2) | | | |
| 自家用自動車による有償の旅客運送 (法 § 78) | 自家用有償旅客運送 (法 § 78) | 市町村運営有償運送 (省 § 51) | |
| | | 公共交通空白地有償運送 (省 § 51) | |
| | | 福祉有償運送 (省 § 51) | |
| | 国土交通大臣の許可を受けて行う運送 (法 § 78) | | |
| | 災害のため緊急を要するときに行う運送 (法 § 78) | | |

- 市町村・地域住民等が、交通空白地域・不便地域の解消、高齢者等の外出促進、公共施設の利用促進等を通じた地域の活性化を目的として、自らが主体的に企画する交通機関（運行については、道路運送法第4条の許可を得た事業者が担う）

コミュニティバス

主に定員11人以上の車両＝バスにより運行（定時・定路線型での運行が基本）



乗合タクシー

主に定員11人未満の車両により運行（定時・定路線型から予約型や区域運行型まで様々な運行形態が存在）

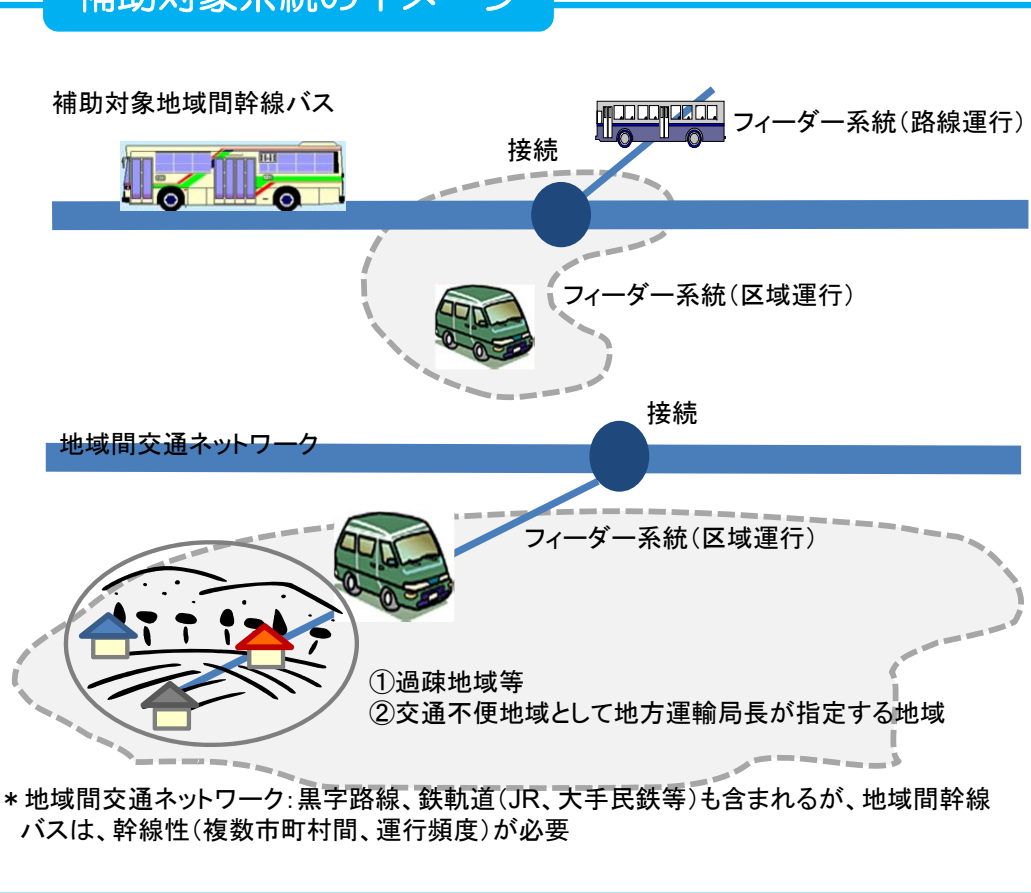


◎ 地域公共交通確保維持事業等による支援

- ・ 交通不便地域において運行する路線の運行費等を補助。

【地域内フィーダー系統補助の例】

補助対象系統のイメージ



<東北管内の制度活用自治体(平成29年度)>

| 県 | 乗合バス型 | デマンド型 |
|-----|---|-----------------|
| 青森県 | 中泊町・今別町・外ヶ浜町、鱒ヶ沢町 | 大鰐町、弘前市 |
| 秋田県 | 横手市、大館市、男鹿市、鹿角市、北秋田市、由利本荘市、湯沢市、湯沢市、にかほ市 | 横手市、湯上市、大仙市、藤里町 |
| 岩手県 | 北上市、奥州市 | 田野畑村 |
| 宮城県 | 大崎市、大和町 | 大崎市 |
| 山形県 | 朝日町、山形市、鶴岡市、山辺町、長井市、寒河江市、東根市 | 朝日町、小国町、川西町、山辺町 |
| 福島県 | 南会津町、福島市、二本松市、須賀川市、白河市、三春町、会津若松市 | 田村市 |

- 過疎地域での輸送や福祉輸送といった、地域住民の生活維持に必要な輸送がバス・タクシー事業によって提供されない場合に、国土交通大臣の登録を受けた市町村やNPO等が自家用車を用いて有償で行う運送

交通空白輸送

交通空白地域において、住民等の移動手段の確保を目的として、地域の関係者の合意に基づき、市町村、NPO等が自家用自動車を使用して、有償で輸送



実施団体数：市町村運営（433団体）
NPO等運営（99団体） ※平成28年3月現在

福祉輸送

福祉タクシー等による輸送サービスが提供されていない地域において、身体障害者等の移動手段の確保を目的として、地域の関係者の合意に基づき、市町村、NPO等が自家用自動車を使用して、有償で輸送

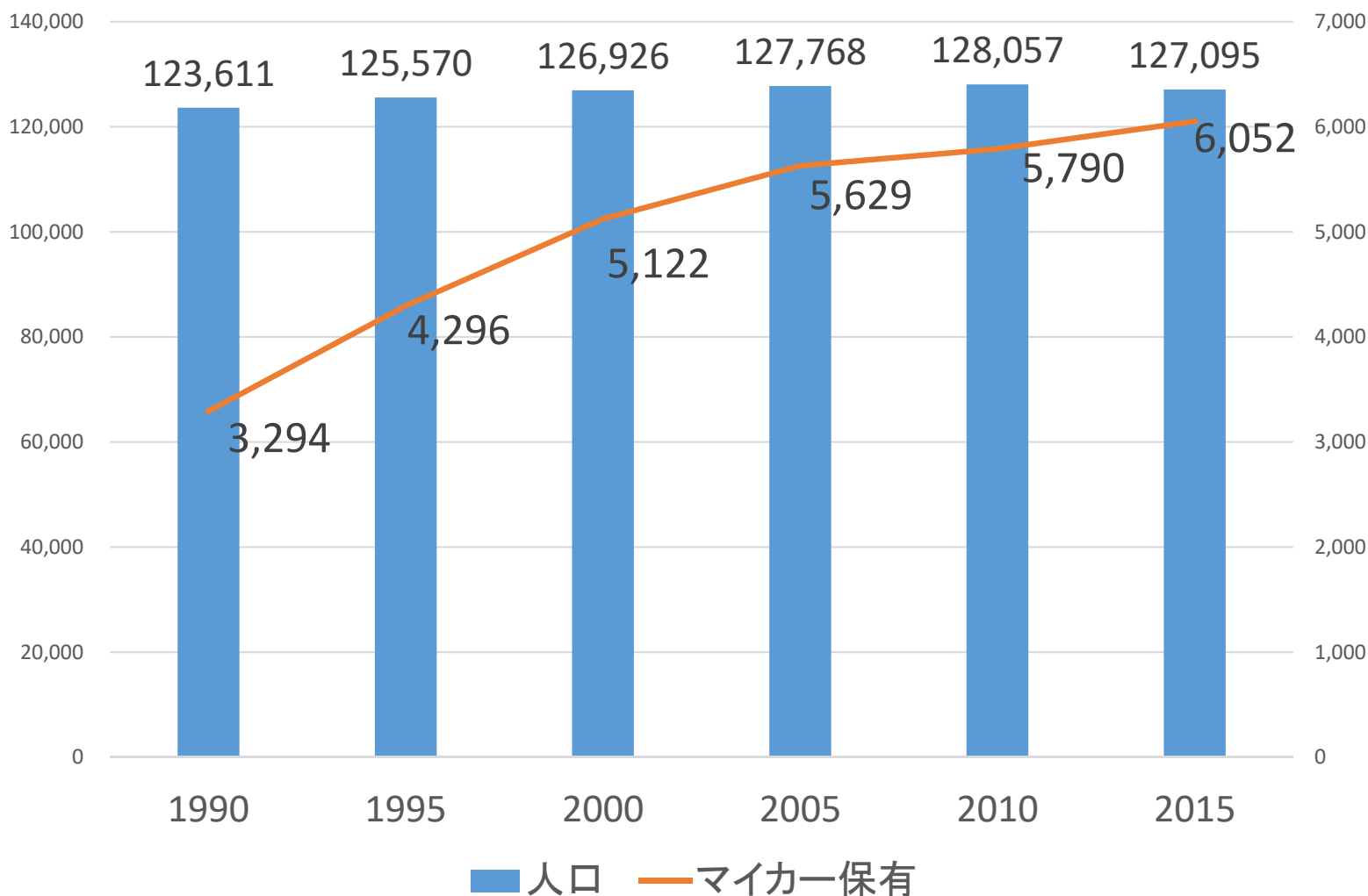


実施団体数：市町村運営（117団体）
NPO等運営（2,458団体） ※平成28年3月現在

我が国人口とマイカー保有台数の推移

■ この15年間（1990年～2015年）で、人口はほぼ変わらないのに対し、マイカー保有台数は増えている。

(単位:万人/万台)

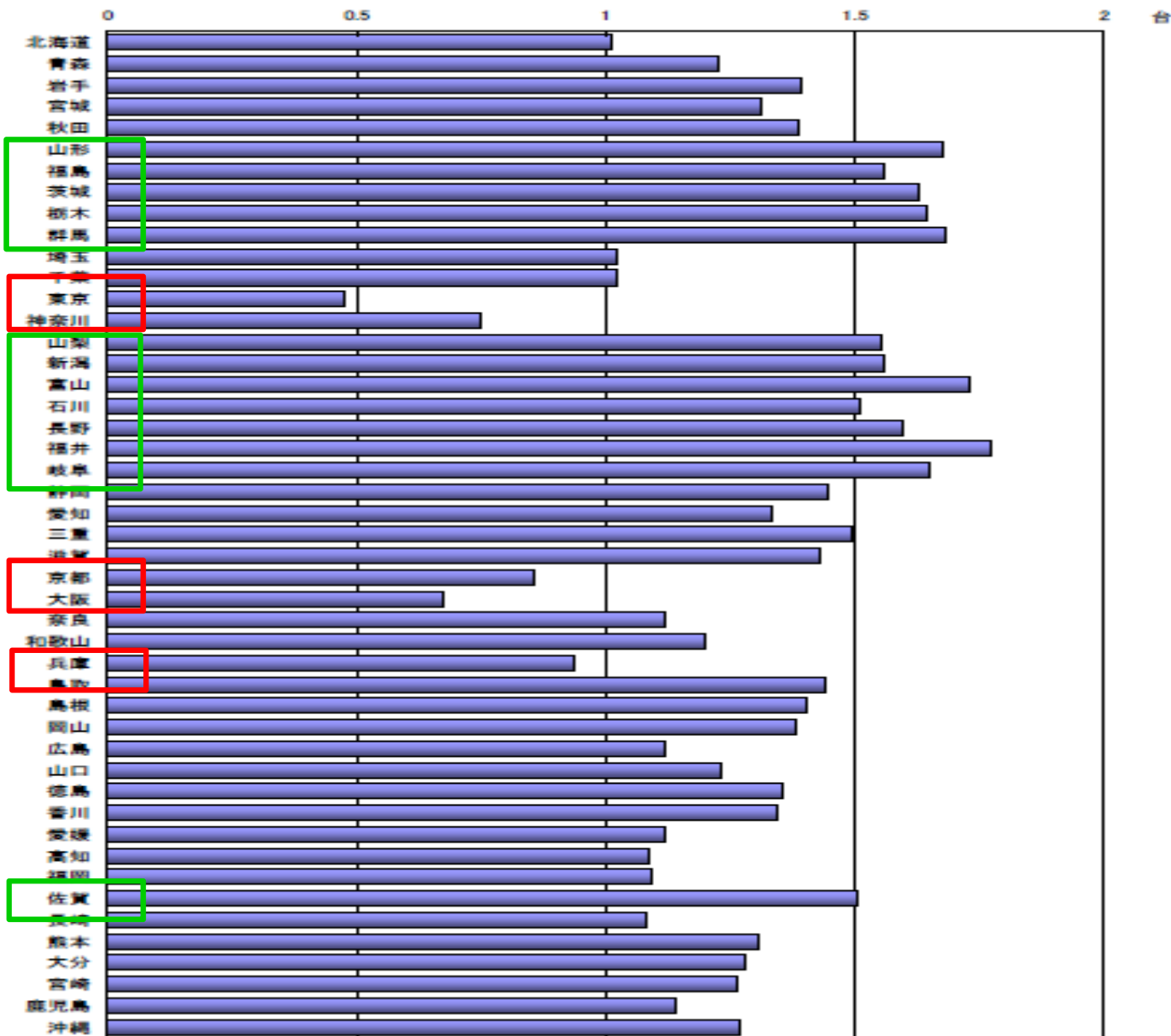


1990年から2015年の25年間で人口の増加率が約3%なのに対し、マイカー保有台数の増加率は約83%にのぼる。

(出典)
総務省「日本の統計2013」
一般財団法人自動車検査登録
情報協会調べ

■ マイカー保有率は、地方部ほど高く、都市部ほど低い傾向にある。

- 1位 福井県
- 2位 富山県
- 3位 群馬県
- ⋮
- 45位 神奈川県
- 46位 大阪府
- 47位 東京都

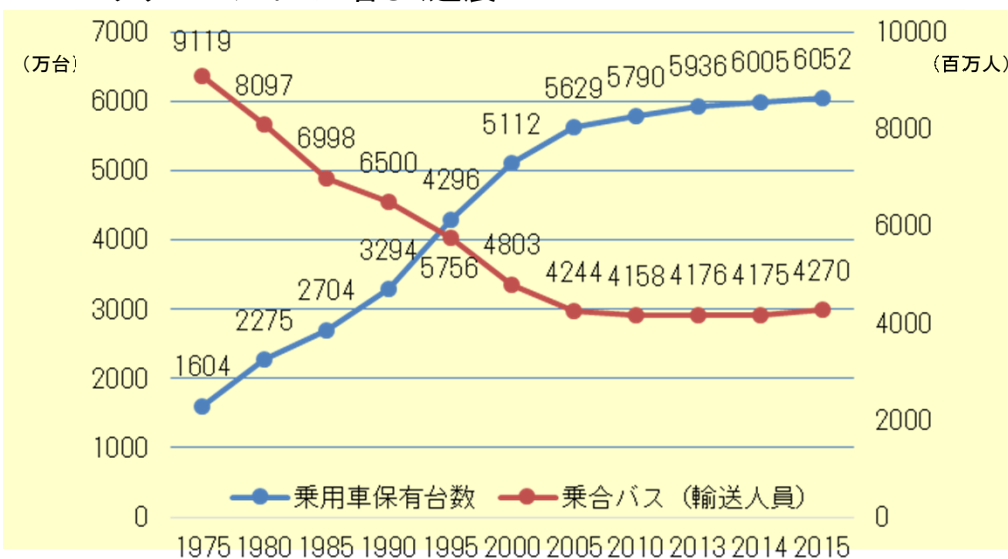


(出典) 一般財団法人
自動車検査登録情報
協会調べ

- モータリゼーションの進展により、地域公共交通の位置付けが相対的に低下。
- 交通事業者の不採算路線からの撤退による地域公共交通ネットワークの減少や運行回数などのサービス水準の大幅な低下が進行するとともに、地域交通を担う民間事業者の経営悪化が進行。

モータリゼーションの進展と輸送人員の減少

- ・ モータリゼーションが著しく進展



※乗用車保有台数は各年3月末時点、乗合バス(輸送人員)は各年度の数値
 出典:「自動車輸送統計年報」「自動車検査登録情報協会公表資料」より国土交通省作成

- ・ 輸送人員は大幅に減少

| | 1990年 | 2000年 | 2010年 | 2015年 |
|--------|-------|-------|-------|-----------------------|
| 乗合バス事業 | 65億人 | 48億人 | 42億人 | 42億人 (90年に比べ35%減) |
| 地域鉄道 | 5.1億人 | 4.3億人 | 3.8億人 | 4.1億人 (90年に比べ20%減) |

(出典)自動車輸送統計年報、鉄道統計年報及び国土交通省調査

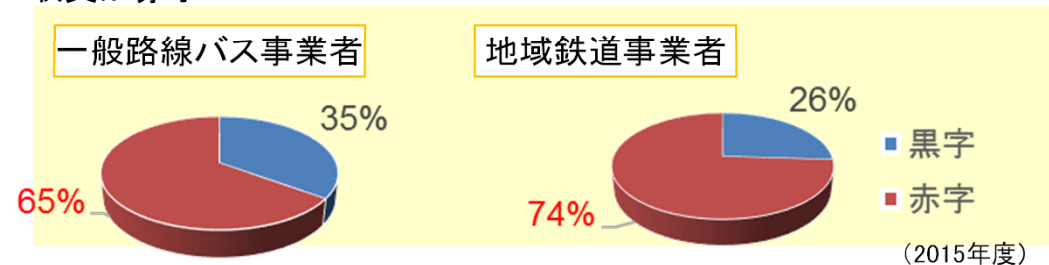
地域公共交通サービスの衰退

- ・ 一般路線バスについては、2010年度から2015年度までの6年間に約7,509 kmの路線が完全に廃止。
 鉄軌道については、2000年度から2015年度までの15年間に37路線・約754 kmが廃止。
- ・ 公共交通空白地域の存在

| | 空白地面積 | 空白地人口 |
|-----------------------|--|--------------------------|
| バス 500m圏外 鉄道 1km圏外 | 36,477 km ² (我が国の可住地面積の約30%) | 7,351千人 (我が国の人口の5.8%) |

