



行政視察結果報告書

行政視察結果報告書

令和7年2月6日

高島市議会議長

廣本 昌久 様

高島市議会議員 板持 文子

行政視察の結果について（報告）

行政視察の結果について下記のとおり報告します。

記

- 1 参加議員 板持 文子
- 2 期 間 令和6年8月5日（月）から  
令和6年8月6日（火）まで
- 3 視 察 先 別添資料のとおり
- 4 視察目的 下記についての研修を行うため
  - ① JR 湖西線の暴風対策と滋賀県西部における地域交通の維持発展について
  - ② 国道161号線整備の進捗状況について
  - ③ 地域おこし協力隊による地域課題の解決について
- 5 調査内容 別添資料のとおり

<行政視察報告> 板持文子

・ 8月5日(月) 午後13時30分～午後16時

衆議院第一議員会館 地下1階会議室

○13時30分～14時30分

国土交通省鉄道局 鉄道サービス政策室 係長

同 施設課 鉄道防災対策室 専門官

同 安全管理監付 事故対策官

テーマ:「JR湖西線の暴風対策と滋賀県西部における地域交通の維持発展について」  
「国土強靱化のための5カ年加速化対策」や風水害・巨大地震対策などについての現状や国の支援について

感想:風による湖西線の運休は喫緊の課題。運休にならない対策をJRだけでなく大津市、長浜市と共に解決に向けて動いていけるよう今後も連携してこの課題に取り組むべき。取り急ぎ、バスでの代替運転なども必要。

○15時～16時

国土交通省 総合政策局地域交通課 地域交通計画調整官

同 道路局 国道・技術課 企画専門官

テーマ:「国道161号線整備の進捗状況(大津市、高島市、敦賀市)について」

「地域公共交通のり・デザイン」高島市の公共交通政策や自家用有償旅客運送やライドシェアについて

感想:鶴川～白鬚神社の棚田百選に選ばれている景観にバイパスが通ることにより、価値が下がるのではないかと市民運動があるが、地域の方々にはしっかり説明会を開いてご理解いただくのとありますが、自治会には説明があったが、市民運動の方々にもしっかりと説明、ご理解を得ることが必要。

交通事故や観光での渋滞の問題、災害時の避難についてもUPZ圏内の所もあり、早急に道路整備が必要。(R7国スポに向けて完了予定の所とそうでないところがある)  
地域公共交通のり・デザインについてはしっかりとデータをとって、AIを活用しながら高島市にあった地域交通を民間とも協力しながら進めるべき。



・ 8月6日(火) 13時30分～15時30分

長岡市役所 議会委員会室(アオーレ長岡西棟4階)、長岡市立図書館5階

研修: 地域おこし協力隊

長岡市地域振興戦略部 地域振興担当課 課長: [REDACTED]

課長補佐 [REDACTED]

地方創生推進部 政策企画課

主査: [REDACTED]

地域おこし協力隊: [REDACTED]

テーマ「新潟県長岡市の地域おこし協力隊による地域課題の解決」

地域おこし協力隊の現況と活動状況、募集状況

地域おこし協力隊を3種類

- ① 中山間地等での地域課題解決
- ② ビジネスモデルで地域課題解決
- ③ 大学での学び・研究を通じた地域課題解決(半学半域)

「地域おこし協力隊」とは、三大都市圏をはじめとする都市部から過疎地域などへ移住し、1年以上3年以下の任期で地域ブランドや地場産品の開発・販売・PRといった地域おこしや、農林水産業などへの従事、住民の生活支援などを行う。

“外部人材※ 民間活力”で地方創生! 新たな価値の創出や、将来に向けた持続可能なまちを強力に進めるために地域おこし協力隊を50人に!

退任後の定住率 63.1%(市内起業 11人、市内就職 13人)

活動・募集内容が地域振興、産業振興、市民協働、移住定住、観光、スポーツ、デジタル、学生支援、人材育成と多岐にわたり、年齢も20代～60代で平均年齢は32.1歳。JAICAと連携もしている。

特に、「半学半域」という大学研究による地域課題の解決は、大学の先生が活動をコーディネートし、協力隊は大学院生が対象で入学時に同時募集。学びながら地域課題に寄り添い取り組むことができ、活動費が出る良い仕組み。

協力隊の副業は可能出協力隊の勤務時間は週30時間(“半学半域”は大学院生なので23.5時間)

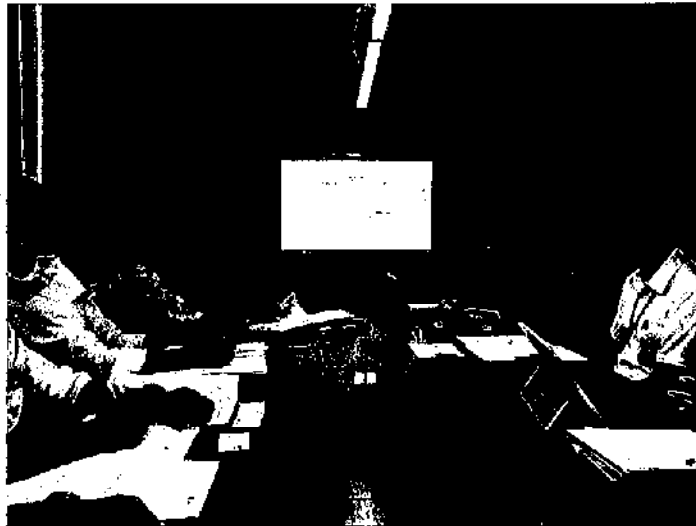
感想:

・ 地域おこし協力隊制度は国から特別交付税による財政措置(100%)出るので(交通手段がない場合は車を市が貸与)、ぜひ地域課題解決と地域の活性化につながるので高島市でも活用したい。

・ 活動内容や目的が多様多様である中で、隊員同士のき交流の場を作って情報交換をされている。このまちでたくさん協力隊メンバーがいたら、同じ悩みを相談できたり、他のメンバーの知恵をもらうことができ心強く、仲間意識も芽生え相乗効果となっていると感じた。

・ 高島市はH30までなんでも相談員で漠然とした役割で地域おこし協力隊を募集したが、活動内容を明確にして募集することで、専門性のある人材を育成することができる。

- ・協力隊は他の町からの募集となり、都会の感覚を取り入れることが出来たり、外からの見方でこのまちの価値を再認識できる。
- ・市役所と市民が交流できる駅近の「アオーレ長岡」は、開放的な空間で、おしゃれなお店やカフェもあり、若い方も気軽によれる施設となっている。前日まで長岡大花火大会があり、市の大きなイベントとしてたくさんの観光客も来られており、花火や花などの撮影ポイントなども所々あり、観光や若い人たちにも集まりたくなる場所を作られていた。



## 1. 目的・事業概要

### 【目的】

河川の氾濫や津波等が発生した場合に深刻な浸水被害が懸念される地下駅等の出入口やトンネルの坑口等の浸水対策を推進し、浸水被害の未然防止や拡大防止を図る。

### 【事業概要】

地方公共団体が定めるハザードマップ等により浸水被害が想定される地下駅等を対象に、出入口、トンネル等の止水板や防水扉等の整備を支援。また、近年の豪雨災害の傾向を踏まえ、新たに電気設備等の浸水対策についても支援する。

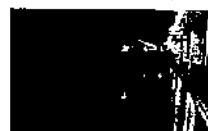
## 2. 制度の内容

- 補助対象事業者：鉄道事業者（JR東日本・東海・西日本は除く）
- 補助対象施設：駅出入口・トンネル坑口・換気口・電気設備等における止水板、防水扉、浸水防止機等の整備又は移設
- 補助率：1/3以内（地方公共団体は協調補助を実施）

### 【地下駅の浸水被害の例】

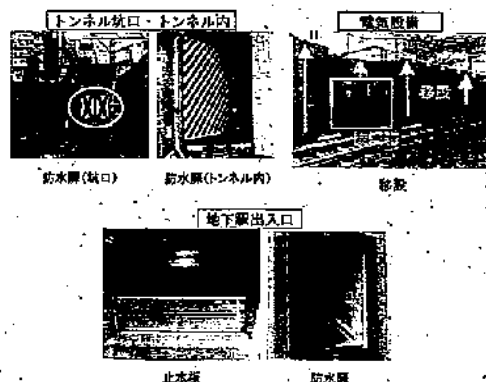


京都市交通局（御膳所駅）  
平成26年9月台風18号による浸水  
（4日閉鎖後、約4.5万人に影響）



小田急電鉄（下北沢駅）  
平成26年10月台風26号による浸水  
（3時間閉鎖、約4.1万人に影響）

### 【浸水対策の例】



## 鉄道施設総合安全対策事業費補助（耐震対策）

国土交通省

## 1. 目的・事業概要

### 【目的】

首都直下地震や南海トラフ地震等の大規模地震に備え、主要駅や高架橋等の耐震対策を推進し、鉄道利用者の安全確保を図る。

### 【事業概要】

首都直下地震・南海トラフ地震で震度6強以上が想定される地域等において、利用者が多い線区等を対象に、駅、高架橋等の耐震対策を支援。

## 2. 制度の内容

- 補助対象事業者：鉄道事業者（JR東日本・東海・西日本は除く）
- 補助対象事業：駅の耐震補強、高架橋等の耐震補強、落橋防止対策の実施等
- 補助率：1/3以内

| 目的                                                   | 対象地域                               | 対象線区・駅                               | 対象施設                                   |
|------------------------------------------------------|------------------------------------|--------------------------------------|----------------------------------------|
| 大規模地震に対して備え付けられるべき施設（せん西地震発生時）<br>しんいこと等を目的とする補強     | 首都直下地震・南海トラフ<br>地震で震度6強以上想定<br>地域等 | 片道断面輸送量1日1万人以上の線区<br>（片道10本/時以上の線区等） | 高架橋・橋りょう<br>（ロッキング補強を有するものを含む）<br>トンネル |
|                                                      | 全国                                 | 緊急輸送道路等と交差・近接する線区<br>乗降客1日1万人以上の駅    | 踏道橋等                                   |
| 早期に復旧を図る観点から、表状を<br>最小限にとどめること（曲げ破壊先行<br>行型）を目的とする補強 | 首都直下地震・南海トラフ<br>地震で震度6強以上想定<br>地域等 | 片道断面輸送量1日5万人以上の線区                    | 高架橋                                    |

### 【駅の耐震対策の例】



鉄道ホームにおける駅ホームの耐震補強

### 【高架橋の耐震対策の例】



鋼板巻きによる高架橋の耐震補強

- 平成30年度より実施している「防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策」に引き続き、取組の更なる加速化・深化を図るため、激甚化する風水害や巨大地震等への対策、予防保全に向けた老朽化対策の加速等を柱とする「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」が令和2年12月に閣議決定された。
- 鉄道分野においては、以下の5項目の対策について、令和3年度から令和7年度までの間に集中的に実施する。

## ①河川橋梁の流失・傾斜対策

### 例：洗掘防止工



ブロック等による橋脚の補強

## ②隣接斜面からの土砂流入対策

### 例：法面防護工



コンクリート枠による斜面の補強

## ③地下駅・電源設備等の浸水対策

### 例：電源設備の移設



信号・通信設備の移設

## ④地震による落橋・桁ずれ、高架橋等の倒壊・損傷対策

### 例：耐震補強



鋼板巻きによる高架橋の耐震補強

## ⑤予防保全に基づいた鉄道施設の老朽化対策

### 例：橋梁の防食塗装



## 鉄道施設総合安全対策事業費補助（豪雨対策）

国土交通省

## 1. 目的・事業概要

### 【目的】

頻発化・激甚化する豪雨災害を踏まえ、河川に架かる鉄道橋梁の流失等防止対策や、鉄道に隣接する斜面からの土砂流入防止対策を推進し、鉄道利用者の安全確保及び鉄道の安全・安定輸送の確保を図る。

