



行政視察結果報告書

行政視察結果報告書

令和7年2月3日

高島市議會議長

廣本 昌久 様

会派名 チーム高島

会派代表者 藤田 昭

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 藤田 昭、山下 巧
- 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 観 察 先 別添資料のとおり
- 4 観察目的 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

チーム高島 令和6年度政務活動視察報告書

参加者：藤田昭（8月5日のみ）、山下巧

<視察スケジュール>

8月5日(月) 13時30分～16時 於：衆議院第一議員会館地下1階第3会議室

国土交通省の担当職員より以下の政策課題について聴取および意見交換

- 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(大津市・高島市・敦賀市)について

8月6日(火) 13時30分～15時30分 於：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

新潟県長岡市の担当職員および当事者より以下の課題について聴取および意見交換

- ① 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

<行程表>

8月5日(月)

[出発]近江今津 7:33 発-JR湖西線普通京都行-8:35 着

[乗換]京都 8:45 発-東海道新幹線のぞみ2号(指定席 5810円)-10:57 着

[到着]東京 タクシー移動

研修先：衆議院第一議員会館 会議室

13時30分～14時30分 研修：JR湖西線

15時～16時 研修：国道161

[移動]徒歩 宿泊先

宿泊：都市センターホテル

8月6日(火)

[移動]タクシー 東京駅

[出発]東京 9:28 発-上越新幹線とき 313号(指定席 4470円)-11:06 着

[到着]長岡 徒歩移動

研修先: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

13時30分~15時30分 研修:地域おこし協力隊

[出発]長岡 16:33 発-上越新幹線とき 74号(指定席 4470円)-18:00 着

[乗換]東京 18:09 発-東海道新幹線のぞみ 445号(指定席 5810円)-20:21 着

[乗換]京都 20:38 発-サンダーバード 47号(指定席 1930円:自己負担)-21:11 着

[到着]近江今津

<政務活動費>

交通費:近江今津~長岡	11330円	安曇川~東京	8910円
のぞみ 2号指定席	5810円	のぞみ 2号指定席	5810円
とき 313号指定席	4470円	東京~安曇川	8910円
長岡~近江今津	9050円(往復2割引)	のぞみ指定席	5810円
とき 74号指定席	4470円		
のぞみ 445号指定席	5810円		
小計 (山下両日)	40940円	(藤田 8/5のみ)	29940円
宿泊費:	12980円		
計	53920円		29940円

*会派2人分 合計 83860円<53920円+29940円>

8月5日(月) 会派視察研修1日目

衆議院第一議員会館 地下1階第3会議室

13時30分～14時30分

研修テーマ：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

出席：国土交通省鉄道局 鉄道サービス政策室 係長：[REDACTED]

同 施設課 鉄道防災対策室 専門官：[REDACTED]

同 安全管理監付 事故対策官：[REDACTED]

◎研修概要および所感

研修テーマについてヒアリングと質疑応答および意見交換を行う。

・当局から「国土強靭化のための5ヵ年加速化対策」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の説明を受ける。

・JR湖西線の暴風による運休については、風水害・巨大地震対策では人命に関わる事項が最優先されるため、暴風対策の優先順位としては低くなってしまう。



○質疑応答で、運休による市民の困り事や不自由さ、移住定住政策への影響などを説明し、意見交換を行った。とりわけ鉄道事業者への要望が第一だと感じられた。

15時～16時

研修テーマ：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

出席：国土交通省 総合政策局地域交通課 地域交通計画調整官：[REDACTED]

同 道路局 国道・技術課 企画専門官：[REDACTED]

◎研修概要および所感

研修テーマについてヒアリングと質疑応答および意見交換を行う。

・当局から国道161号の整備状況と今後の見通し、「地域公共交通のリ・デザイン」などについての説明を受ける。

○構想から数十年が経過しているものの、未だ全線完了とはなっていない状況は残念でならない。来年の国スポ・障スポ開催までに現在建設中のうちの一部が完成すること。1日でも早く全線完了となることを市民の一人としても願わざにはいられない。

8月6日(火) 会派視察研修 2日目

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

13時30分～15時30分

研修テーマ：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

出席：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]