(出典)平成23年度国土交通省調査による

- ・ 一般路線バス事業者の6割以上、地域鉄道事業者の7割以上の経常収支が赤字



(2015年度)

(保有車両30両以上の事業者(2015年度))

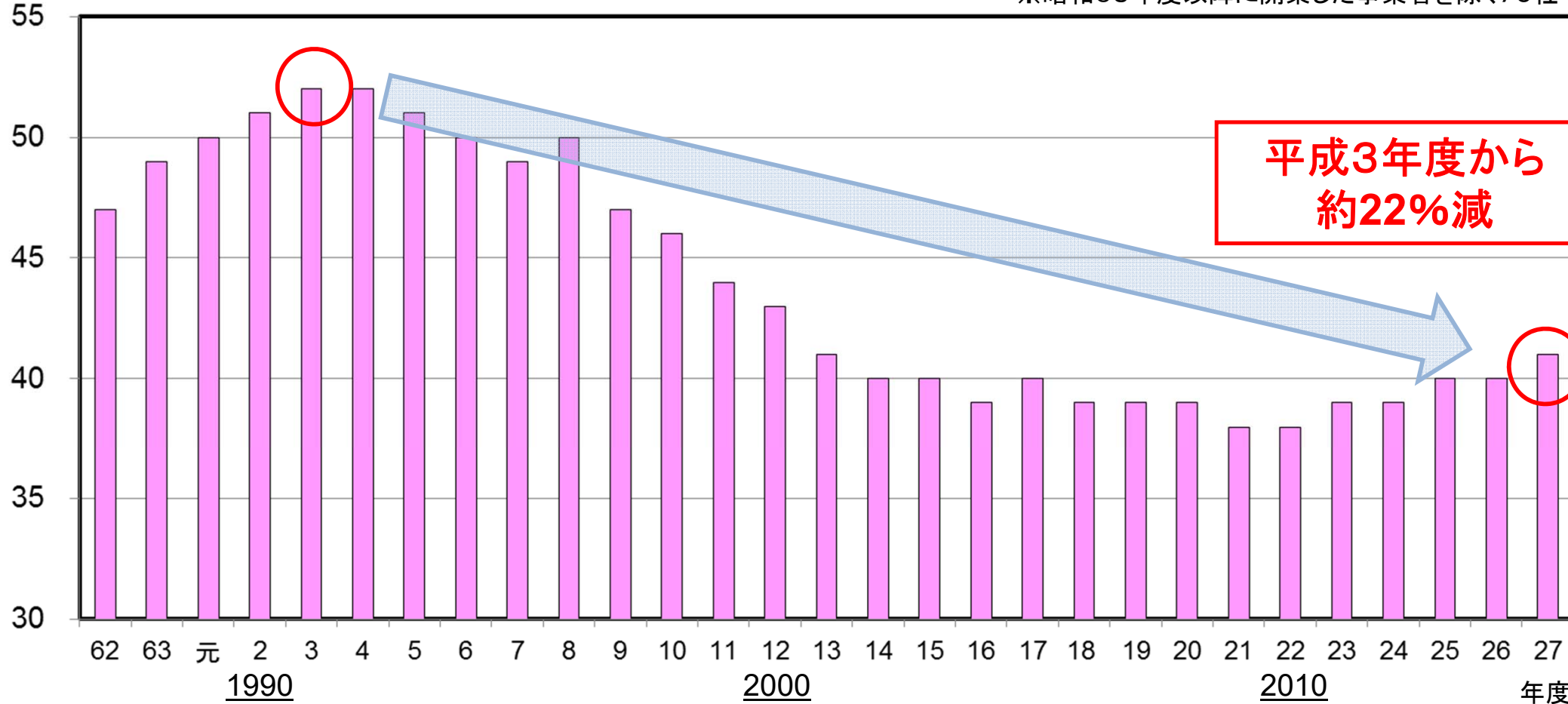
今後の急激な人口減少の下で地域公共交通をめぐる環境はますます厳しいものとなることが想定される。

■ 地域鉄道の輸送人員は下げ止まり傾向がみられるものの、平成3年度の8割弱の水準に留まる

輸送人員の推移

輸送人員
(単位:千万人)

※昭和63年度以降に開業した事業者を除く70社

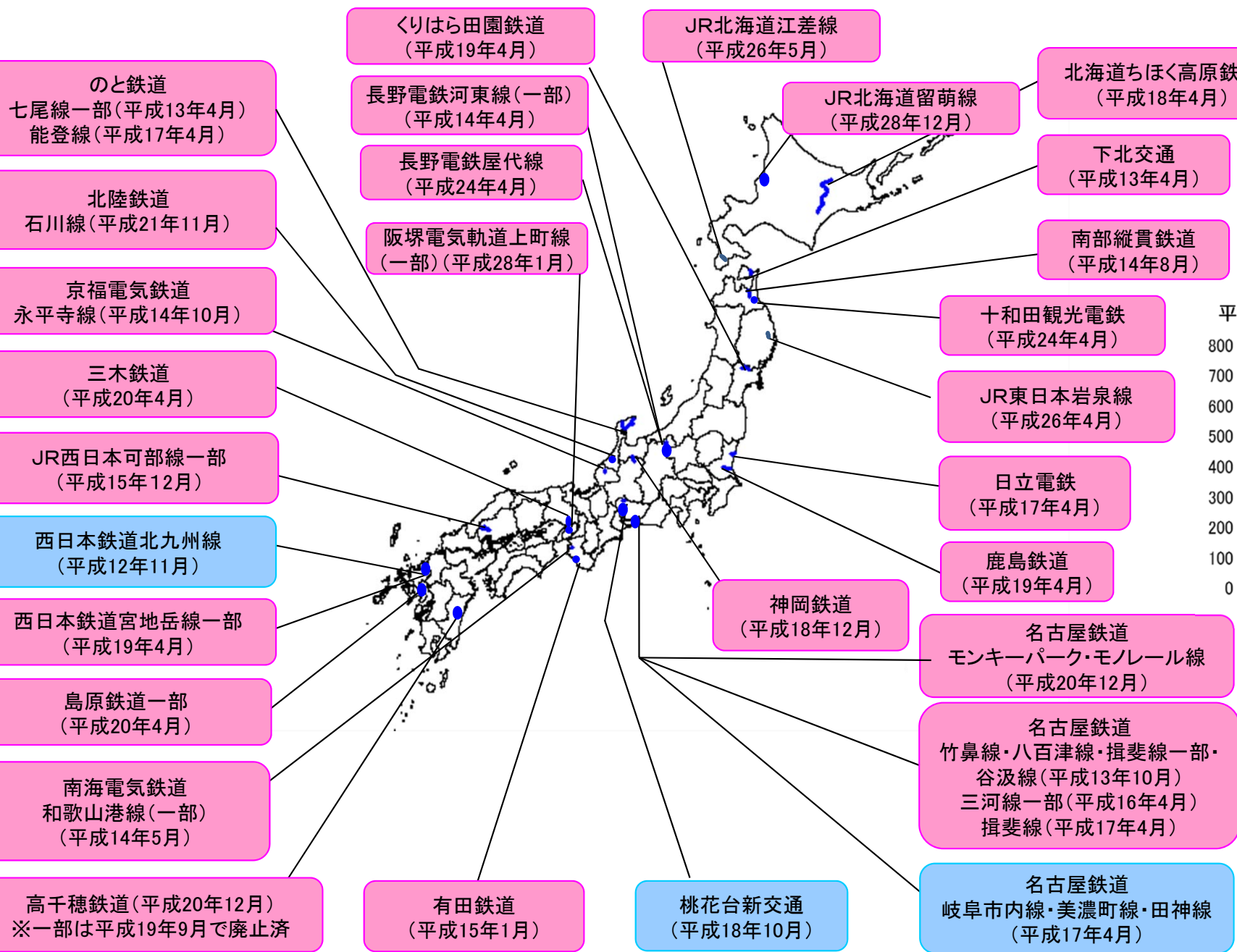


平成3年度から
約22%減

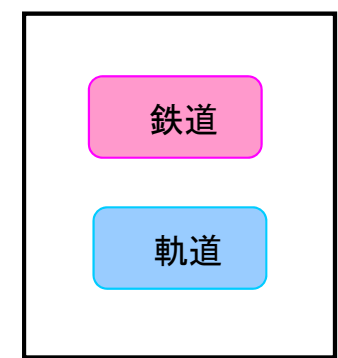
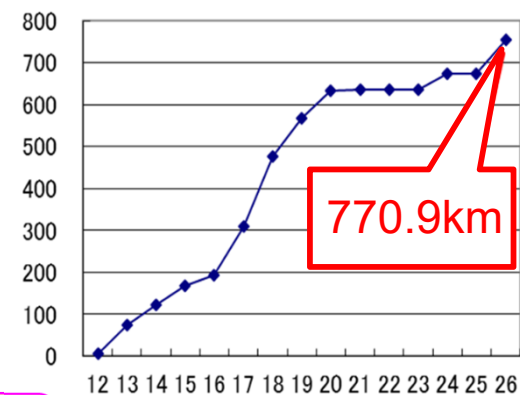
出典: 鉄道統計年報及び鉄道局調べによる

■ 平成12年度以降、全国で39路線・770.9kmの鉄軌道が廃止された。

（平成28年12月末現在）

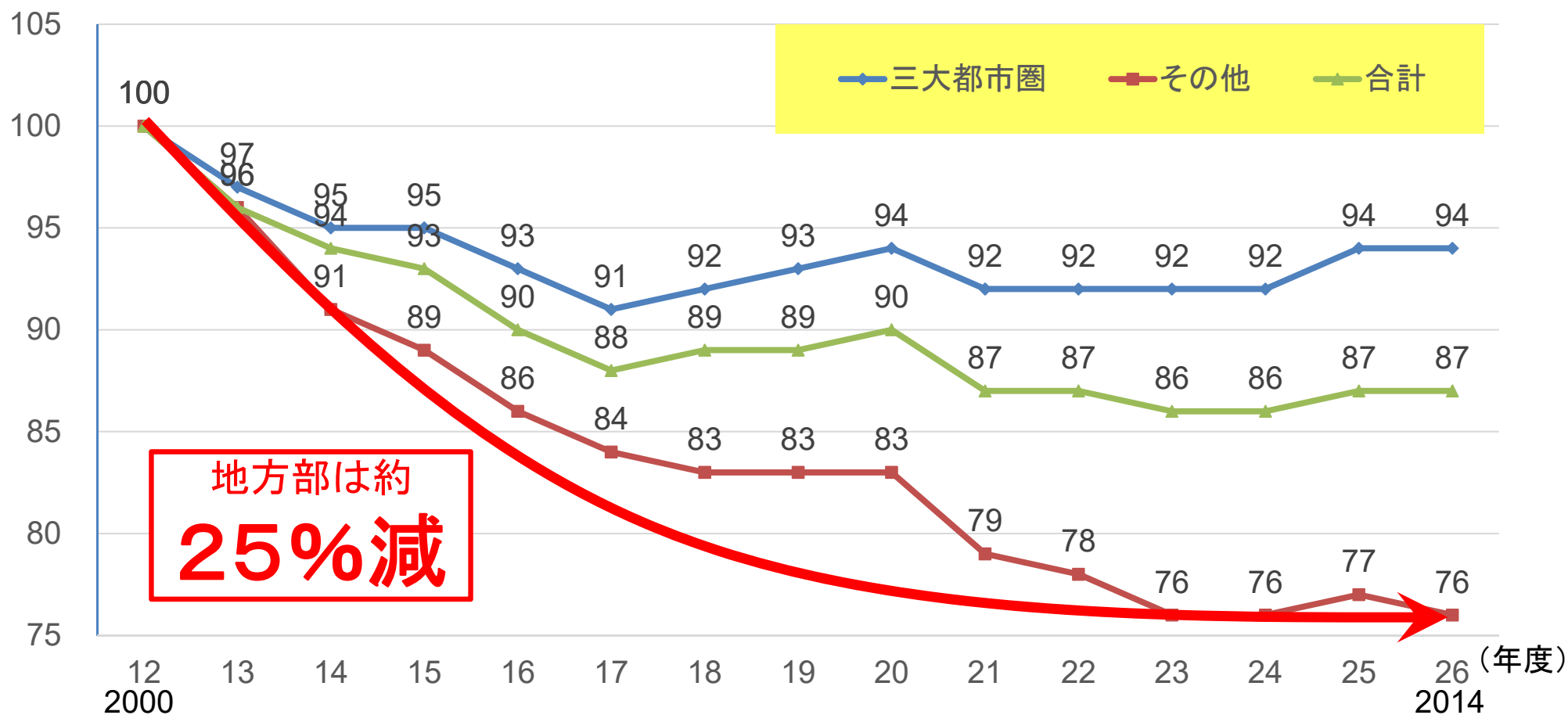


平成12年度以降の全国廃止路線長の推移



■ 特に地方部において輸送人員が大きく減少し、近年も上昇傾向が見られない。

輸送人員の推移 (H12年度を100とした場合)



出典：自動車輸送統計調査

平成19年度以降で、13,108kmが廃止。（全国のバス路線合計47万7,670Km（平成25年度末）の約2.7%を占める。）

乗合バスの路線廃止状況

（高速バスを除く、代替・変更がない完全廃止のもの）

| | 廃止路線キロ |
|------|---------------|
| 19年度 | 1,832 |
| 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 |
| 計 | 13,108 |

（※）稚内市－鹿児島市間の距離は約1,810km

平成11年以降の法的整理・事業再生等の事例

法的整理

民事再生法

○東陽バス(株) ○那覇交通(株) ○北都交通(株) ○富士交通(株)
○琉球バス(株) ○茨城交通(株) ○岩手県北自動車(株) ○南部バス(株)

会社更生法

○京都交通(株) ○水間鉄道(株) ○福島交通(株)

破産法

○井笠鉄道(株)

特別清算

○常磐交通自動車(株)

私的整理

○大分バス(株) ○中国バス(株)

事業再生

産業活力再生特別措置法関係

株式会社産業再生機構法

○九州産業交通(株) ○関東自動車(株) ○宮崎交通(株)
○北海道旅客鉄道(株)(JR北海道バス(株)) ○箱根登山鉄道(株)
○いわさきコーポレーション ○立山黒部貫光(株) ○国際興業(株)
○(株)日立電鉄バス他4社 ○アルピコグループ松本電鉄他3社

産業競争力強化法

○土佐電気鉄道(株)・高知県交通(株)

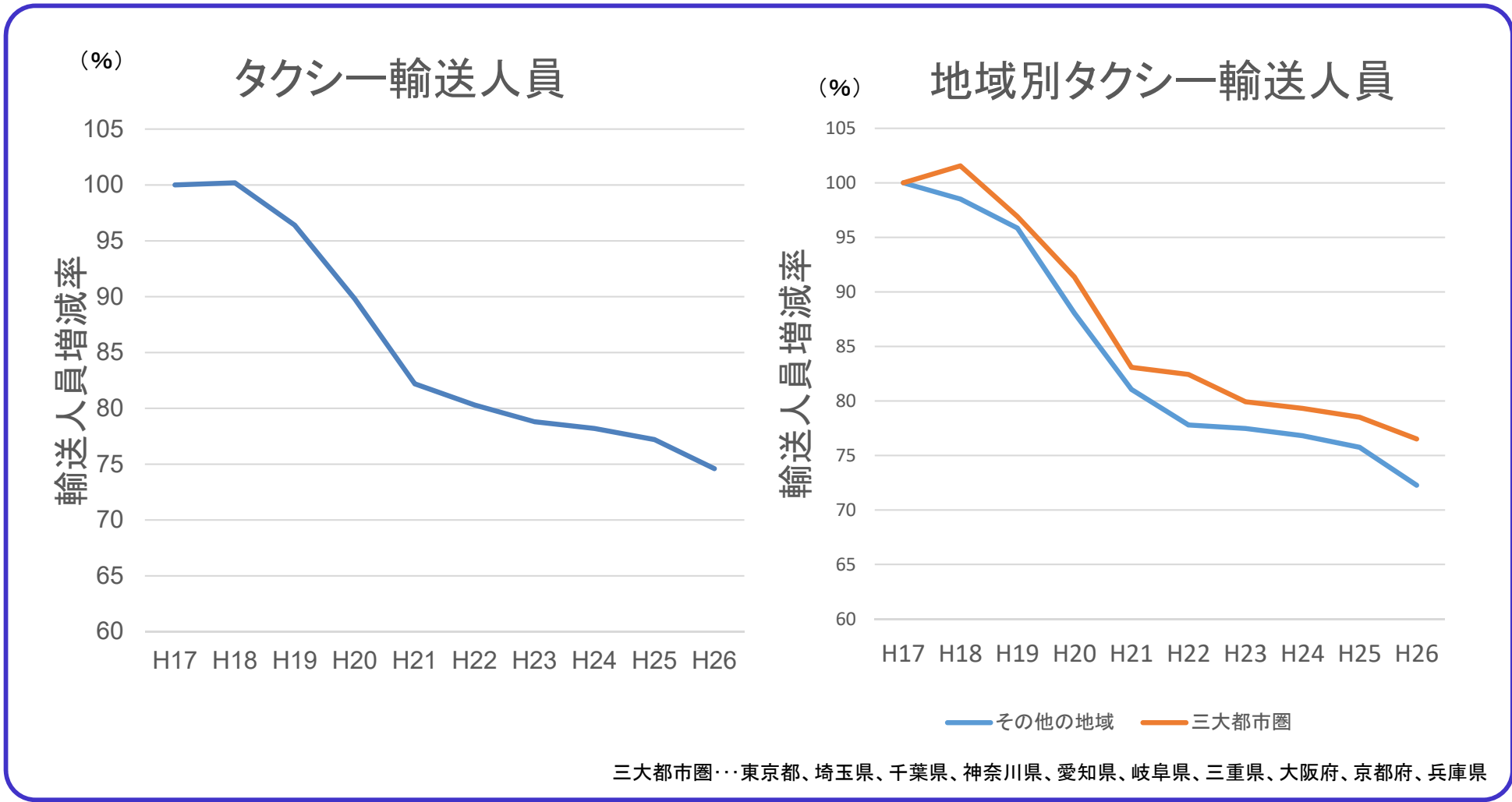
株式会社企業再生支援機構法

○会津乗合自動車(株)