### 【事業概要】

利用者が多い線区等を対象に、橋脚の洗掘防止対策や、橋梁の架替、鉄道に隣接する斜面の補強等の豪雨対策を支援。

## 2. 制度の内容

- 補助対象事業者：鉄道事業者（JR東日本・東海・西日本は除く）
- 補助対象事業：橋脚の補強（洗掘防止対策）、異常検知システムの整備、橋梁の架替、鉄道隣接斜面の補強等
- 補助率：1/3以内

| 事業区分           | 対象線区                     | 対象事業                   |
|----------------|--------------------------|------------------------|
| 鉄道河川橋梁<br>対策事業 | ・片道断面輸送量1日1万人以上16万人未満の路線 | ・橋脚の基礎部分の補強            |
|                | ・優等列車若しくは貨物列車が運行する路線     | ・異常検知システムの導入<br>・橋梁の架替 |
| 鉄道斜面<br>対策事業   | ・片道断面輸送量1日1万人以上16万人未満の路線 | ・法面防護工                 |
|                | ・優等列車若しくは貨物列車が運行する路線     | ・落石防護工 等               |

### 【鉄道隣接斜面からの土砂流入防止対策の例】



JR西日本 奥秩父線の状況  
（平成30年7月豪雨）



コンクリート枠による斜面の補強

### 【鉄道河川橋梁の流失・傾斜対策の例】



ブロックによる橋脚の補強

## 1. 目的・事業概要

### 【目的】

老朽化が進む鉄道の橋梁やトンネルの適切な維持管理・更新を推進し、鉄道利用者の安全確保及び鉄道の安全・安定輸送の確保を図る。

### 【事業概要】

地域の人口減少が進み、経営環境が厳しさを増す地方の鉄道事業者を対象に、鉄道事業の継続性等を確認した上で、将来的な維持管理費用を低減し長寿命化に資する鉄道施設の改良・補修を支援。

## 2. 制度の内容

○補助対象事業者：鉄軌道事業者

(JR東日本・東海・西日本・貨物、大手民鉄、準大手民鉄、  
地方公共団体(第一種・第二種鉄道事業者)は除く)

○補助対象事業：橋梁の塗防食塗装

トンネルの覆工コンクリートの補強 等

○補助率：1/3以内

【構りよう、トンネルの長寿命化に資する改良・補強事例】



## 5か年加速化対策の推進

○ 近年、気象災害は激甚化・頻発化しており、大規模地産の発生も切迫。国民の生命・財産を守り、社会の重要な機能を維持するため、国土強靱化基本計画に基づく取組の推進を図ることを基本としつつ、3分野123対策について、国土強靱化の取組の更なる加速化・深化を図ることとし、中長期の目標を定め、重点的かつ集中的に実施して、目標達成年次を前倒し。

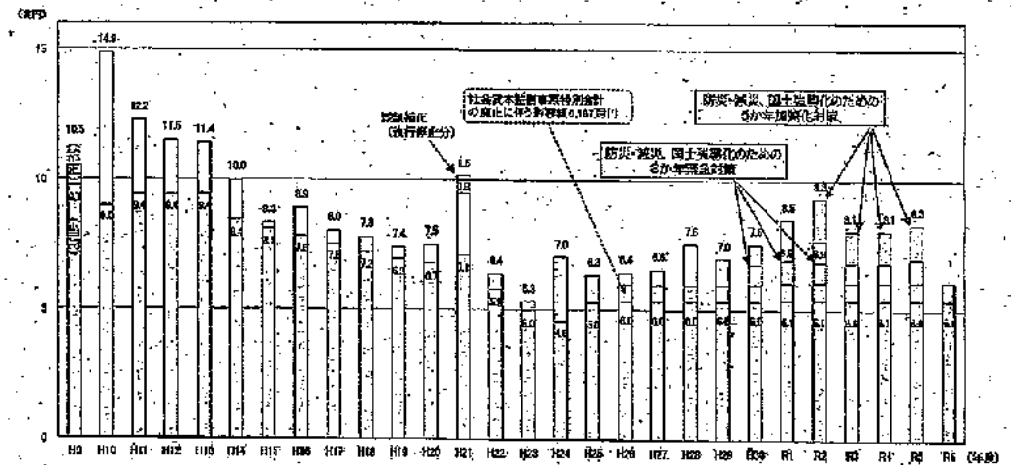
【令和5年11月時点の集計】

| 区分                                        | 事業規模の目安<br>(関係決定時)                 | <1年目><br>令和2年度第3次補正等 |                      | <2年目><br>令和3年度補正等 |                      | <3年目><br>令和4年度第2次補正 |                      | <4年目><br>令和5年度補正等 |                | 累計                            |
|-------------------------------------------|------------------------------------|----------------------|----------------------|-------------------|----------------------|---------------------|----------------------|-------------------|----------------|-------------------------------|
|                                           |                                    | 事業規模                 | うち国費<br>(うち公共)       | 事業規模              | うち国費<br>(うち公共)       | 事業規模                | うち国費<br>(うち公共)       | 事業規模              | うち国費<br>(うち公共) |                               |
| 防災・減災、国土強靱化のための<br>5か年加速化対策(無償化・深化分)      | おおむね<br>16億円程度<br>(うち国費は<br>7億円程度) | 約4.16億円              | 約1.97億円<br>(約1.65億円) | 約4.02億円           | 約1.62億円<br>(約1.25億円) | 約2.27億円             | 約1.55億円<br>(約1.25億円) | 約2.36億円           | 約1.20億円<br>(比) | 事業規模 約11.8億円<br>(うち国費 約6.2億円) |
| 1 激甚化する風水害や急速する<br>大規模地震等への対策             | おおむね<br>12.5億円程度                   | 約3.49億円              | 約1.54億円              | 約2.45億円           | 約1.15億円              | 約1.79億円             | 約1.14億円              | 約1.82億円           | 約1.17億円        | 事業規模 約9.5億円                   |
| 2 予防保全型メンテナンスへの<br>転換に向けた先行化対策            | おおむね<br>2.7億円程度                    | 約0.88億円              | 約0.40億円              | 約0.50億円           | 約0.30億円              | 約0.47億円             | 約0.25億円              | 約0.48億円           | 約0.29億円        | 事業規模 約2.0億円                   |
| 3 国土強靱化に関する施策を効<br>率的に進めるためのデジタル化<br>等の推進 | おおむね<br>0.2億円程度                    | 約0.08億円              | 約0.03億円              | 約0.07億円           | 約0.07億円              | 約0.10億円             | 約0.10億円              | 約0.08億円           | 約0.05億円        | 事業規模 約0.2億円                   |

(注1) 事業規模には財政投融資によるものも含まれる。

(注2) 四捨五入の関係で合計が合わないところがある。

(注3) 5か年加速化対策分のほか、国土強靱化緊急対応分(3,000億円)を含む。(累計には含まない)



※ 実績は、予算ベースである。

※ 平成27年度予算については、付随金計に算入されていた地方道路整備臨時交付金(3,323億円)が一級公計計上に振り替えられたことによる影響額を含む。

※ 平成20・24年度予算については、両年度に発生した地方債交付金に移行した額を含む。

※ 平成28年度予算については、社会資本整備蓄積特別会計の歳入に充当された額(4,477億円)を含む。

※ 防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策の1～4年目は、それぞれ令和2～5年度の補正予算により推進されている。

なお、令和5年度補正等予算については、5か年加速化対策の1～4年目は、国土強靱化緊急対応分(3,000億円)を含む。

※ 令和5年度予算(15兆5,400億円)は、デジタル庁一任計上(1,450億円)を含む。令和5年度補正等(15兆5,400億円)は、デジタル庁一任計上(1,450億円)を含む。令和5年度補正等(15兆5,400億円)は、デジタル庁一任計上(1,450億円)を含む。

※ 令和5年度予算(15兆5,400億円)は、デジタル庁一任計上(1,450億円)を含む。令和5年度補正等(15兆5,400億円)は、デジタル庁一任計上(1,450億円)を含む。令和5年度補正等(15兆5,400億円)は、デジタル庁一任計上(1,450億円)を含む。

※ 令和5年度予算(15兆5,400億円)は、デジタル庁一任計上(1,450億円)を含む。令和5年度補正等(15兆5,400億円)は、デジタル庁一任計上(1,450億円)を含む。令和5年度補正等(15兆5,400億円)は、デジタル庁一任計上(1,450億円)を含む。

## 防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策(道路関係) 国土交通省

○ 近年の激甚化・頻発化する災害や急速に進む施設の老朽化等に対応するべく、災害に強い国土幹線道路ネットワーク等を構築するため、高規格道路ネットワークの整備や老朽化対策等の抜本的な対策を含めて、防災・減災、国土強靱化の取組の加速化・深化を図ります。

### 災害に強い国土幹線道路ネットワークの構築

高規格道路のミッシングリンクの解消及び指定2車線区間の4車線化、高規格道路と代替機能を発揮する直轄国道とのダブルネットワークの強化等を推進

＜達成目標＞

・5か年で高規格道路のミッシングリンク約200区間の約9割を改善(全額又は一部国費)

・5か年で高規格道路(有料)の4車線化指定整備区間(約800km)の約9割に事業着手

【国土強靱化に資するミッシングリンクの解消】 【指定2車線区間の4車線化】

【河川開削排水物の被災防止対策】 【高規格道路の整備イメージ】

【河川開削排水物の被災防止対策】 【高規格道路の整備イメージ】

【河川開削排水物の被災防止対策】 【高規格道路の整備イメージ】

【河川開削排水物の被災防止対策】 【高規格道路の整備イメージ】

【河川開削排水物の被災防止対策】 【高規格道路の整備イメージ】

【河川開削排水物の被災防止対策】 【高規格道路の整備イメージ】

【河川開削排水物の被災防止対策】 【高規格道路の整備イメージ】

【河川開削排水物の被災防止対策】 【高規格道路の整備イメージ】

【河川開削排水物の被災防止対策】 【高規格道路の整備イメージ】

### 道路の老朽化対策

ライフサイクルコストの低減や持続可能な維持管理を実現する予防保全による道路メンテナンスへ早期に移行するため、定期点検等により確認された修繕が必要な道路施設(橋梁、トンネル、道路附属物、舗装等)の対策を集中的に実施