長岡市地方創生推進部 政策企画課 主査：[REDACTED]

地域おこし協力隊員：[REDACTED]

◎研修概要および所感

地域おこし協力隊の現状と活動状況、募集状況などについて担当者や当事者から説明を受ける。

・地域おこし協力隊を3種類<①中山間地域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(以下、半学半域)>に分け採用・活動を行っている。地域のニーズと協力隊員の専門性を調整し成果を上げている。

・今年度は協力隊員を総勢50名まで増員する予定であり、新規に18名募集中だが6名

しか決定していない。総務省が協力隊1万人の目標を掲げていることもあり、自治体間での人材の争奪戦となり、募集の難しさが表れている。

・移住を目的としないで「若者から刺激をもらう」や「新たな視点での活動を期待する」など、地域の活性化を主眼とすることで、協力隊員の発想や活動がユニークであり、アイデア豊かな活動へつながっている。

・会計年度任用職員として雇用し、市の事業推進の一端を担っている。

・民間企業に「派遣」し、業務委託という形態もある。

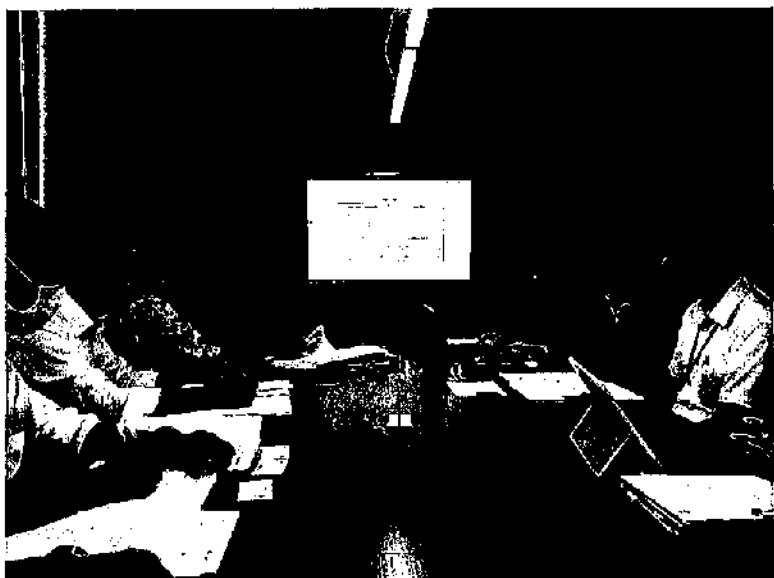
・「半学半域」の協力隊は大学院生が対象。市内にある大学入学時に募集している。在籍大学の教員が活動のコーディネートもしている。

・中山間地域での活動は、具体的な目標を明確化することが重要。地域住民にも協力隊の目的を理解してもらいやすくなり、地域住民の協力も得やすくなる。協力隊の居住する空き家が確保できないこともあるので、地域外での居住も可とする。



○高島市においても、以前は地域おこし協力隊や同様の協力隊を受け入れていた土壤風土がある。しかし、根付かずに数年で活動が終わり、それ以降の協力隊の受け入れも途絶えている。全国各地で今もなお活動が継続されている地域があるということは、その活動自体に意義があり、活動によって地域が活性化されているという成果もあるからだと思う。

過疎化が進み、限界集落が増えつつある高島市にとって、総務省の方針に沿い、この制度を今一度導入するするきっかけにするべきではと考える。



1. 目的・事業概要

【目的】

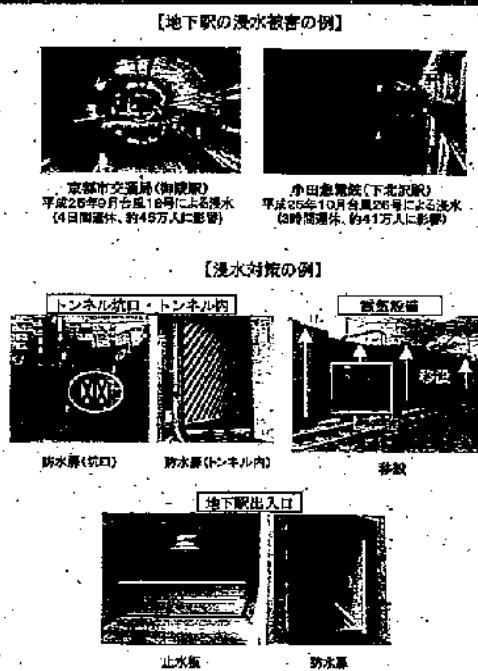
河川の氾濫や津波等が発生した場合に深刻な浸水被害が懸念される地下駅等の出入口やトンネルの坑口等への止水板や防水扉等の整備を支援。また、近年の豪雨災害の傾向を踏まえ、新たに電気設備等の浸水対策についても支援する。