株式会社地域経済活性化支援機構法

○熊本バス(株)

■ 都市部、地方部ともに、平成17年以降輸送人員は右肩下がりが続いている状況
 （平成17年度比約60%～約85%の水準）



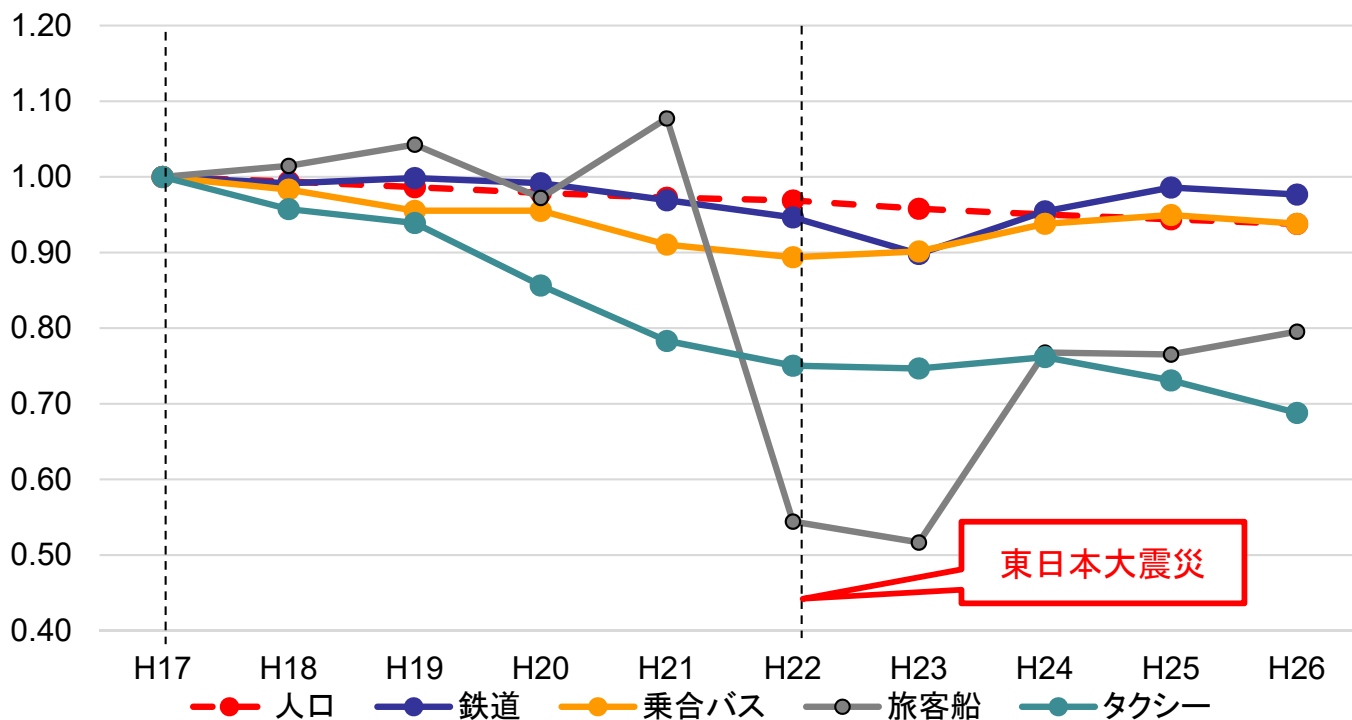
※対象：法人、一般タクシー（ハイヤー、患者等輸送限定車両、乗合タクシーを除く）のみ

東北における輸送人員の推移(鉄道・バス・タクシー・旅客船)

- 鉄道輸送人員は、人口推移とほぼ同様の傾向で推移していたものの、H23に大きく減少後、H24以降は人口推移を上回っている。
- 乗合バスの輸送人員は人口推移を下回る傾向であったが、H22以降増加に転じ、現在では概ね人口推移と同等である。
- 一方、タクシー、旅客船についてはH26年度時点で、人口推移以上に大きく減少している。
- なお、人口1人当たりの利用者数でみると、鉄道とバスはH26時点でH17を若干上回っている。

■ 東北における輸送人員(総数)の増減(H17=1)

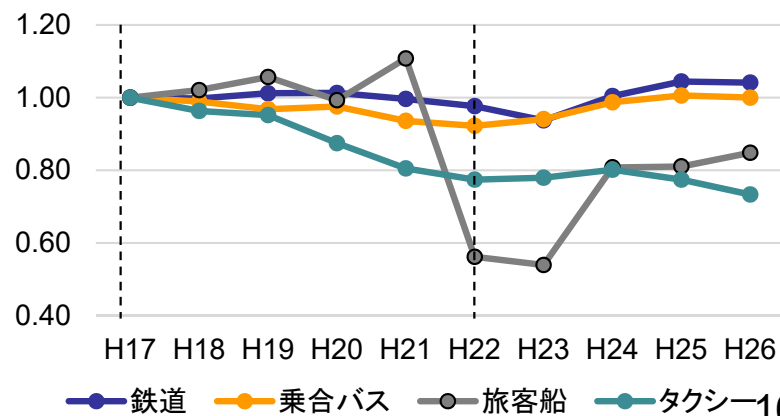
指数[H17=1.0]



(資料)東北運輸局

■ (参考)人口1人あたり輸送人員の増減

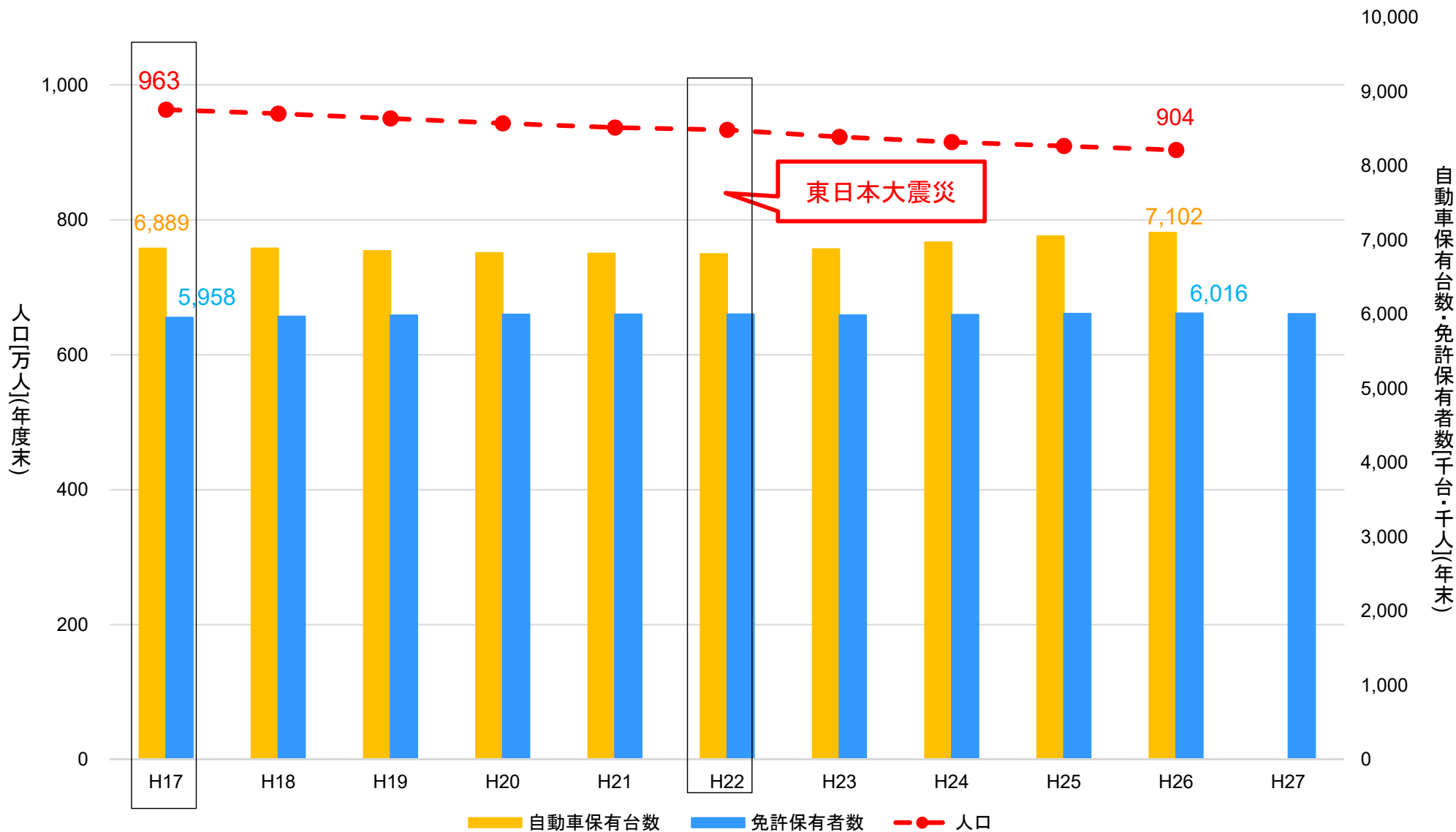
指数[H17=1.0]



東北における輸送人員等の推移(自動車関連)

【東北全体の傾向：自動車関連】

- H17と最新時点を比較すると、人口が減少傾向にあるのに対し、自動車保有台数及び免許保有者ともに増加傾向にある。



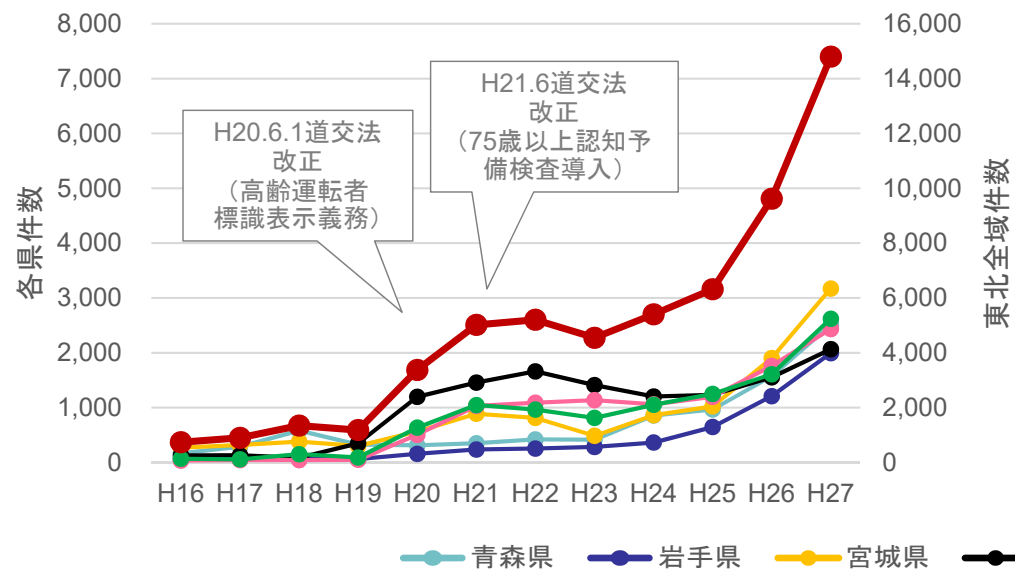
(資料)自動車保有台数は東北運輸局、免許保有者数は運転免許統計

東北における輸送人員等の推移(自動車関連)

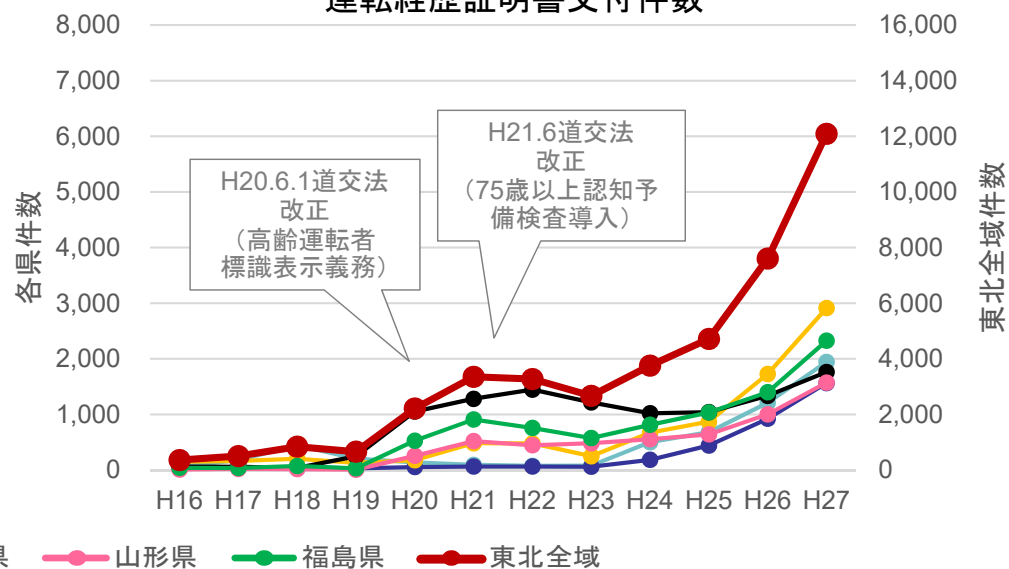
【東北全体の傾向：自動車関連】

- 免許所有者本人の申請による運転免許の取消件数、運転経歴証明書交付件数ともに、近年は急激に増加している。
- 高齢者人口の増加傾向と比較すると、近年では人口増加に呼応するように免許返納が増加しつつある。

運転免許申請取消件数(免許返納状況)

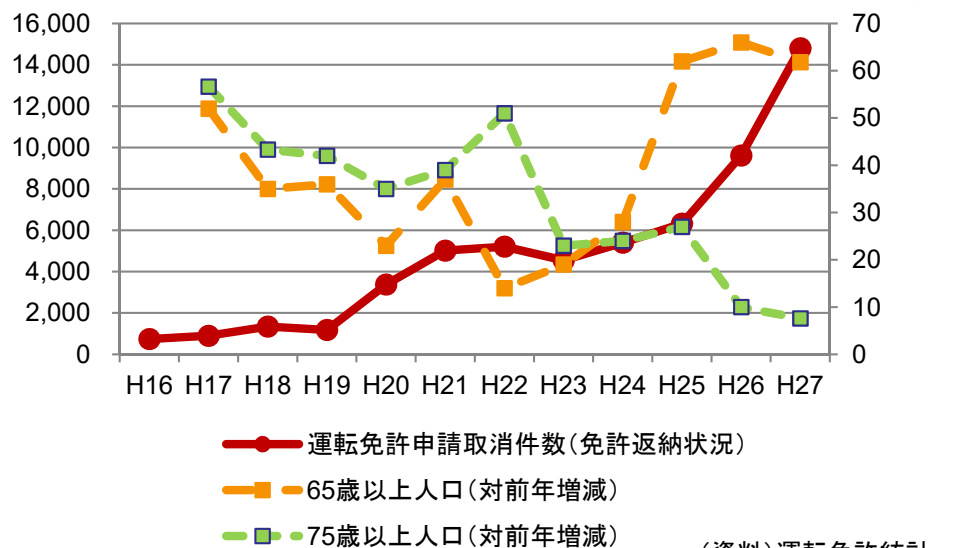


運転経歴証明書交付件数



東北全体運転免許申請取消件数(件/年)

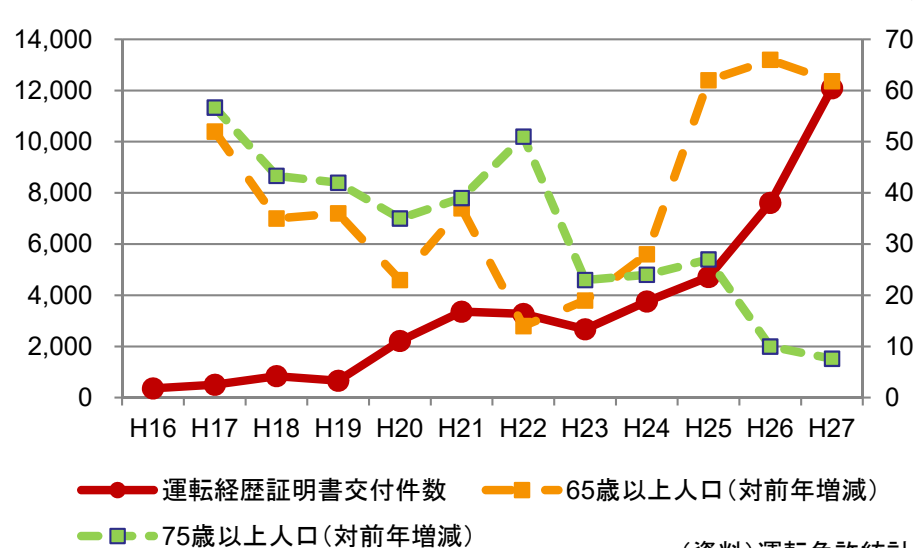
対前年人口増減数(千人/年)