＜達成目標＞

・5か年で地方管理の重要道路施設の約7割の修繕に着手

【橋梁の老朽化事例】 【舗装の老朽化事例】

【橋梁の老朽化事例】 【舗装の老朽化事例】

【橋梁の老朽化事例】 【舗装の老朽化事例】

【橋梁の老朽化事例】 【舗装の老朽化事例】

【橋梁の老朽化事例】 【舗装の老朽化事例】

【橋梁の老朽化事例】 【舗装の老朽化事例】

【橋梁の老朽化事例】 【舗装の老朽化事例】

【橋梁の老朽化事例】 【舗装の老朽化事例】

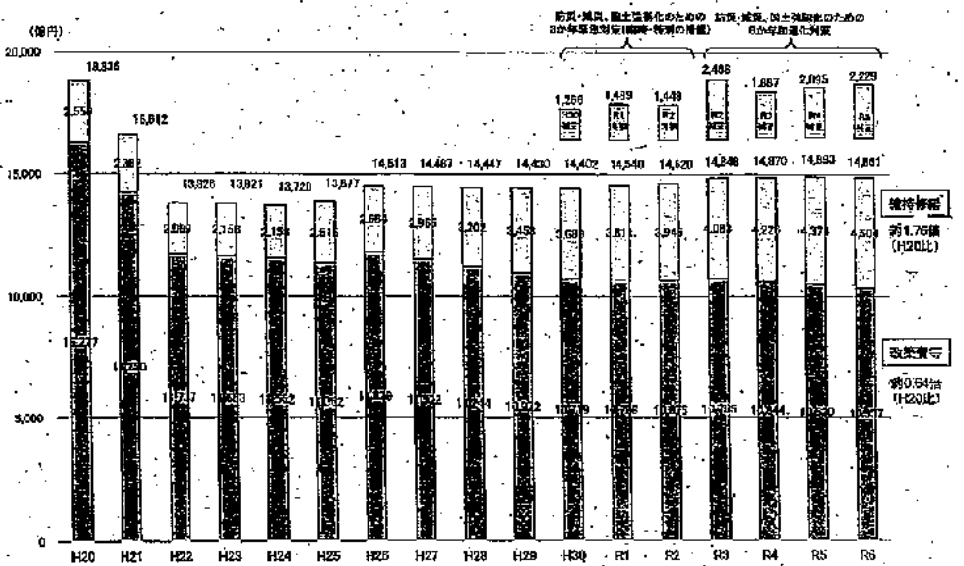
【橋梁の老朽化事例】 【舗装の老朽化事例】

【橋梁の老朽化事例】 【舗装の老朽化事例】

【橋梁の老朽化事例】 【舗装の老朽化事例】

## 道路関係直轄予算の推移

国土交通省



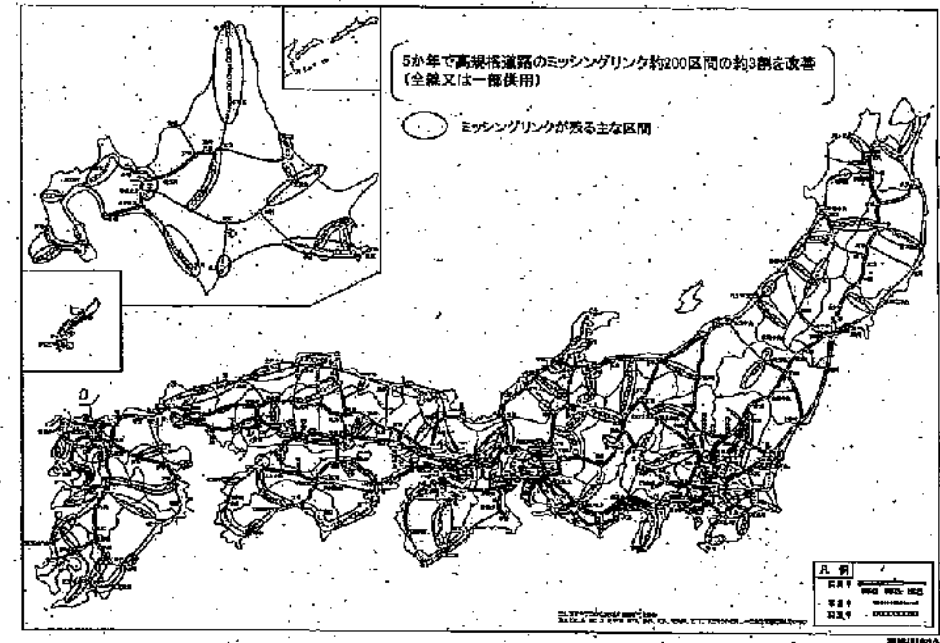
※ 令和5年度予算(15兆5,400億円)は、デジタル庁一任計上(1,450億円)を含む。令和5年度補正等(15兆5,400億円)は、デジタル庁一任計上(1,450億円)を含む。令和5年度補正等(15兆5,400億円)は、デジタル庁一任計上(1,450億円)を含む。

※ 令和5年度予算(15兆5,400億円)は、デジタル庁一任計上(1,450億円)を含む。令和5年度補正等(15兆5,400億円)は、デジタル庁一任計上(1,450億円)を含む。令和5年度補正等(15兆5,400億円)は、デジタル庁一任計上(1,450億円)を含む。

※ 令和5年度予算(15兆5,400億円)は、デジタル庁一任計上(1,450億円)を含む。令和5年度補正等(15兆5,400億円)は、デジタル庁一任計上(1,450億円)を含む。令和5年度補正等(15兆5,400億円)は、デジタル庁一任計上(1,450億円)を含む。

※ 令和5年度予算(15兆5,400億円)は、デジタル庁一任計上(1,450億円)を含む。令和5年度補正等(15兆5,400億円)は、デジタル庁一任計上(1,450億円)を含む。令和5年度補正等(15兆5,400億円)は、デジタル庁一任計上(1,450億円)を含む。

※ 令和5年度予算(15兆5,400億円)は、デジタル庁一任計上(1,450億円)を含む。令和5年度補正等(15兆5,400億円)は、デジタル庁一任計上(1,450億円)を含む。令和5年度補正等(15兆5,400億円)は、デジタル庁一任計上(1,450億円)を含む。



## 国土強靱化基本法の一部改正（令和5年6月14日 可決成立）

強くしなやかな国民生活の実現を図るための防災・減災等に資する国土強靱化基本法の一部を改正する法律

### 第一 国土強靱化実施中期計画（第十一条の二関係）

一 政府は、国土強靱化基本計画に基づく施策の実施に関する中期的な計画（以下「国土強靱化実施中期計画」という。）を定めるものとする。

二 国土強靱化実施中期計画は、次に掲げる事項について定めるものとする。

- ① 計画期間
- ② 計画期間内において国土強靱化に関し実施すべき施策の内容及び目標
- ③ 国土強靱化に関し実施すべき施策の進捗状況、財政状況等を踏まえ、②に掲げる施策のうちその推進が特に必要となる施策の内容及びその専断の規程
- ④ ①から③までに掲げるもののほか、国土強靱化実施中期計画の実施に関し必要な事項

三 国土強靱化基本計画に係る閣議決議、公表及び見直しの規定は、国土強靱化実施中期計画について準用すること。

### 第二 国土強靱化実施中期計画の実施に関する助告（第十二条関係）

内閣総理大臣が関係行政機関の長に対し必要な助告をすることができる場合として、国土強靱化実施中期計画の実施について調整を行うため必要があると認める場合を追加すること。

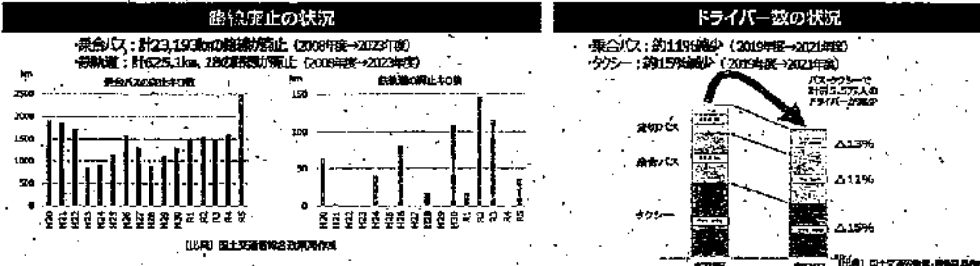
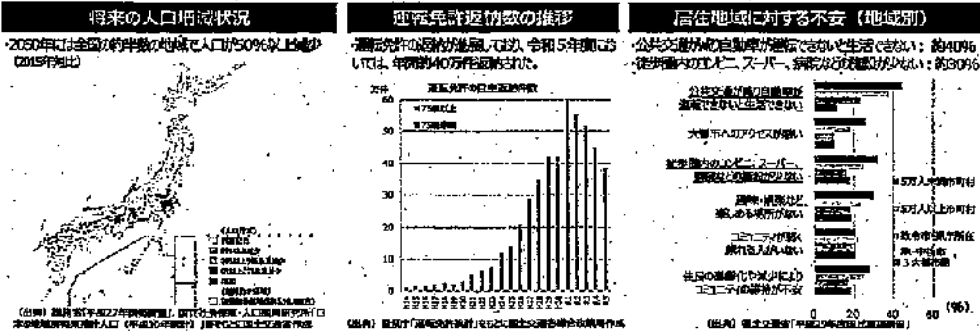
### 第三 国土強靱化推進本部の所掌事務の追加等（第十六条関係）

- 一 国土強靱化推進本部の所掌事務として、国土強靱化実施中期計画の案の作成及び実施の推進に関することを追加すること。
- 二 国土強靱化推進本部は、国土強靱化基本計画又は国土強靱化実施中期計画の案を作成しようとするときは、あらかじめ、国土強靱化推進会議、都道府県、市町村及び国土強靱化に関する施策の推進に関し密接な関係を有する者の意見を聴かなければならないこと。
- 三 二は、国土強靱化基本計画又は国土強靱化実施中期計画の変更の案の作成について準用すること。



# 地域交通の現状と取組の方向性

- 人口減少及び高齢化が全国的に進む中、免許返納した高齢者をはじめ移動手段の確保に対する不安が高まっている。
- 一方、乗合バス・鉄軌道路線の減便・廃止やバス・タクシードライバーの減少が進み、公共交通の確保は危機的な状況。



## 地域交通に係る施策について

令和6年8月

国土交通省  
総合政策局地域交通課

国土交通省

Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

2

## 地域公共交通のリ・デザイン

国土交通省

ローカル鉄道・路線バスなどの地域公共交通は、地域の社会経済活動に不可欠な基盤。人口減少や少子化、マイカー利用の普及やライフスタイルの変化等による恒期的な需要減により、多くの事業が厳しい状況。加えて、新型コロナウイルスの影響により、一気に10年以上の計画が通らなくなった見方もあるほど深刻な状況。

こうした需要の減少は、交通事業者の経営努力のみでは避けられないものであるため、鉄道の維持・高度化やバス等への転換を進める「ローカル鉄道の再構築」、自動運転やMaaSなどデジタル技術を活用した交通DX、車両電動化や再生エネルギー地産地消な交通GX、①富民の共創、②交通事業者間の共創、③多様な分野の関係者との共創の「3つの共創」、すなわち、地域の関係者の連携と協働を通じて、利便性・生産性・持続可能性を高め、地域公共交通の「リ・デザイン」（再構築）を進める。



## <目次>

1. 地域公共交通のリ・デザインについて
2. 地域交通法の概要について
3. 改正地域交通法について
4. 関係予算について
5. 最近の動きについて

3

1

○「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：1,052件（2024年4月末時点）  
・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

**計画のポイント**

- ◆ **地域全体を見渡した地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保**  
・公共交通をネットワークとして捉え、幹線・支線の役割分担の明確化  
・ダイヤや運賃等のサービス面の改善による利用者の利便性向上
- ◆ **地域特性に応じた多様な交通サービスの組合せ**  
・従来の公共交通サービスに加え、地域の多様な輸送資源（自家用有償旅客運送、福祉輸送、スクールバス等）を最大限活用  
・MaaSの導入等、新たな技術を活用した利用者の利便性向上
- ◆ **まちづくり・観光振興等の地域戦略との一体性の確保**  
・コンパクトシティ等のまちづくり施策との一体的推進  
・観光客の移動手段の確保等、観光振興施策との連携
- ◆ **住民の協力を含む関係者の連携**  
・法定協議会において、住民や交通事業者等の地域の関係者と協議を行い作成  
⇒地域の移動ニーズに合わせて、地域が自らデザインする交通へ

**利用者数、収支、行政負担額などの定量的な目標の設定と毎年度の評価・分析等の努力義務化** ⇒ データに基づくPDCA

**地域旅客運送サービス**

**公共交通機関**

**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**

**地域公共交通計画の作成状況(令和6年4月末時点)** 国土交通省

**地域公共交通計画の作成主体の内訳 (R6年4月時点の作成件数は1,052件)**

| 単独 | 単独市区町村                | 942計画<br>(942市区町村)       |
|----|-----------------------|--------------------------|
| 広域 | 複数市区町村<br>(都道府県は含まない) | 37計画<br>(143市区町村)        |
|    | 都道府県単位の広域計画           | 47計画<br>(23都道府県・400市区町村) |
|    | 都道府県単位の広域計画           | 27計画<br>(27都道府県・872市区町村) |
|    | 合計                    | 1,052件                   |