【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、トンネル等へ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。

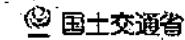
2. 年度の内容

- 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、浸水防止扉等の整備又は移設
- 補助率：1/3以内
(地方公共団体は協調補助を実施)



3

鉄道施設総合安全対策事業費補助(耐震対策)



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等を図る。

【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. 年度の内容

- 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、落構防止対策の実施 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構造物が崩壊（せん断破壊先行型）しないことを目的とする補強	首都直下地震・南海トラフ地震で震度6強以上想定地域等	片道断面輸送量1日1万人以上の線区（片道10本/時以上の線区等）	・高架橋・橋りょう（ロッキング構脚を有するものを含む）・トンネル
	全国	緊急輸送道路等と交差・並走する線区 乗降客1日1万人以上の駅	・跨線橋等
早期に復旧を図る観点から、震状況に応じて構造物を復旧（復元）する目的とする補強	首都直下地震・南海トラフ地震で震度6強以上想定地域等	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】



防音ブリーズによる駅ホームの遮水構造

【高架橋の耐震対策の例】



鋼板巻きによる高架橋の耐震対策

- 平成30年度より実施している「防災・減災、国土強靭化のための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、激甚化する豪雨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、国土強靭化のための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



コンクリート格による斜面の補強

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地盤による落橋・折ずれ、高架橋等の倒壊・損傷対策

例：断面補強



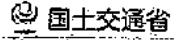
鋼板巻きによる高架橋の耐震補強法

⑤予防保全に基づいた鉄道施設の老朽化対策

例：構梁の防食塗装



鉄道施設総合安全対策事業費補助(豪雨対策)



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
鉄道河川橋梁対策事業	・片道断面輸送量1日1万人以上15万人未満の路線	・橋脚の基礎部分の補強 ・異常検知システムの導入 ・橋梁の架替
	・優等列車若しくは貨物列車が運行する路線	
鉄道斜面対策事業	・片道断面輸送量1日1万人以上15万人未満の路線	・法面防護工 ・落石防護工等
	・優等列車若しくは貨物列車が運行する路線	

【鉄道隣接斜面からの土砂流入防止対策の例】

JR西日本の被災状況
(平成30年7月豪雨)

コンクリート格による斜面の補強

【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

2

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：鉄道事業者

(JR東日本、東海・西日本、貨物、大手民鉄、第大手民鉄、
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：橋梁の重防食塗装

トンネルの覆工コンクリートの補強 等

○補助率：1/3 以内

【橋りょう、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、大規模地震の発生も切迫。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、国土強靭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、国土強靭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月時点の累計】