(資料)運転免許統計

東北全体運転経歴証明書交付件数(件/年)

対前年人口増減数(千人/年)

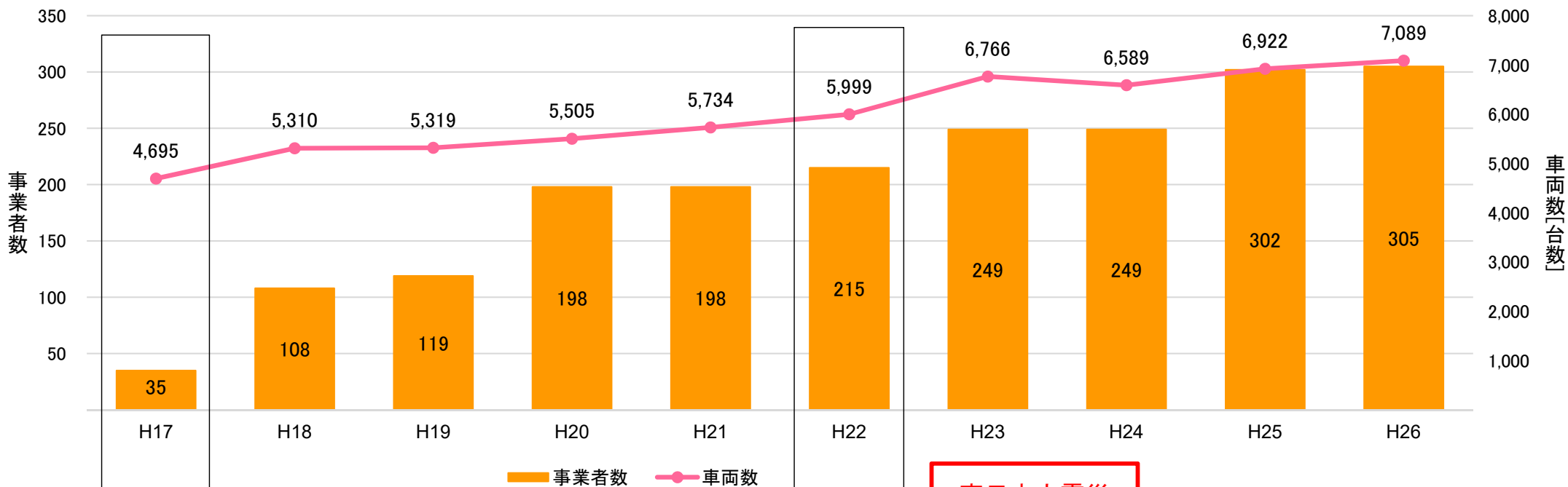


(資料)運転免許統計

東北における公共交通サービスの現状

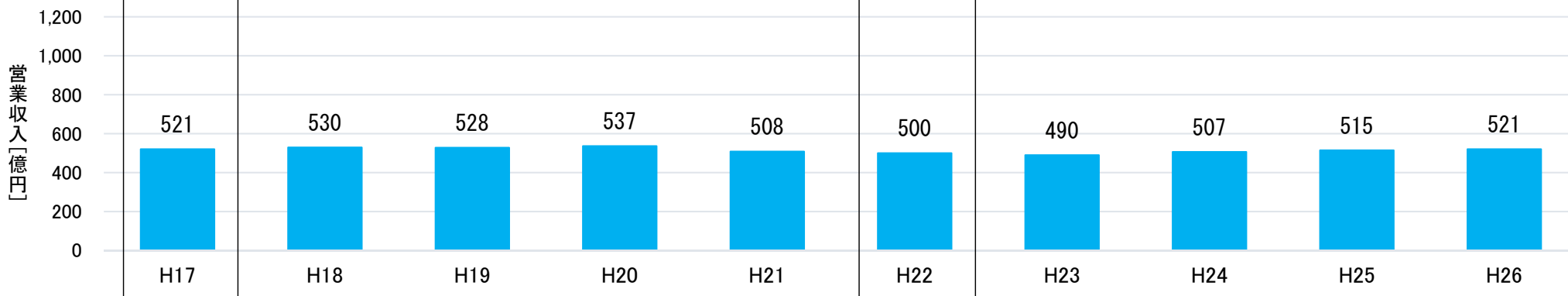
- 近年、乗合事業（バス・乗合タクシー）の車両台数、事業者数は増加傾向が続いているが、営業収入はH23まで減少、それ以降は増加に転じている。

事業者数及び車両数の推移



東日本大震災

営業収入の推移



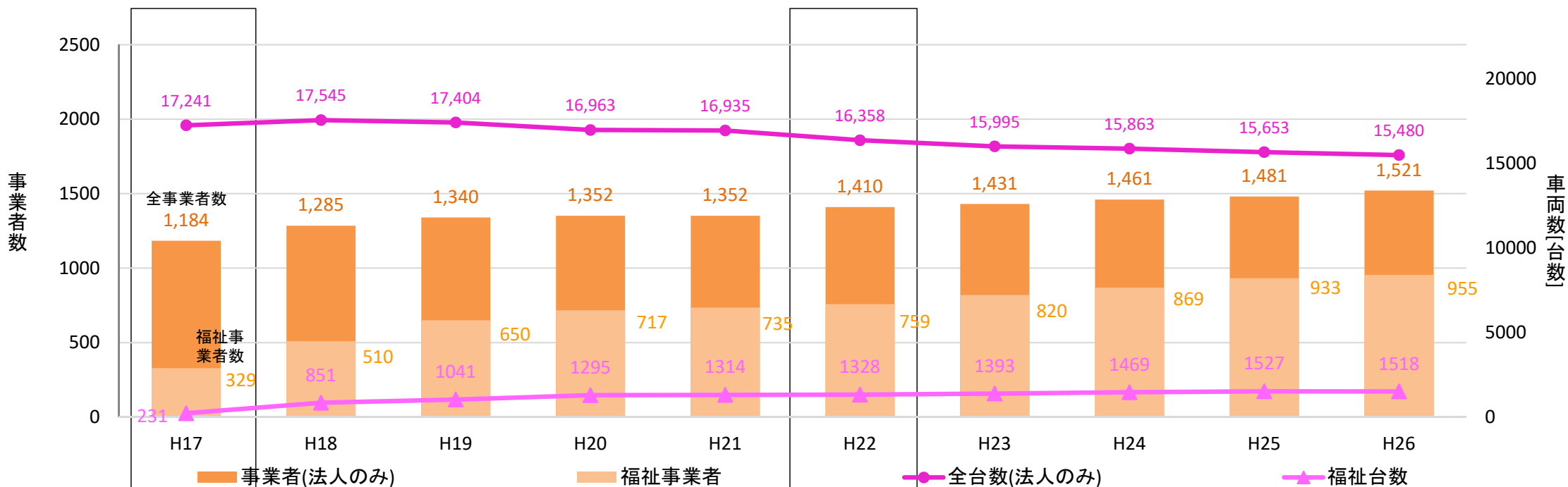
(資料)東北運輸局

年度

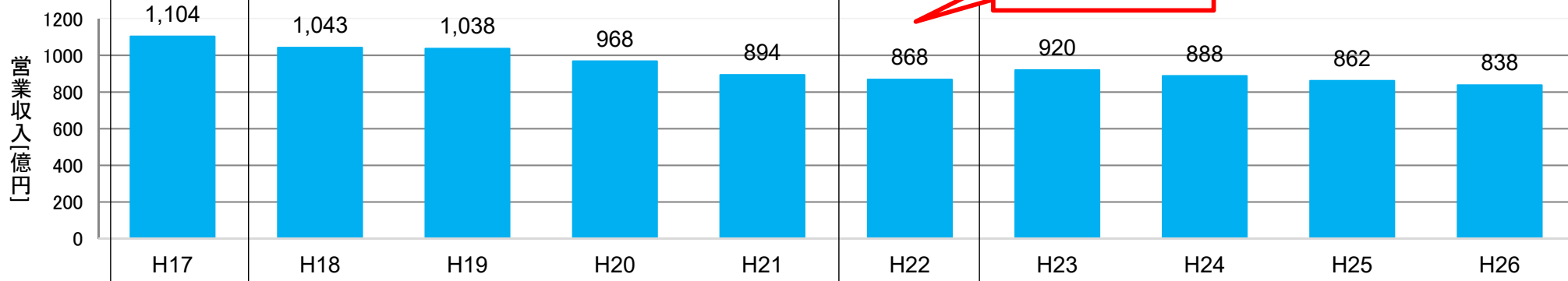
東北における公共交通サービスの現状

- 福祉限定タクシーの増加に伴い、事業者数は増加傾向にあるものの、タクシー・ハイヤーの総車両台数及び営業収入は 特定地域特措法に基づく減車・休車もあり減少傾向にある。

事業者数及び車両数の推移



営業収入の推移



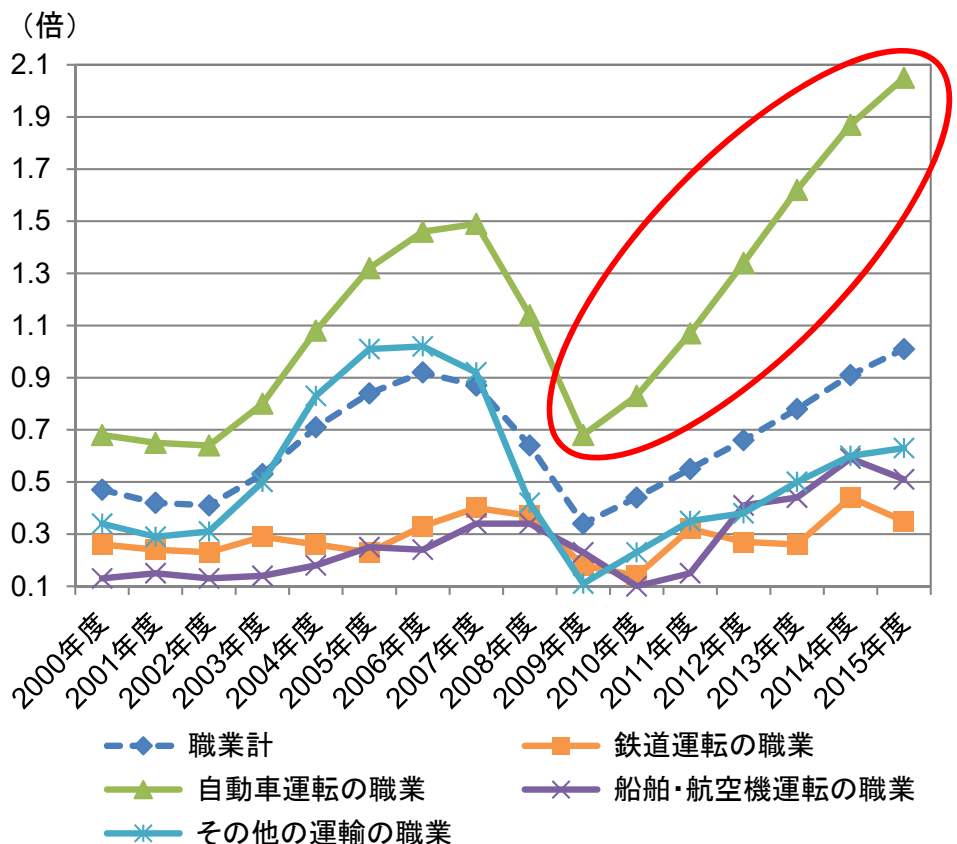
(資料)東北運輸局

年度

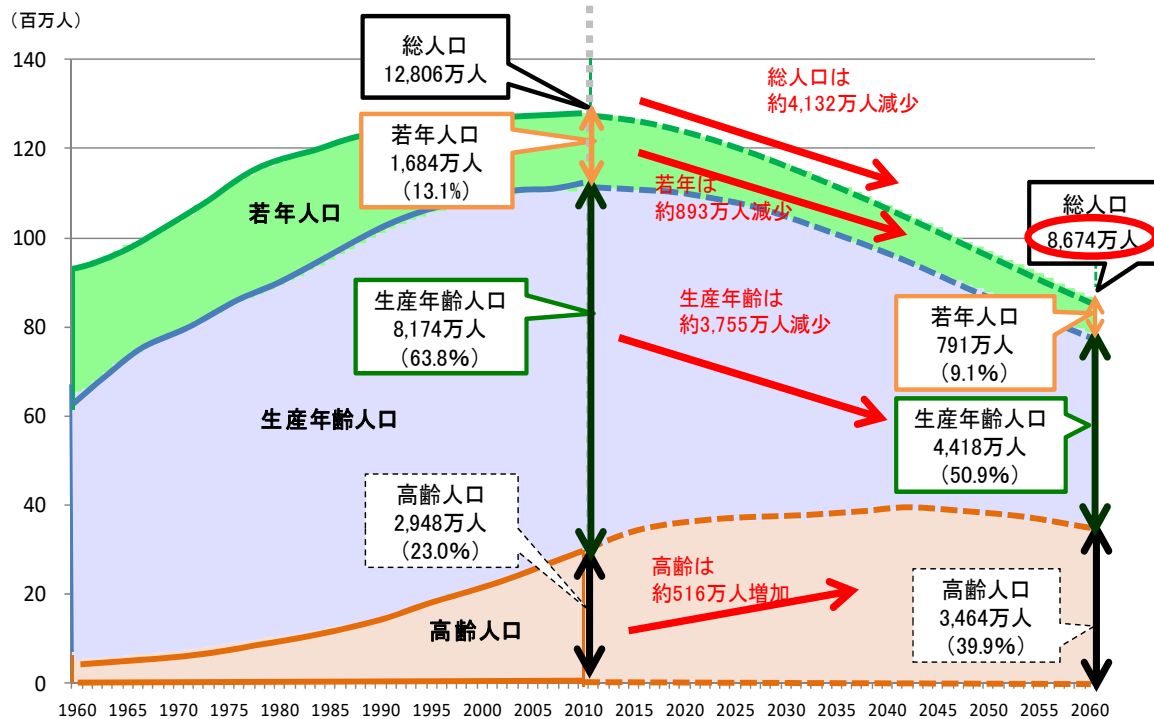
人手不足について①（運転者の有効求人倍率）

- 交通産業の運転者の有効求人倍率をみると、特に自動車運転者で高くなっており、かつ、ここ数年急速に上昇してきている。
- 2010年から2030年の間に、生産年齢人口は毎年1%近く減少していくことが見込まれており、今後、人材の確保がより困難になっていく可能性がある。