**現時点で都道府県が参画する計画未作成で、今後市区町村と共同して作成予定の都道府県** 1県

(※)北海道・福井県・鳥取県・大分県は、県内を複数ブロックに分けて、それぞれ計画を作成し、全市町村をカバーしている。

**<目次>**

1. 地域公共交通のリ・デザインについて
2. 地域交通法の概要について
3. 改正地域交通法について
4. 関係予算について
5. 最近の動きについて

**地域交通法(地域交通法)の概要** 国土交通省

**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：1,052件（2024年4月末時点）  
・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**

- ◇ 軌道運送高度化事業  
LRT (Light Rail Transit) の整備
- ◇ 道路運送高度化事業  
BRJ整備、ADオンデマンド、キャッシュレス決済、EV/CSの導入等
- ◇ 地域旅客運送サービス連携事業  
公営を適じた廃止予定路線の交通の維持
- ◇ 貨客運送効率化事業  
貨客混載の導入
- ◇ 鉄道事業再振興事業  
鉄道の上下分離等
- ◇ 地域公共交通利便増進事業  
路線、ダイヤ、運賃等の見直しによるサービス改善等

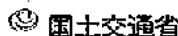
**実施計画**

- ・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事業や地域公共交通調査等事業に係る特例措置等）や**法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

## <目次>

1. 地域公共交通の「リ・デザイン」について
2. 地域交通法の概要について
3. 改正地域交通法について
4. 関係予算について
5. 最近の動きについて

10



国土交通省

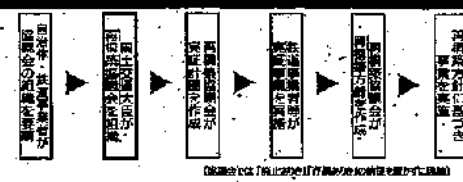
## 地域交通法等の一部改正法(令和5年法律第18号)

### 地域の関係者の関係と国の促進（第1条）

- ・国の施策に、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。

### ローカル交通の発展に資する仕組みの創設（第2条）

- ・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、国土交通大臣が協議する「協議協議会」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すけがに利便性・持続可能性の向上を図るための方策について協議が図ったときは経費協賛計画を策定。国は協議に基づき積極的に関与。
- ・国は、大臣協定を受けた同事業によるインフラ整備に取組む自治体に対して、社会資本整備交付金等により支援。＜予算＞



### バス・タクシー等関係者の関係と国の促進（第3条）

#### バス・タクシー等関係者の関係と国の促進（第3条）

- ・自治体と鉄道事業者が、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「エリア一帯協定運行事業」を創設。
- ・国は、協定の有効期間満了前等明らかに、インフラ整備に資する社会資本整備交付金を含む、予算面で支援（上下分離も可能）。＜予算＞
- ・国は、インフラ・車両整備に対する社会資本整備交付金を含む、予算面で支援するとともに、（私）鉄道・運輸機構の出発点や固定資産税の特別措置により支援できるように措置。＜予算・財政・税制＞



### 鉄道・タクシーにおける「AIオンデマンド交通」の創設（第4条）

- ・地域の関係者の協議がまとまるとは、国土交通大臣への届出による運賃設定を可能とする協賛運賃制度を創設。（※乗合バスについては、平成18年より協賛運賃制度を導入済）

【目標・効果】：再編案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）地域公共交通維持率：の策定総数：67件（2022年度）⇒300件（2027年度）

- 令和6年4月末時点で、1052件の地域公共交通計画が作成。（令和5年12月末時点で、448自治体が地域公共交通計画及び立地適正化計画を両方作成。（※立地適正化計画作成都市数：537））
- 令和6年4月末時点で、102件の特定事業実施計画について国土交通大臣が認定。

| 都道府県 | 地域公共交通計画 | 特定事業実施計画 | 立地適正化計画 |
|------|----------|----------|---------|
| 北海道  | 1        | 0        | 0       |
| 青森県  | 1        | 0        | 0       |
| 岩手県  | 1        | 0        | 0       |
| 宮城県  | 1        | 0        | 0       |
| 秋田県  | 1        | 0        | 0       |
| 山形県  | 1        | 0        | 0       |
| 福島県  | 1        | 0        | 0       |
| 茨城県  | 1        | 0        | 0       |
| 栃木県  | 1        | 0        | 0       |
| 群馬県  | 1        | 0        | 0       |
| 埼玉県  | 1        | 0        | 0       |
| 千葉県  | 1        | 0        | 0       |
| 東京都  | 1        | 0        | 0       |
| 神奈川県 | 1        | 0        | 0       |
| 新潟県  | 1        | 0        | 0       |
| 富山県  | 1        | 0        | 0       |
| 石川県  | 1        | 0        | 0       |
| 福井県  | 1        | 0        | 0       |
| 山梨県  | 1        | 0        | 0       |
| 長野県  | 1        | 0        | 0       |
| 岐阜県  | 1        | 0        | 0       |
| 静岡県  | 1        | 0        | 0       |
| 愛知県  | 1        | 0        | 0       |
| 三重県  | 1        | 0        | 0       |
| 滋賀県  | 1        | 0        | 0       |
| 京都府  | 1        | 0        | 0       |
| 大阪府  | 1        | 0        | 0       |
| 兵庫県  | 1        | 0        | 0       |
| 奈良県  | 1        | 0        | 0       |
| 和歌山県 | 1        | 0        | 0       |
| 徳島県  | 1        | 0        | 0       |
| 香川県  | 1        | 0        | 0       |
| 愛媛県  | 1        | 0        | 0       |
| 高知県  | 1        | 0        | 0       |
| 福岡県  | 1        | 0        | 0       |
| 佐賀県  | 1        | 0        | 0       |
| 大分県  | 1        | 0        | 0       |
| 熊本県  | 1        | 0        | 0       |
| 鹿児島県 | 1        | 0        | 0       |
| 沖縄県  | 1        | 0        | 0       |
| 計    | 1052     | 102      | 537     |

・数字は立地適正化計画作成都市の自治体  
・灰色は計画期間が満了している自治体

8

## (参考)地域公共交通計画の作成状況一覧(中部・近畿・中国・四国・九州・沖縄)



国土交通省

- 令和6年4月末時点で、1052件の地域公共交通計画が作成。（令和5年12月末時点で、448自治体が地域公共交通計画及び立地適正化計画を両方作成。（※立地適正化計画作成都市数：537））
- 令和6年4月末時点で、102件の特定事業実施計画について国土交通大臣が認定。

| 都道府県 | 地域公共交通計画 | 特定事業実施計画 | 立地適正化計画 |
|------|----------|----------|---------|
| 北海道  | 1        | 0        | 0       |
| 青森県  | 1        | 0        | 0       |
| 岩手県  | 1        | 0        | 0       |
| 宮城県  | 1        | 0        | 0       |
| 秋田県  | 1        | 0        | 0       |
| 山形県  | 1        | 0        | 0       |
| 福島県  | 1        | 0        | 0       |
| 茨城県  | 1        | 0        | 0       |
| 栃木県  | 1        | 0        | 0       |
| 群馬県  | 1        | 0        | 0       |
| 埼玉県  | 1        | 0        | 0       |
| 千葉県  | 1        | 0        | 0       |
| 東京都  | 1        | 0        | 0       |
| 神奈川県 | 1        | 0        | 0       |
| 新潟県  | 1        | 0        | 0       |
| 富山県  | 1        | 0        | 0       |
| 石川県  | 1        | 0        | 0       |
| 福井県  | 1        | 0        | 0       |
| 山梨県  | 1        | 0        | 0       |
| 長野県  | 1        | 0        | 0       |
| 岐阜県  | 1        | 0        | 0       |
| 静岡県  | 1        | 0        | 0       |
| 愛知県  | 1        | 0        | 0       |
| 三重県  | 1        | 0        | 0       |
| 滋賀県  | 1        | 0        | 0       |
| 京都府  | 1        | 0        | 0       |
| 大阪府  | 1        | 0        | 0       |
| 兵庫県  | 1        | 0        | 0       |
| 奈良県  | 1        | 0        | 0       |
| 和歌山県 | 1        | 0        | 0       |
| 徳島県  | 1        | 0        | 0       |
| 香川県  | 1        | 0        | 0       |
| 愛媛県  | 1        | 0        | 0       |
| 高知県  | 1        | 0        | 0       |
| 福岡県  | 1        | 0        | 0       |
| 佐賀県  | 1        | 0        | 0       |
| 大分県  | 1        | 0        | 0       |
| 熊本県  | 1        | 0        | 0       |
| 鹿児島県 | 1        | 0        | 0       |
| 沖縄県  | 1        | 0        | 0       |
| 計    | 1052     | 102      | 537     |

・数字は立地適正化計画作成都市の自治体  
・灰色は計画期間が満了している自治体

9

- 令和5年10月3日、J R西日本が中国運輸局に対し、改正地域交通法に基づく「鉄道再構築協議会」設置の要請書を提出。国は、沿線自治体に意見聴取等を実施。
- 令和6年1月12日、芸備線再構築協議会の設置を2県2市等の構成員に正式通知。

【芸備線再構築協議会の概要】

対象路線：芸備線 特定区間：備中神代駅～備後庄原駅 再構築区間の延長は約44km（単線非電化）

構成員：中国運輸局、岡山県、広島県、新見市、庄原市、三次市、広島市、J R西日本ほか

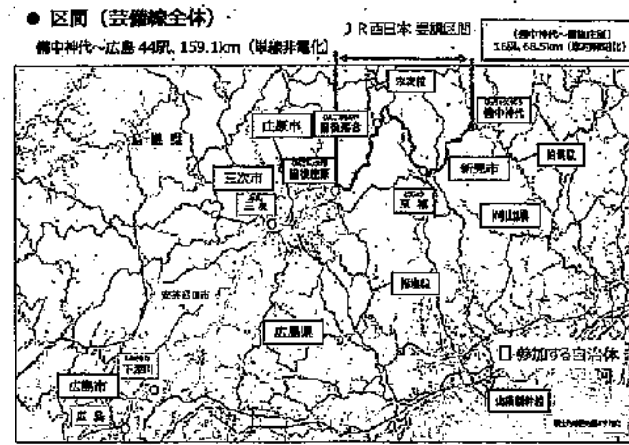
● 利用状況（輸送密度） (単位：人／日)

| 区間      | S82年度 | R元年度  | R4年度  |
|---------|-------|-------|-------|
| 芸備線全体   | 2,582 | 1,324 | 1,170 |
| 備中神代～東城 | 864   | 81    | 89    |
| 東城～備後庄原 | 476   | 11    | 20    |
| 備後庄原～三次 | 729   | 82    | 75    |
| 三次～下庄原  | 1,257 | 381   | 327   |
| 下庄原～広島  | 3,500 | 889   | 968   |

● 線区別収支（令和元年度）

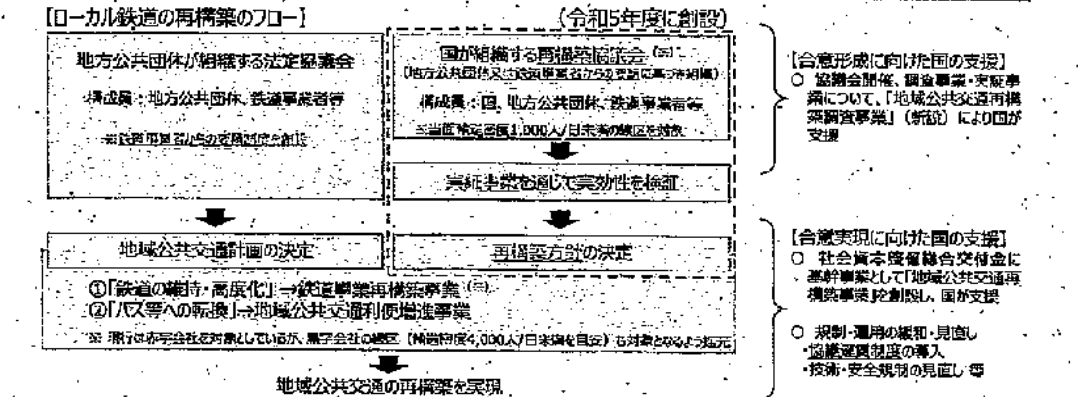
| 区間      | 収支（百万円） | 収支率（%） | 営業係数（円） |
|---------|---------|--------|---------|
| 備中神代～東城 | △200    | 2.4%   | 4,129   |
| 東城～備後庄原 | △289    | 0.4%   | 25,419  |
| 備後庄原～三次 | △280    | 2.4%   | 4,127   |
| 三次～下庄原  | △250    | 14.5%  | 871     |
| 下庄原～広島  | △1,320  | 14.8%  | 871     |