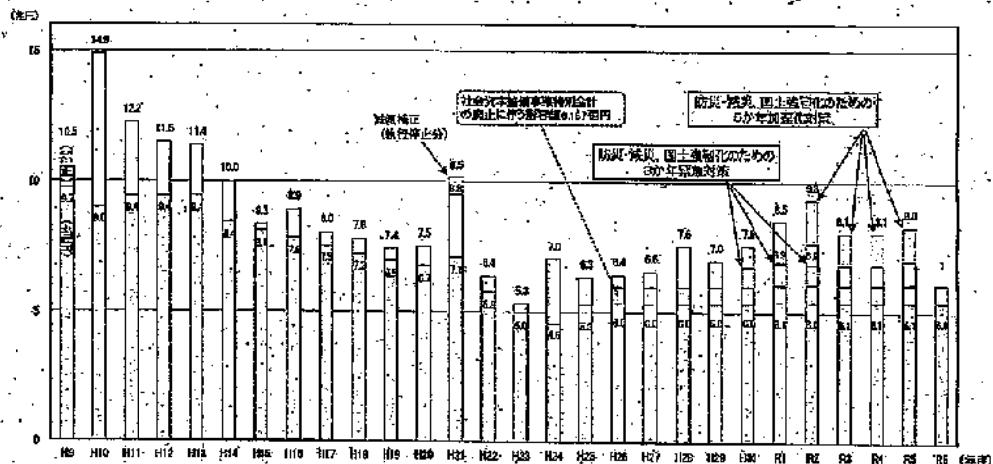
区分	事業規模の目録 (面積決定額)	<1年目> 令和2年度第3次修正等		<2年目> 令和3年度補正等		<3年目> 令和4年度第2次修正		<4年目> 令和5年度補正等		累計
		事業規模 うち国費 [うち公共]	事業規模 うち公共	事業規模 うち国費 [うち公共]	事業規模 うち公共	事業規模 うち国費 [うち公共]	事業規模 うち公共	事業規模 うち国費 [うち公共]	事業規模 うち公共	
防災・減災、国土強靭化のための 5か年加速化対策(加速化・深 化分)	おおむね 15兆円程度 (うち国費は 7兆円を含む)	約1.97兆円 (約1.65兆円)	約1.02兆円 (約1.26兆円)	約1.52兆円 (約1.26兆円)	約2.37兆円 (約1.26兆円)	約1.83兆円 (約1.26兆円)	約2.36兆円 (約1.30兆円)	約1.82兆円 (約1.30兆円)	約1.82兆円 (約1.26兆円)	事業規模 約11.8兆円 (うち国費 約4.2兆円)
1 気温化する気象を切掛する 大規模地震等への対策	おおむね 12兆円程度	約3.46兆円 骨1.64兆円	約2.45兆円 骨1.15兆円	約1.79兆円 骨1.14兆円	約1.14兆円 骨1.02兆円	約1.17兆円 骨0.29兆円	平成後期 約0.55兆円			
2 地震・津波等への 耐震化対策	おおむね 2.7兆円程度	約0.68兆円 骨0.40兆円	約0.50兆円 骨0.20兆円	約0.47兆円 骨0.29兆円	約0.48兆円 骨0.29兆円	約0.48兆円 骨0.29兆円	事業規模 約2.0兆円			
3 国土強靭化に関する施策を基 本的に進めめるためのデジタル 化等の推進	おおむね 0.2兆円程度	約0.03兆円 骨0.03兆円	約0.07兆円 骨0.07兆円	約0.07兆円 骨0.10兆円	約0.10兆円 骨0.05兆円	約0.05兆円 骨0.05兆円	事業規模 約0.2兆円			