職業別の有効求人倍率(パートタイムを除く常用)の推移

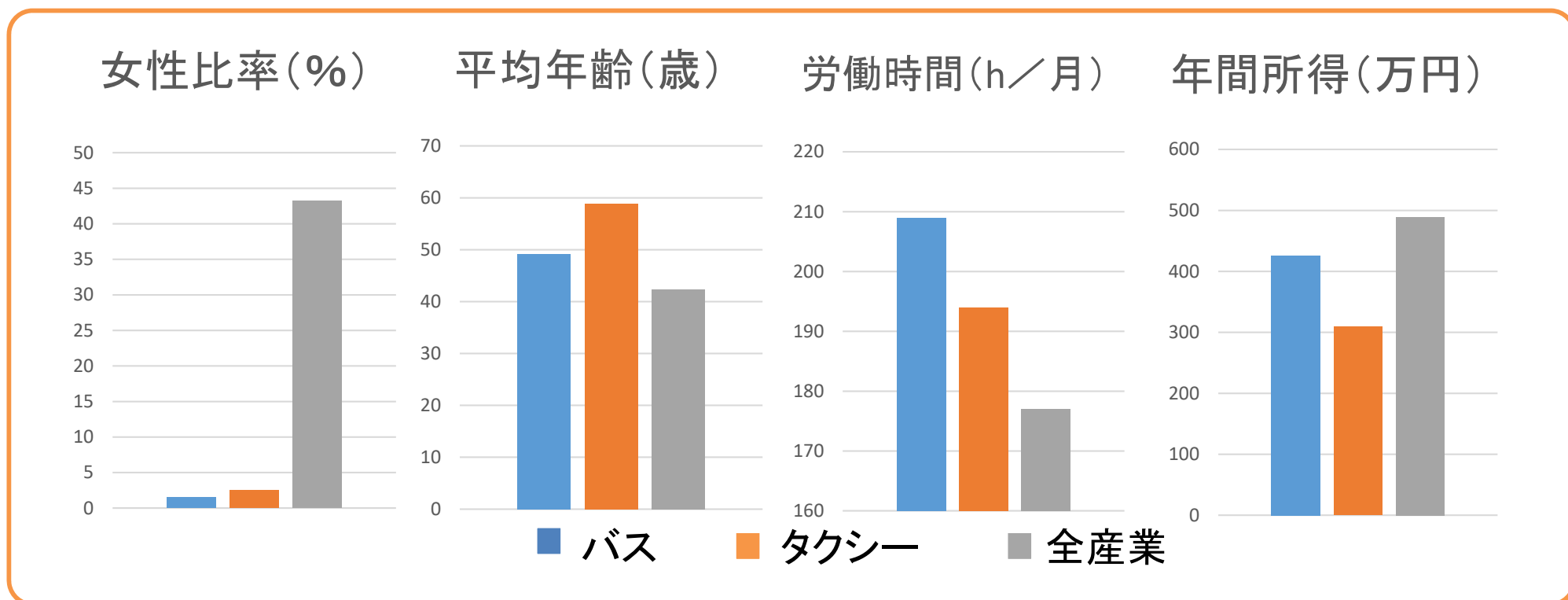


我が国の人口構造の推移

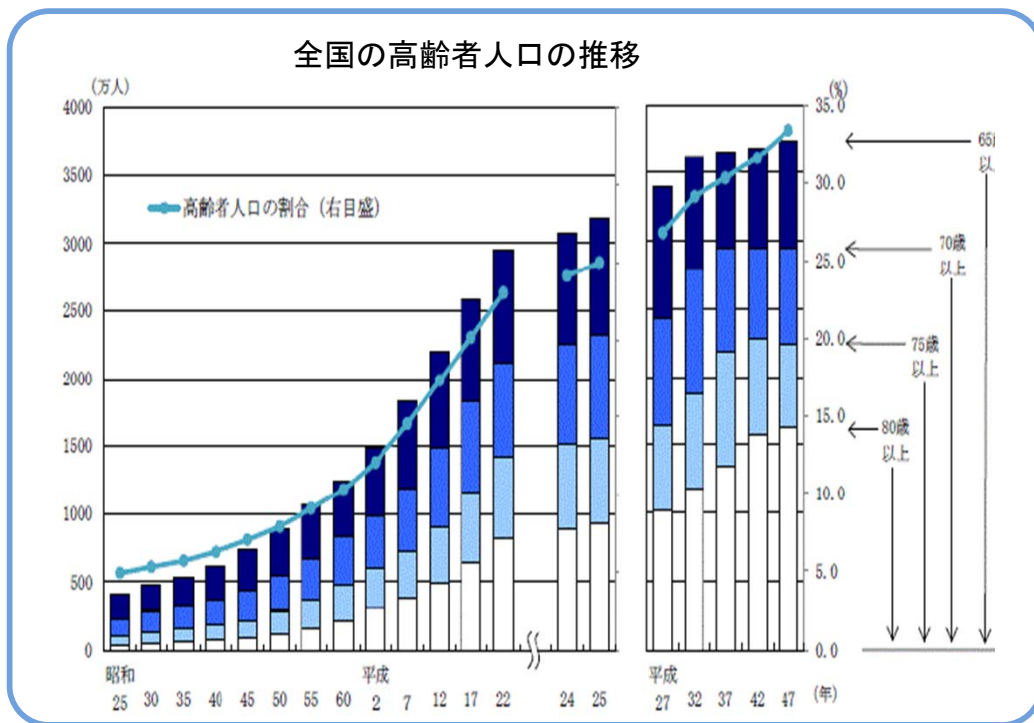


(注) 1 「若年人口」は0～14歳の者の人口、「生産年齢人口」は15～64歳の者の人口、「高齢人口」は65歳以上の者の人口
 2 ()内は若年人口、生産年齢人口、高齢人口がそれぞれ総人口のうち占める割合
 資料) 総務省「国勢調査(年齢不詳をあん分して含めた人口)」、同「人口推計」、国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口(平成24年1月推計)」における出生中位(死亡中位)推計より国土交通省作成

- 総じて中高年の男性に依存した状況にあり、全産業と比べ、労働時間は長く、年間所得額は低くなっている。
- このような環境から、若年者が自動車運送事業等への就業を敬遠していることが考えられる。



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

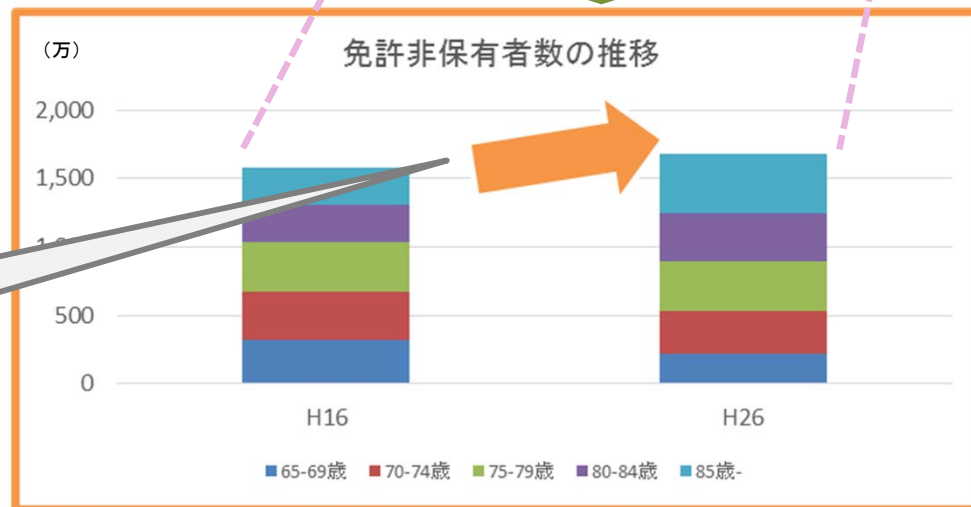


○高齢の運転免許保有者のなかには、免許返納をする人も一定数存在し、非保有者の増加に寄与。

運転経歴証明書交付件数の年別推移

○高齢者増加に伴い、高齢の運転免許非保有者数が増加している。

10年間で100万人（推計値）の運転免許非保有者が増加した。



道路交通法の一部を改正する法律（平成27年法律第40号）

公布日：平成27年6月17日

高齢運転者対策の推進

（平成29年3月12日施行）

現行制度

改正後

75歳以上の者

認知機能検査結果
（%は平成26年中の値）

認知機能低下のおそれなし
（約63.8%）

認知機能低下のおそれあり
（約32.5%）

認知症のおそれあり
（約3.7%）

認知機能の現状をタイムリーに把握する制度は存在せず
（3年ごとの更新時の認知機能検査を受けるのみ）

一定の違反行為が把握された場合に限り、医師の診断
（約2.3%）

- 認知機能が低下した場合に行われやすい、一定の違反行為を行った者に**臨時に認知機能検査**を実施。



- その結果、認知機能の低下のおそれが認められた者等には**臨時の講習**を実施。

認知症のおそれが認められた者は、**一定の違反行為を行うことを待たず**に、医師の診断を受けることを要することとする。

- 高齢運転者による交通死亡事故の発生状況等を踏まえ、高齢運転者の交通事故防止対策に政府一丸となって取り組むため、以下の会議を開催

1. 高齢運転者による交通事故防止対策に関する関係閣僚会議

- 日 時：平成28年11月15日
- 安倍総理からの3点の指示
 - ・改正道路交通法の円滑な施行
 - ・**社会全体で高齢者の生活を支える体制の整備**
 - ・更なる対策の必要性の検討



2. 高齢運転者交通事故防止対策ワーキングチーム

- 日 時：第1回 平成28年11月24日
第2回 平成29年 1月18日
第3回 平成29年 3月28日
- 高齢運転者の交通事故防止について、関係行政機関における更なる対策の検討を促進し、その成果等に基づき早急に対策を講じるため、交通対策本部の下に設置
- ワーキングチームは、各省庁から検討・実施状況等の報告を受け、平成29年6月頃を目途に、全体的なとりまとめを行うとともに、以降も引き続き必要な検討を継続

高齢者の移動手段の確保に関する検討会 中間とりまとめ概要

検討の背景

- 高齢運転者による重大な交通死亡事故の相次ぐ発生や改正道路交通法の施行等を背景に、運転に不安を感じる高齢者が、自家用車に依存しなくとも生活の質を維持していくことが課題
- 昨年11月の「高齢運転者による交通事故防止対策に関する関係閣僚会議」における「自動車の運転に不安を感じる高齢者の移動手段の確保など、社会全体で高齢者の生活を支える体制の整備を着実にすすめる」との総理指示
- 高齢者が移動できる環境の整備について、その方策を幅広く検討するため、「高齢者の移動手段の確保に関する検討会」を開催

具体的方策

1. 公共交通機関の活用

- ・ 高齢者の公共交通機関利用促進策に対する地方公共団体の助成の働きかけ
- ・ 乗合タクシー等高齢者が利用しやすいサービスの導入に向けた地方公共団体等との連携
- ・ タクシーの相乗り促進
⇒ 配車アプリを活用した実証実験 【平成29年度中実施】
- ・ 過疎地域におけるサービス維持のための取組

2. 貨客混載等の促進

- ・ 貨客混載の推進
⇒ 過疎地域における旅客運送と貨物運送のかけもち 【平成29年6月末までに結論】
- ・ スクールバス等への混乗

3. 自家用有償運送の活用

- ・ 検討プロセスのガイドライン化
⇒ 市町村等が行う自家用有償運送の導入の円滑化 【平成29年度中実施】
- ・ 市町村が主体となる自家用有償運送の活用の円滑化
- ・ 地方公共団体等に対する制度の周知徹底

4. 許可・登録を要しない輸送（互助による輸送）の明確化

- ・ ルールの明確化
⇒ 道路運送法上の「許可・登録を要しない輸送」について、ガソリン代等の他に一定の金額を収受することが可能な範囲を明確化 【平成29年度中検討・結論】
- ⇒ 営利を目的としない「互助」による輸送のためにNPOが自治体の車両を活用するなど、輸送の対価に当たらない支援を例示 【平成29年9月までに実施】
- ・ 実施にあたっての条件整備
- ・ 「互助」による輸送の導入に関する情報提供

5. 福祉行政との連携

- ・ 介護サービスと輸送サービスの連携
⇒ 地域における運輸部門と福祉部門の連携強化 【速やかに周知】
- ⇒ 介護保険制度の移動支援サービスの明確化・普及拡大 【平成29年7月までに実施】

6. 地域における取組に対する支援

- ・ 地方運輸局の取組強化
- ・ 制度・手続等の周知徹底
- ・ 地域主体の取組の推進

- 地域公共交通の活性化及び再生を図るため、市町村が地域の関係者による協議会を組織して、「地域公共交通総合連携計画」を策定し、同計画に即して関係主体が取組みを進める制度を創設

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)

LRT整備



BRT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



海上運送高度化 乗継円滑化



一方で、運用を進めていく上で、課題も・・・

- ▶ 連携計画の多くは民間バスが廃止された路線について、コミュニティバスなどで代替するための単体の計画にとどまる
- ▶ 数少ない交通ネットワーク全体を対象とした連携計画も一部作成されたが、まちづくり、観光振興等の地域戦略との一体的な取組みに欠けている
- ▶ LRT、地方鉄道以外による地域公共交通網の再編については、実効性を担保する措置が講じられていない

交通政策基本法(平成25年12月4日公布・施行)の具体化

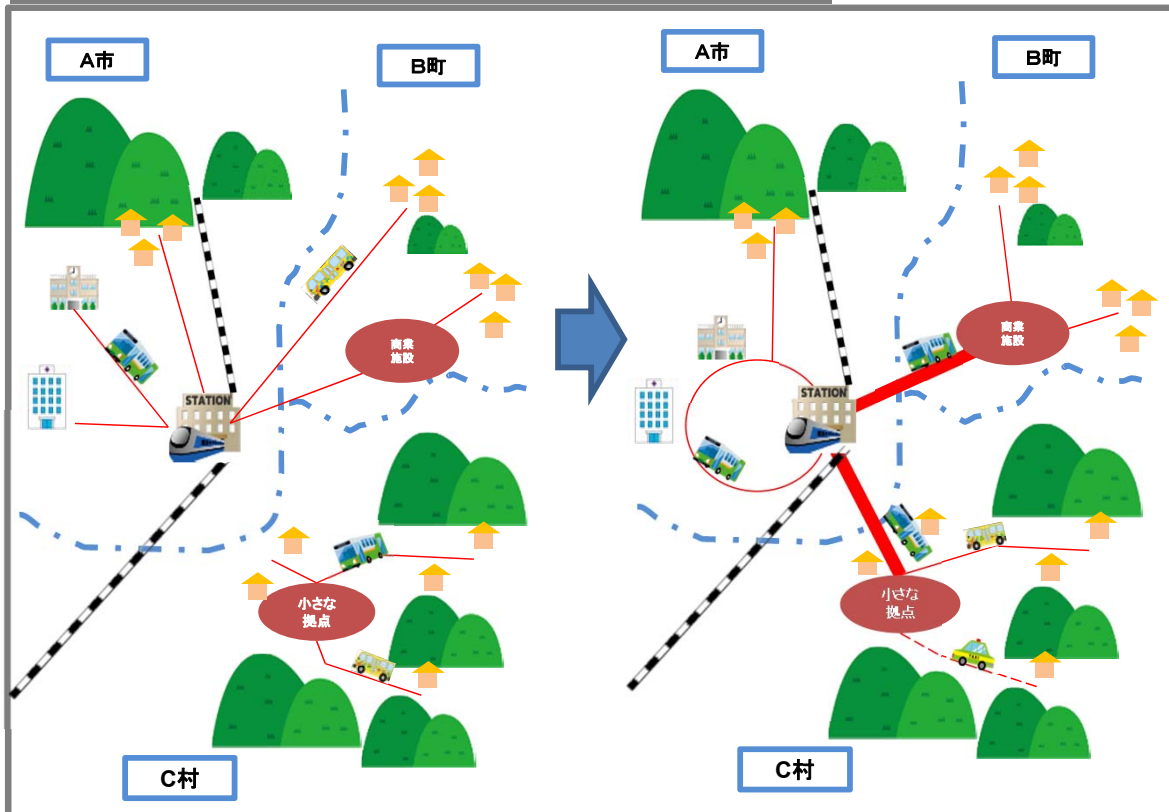
日常生活等に必要不可欠な
交通手段の確保等

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

地域公共交通ネットワーク再構築のイメージ



- ◆ 地域住民の通勤・通学・買物・通院といった、日常生活を営む上での交通圏を踏まえて公共交通ネットワークを再構築する。(A市・B町・C村全体で取り組む)
- ◆ 拠点間や拠点と居住をネットワークで結び、移動の利便性を向上させる。
- ◆ それぞれの路線の役割を明確化し、運行の効率化を図る。

公共交通の利便性・効率性の向上を図り、持続可能な移動環境を形成

目標

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(都道府県、市町村)が中心となり、
- ② まちづくりなど関連施策と連携し、
- ③ 面的な公共交通ネットワークを再構築

改正地域公共交通活性化再生法の基本スキーム

地域公共交通網形成計画
= 地域公共交通に関するマスタープラン

事業者と協議の上、**地方公共団体**が関係者と協議会を開催し策定

地域公共交通を網羅的に見直し、コンパクトシティの実現に向けた**まちづくり**との連携しつつ地域全体を見渡した**面的な公共交通ネットワーク**の方向性を検討。

具体的な取組に向けた計画の作成

地域公共交通再編実施計画

= 地域公共交通を再編するために、具体的に行う取組

地方公共団体が事業者等の同意の下に策定

国土交通大臣が認定し、計画の実現を後押し

⇒ 国土交通大臣の認定を受けたものについては、**重点的な支援**

※このほか、軌道やバス、船舶の高度化に向けた具体的な事業もあり。

地域公共交通網形成計画の記載事項

- 「地方公共団体は、基本方針に基づき、・・・地域公共交通網形成計画を作成することができる」（法第5条第1項）
- 地域公共交通網形成計画の作成には、**基本方針の記載にも十分に留意**することが必要

記載する事項（法§5②）

地域が目指すべき将来像とともに、
その中で公共交通が果たすべき役割を明確化した上で、
公共交通の活性化及び再生に向けた取組の方向性を定める。

- ① 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**
- ② 計画の**区域**
- ③ 計画の**目標**
- ④ ③の目標を達成するために行う**事業・実施主体**
※本事項において、**地域公共交通特定事業**に関する事項も記載可能（法§5④）
- ⑤ 計画の**達成状況の評価**に関する事項
- ⑥ 計画**期間**
- ⑦ **その他**計画の実施に関し地方公共団体が必要と認める事項