※ 収支率：1区間の営業収入と営業支出の割合  
※ 営業係数：1区間の営業収入と営業支出の割合



- 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創出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。

- 地方公共団体又は鉄道事業者は、大規模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。



## <目次>

1. 地域公共交通のリ・デザインについて
2. 地域交通法の概要について
3. 改正地域交通法について
4. 関係予算について
5. 最近の動きについて

## ローカル鉄道の再構築のイメージ【地域交通法】

国土交通省

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
- 駅業務の見直し
- 利便性向上

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







政府共通指針の策定

政府一体として、「地域の公共交通・デザイン連携・協働指針」（仮称）を策定し、全自治体に取り組みを働きかけ

交通分野と各分野との連携・協働に係る方向性を提示する、関係省庁連名による指針を策定し、全自治体等に周知

- 省庁連携の更なる推進
- 自治体における交通部門と他部門の連携
- 関係省間における情報・データの共有推進

国・自治体・関係者の意識改革を推進



各分野の指針・通達の策定

国土交通省、総務省、文科省、厚労省、農水省、経産省等から自治体関係部局等へ指針・通達を発出

A：交通空白地など

自家用右側旅客運送への多様な関係者の参画

- 産業協同組合、商工会、観光協会等、地域運営組織（RMO）、多様な関係者による自家用右側旅客運送の取組を推進



各施設への送迎輸送への住民利用（混雑）等

- 運営法人が異なる介護施設や障害福祉施設の利用者の同乗に係る介護報酬等の取扱いの明確化
- スクールバスへの一般利用者の混乗に係る補助制度等の取扱いの明確化等



B：地方中心都市など

各施設に係る送迎輸送の公共交通事業者等への委託

- 複数の介護施設や障害福祉施設等による共同委託に係る介護報酬等の取扱いの明確化
- スクールバスの運行、放課後児童クラブへの送迎、保育所等への送迎バス等の運行における公共交通事業者への委託に係る補助制度等の取扱いの明確化等



各施設に係る送迎輸送の公共交通事業者等への委託

- 各施設の送迎輸送における、路線バス、コミュニティバス等への統合に係る補助制度等の取扱いの明確化

25

目的

地域の交通の活性化と社会的課題解決を一体的に推進するため、関係省庁の連携の下、デジタルを活用しつつ、地域の公共交通の・デザインを促進する。

構成員

総務 国土交通大臣

構成員（関係省庁）

内閣府 デジタル田舎都市国家戦略実現会議事務局 次長  
内閣府 地方創生推進事務局 次長  
農水省 交通局長

デジタル庁 総務局（国民向けサービスグループ長）

文部科学省 総合教育政策局長

厚生労働省 政策統括官（総合政策担当）

農林水産省 農村振興局長

経済産業省 地域経済産業グループ長

国土交通省 公共交通政策推進官

国土交通省 都市局長

国土交通省 鉄道局長

国土交通省 物流・自動車局長

国土交通省 次長

環境省 総合環境政策統括官

（府省庁連絡）

構成員（有識者）

岡部守一（長野県知事）

三浦浩一（三浦浩一法律事務所代表）

三浦浩一（三浦浩一法律事務所代表）

三浦浩一（三浦浩一法律事務所代表）

三浦浩一（三浦浩一法律事務所代表）

三浦浩一（三浦浩一法律事務所代表）

三浦浩一（三浦浩一法律事務所代表）

三浦浩一（三浦浩一法律事務所代表）

三浦浩一（三浦浩一法律事務所代表）

三浦浩一（三浦浩一法律事務所代表）

三浦浩一（三浦浩一法律事務所代表）

三浦浩一（三浦浩一法律事務所代表）

三浦浩一（三浦浩一法律事務所代表）

（五十音順・敬称略）

スケジュール

令和5年9月6日（水）第1回 調整会議（国土交通省）

10月25日（水）第2回 連携・協働に関する取組の実施（関係省庁）

11月16日（木）第3回 連携・協働に関する取組の実施（自治体・事業者）

令和6年2月9日（金）第4回 データ活用・同乗等推進（自治体・事業者）

4月5日（金）第5回 とりまとめ（関係省庁）

5月17日（金）第6回 とりまとめ

（参考）第13回 デジタル田舎都市国家戦略実現会議（2023/6/2）（関係省庁）

経済産業大臣と国土交通大臣は、それぞれ関係大臣と連携し、本会議の下に、デジタルライズ全国総合整備計画を策定するための会議と、交通の・デザインと地域の社会的課題解決を一体的に推進するための会議を、それぞれ設置してください。

24

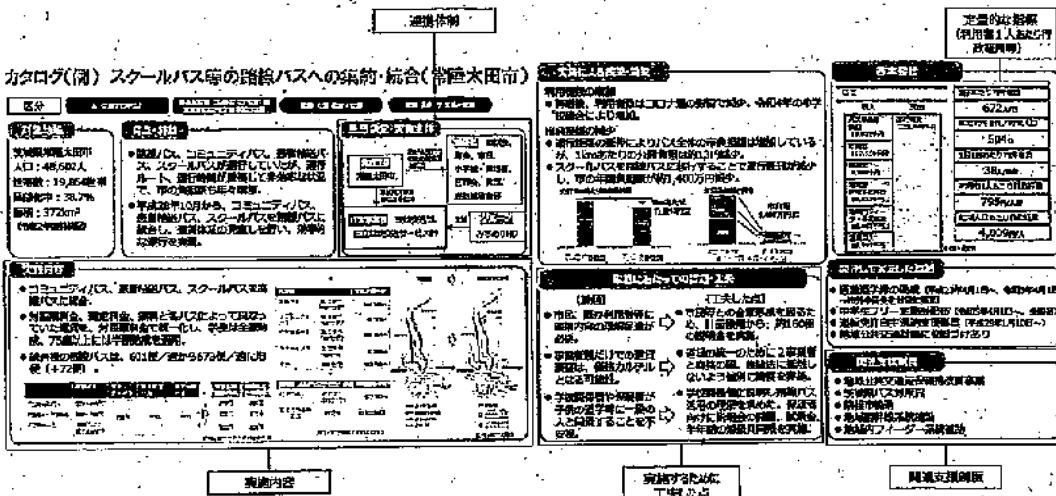
連携・協働の推進に向けた環境醸成

国土交通省

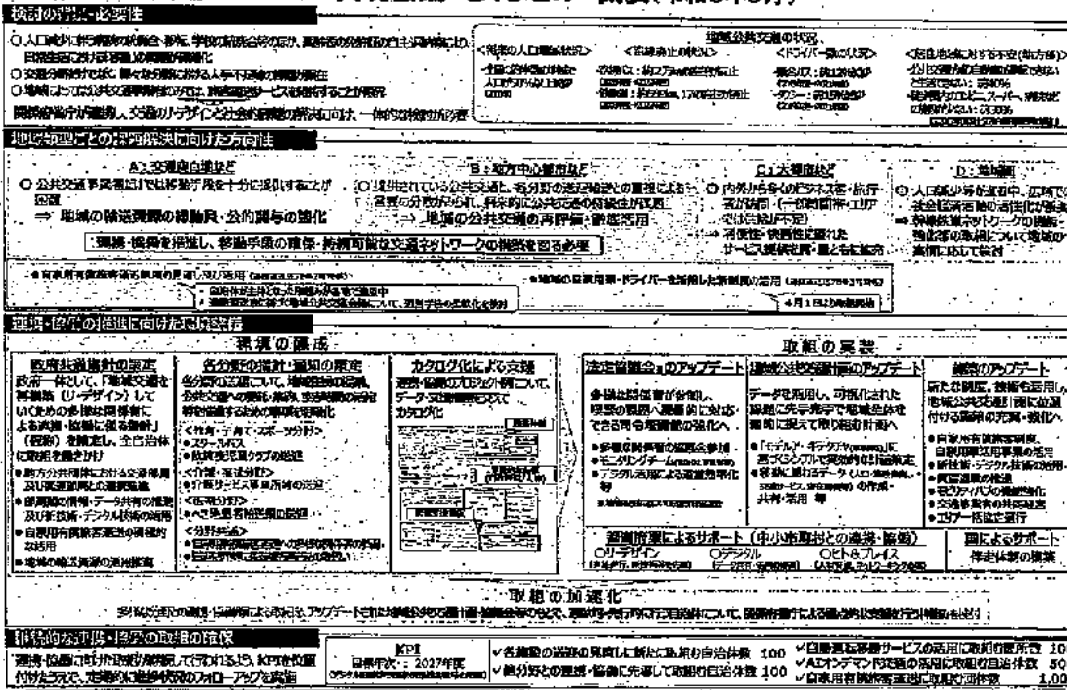
カタログ化による支援

連携・協働のプロジェクト例について、データ・支援措置を交えてカタログ化

＜カタログの事例の例：スクールバス等の路線バスへの集約・統合＞



地域の公共交通・デザイン実現会議 とりまとめ 概要（令和6年5月）



交通事業者を巻き込んだ段階的な議論を実施  
【滋賀県彦根市（湖東・国東公共交通活性化協議会）】

交通事業者との担当委員会や幹事会を経て法定協議会での協議を行うことで、広域かつ関係者が多い中でも円滑に合意形成。



＜取組概要＞

- 路線バスの乗務員が不足する中、効率的な運行ができるよう、1市4町が共同で平成29年3月に湖東・国東地域公共交通連携形成計画を作成。彦根市が事務局担当。

＜ポイント＞

- 計画作成に向けた検討・調整のどの段階にも交通事業者が参加。
- 担当者会議や幹事会はオンライン開催。
- 交通事業者との密な連絡により、良好な関係構築と施策事業の調整が可能となった。
- 圏域全体を把握えた公共交通ネットワークの再編が進み、利用者数の確保にもつながった。

## 国土交通省「交通空白」解消本部の設置について

- 全国各地で、タクシー、乗合タクシー、日本版ライドシェアや公共ライドシェア等を地域住民や来訪者が使えない「交通空白」の解消に向けて早急に対応していくため、国土交通省「交通空白」解消本部を設置した（令和6年7月17日）。
- 当該本部のもと、自治体・交通事業者とともに、「交通空白」の解消に向けた取り組みが進められる。

**国土交通省「交通空白」解消本部**

**目的**

- 地域の足対策  
全国の自治体において、タクシー、乗合タクシー、日本版ライドシェアや公共ライドシェア等（以下、タクシー等）を地域住民が利用できる状態を目指す。
- 観光の足対策  
主要交通結節点（主要駅、空港等）において、タクシー等を来訪者が利用できる状態を目指す。

**構成員**

本部長 国土交通大臣  
本部長代行 副大臣及び大臣政務官  
副本部長 事務次官、技監及び国土交通審議官  
本部員 官房長、公共交通政策課長、鉄道局長、物流・自動車局長、海運局長、港湾局長、航空局長、観光庁長官、地方運輸局長等

※事務局：総合政策局 公共交通政策部門、物流・自動車局及び観光庁

**取組事項とスケジュール**

①日本版/公共ライドシェアの取組に未着手の自治体（約600）への伴走支援 → 約600自治体においてタクシー等を利用可能に  
※日本版/公共ライドシェアの実証実験/実施に向けて連携中の約1,100自治体を除く自治体

②主要交通結節点（約700）の2次交通アクセス向上支援 → 約700交通結節点においてタクシー等を利用可能に  
R5.9 特に先行的に解決する必要性が高い自治体や交通結節点において、「交通空白」解消に向けた方針が実施/準備されていることを公表  
R6.12 上記以外の自治体・交通結節点において、「交通空白」解消に向けた方針が実施/準備されていることを公表 → 公表

③日本版ライドシェアや公共ライドシェアのバージョンアップと全国普及  
R6.9 バージョンアップ 第1弾のとりまとめ（天候・大規模イベント等への対応等）  
R6.12 バージョンアップ 第2弾のとりまとめ（新たなタイマックライティングなどの運賃料金の多様化等）

※解消本部に課長級の幹事会を設置し（毎月開催）、定期的に報告・議論

分科会への議決権の委任による効率的な議論  
【兵庫県西宮市】

法定協議会の規約内で分科会への議決権の委任を明記しており、コア関係者を中心に効率的に協議を実施。

規約内での分科会への議決権の委任に係る記載

（分科会）  
第10条 会員は、第4条各号に掲げる事項について専門的な協議又は調査を行うため、必要に応じ文芸委員会に分科会を置くことができる。  
2 分科会で決定した事項は、文芸委員会の議決となる。  
3 分科会の設置、廃止その他必要な事項は、会長が別に定める。

（出典）西宮市都市交通連携形成計画

＜取組概要＞

- 同会盟の分科会を設置し、乗合運送に関する関係者間の調整等を実施。
- 「分科会で議決された事項は、文芸委員会の議決とみなす」とを法定協議会の規約内で規定し、分科会への議決権委任が示されている。

＜ポイント＞

- 上記体制としたことで、コア関係者同士で個別具体的な課題に関する協議を効率的に実施。
- 事務局の負担も抑えつつ、両会盟間で情報連携。
- 交通に関する会議体を1つに統合することで、財務管理を一体的に行うことができるほか、構成員との予定調整が容易になった。

地域公共交通計画のアップデート  
【令和6年4月、国土交通省の策定に併せて実施】

- 地域交通は、多くの地域で深刻な状況にあり、自治体、交通事業者をはじめ地域の多様な関係者が連携・協働して地域交通の再構築（リ・デザイン）を進め、その利便性・生産性・持続可能性を高めていく必要がある。
- 各地の厳しい現状に対応しながら、自家用車に頼りすぎることなく、誰でも気兼ねなくお出かけできる社会の実現を目指す。地域公共交通計画には、司令塔・実行機構やデータ活用強化、拡張的なアップデートが求められ、本検討会においては、モビリティデータを活用した、無理なく、賢く、実のある計画の実現に向け、その方向性や官民に期待される取組をとりまとめた。

**地域公共交通計画のアップデート**

2027年までにトップランナー100を創出。現行計画が更新期を迎える2030年頃までに地方都市を中心に自治体のアップデートを促進

道徳・協働（7割） 面的・統合的取組 機動的・機動的対応 先手先手の対応

**モデルアーキテクチャ（標準構造）に基づく計画**

- シンガポール一貫性ある構造へ  
2大目標：①公共交通の充実・確保、②持続可能な都市の発展、10の中核的取組
- 素材適性の施策の集中展開  
地域交通ネットワークを面的・統合的に、モードミックスの施策展開
- 具体的なPDCAサイクル  
年2〜3回の評価、施策の検討から実行までの目標を明確化
- 多様な関係者の実質的参画  
多様な関係者の協議会を市、県、市町村、市民・住民との共有共有、交通事業者との連携、交通事業者との連携、交通事業者との連携

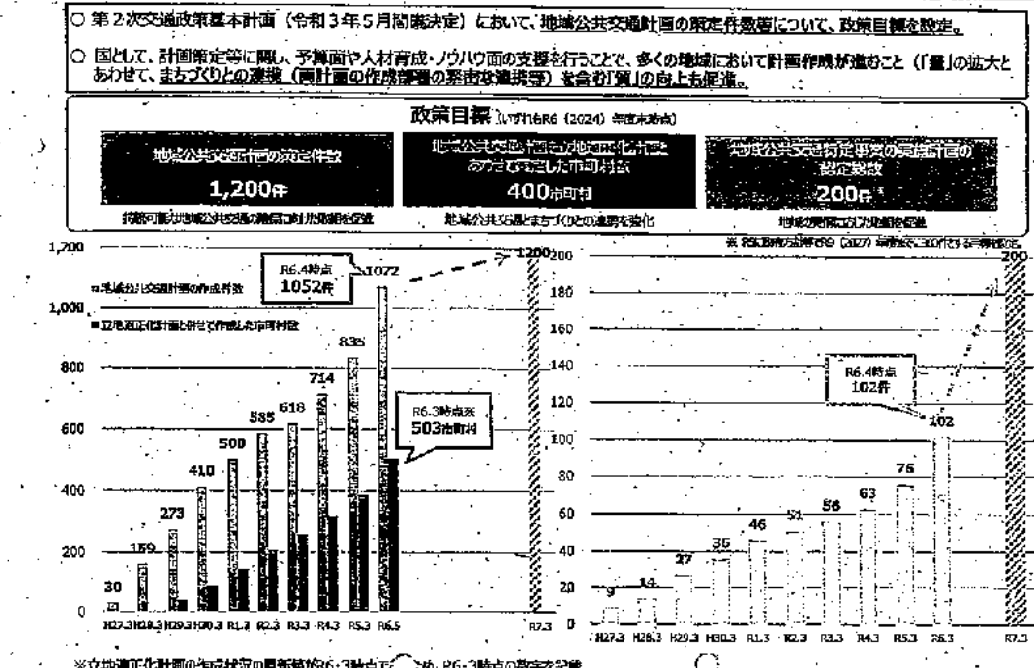
**モビリティデータの利活用**

- データを活用した計画策定・実行  
現状分析、将来予測、コミュニケーション、マシントラッキング
- 他分野データの活用  
経済・産業の動向（福祉・医療・教育・高齢化）や観光振興
- データ共有体制の確立  
自治体、交通事業者等との間で共有の目的・範囲・条件等の明確化
- モニタリングチームの組成  
自治体、交通事業者等による、情通連携体制の構築、市民・住民との共有共有、交通事業者との連携、交通事業者との連携

**都道府県の役割**

- 地域間交通（地域間交通、市町村間調整）
- 市町村の牽引・伴走  
リ・デザイン、実施計画、新技術等先進データ、データ共有枠組の構築、ヒト・モノ・カネの活用、人材育成、ネットワーキングの場の創出

## 「地域公共交通計画」に係る政策目標・進捗状況





01

MaaS

(鉄道会社とタクシー会社の連携等)

実施内容

JR四国予讃線特急停車駅6駅

特徴

特急列車内から乗客がQRコードを読み込み、到着時間に合わせて降車駅にタクシー手配できるサービスを期間限定で提供。

降りた駅からのタクシー2階内で

出典

四国旅客鉄道株式会社ほか

02

地方ゲートウェイの刷新

実施内容

タクシー乗り場・待合所の利便性向上・監視カメラ・サイネージの設置など、交通結節点の安全性・利便性の向上

出典

大日本交通株式会社ほか

03

公共ライドシェア

導入地域

大江駅(京都府福知山市)

導入経緯

路線バスの減便等を踏まえ、観光客も利用可能な移動手段として導入

実施主体

大江まちづくり住民協議会

運行エリア

大江町内

運行時間

主に月～土の8:30～17:00

出典

大江まちづくり住民協議会(京都府福知山市) 資料から国土交通省作成

▲「昼タク」

04

日本版ライドシェア

導入地域

経井沢駅(長野県軽井沢市)

導入経緯

今後の観光シーズン等の観光客増加による交通課題解決の一手として導入

実施主体

4社

運行エリア

軽井沢町全域

運行時間

主に金土日及び祝日の午後

車両数

最大24台

出典

▲4/26 出発式の様子

▲4/26 出発式の様子

地域の足対策

○日本版/公共ライドシェアの取組に未着手の自治体への俾走支援

【取組の例】

- ・タクシーの利便性向上(ドライバーの増加、営業区域の柔軟な運用など)
- ・乗合タクシーの更なる普及促進
- ・日本版ライドシェアや公共ライドシェアを導入
- ・自治体とタクシー事業者が公共ライドシェアを共同で運営

観光の足対策

○主要交通結節点の2次交通アクセス向上支援

【取組の例】

- ・交通結節点へのタクシー等の計画的な配車
- ・一次交通事業者の協力も含めたタクシー等の予約環境の整備(特急列車車内や航空機搭乗時におけるタクシー等の予約サービスの実施等)
- ・タクシー等のサイネージ、案内の掲出
- ・乗合タクシーの更なる普及促進、日本版ライドシェアや公共ライドシェアの導入

日本版ライドシェア等のバージョンアップと全国普及

○バージョンアップ第1弾

- ・天候、大規模イベント等への対応
- ・台数制限の緩和
- ・貨客混載、協議運賃の導入
- ・5%ルールの適用時間拡大
- ・マッチング率の算定方法合理化

○バージョンアップ第2弾

- ・新たなダイナミックプライシングなど運賃料金の多様化
- ・タクシー以外の運送事業者(バス、鉄道等)の参入促進

※交通政策審議会自動車部会にて検討

(参考)対策例(地域の足)