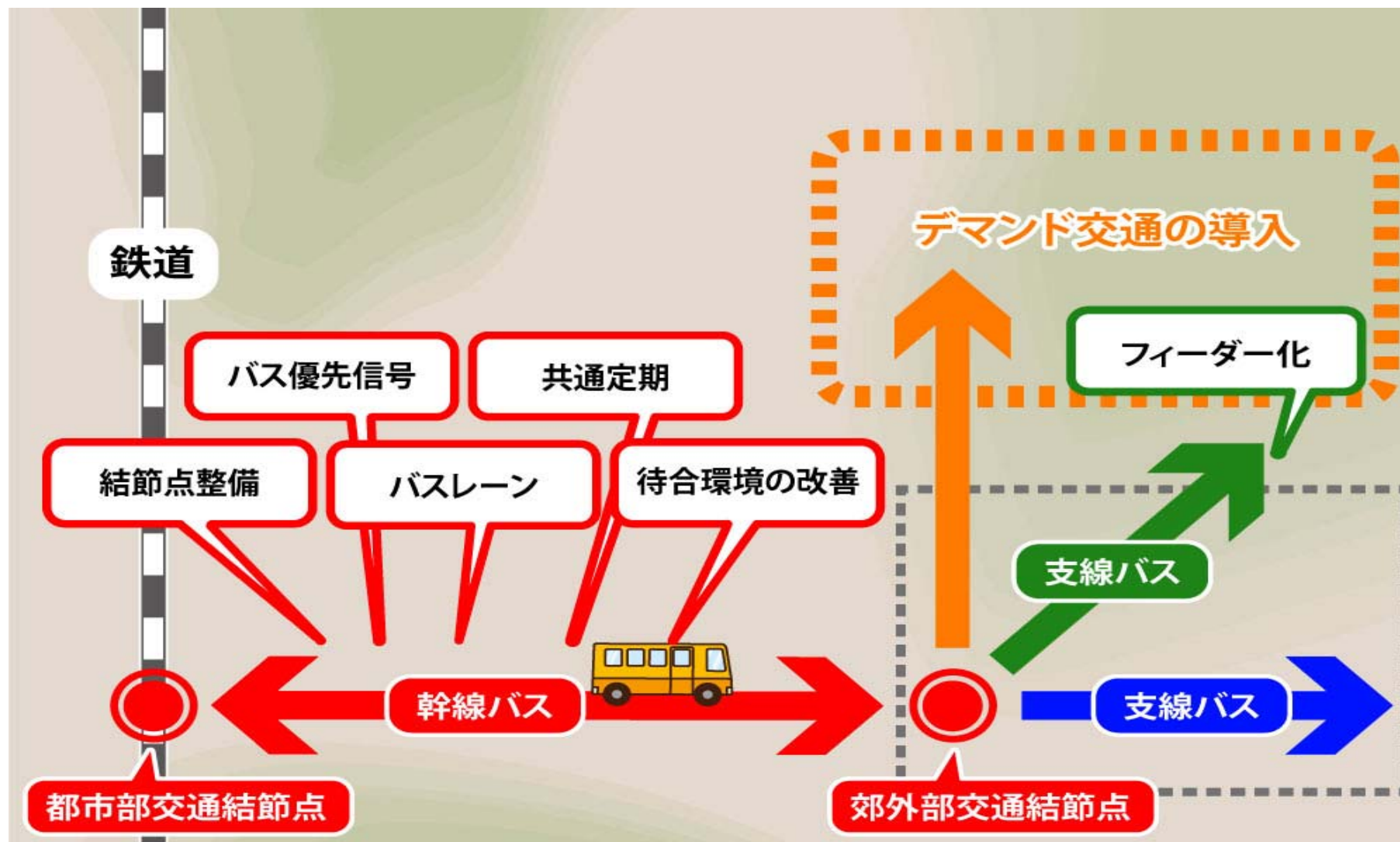
記載に努める事項（法§5③）

都市機能の増進に必要な施設の立地の適正化に関する施策との連携
その他の持続可能な地域公共交通網の形成に際し配慮すべき事項

基本方針に基づき作成することが必要

公共交通ネットワークを具体化・明確化する計画

地域にとって望ましい公共交通ネットワークのすがたを明らかにし、まちづくりなどの関連分野と連携しつつ、面的なネットワークの形成に係る事業を記載



地域公共交通網形成計画制度のポイントは、

- ① **地方公共団体（市町村（及び都道府県））** が中心となり、
- ② **まちづくりや観光戦略など関連分野と連携し、**
- ③ **面的な公共交通ネットワークを再構築**
すること。



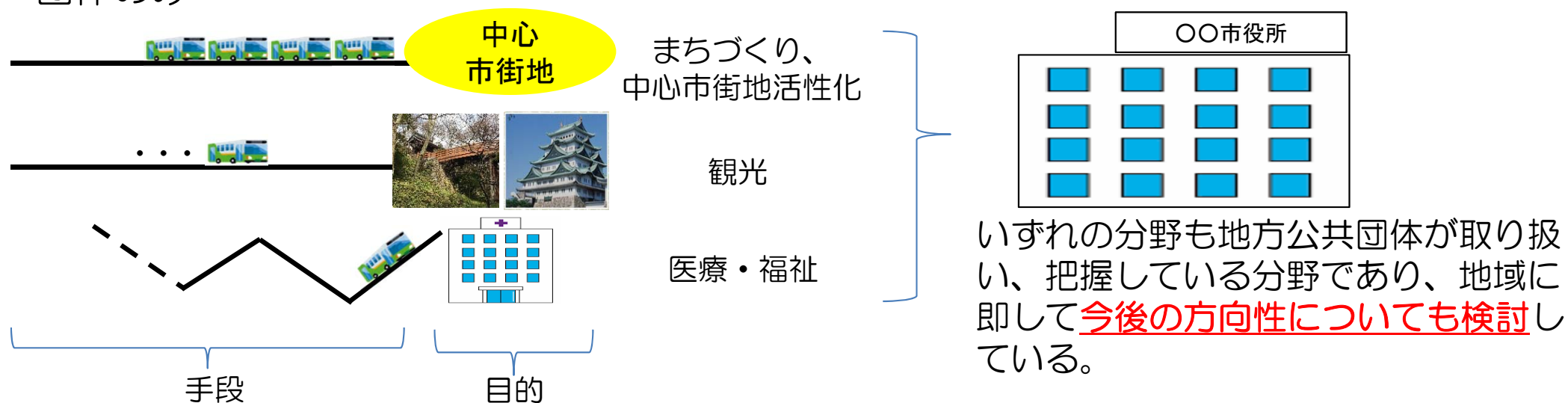
上記3ポイントを着実にを行い、
持続可能な地域公共交通ネットワークを形成

①-1 地方公共団体が中心となって取り組むべき理由

なぜ、地方公共団体が中心となって取り組むのか。

- 利用者が公共交通を使って移動する目的は様々で、それらの目的の分野と手段としての交通分野の整合性を図る必要がある。

それぞれの分野について網羅的に把握しているのは、各地域の総合行政を担う地方公共団体のみ



- 様々な分野と協働するには、多元的な調整能力を持つ地方公共団体の役割が不可欠

交通に関する取組を行う際、調整が必要になる主体



②-1 まちづくりや観光施策と連携して取り組むべき理由

なぜ、関連施策と連携を図るのか。

- 地域における様々な分野の戦略を、公共交通からのアプローチで実現

【例】

- **持続的なまちの構造の実現**に向けた都市のコンパクト化の推進
 - 中心市街地の回遊性向上による都市機能の補完、利便性の高い公共交通沿線への居住の誘導
- **小さな拠点を核**とした持続的な生活機能の維持
 - 小さな拠点を交通拠点とし、おでかけや来訪を促進
- 観光振興による**来訪者の活力取り込み**
 - 観光施設立地にあわせた公共交通サービスの提供と分かりやすい情報発信で、来訪客の増加を図る

交通の充実により、
おでかけの増加

まちなかにおける消費向上

〇〇円 → 〇〇〇円

公共交通の充実により、
コンパクトなまちへの転換

行政コストの減少

〇〇〇円 → 〇〇円

観光路線の解説や観光施設への
運行本数増加により、来訪客増加

観光関連収入

〇〇円 → 〇〇〇円

地域公共交通網形成計画 策定状況

■ 改正地域公共交通活性化再生法の施行(平成26年11月)以降、平成29年11月末までに、**332件**の地域公共交通網形成計画が策定され、**21件**の地域公共交通再編実施計画が国土交通大臣により認定

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|-----|---|-----|---|-----|---|-----|---|-----|----------------------------------|-----|---|-----|--|-----|--|-----|---|-----|----------------|------|----------------------------------|-----|-----|-----|--|-----|---|-----|---|-----|---|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|------|-----|-----|--|-----|--|-----|----------------------------|-----|---------------|-----|--------------------------|-----|---|-----|--|-----|--|----------------------|-----|--|-----|--|-----|-----------------|-----|-------------------|-----|---------------------------------|-----|--------------|-----|--|-----|--|-----|--|-----|---|-----|--|-----|---|------|---|-----|-----|
| 北海道 | 函館市 深川市 岩見沢市 千歳市 釧路市 美瑛市 帯広市 岩内町 白糠町 白老町 仁木町 安平町 斜里町 音更町 | 青森県 | 青森市 八戸市 弘前市 三沢市 五所川原市 鯉ヶ沢町 | 岩手県 | 八幡平市 釜石市 宮古市 北上市 滝沢市 花巻市 岩手町 大槌町 | 秋田県 | 秋田市 湯沢市 鹿角市 由利本荘市 大仙市 仙北市 にかほ市 北秋田市 潟上市 五城目町 藤里町 美郷町 | 宮城県 | 大崎市 栗原市 石巻市 白石市 気仙沼市 | 山形県 | 山形市 酒田市 鶴岡市 長井市・南陽市・川西町・白鷹町 小国町 | 福島県 | 福島市 会津若松市 郡山市 伊達市 南相馬市 喜多方市 棚倉町 石川町 檜葉町 西郷村 | 茨城県 | 水戸市 日立市 日立市 下妻市 常陸太田市 かすみがうら市 | 千葉県 | 東金市 鴨川市 君津市 八街市 南房総市 佐倉市 大網白里町 長南町 大多喜町 | 東京都 | 東京都・中央区・港区・江東区 | 神奈川県 | 藤沢市 海老名市 大和市 真鶴町 甲州市 | 山梨県 | 甲州市 | 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 | 富山県 | 高岡市 黒部市 富山市 魚津市 小矢部市 高岡市・氷見市・砺波市・南砺市 (城端・氷見線沿線地域) | 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 駒ヶ根市 長野市 箕輪町 信濃町 木曾町 中川村 鳩山町 吉見町 寄居町 東秩父村 | 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) 福井市・鯖江市・越前市・越前町 (福井鉄道沿線地域) 鯖江市 | 岐阜県 | 岐阜市 高山市 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 大垣市・桑名市・海津市・養老町・神戸町・揖斐川町・池田町 (養老線沿線地域) | 静岡県 | 下田市 伊豆市 御殿場市 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 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 東郷町 豊山町 武豊町 南知多町 東浦町 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 紀北町 | 和歌山県 | 橋本市 | 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・和東町・南山城村 (JR関西本線沿線) 京都府・兵庫県・福知山市・舞鶴市・宮津市・京丹後市・伊根町・与謝野町・豊岡市 (北タンゴ鉄道沿線地域) | 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 | 滋賀県 | 彦根市・愛荘町・豊郷町・甲良町・多賀町 甲賀市 | 大阪府 | 河内長野市 岸和田市 | 奈良県 | 奈良市 宇陀市 五條市 広陵町 | 鳥取県 | 鳥取市・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 鳥取市・鳥取市・岩美町・若桜町・智頭町・八頭町 | 島根県 | 島根県・松江市・出雲市 (一畑電車沿線地域) 江津市 松江市 大田市 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 久米南町 | 笠岡市(岡山県) 福山市(広島県) | 広島県 | 三原市 三次市 広島市 東広島市 廿日市市 江田島市 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 美祢市 山陽小野田市 下松市 高松市 小豆島町・土庄町 | 香川県 | 高松市 小豆島町・土庄町 | 愛媛県 | 東温市 西予市 愛南町 | 高知県 | 高知市 宿毛市 田野町 佐川町 津野町 | 徳島県 | 小松島市 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 岡垣町 久山町 那珂川町 遠賀町 | 佐賀県 | 佐賀県 佐賀市・唐津市・玄海町 伊万里市 鹿島市 小城市 吉野ヶ里町 上峰町 | 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 | 熊本県 | 熊本市・嘉島町 八代市 水俣市 合志市 人吉市 大津町 美里町 和水町 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・球磨村あきぎり町 | 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・佐伯市・津久見市 | 宮崎県 | 別府市 大分市 杵築市 中津市 臼杵市 豊後大野市 竹田市 宇佐市 九重町 | 鹿児島県 | 薩摩川内市 鹿屋市 日置市 姪良市 南さつま市 鹿児島市 霧島市 南城市 | 沖縄県 | 南城市 |
|-----|---|-----|---|-----|---|-----|---|-----|----------------------------------|-----|---|-----|--|-----|--|-----|---|-----|----------------|------|----------------------------------|-----|-----|-----|--|-----|---|-----|---|-----|---|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|------|-----|-----|--|-----|--|-----|----------------------------|-----|---------------|-----|--------------------------|-----|---|-----|--|-----|--|----------------------|-----|--|-----|--|-----|-----------------|-----|-------------------|-----|---------------------------------|-----|--------------|-----|--|-----|--|-----|--|-----|---|-----|--|-----|---|------|---|-----|-----|

再編実施計画について、
 ・既に認定を受けた団体: **桃色**
 ・策定意向のある団体: **クリーム色**

東北における地域公共交通網形成計画等の策定状況等について

◎策定済の自治体(平成29年11月末時点:計46件) ※再編実施計画策定意向のある団体:黄色

| 県 | 市町村 | 県 | 市町村 | 県 | 市町村 | 県 | 市町村 | 県 | 市町村 | 県 | 市町村 |
|-----|-------|-----|------|-----|------|-----|-------|-----|----------------------------|-----|-------|
| 青森県 | 青森県 | 岩手県 | 八幡平市 | 宮城県 | 石巻市 | 秋田県 | 秋田市 | 山形県 | 山形市 | 福島県 | 福島市 |
| | 弘前市 | | 釜石市 | | 大崎市 | | 湯沢市 | | 酒田市 | | 会津若松市 |
| | 八戸市 | | 宮古市 | | 栗原市 | | 鹿角市 | | 鶴岡市 | | 郡山市 |
| | 三沢市 | | 北上市 | | 白石市 | | 由利本荘市 | | 小国町 | | 南相馬市 |
| | 五所川原市 | | 花巻市 | | 気仙沼市 | | 大仙市 | | フラワー長井線地域(長井市・南陽市・白鷹町・川西町) | | 喜多方市 |
| | 鱒ヶ沢町 | | 滝沢市 | | | | 仙北市 | | | | 伊達市 |
| | | | 岩手町 | | | | にかほ市 | | | | 棚倉町 |
| | 大槌町 | | 北秋田市 | | 石川町 | | | | | | |
| | | | 潟上市 | | 檜葉町 | | | | | | |
| | | | 藤里町 | | 西郷村 | | | | | | |
| | | | 美郷町 | | | | | | | | |
| | | | 五城目町 | | | | | | | | |

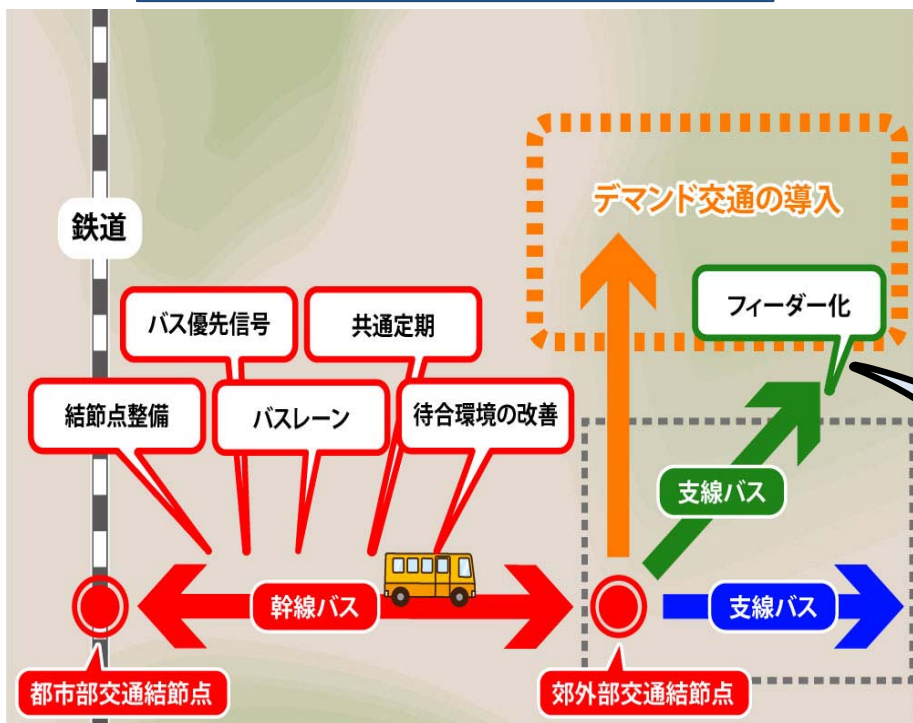
◎今後策定予定の自治体

| 青森県 | 岩手県 | 宮城県 | 秋田県 | 山形県 | 福島県 |
|--|-------------------------|-----------------------|-------------------------|---------|--------------------|
| 黒石市、青森市、十和田市、七戸町、むつ市・大間町・東通村・風間浦村・佐井村、野辺地町、階上町 | 大船渡市、矢巾町、陸前高田市、三陸鉄道沿線地域 | 東松島市、南三陸町、山元町、松島町、利府町 | 横手市、大館市、(五城目町、八郎潟町、大潟村) | 新庄市、川西町 | 白河市、塙町、檜葉町、福島被災市町村 |