01

乗合タクシー

セグメントAといった小型車両(乗車定員11人未満)による乗合旅客運送サービス

・車両のダウンサイジングにより、大型のバス車両による運行が困難な地域での旅客運送サービスの維持が可能

・輸送需要に見合う小型車両による乗合旅客運送サービスの提供が可能

02

A-Iオンデマンド

利用予約に対しリアルタイムに最適配車を行うシステム、人工知能(AI)による最適な運行ルート決定が可能

・任意に乗降ポイントを設定できるため、地域内移動を面的にカバー可能

・個々の移動ニーズに対応しつつ、低コストで一定数の人が同時に移動可能

AIによるルート決定

03

公共ライドシェア

導入地域

神奈川県三浦市

導入経緯

バス運行本数やタクシー乗降台数が大幅に減少する夜間に市民の移動の足として導入

実施主体

神奈川県三浦市

運行エリア

タクシーと同様

運行時間

19時～25時

その他

60アプリによるキャッシュレス決済

▲「かなライド」

04

日本版ライドシェア

導入地域

石川県金沢市

導入経緯

タクシー事業者の申出により、追い手確保や新しい地域交通の仕組みへの足がかりとするべく導入

実施主体

金沢市交通局

運行エリア

6社

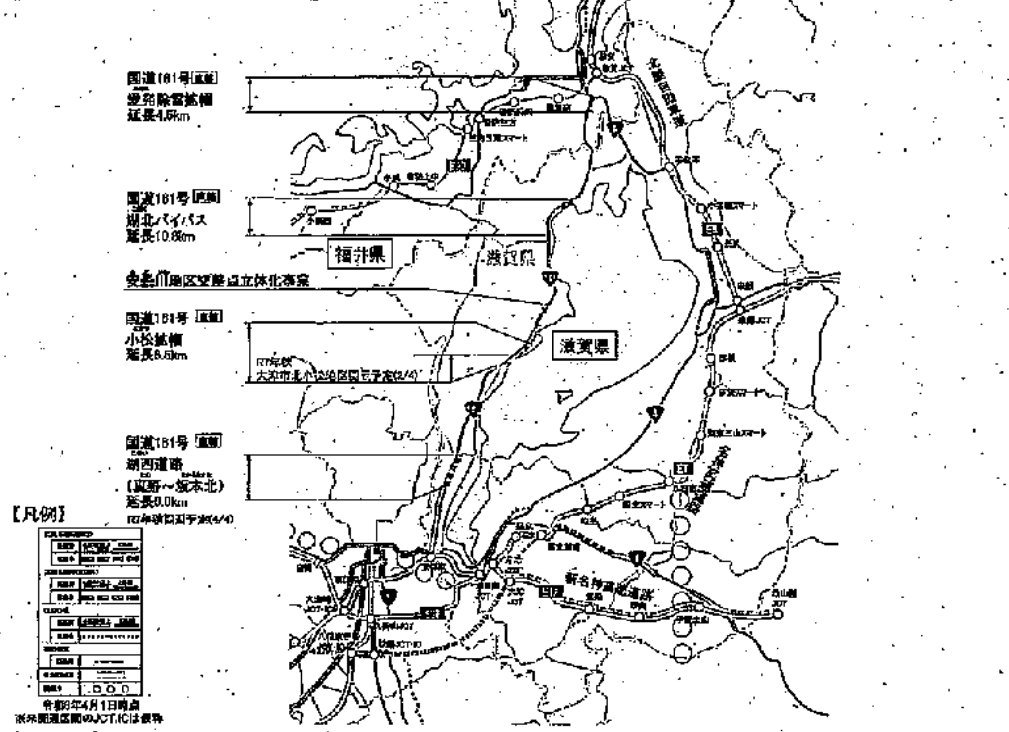
運行時間

金土曜午後4時～翌午前6時

車両数

27台

▲石川(55席)の様子



## 国道161号 湖西道路（真野～坂本北）の整備状況について

○国道161号湖西道路(真野～坂本北)は、高規格道路「琵琶湖西縦貫道路」の一部として湖西地域の幹線道路のネットワークを強化するとともに、大津市内の交通混雑の緩和、交通安全の確保等を目的として、平成27年度に事業化した延長6.0kmの道路。

○令和6年度は、令和7年秋の全線開通を目指し、改良・橋梁上部・舗装等工事を推進。

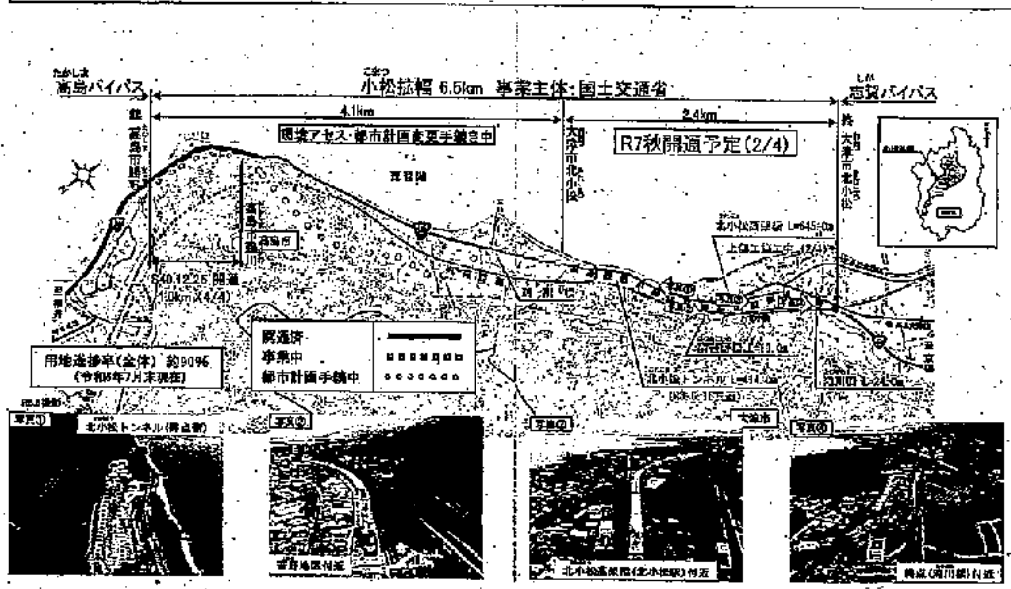


## 国道161号 小松拡幅の整備状況について

○国道161号小松拡幅は、高規格道路「琵琶湖西縦貫道路」の一部を構成し、交通混雑の緩和、交通安全の確保等を目的として、昭和45年度に事業化した延長6.5kmの道路。

○大津市北小松地区(延長2.4km)について、令和7年秋の開通を目指し、改良・橋梁上部・舗装等工事を推進中。

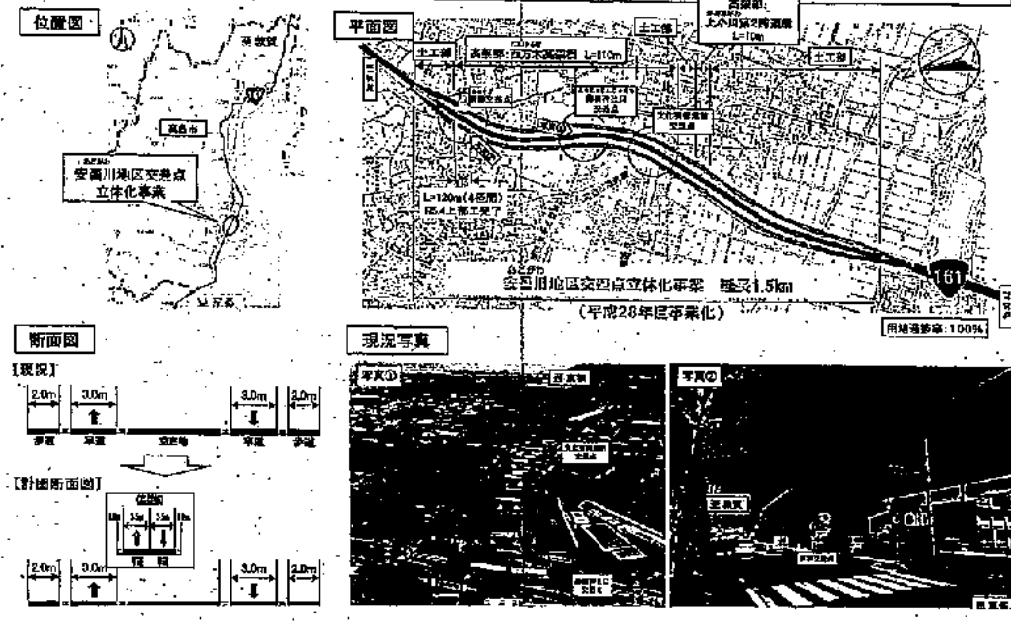
○高島市勝野～大津市北小松(延長4.1km)について、環境アセス・都市計画変更手続き中。



## 国道161号 安曇川地区交差点立体化事業

・国道161号の交通渋滞発生による追突事故を防止するため、平成28年度より交差点立体化事業に着手

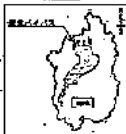
・令和6年度は橋梁上部工事、改良工事を推進。



# 国道161号 湖北バイパス

○国道161号湖北バイパスは、高規格道路「縦貫湖西経貫道路」の一部を構成し、高島市の国道161号の交通渋滞の緩和及び交通安全の確保、冬季の円滑な交通の確保等を目的として、昭和48年度に事業化した延長10.8kmの道路です。

○事業区間のうち、高島市マキノ町西浜～今津町弘川までの延長8.3kmは平成13年12月までに暫定2車線で開通済みであり、残る延長2.5kmについては、現在、用地取得を推進しています。

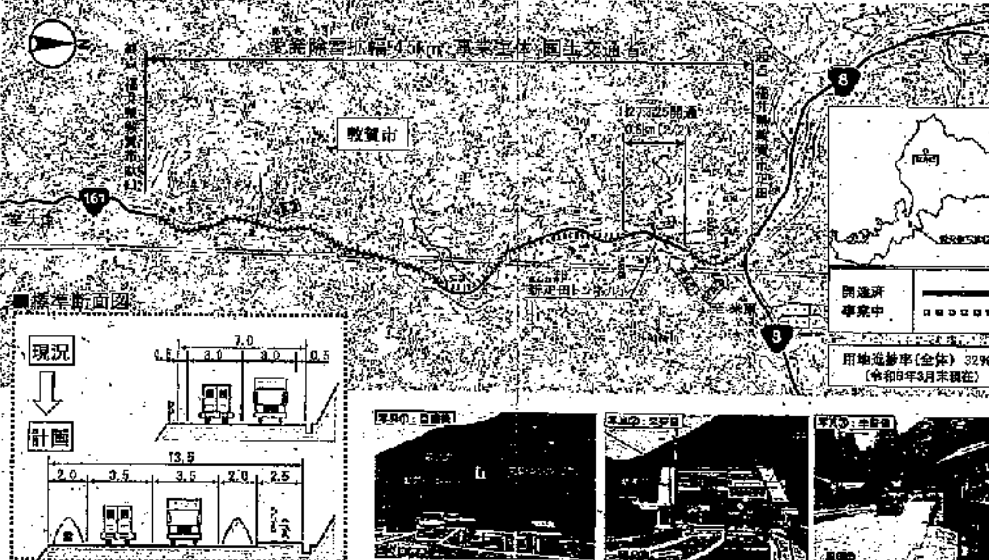


# 国道161号 愛発除雪拡幅の整備状況について

○国道161号愛発除雪拡幅は、敦賀市足田～同市駅口間の幅員狭小区間の解消、交通安全の確保や冬期の円滑な交通の確保を目的として、平成15年度に事業化した延長4.5kmの道路。

○新足田トンネルが平成27年3月に開通し、0.5kmが開通済み。

○未整備区間(延長4.0km)について、令和6年度は、用地調査、用地取得を推進中。



\*\*\*\*\*

# 滋賀県高島市議会 様

## ようこそ長岡市へ

\*\*\*\*\*

### 行政視察 次第

と き 令和6年8月6日(火曜日)  
午後1時30分から午後3時30分まで  
と ころ アオーレ長岡西棟4階第二委員会室  
ミライエ長岡

1 開会(13:30)

2 あいさつ(13:30～13:40)

- ・長岡市議会 議長 加藤 尚登
- ・高島市議会 みどりの未来 代表 是永 宙 様

3 視察事項(13:40～15:30)

- ・地域おこし協力隊の「地域課題の解決に資する定住者」獲得について

説明:地域振興戦略部

地方創生推進部 政策企画課

- (1)視察事項の説明
- (2)質疑応答

4 閉会(15:30)



## “外部人材×民間活力”で地方創生 長岡で挑戦する 地域おこし協力隊を50人に増員

長岡市は、様々な分野で専門的な技術や知識を持つ地域おこし協力隊とともに地域力の維持・強化に取り組み、移住・定住の促進につなげてきました。

これまでの取り組みに加え、「長岡版イノベーションによる地方創生」の新たな取り組みの一つとして、外部人材と民間活力の活用により新たな価値の創出や、将来に向けた持続可能なまちづくりを強力に進めるため、継続して活動する隊員18名に加え、来年度の地域おこし協力隊32人を増員します。

### 1 増員のねらい・効果

#### 【これまでの取り組み】

##### ◎地域性を活かした課題解決

- ・除雪の有償ボランティア組織の立ち上げ
- ・地元産の葡萄を使ったワイナリーの開設
- ・プロバスケットチームと連携したまちづくり
- ・NaDeC BASE を拠点とした4大学1高専との産学官連携

地域おこし協力隊の斬新な発想と行動力が  
地域に新たな価値を生み出す！

#### 【新たな取り組み】

##### ◎外部人材と民間団体の連携による

- ・新たな価値創造・まちづくりへのチャレンジ
- ・ミライエを拠点としたさらなるイノベーションの機運醸成
- ・女性活躍など多様性への対応
- ・移住定住や外国人など外部人材の受入促進
- ・花火や発酵など観光まちづくりによる関係・交流人口の創出

【長岡市の取組みの特徴】市内で活躍するNPO法人や企業など幅広い分野の民間団体が市担当部局との連携のもと、それぞれの活動に応じた協力隊を受け入れ、まちづくりに挑戦する隊員をサポートしながら、団体自らの成長や発展につなげます。

### 2 協力隊の増員数

- ・新たに募集する隊員数：32人【資料No.3-2】
- ・継続して活動、募集する隊員数：18人

### 3 これまでの実績（R6.4.1時点）

- ・採用人数：通算55人（H28～R5年度）
- ・平均年齢（着任時）：32.1歳  
20代：33人、30代：10人、40代：5人、50代：4人、60代：3人
- ・退任後の定住状況  
38人退任のうち24人定住（定住率63.1%：市内起業11人、市内就職13人）

#### ※地域おこし協力隊とは

三大都市圏をはじめとする都市部から過疎地域などへ移住し、1年以上3年以下の任期で地域ブランドや地場製品の開発・販売・PRといった地域おこしや、農林水産業などへの従事、住民の生活支援などの活動を行う。

問合せ：地域振興戦略部  
政策企画課

TEL0258-39-2260  
TEL0258-39-2204

## 令和6年度 長岡市 地域おこし協力隊 活用状況

### ■ 新たに募集する協力隊(拡充含む)

| 分野        | 活動内容               |    | 人数 | 活動地域 | 受入れ団体               | 所管          |
|-----------|--------------------|----|----|------|---------------------|-------------|
| 地域振興      | 拠点施設や商店街の活性化       | 新規 | 1  | 栃尾   | とちおコミュニティ協議会        | 地域振興戦略部     |
|           | 農家ご飯、民泊運営          | 新規 | 1  |      | 認定NPO法人UNE          |             |
|           | 観光農園の運営やイベント企画     | 新規 | 1  | 和島   | NPO法人和島夢来考房         |             |
|           | デジタル村民との連携、課題解決    | 新規 | 2  | 山古志  | 山古志住民会議             |             |
|           | 蘭牛のイベント企画、情報発信     | 新規 | 1  |      | 山古志蘭牛会              |             |
| 産業振興      | 外国人材の活用、受入支援       | 新規 | 3  | 全域   | (調整中)               | 産業立地・人材課    |
|           | 産学官連携支援            | 新規 | 5  |      | NaDeC構想推進コンソーシアム    | 産業イノベーション課  |
|           | 起業支援               | 新規 | 2  |      | (調整中)               |             |
| 半学半域      | 大学研究による地域課題の解決     | 拡充 | 2  |      | 市内4大学1高専            | 政策企画課       |
| 女性活躍      | ネットワークづくりや情報発信     | 新規 | 1  |      | NPO法人市民協働ネットワーク長岡   | 人権・男女共同参画課  |
| 市民協働      | バスケットによる市民協働のまちづくり | 拡充 | 1  |      | 株式会社新潟プロバスケットボール    | 市民協働課       |
|           | アオーレで活動する団体の支援     | 新規 | 2  |      | NPO法人ながおか未来創造ネットワーク |             |
|           | 長岡市の活性化及び地域の課題解決   | 新規 | 1  |      | NPO法人市民協働ネットワーク長岡   |             |
| 学生支援・人材育成 | 学生交流支援             | 新規 | 1  |      | ながおか・若者・しごと機構       | ミライエ長岡企画推進室 |
|           | 中高生向け人材育成          | 新規 | 4  |      | ながおか・若者・しごと機構       |             |
| 移住定住      | 移住定住支援、情報発信        | 新規 | 1  |      | (調整中)               | 広報・魅力発信課    |
| 観光        | 浜田屋・宮内エリアの観光まちづくり  | 新規 | 1  |      | ミライ発酵本舗株式会社         | 観光企画課       |
|           | 長岡花火における民間との連携事業   | 新規 | 1  |      | 一般財団法人長岡花火財団        | 観光事業課       |
| スポーツ      | アーバンスポーツの普及振興      | 新規 | 1  |      | (調整中)               | スポーツ振興課     |

新規拡充 合計 32人

### ■ 継続して活動・募集する協力隊(入替による募集中含む)

| 分野   | 活動内容               |    | 人数 | 活動地域 | 受入れ団体              | 所管         |
|------|--------------------|----|----|------|--------------------|------------|
| 地域振興 | 駅前エリアの活性化          | 継続 | 2  | 越路   | としじまづくり協議会         | 地域振興戦略部    |
|      | 観光コンシェルジュ          | 継続 | 1  | 山古志  | NPO法人 中越防災フロンティア   |            |
|      | 農家レストラン後継者         | 継続 | 1  |      | 多田田畑委員会            |            |
|      | 特産品の加工、製造、情報発信     | 継続 | 1  |      | 山古志特産品生産加工組合       |            |
|      | 錦鯉に関するイベント運営や情報発信  | 継続 | 1  |      | 長岡市錦鯉養殖組合          |            |
|      | スポーツの出前授業や交流活動     | 継続 | 1  | 寺泊   | 寺泊総合型スポーツクラブてらスポ!  |            |
| デジタル | スマホ教室、相談所の開催       | 継続 | 1  | 全域   | こまい協               |            |
|      | eスポーツによる関係人口創出     | 継続 | 1  |      |                    |            |
| 産業振興 | 産学官連携支援            | 継続 | 3  |      | NaDeC構想推進コンソーシアム   | 産業イノベーション課 |
|      | 産学連携コーディネーター       | 継続 | 1  |      | NPO法人長岡産業活性化協会NAZE | 産業支援課      |
|      | インターンシップ支援         | 継続 | 2  |      | 株式会社ひとつぶ           | 産業立地・人材課   |
| 半学半域 | 大学研究による地域課題の解決     | 継続 | 2  |      | 長岡造形大学             | 政策企画課      |
| 市民協働 | バスケットによる市民協働のまちづくり | 継続 | 1  |      | 株式会社新潟プロバスケットボール   | 市民協働課      |

<質問事項>

長岡市の地域おこし協力隊の取り組みについての質問

- ① 中山間地域での活動は、日常的にも車が必要になると思うのですが、協力隊員への自動車補助などはどうされていますか？
- ② 協力隊員になる際、資格や試験を要するもの、年齢制限などは、ありますか？
- ③ 募集に対して、どれくらいの応募がありますか？
- ④ 任期終了後の定住率はどれくらいですか？
- ⑤ 協力隊員同士の横のつながりは、どのようにつくっていますか？
- ⑥ 協力隊のコーディネータ的な人は配置されていますか？  
コーディネータがいる場合はどんな人がそれをしていますか？
- ⑦ 中山間地に入る協力隊員と地域住民と関係とはどのように関係をつくっていますか？
- ⑧ 協力隊員と派遣された地域との間でトラブルなどは過去にありましたか？
- ⑨ 政策企画課の協力隊員は、市外の大学に通う大学生もなれるのか？
- ⑩ 地域おこし協力隊の配置にあたり国から特別交付税による財政措置があります。  
国からの財政措置とは別に、長岡市が協力隊員配置のために支出している経費は、隊員 1 人あたりどれくらいになりますか？またその経費の項目についてもお聞かせください。

<質問事項に対する回答(案)>

長岡市の地域おこし協力隊の取り組みについての質問

- ① 中山間地域での活動は、日常的にも車が必要になると思うのですが、協力隊員への自動車補助などはどうされていますか。

以前は中山間地域の課題解決と活性化に取り組む隊員が多く、活動の性質上、地域内の移動時間や距離が長い場合、専用の公用車を貸与していました(保険・燃料費も公費負担)。

最近では、中心部の施設を拠点として産学官連携に取り組むなど、活動内容が多様化しており、活動の実態に合わせて私有車公務使用(燃料費補助)や共有公用車を利用しています。

- ② 協力隊員になる際、資格や試験を要するもの、年齢制限などは、ありますか。

一般的な住所要件を確認し、面接試験を行うほかは、特別な要件等はありません。

(半学半域の要件に関しては、政策企画課から回答)

- ③ 募集に対して、どれくらいの応募がありますか。

| 年度    | 募集人数 | 応募人数 | 採用人数 |
|-------|------|------|------|
| 令和4年度 | 8人   | 8人   | 4人   |
| 令和5年度 | 17人  | 25人  | 10人  |
| 令和6年度 | 36人  | —    | 6人   |

- ④ 任期終了後の定住率はどれくらいですか。

平成28年からの採用開始以来、延べ55人の隊員を採用してきました。現役を除いた退任者の総数は38人、うち24人が市内に定住しており、令和6年4月時点で定住率は63.1%です。

- ⑤ 協力隊員同士の横のつながりは、どのようにつくっていますか。

| 年度        | 市研修会<br>(懇親会) | 活動報告会 | 研修・交流会<br>(定住自立圏) | その他<br>(他部署主催) |
|-----------|---------------|-------|-------------------|----------------|
| 令和4年度     | 2回            | 1回    | —                 | 1~2回           |
| 令和5年度     | 2回            | 1回    | 4回                | 1~2回           |
| 令和6年度(予定) | 2回            | 1回    | 4回                | 1~2回           |

これまでも年数回、市が開催した協力隊向けの研修会や、年度末の活動報告会の機会を活用して、交流や連携を進めてきましたが、各地域で活動している間は接触の機会が少なく、隊員からもっと交流したいとの声がありました。そこで、昨年度からは定住自立圏の構成3市1町で連携して開催する



年 4 回の研修会で自治体の枠を超えて交流したり、市民協働や移住定住など各部署が主催する交流会に参加してもらうなど、交流の拡大を図っています。

⑥ 協力隊のコーディネータ的な人は配置されていますか。

コーディネータがいる場合はどんな人がそれをしていきますか。

協力隊を専門にコーディネートする人員は特に配置せず、担当部署と受入団体との協議により取組みを進めてきました。隊員が個人的に経験年数の長い隊員や OB・OG に相談していた実態もあり、今年度から相談対応のサポート業務を市内の関係する人材に委託しています。

サポート業務①:昨年度末で協力隊を卒業した起業した OG に委託 (交流会企画、人材紹介)

サポート業務②:コーチングの経験ある現役の隊員に委託 (少人数での相談の場)

(半学半域のコーディネートに関しては、政策企画課から回答)

⑦ 中山間地に入る協力隊員と地域住民と関係とはどのように関係をつくっていますか。

募集に向けた打合せの段階から、受入団体の中で世話人を決めてもらい、地域との顔合わせや生活面でのサポートをしてもらっています。住居も地域内で空き家を探し、地域に入り込んで生活することでの関係構築を促してきましたが、最近では適した空き家がないことや子育て等への移住者のニーズも踏まえて、必ずしも地域内に居住しない選択も可能としています。

⑧ 協力隊員と派遣された地域との間でトラブルなどは過去にありましたか。

隊員が業務や環境になじめず、受入団体との意思疎通ができなくなって退任する例は何件かありましたが、地域には概ね好意的に受け入れられており、直接的なトラブルがあるよりは、退任後も何らかの形で関係を保っていることが多いです。

⑨ 政策企画課の協力隊員は、市外の大学に通う大学生もなれるのか。

(政策企画課から回答)

⑩ 地域おこし協力隊の配置にあたり国から特別交付税による財政措置があります。

国からの財政措置とは別に、長岡市が協力隊員配置のために支出している経費は、隊員 1 人あたりどれくらいになりますか。また、その経費の項目についてもお聞かせください。

協力隊の必要経費は原則として、特別交付税の上限範囲内の年間 520 万円 (人件費 320 万円、活動経費 200 万円) で対応しています。昨年度は物価高騰による会計年度任用職員の給与改定に伴い、今年度の雇用保険料などの共済費に関する予算計上が若干不足したため、60 人の隊員に対して一般財源から約 160 万円の支出を予定しています。