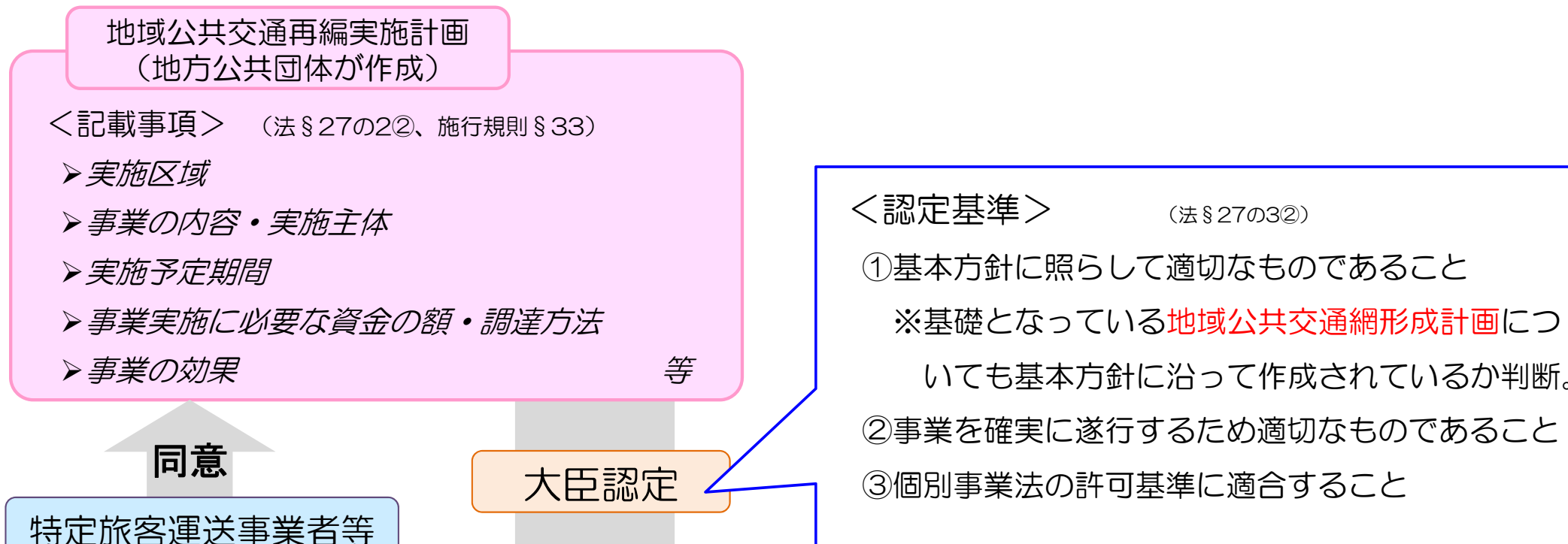
具体的な運行事業者やダイヤなど運行計画を定める計画

策定した網形成計画にもとづき、再編に伴う各路線の運行事業者や運行経路・停留所、運行回数、運賃体系などまで記載

地域公共交通網形成計画



- 地域公共交通再編実施計画は、地域公共交通網形成計画に地域公共交通再編事業に関する事項を定めた上で作成する実施計画（法第27条の2第1項）
- 地域公共交通再編実施計画の認定に当たっては、基本方針との整合性等を審査。



関係法令の特例・重点的な支援

- ① 当該地域公共交通再編事業を実施する区域内で特定旅客運送事業を営む全ての者
- ② ①に代わって旅客運送事業を営もうとする者
- ③ ①に代わって自家用有償旅客運送を行おうとする者

地域公共交通ネットワークの再編に係る特例措置のポイント

| 事項 | | 通常の補助 | 特例措置による補助 |
|--------------------|----------------|---|---|
| 補助対象事業 | | 協議会等が作成する生活交通確保維持改善計画に記載された系統の運行に係る事業 | 地域公共交通再編実施計画に位置付けられた系統の運行に係る事業 |
| 補助対象者 | | <ul style="list-style-type: none"> ・一般乗合旅客自動車運送事業者 ・自家用有償旅客運送者(フィーダー系統に限る。) ・活性化法法定協議会 | 同左 |
| 補助対象期間 | | <ul style="list-style-type: none"> ・運行費補助、減価償却費補助にあつては、10月～翌年9月 ・公有民営補助にあつては、4月～翌年1月 | 同左(車両購入費の一括補助にあつては、4月～翌年1月) ・予約型運行転換経費補助にあつては、4月～翌年1月 |
| バス路線運行費補助 | | | |
| 地域間幹線 | 複数市町村要件 | 複数市町村にまたがるもの(平成13年3月31日時点) | 基幹バスと支線バスとに運行系統を分ける場合、再編前の幹線系統に相当する系統であれば、適用除外 |
| | 輸送量要件 | 1日当たりの輸送量が15～150人と見込まれ、かつ、過去に2ヶ年度連続して15人未満又は150人超ではないもの | <ul style="list-style-type: none"> ・基幹バスと支線バスとに運行系統を分ける場合、再編前の幹線系統に相当する系統であれば、適用除外 ・上記以外の系統については1日当たりの最低輸送量を3人以上に引き下げ |
| 地域内フィーダー | 新規性要件 | <ul style="list-style-type: none"> ・新たに運行を開始するもの ・生活交通確保維持改善計画に基づき、新たに地方公共団体が支援を開始するもの | みなし適合 |
| | 政令市等要件 | 政令指定都市、中核市及び特別区が専らその運行を支援するもの及びその運行区域のすべてが政令指定都市等の区域内であるものを除外 | 適用除外 |
| 車両購入に係る補助 | | | |
| 車両減価償却費等補助 | | 補助対象購入車両減価償却費及び当該購入に係る金融費用の合計額を法定耐用年数期間にわたって補助 | 補助対象購入車両費の額を購入時に一括補助 |
| 予約型運行転換経費補助 | | | |
| 予約型運行転換 | | — | 乗車定員10人以下の車両購入費用及び予約システムの導入に係る初期費用に対する補助 |

【地域公共交通に関するセミナー・シンポジウム等の開催】

【平成28年度】

- ・ **第3回おでかけ交通博2016 in やまがた**
※平成28年11月11日山形市で福島大学と共催
- ・ **第12回地域バス交通活性化セミナー**
※平成29年1月20日～21日会津若松市で
（公財）エコロジー・モビリティ財団と共催
- ・ 地方公共団体等が主催するセミナー等での説明や、
予算決定時期に合わせた予算説明会等を実施。



おでかけ交通博・ポスターセッションの様子

【地域公共交通に関する研修の実施】

→年3回、国土交通省柏研修センターにおいて地域公共交通に関する研修を実施。

【人材の紹介】

→地域公共交通東北仕事人制度（平成26年3月創設）

【計画作成の手引き】

→地域公共交通網形成計画等の作成に関する手引きを編集・公表

【優良な取組を対象とした国土交通大臣表彰の実施】

→地域公共交通に関して模範的な取り組みを行った協議会を表彰

おでかけ交通博の開催

- ◆東北地方における地域公共交通の活性化に向けた取組の促進を図るための啓発イベントとして、平成26年度より、東北運輸局と福島大学の共催による「おでかけ交通博」を開催。（開催地：福島市、弘前市、山形市、北上市（共催））
- ◆開催地の北上市と東北仕事人等の有識者による交通計画における課題や将来のビジョンについて、トークセッションを実施
- ◆東北地方を中心に、地域公共交通の確保・維持・改善や交通まちづくりなどに取り組む方々が集い、ポスターセッション等を通じ相互に取組内容を発表し、成果や悩みを共有することにより、人的なネットワークの構築を促進するとともに、聴講された方の地域における「おでかけの足」のあり方を考えるきっかけとしている。

●第4回おでかけ交通博2017 in きたかみ(平成29年11月17日) 開催地:北上市

- 〈プログラム〉
- ウェルカムメッセージ（北上市長）
 - トークセッションwith東北仕事人～将来の北上市について～
（福島大学、北上市、NPOくちない、NPO-NETサポート、都タクシー、東北仕事人等）
 - ポスターセッション（出展25団体）
1 ミニッツPR、コアタイム、仕事人の講評
 - エクスカージョン（北上市口内地域・北上バスターミナル）（60人参加）

第4回おでかけ交通博

2017 in きたかみ

～みんなで「おでかけの足」を考えませんか～

【会場】
ホテルシティプラザ北上2階大会場
http://shibata.co.jp/

【日時】
平成29年11月17日(金)～18日(土)

【午前部】10:30(10:00開場)～12:00
【午後部】13:00(12:30開場)～17:00
【18日】エクスカージョン 無料



○出展団体:25団体・26ブース ○参加者:約214名

出展団体

【地方公共団体・協議会等】

- 岩手県
- 岩手県盛岡市
- 岩手県北上市
- 北上線沿線協議会
- 岩手県大槌町
- 岩手県岩手町
- 八戸市・(有)イニシオ
- 弘前市地域公共交通会議・弘南鉄道大鰐線持続戦略協議会
- 秋田県由利本荘市・由利高原鉄道
- 山形市・山交バス
- 大郷明治交通サービス運営協議会
- 鶴岡市地域公共交通活性化協議会
- 金川町・田園町住民コミュニティバス運営協議会
- 千葉県南房総市

【交通事業者】

- 岩手県交通(株)
- 三陸鉄道(株)
- 岩手県北自動車(株)
- 秋田内陸縦貫鉄道(株)
- 郡山観光交通(株)
- (有)フタバタクシー

【NPO団体等】

- 宮城インバウンドDMO
- バスと自転車の共存プロジェクト
- バス停検索
- いわて地域づくり支援センター
- 福島大学経済経営学類 吉田ゼミ
- 東北運輸局交通企画課

ウェルカムメッセージ(北上市長)



17日午後の部:ポスターセッション



17日午前部の部:トークセッションwith東北仕事人



18日:エクスカージョン



目的

- 多くの地方自治体が抱える課題
交通担当職員の絶対数の不足＋地域公共交通に関するノウハウ蓄積・継続性の不足

地域公共交通を確保・維持・改善するためには、各地域において、自治体、国、交通事業者、NPO、住民に、学識経験者を加えた関係者が、連携・協働の下、知見を高め、互いに知恵を出し合うことが不可欠。

【「地域公共交通東北仕事人」制度】

地域公共交通に対する熱意とノウハウを有した学識者、NPO、自治体職員等の人材のネットワークをつくり、それぞれがアイデアを出し合い、お互いの情報を共有するとともに、広く地域に発信する

☆東北運輸局：これらの人材と連携しながら、引き続き東北地方全体の地域公共交通の活性化に向けて取り組んでいく。

☆自治体等：この制度を積極的に活用し、地域が有する課題の解決に向けて、住民等と協働しながら地域全体で取り組んでいくことが期待される。

役割・活動内容

①人材のデータベース構築(人材バンク機能)

- ・連絡先、専門とする分野、取り組み事例等をデータベース化し、東北運輸局HPで公表

②人材間の情報共有

- ・年1～2回、全仕事人が一堂に会する意見交換会を開催(各種取り組みについて意見交換、基調報告・事例紹介等を予定)
- ・各仕事人のメーリングリストを作成し、国の施策の最新情報や各地域における公共交通活性化の取り組み情報等を提供

③各事例と仕事人とのマッチング・人材派遣、情報発信

- ・自治体やNPO等のセミナーで積極的に講師として活用
- ・自治体職員等向けの相談会・交流会の開催
- ・情報発信(メールマガジン)に各仕事人のコラムを記載

地域公共交通東北仕事人リスト

| 区分 | お名前 | 所属 |
|-----|--------------------------|--------------------------------------|
| 学識者 | 元田 良孝 | 岩手県立大学 名誉教授 |
| 学識者 | 北原 啓司 | 弘前大学大学院 地域社会研究科研究科長 教授 |
| 学識者 | 奥村 誠 | 東北大学 災害科学国際研究所 副所長 教授 |
| 学識者 | 徳永 幸之 | 宮城大学 事業構想学群 教授 |
| 学識者 | 堀井 雅史 | 日本大学 工学部(郡山市) 教授 |
| 学識者 | 芥川 一則 | 福島工業高等専門学校 教授 |
| 学識者 | 吉田 樹 | 福島大学 人文社会学群経済経営学類 准教授 |
| 学識者 | 宇佐美 誠史 | 岩手県立大学 総合政策学部 講師 |
| 学識者 | 日野 智 | 秋田大学大学院 理工学研究科 准教授 |
| 学識者 | 熊井 大 | 公益財団法人 交通エコロジー・モビリティ財団 交通環境対策部 課長 |
| NPO | 若菜 千穂 | 特定非営利活動法人 いわて地域づくり支援センター 常務理事 |
| NPO | 伊地知 恭祐 | 特定非営利活動法人 まちもびデザイン 事務局長 |
| 個人 | 鈴木 文彦 | 交通ジャーナリスト |
| 自治体 | 八戸市 都市整備部 都市政策課 交通政策グループ | |
| 自治体 | 工藤 光幸 | 岩手県 田野畑村 政策推進課 課長 |
| 事業者 | 生田 康征 | 弘南バス 株式会社 取締役乗合部長 |
| 事業者 | 奥山 武信 | 宮城交通 株式会社 営業部 次長 |
| 事業者 | 及川 孝 | 有限会社フタバタクシー 代表取締役 |
| 学生 | 大野 悠貴 | 弘前大学 大学院生 |

自動運転に係る実証実験まとめ

平成29年7月31日時点

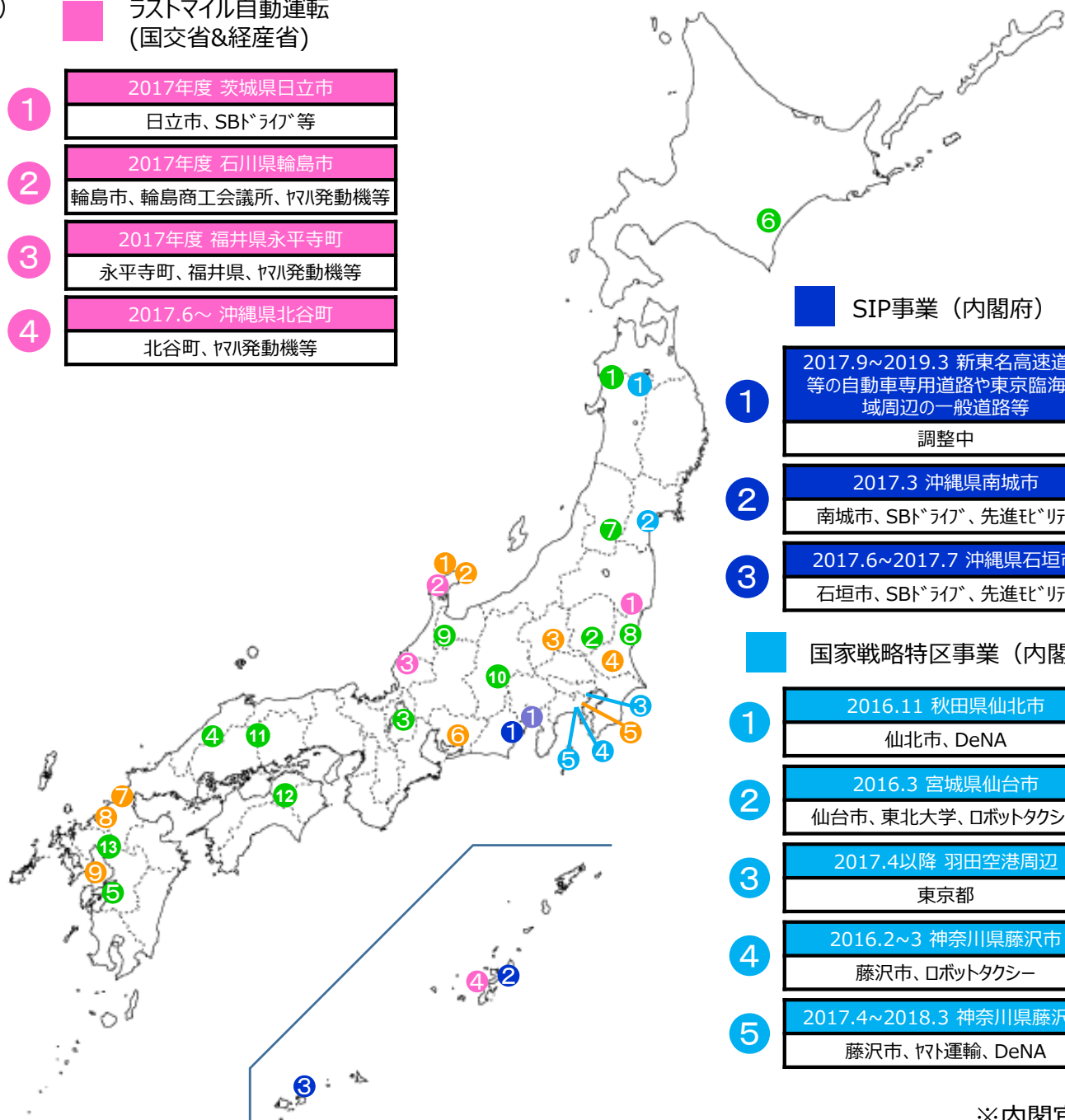
道の駅等を拠点とした
自動運転サービス (国交省)

2017年夏頃より順次実証実験開始

ラストマイル自動運転
(国交省&経産省)

- 1 秋田県上小阿仁村
上小阿仁村、ヤマハ発動機
- 2 栃木県栃木市
栃木市、DeNA
- 3 滋賀県東近江市
東近江市、先進モビリティ
- 4 島根県飯南町
飯南町、アイサテクノロジー
- 5 熊本県芦北町
芦北町、ヤマハ発動機
- 6 北海道大樹町
大樹町
- 7 山形県高島町
高島町
- 8 茨城県常陸太田市
常陸太田市
- 9 富山県南砺市
南砺市
- 10 長野県伊那市
伊那市
- 11 岡山県新見市
新見市
- 12 鳥取県三好市
三好市
- 13 福岡県みやま市
みやま市

- 1 2017年度 茨城県日立市
日立市、SBTドライブ等
- 2 2017年度 石川県輪島市
輪島市、輪島商工会議所、ヤマハ発動機等
- 3 2017年度 福井県永平寺町
永平寺町、福井県、ヤマハ発動機等
- 4 2017.6~ 沖縄県北谷町
北谷町、ヤマハ発動機等



- SIP事業 (内閣府)
- 1 2017.9~2019.3 新東名高速道路等の自動車専用道路や東京臨海地域周辺的一般道路等
調整中
 - 2 2017.3 沖縄県南城市
南城市、SBTドライブ、先進モビリティ
 - 3 2017.6~2017.7 沖縄県石垣市
石垣市、SBTドライブ、先進モビリティ

- 国家戦略特区事業 (内閣府)
- 1 2016.11 秋田県仙北市
仙北市、DeNA
 - 2 2016.3 宮城県仙台市
仙台市、東北大学、ロボットタクシー
 - 3 2017.4以降 羽田空港周辺
東京都
 - 4 2016.2~3 神奈川県藤沢市
藤沢市、ロボットタクシー
 - 5 2017.4~2018.3 神奈川県藤沢市
藤沢市、ヤマト運輸、DeNA

- 自治体、民間又は大学の独自
※内閣官房IT室の調査による
- 1 2016.11 石川県輪島市
輪島市、輪島商工会議所
 - 2 2015.2~ 石川県珠洲市
珠洲市、金沢大学
 - 3 2016.10~ 群馬県桐生市
桐生市、群馬大学
 - 4 2016.8 イモール幕張新都心
千葉市、DeNA
 - 5 2017.4 神奈川県横浜市
横浜市、DeNA
 - 6 2016.6~ 愛知県15市町
愛知県、アイサテクノロジー等
 - 7 2018 福岡県北九州市
北九州市、SBTドライブ
 - 8 2016.12 九州大学キャンパス
福岡市、DeNA、九大、NTTドコモ
 - 9 2016.3 長崎県南島原市
南島原市、長崎県、長崎大学

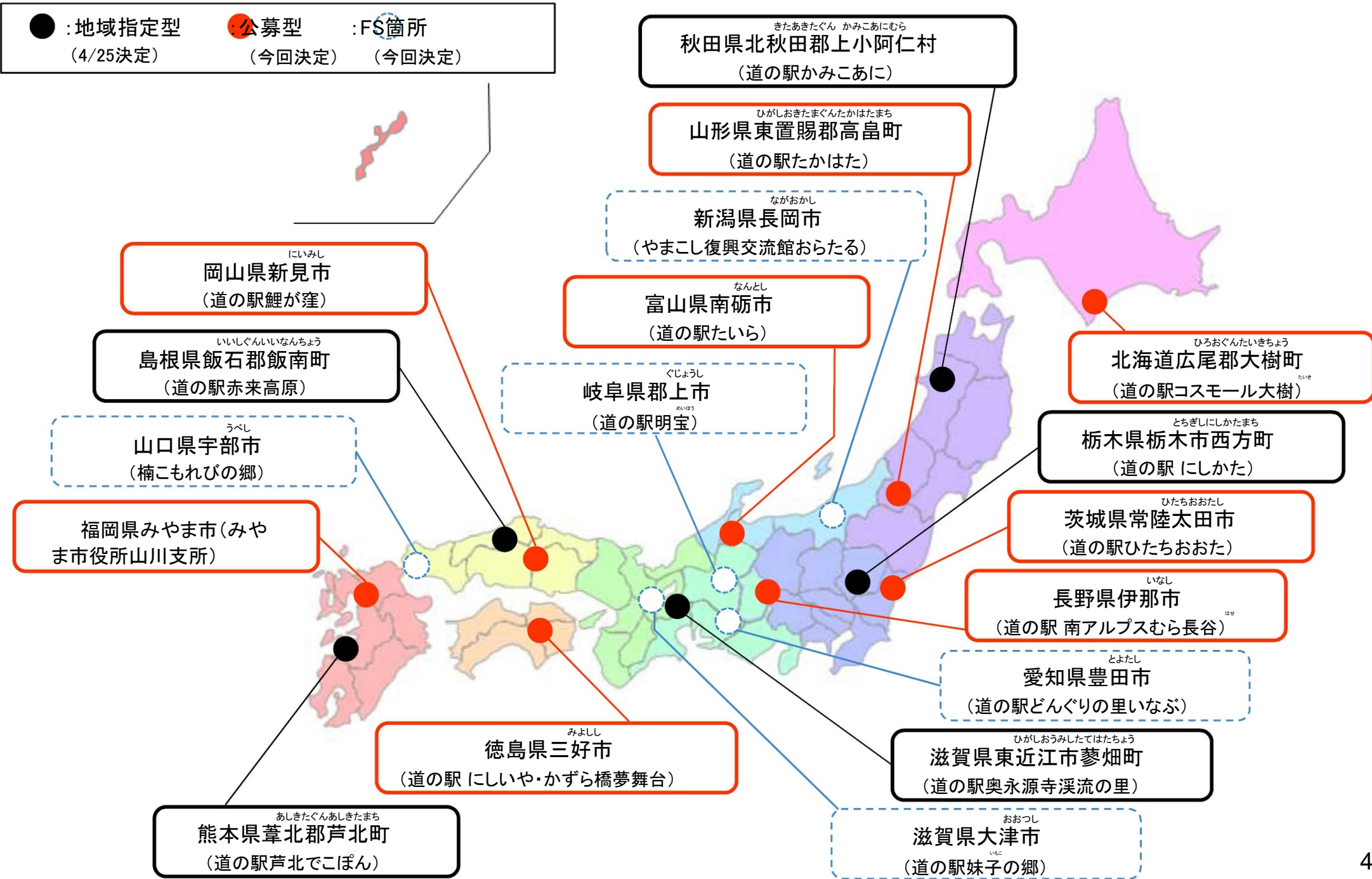
- トラックの隊列走行
(国交省&経産省)
- 1 2018 新東名高速道路
調整中

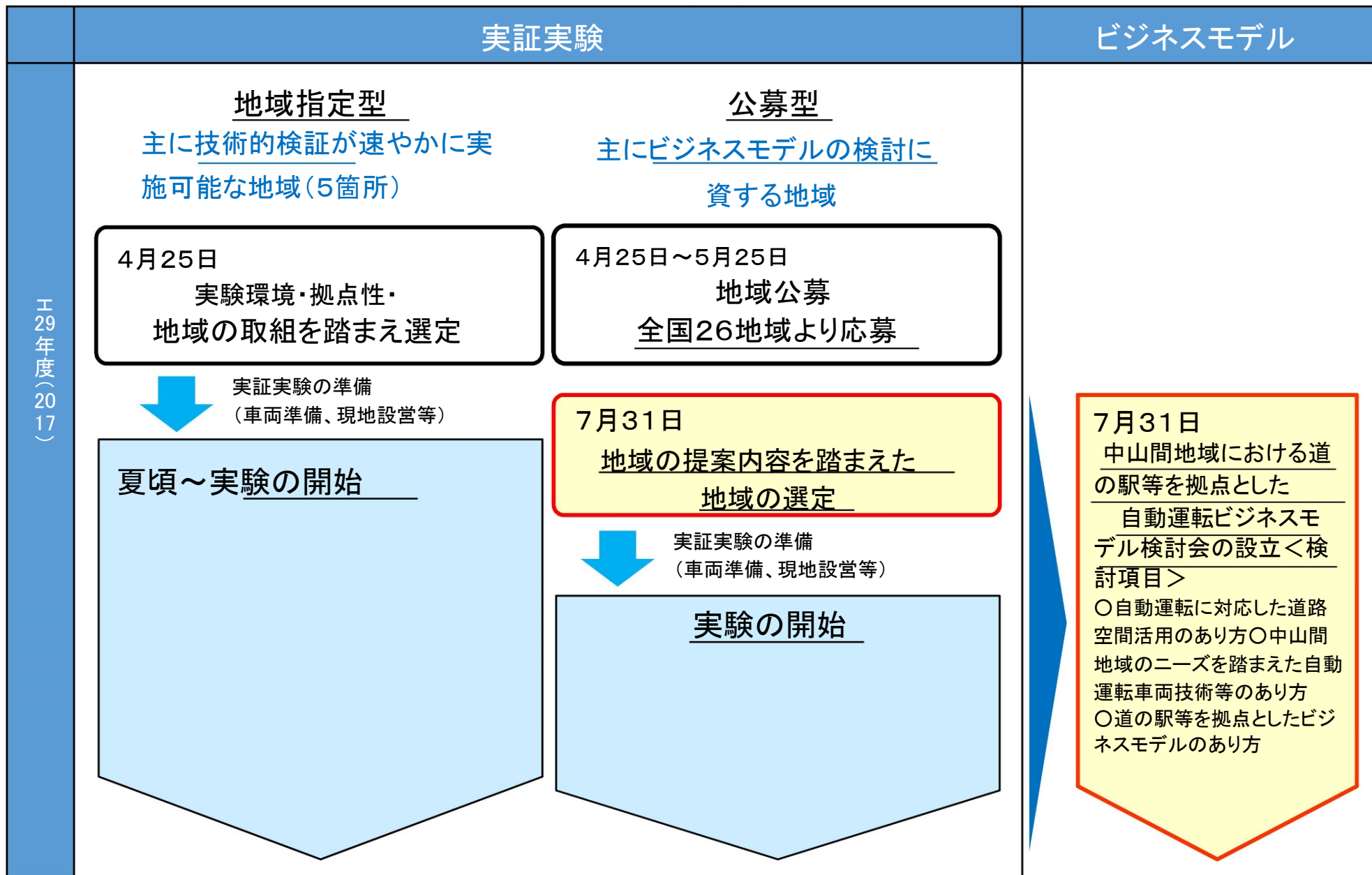
※このほか、ビジネスモデルの更なる
具体化に向けてフィジビリティスタ
ディを行う箇所として5か所を選定

※内閣官房資料をもとに国土交通省作成

平成29年度実証実験箇所位置図

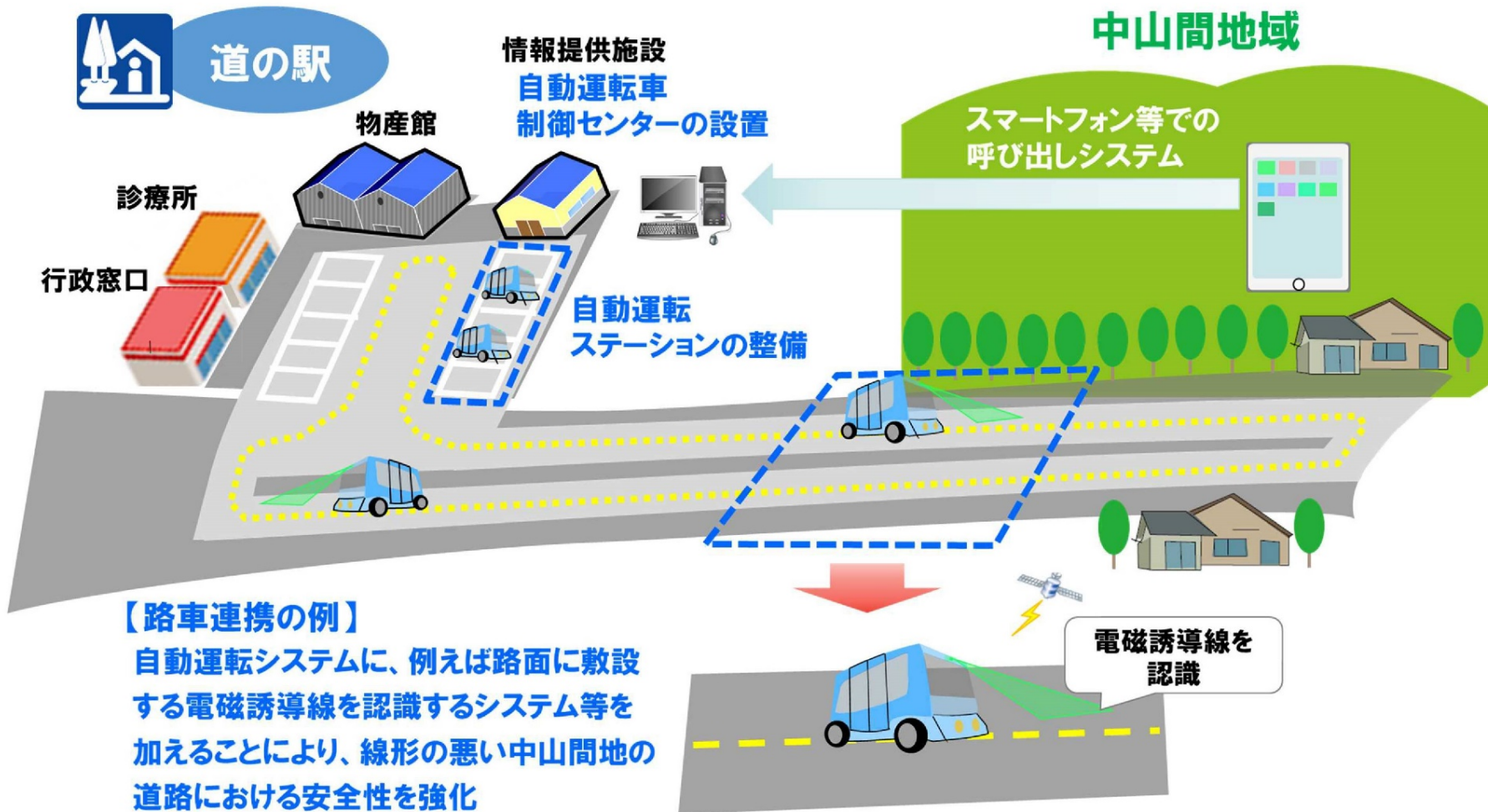
● : 地域指定型 (4/25決定) ● : 公募型 (今回決定) ○ : FS箇所 (今回決定)





H30夏頃 中間とりまとめ

●高齢化が進行する中山間地域において、人流・物流を確保するため、「道の駅」等を拠点とした自動運転サービスを路車連携で社会実験・実装する。



- 平成28年11月13日、仙北市の国家戦略特別区域指定を活用した無人自動運転バスによる実証実験を秋田県仙北市田沢湖東湖岸県道38号線の一部を交通規制して実施。
- 実施主体は、内閣府及び仙北市。

○実証実験の目的

【内閣府】

仙北市の国家戦略特別区域指定を活用した無人自動運転バスの運行実証実験を行うことにより、地域観光振興策の検討に向けた基礎データ収集。

【仙北市】

当該車両で、東京オリンピックが開催される2020年までに田沢湖畔において定期観光バスとして、あるいは地域と地域・公共施設などを結ぶ市民の足として活用したい。

- ・内閣府から事業を受託した(株)ディー・エヌ・エーが、仏EasyMile社製「ロボットシャトルEZ10」1台を、「田沢湖畔の天然温泉の宿かたくりの花」前から「湖畔の杜レストランORAE」までの約400mの区間を、時速約10km/hで無人自動運転（レベル4）にて4往復運行。
- ・大臣及び来賓を搭乗させ1往復、一般公募による試乗者約10名程を片道搭乗させ3往復の計4往復。
- ・乗降ドア「閉」ボタンが押されドアが閉まると、自動的に運行開始。
- ・あらかじめプログラミングされた運行ルート上を、車両上部に装備されたDGPSを利用し自動制御により走行。



- 超高齢化等が振興する中山間地域において、人流・物流を確保するため、「道の駅」等を拠点とした自動運転サービスを路車連携で社会実験・実装する。
- 平成29年4月25日、実験環境・拠点性・地域の取組を踏まえて地域指定型5箇所を選定。(一箇所が「かみこあに」)

○実験箇所

- ・道の駅「かみこあに」
(秋田県北秋田郡上小阿仁村)

病院：約 300 m
役場等：約 100 m
路線バス停あり
農作物の集荷（ほおずき等）

<使用予定車両>

レベル4+2技術
乗用車型：ヤマハ
路車連携型
(電磁誘導線)



山形県高畠町道の駅「たかはた」

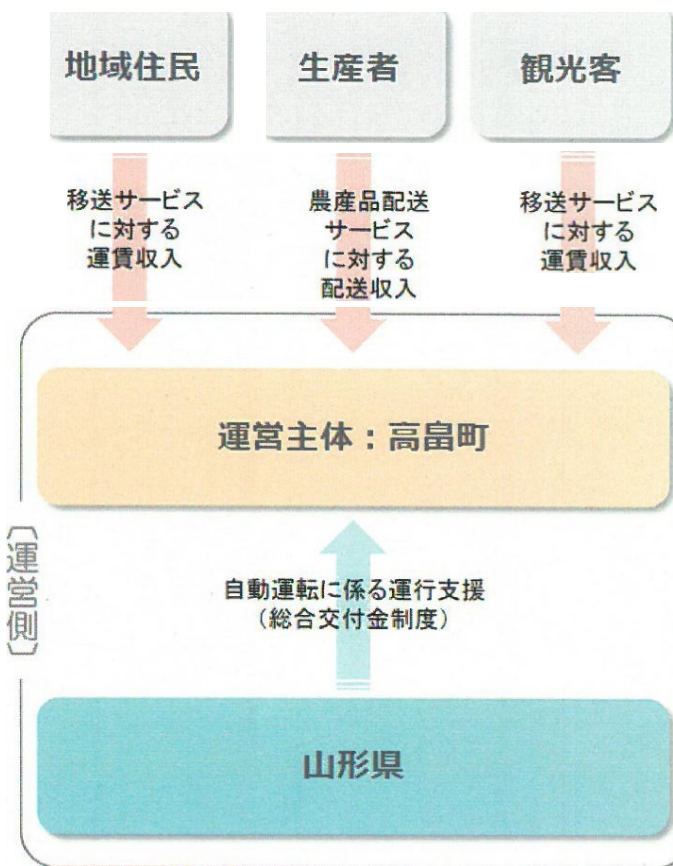
○鉄道廃線跡地を活用し鉄道駅と連携しながら、自動運転で拠点間及び地域内の生活の足や物流を確保○鉄道廃線跡地を用いることで

長距離の専用空間を構築

<サービスイメージ>



<ビジネススキーム>



※中山間地域における道の駅等を拠点とした自動運転ビジネスモデル検討会資料抜粋