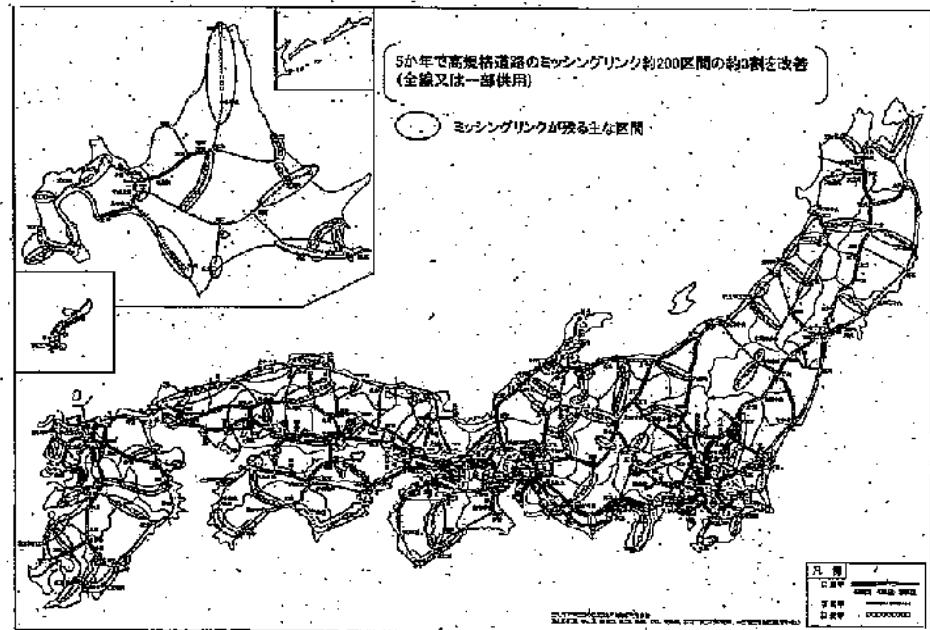
(注1) 事業規模には財政投歛費によるものも含まれる。

(注2) 四捨五入の關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、国土強靭化緊急対応枠(3,000億円)を含む。(累計には含まない)

3





国土強靭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靭化基本法の一部を改正する法律

第一 國土強靭化実施中期計画（第十一条の二関係）

一 政府は、国土強靭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「国土強靭化実施中期計画」という。）を定めるものとすること。

二 國土強靭化実施中期計画は、次に掲げる事項について定めるものとすること。

- ① 計画期間
- ② 計画期間内において国土強靭化に關し実施すべき施策の内容及び目標
- ③ 国土強靭化に關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基盤の規模
- ④ ①から③までに掲げるもののほか、国土強靭化実施中期計画の実施に關し必要な事項

三 國土強靭化基本計画に係る情報公開、公表及び見直しの規定は、国土強靭化実施中期計画について準用すること。

第二 國土強靭化実施中期計画の実施に関する勧告（第十二条関係）

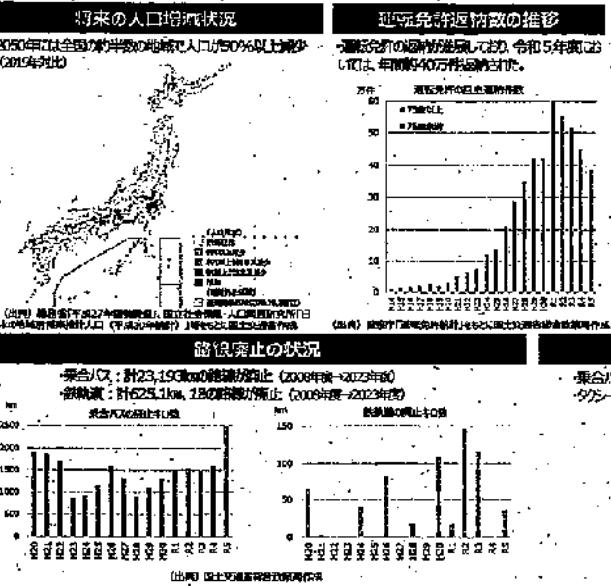
内閣総理大臣が國務行政機關の長に対し必要な勧告をすることができる場合として、国土強靭化実施中期計画の実施について調整を行うため必要があると認める場合を追加すること。

第三 國土強靭化推進本部の所掌事務の追加等（第十六条関係）

- 一 國土強靭化推進本部の所掌事務として、国土強靭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 國土強靭化推進本部は、国土強靭化基本計画又は国土強靭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、国土強靭化推進会議、都道府県、市町村及び国土強靭化に関する施策の推進に關し密接な關係を有する者の意見を聽かなければならないこと。
- 三 二は、国土強靭化基本計画又は国土強靭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

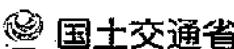
- 人口減少及び高齢化が全国的に進む中、免許返納した高齢者をはじめ移動手段の確保に対する不安が高まっている。
- 一方、乗合バス・鉄道道路線の減便・廃止やバス・タクシードライバーの減少が進み、公共交通の確保は危機的な状況。



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



Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

地域公共交通のリ・デザイン

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要素。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深刻的な需要減少により、引き続き、多くの事業者が厳しい状況。加えて、新型コロナの影響により、一気に10年以上時間が進んだとの見方もあるは問題感が高まっています。

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・高度化やバス等の転換を通じて「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実装する「交通DX」、車両電動化や再生エネルギー活用 GX、①の共同の共創、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」を構築を進めます。

ローカル鉄道の再構築

鉄道の維持・高度化



3つの「共創」（連携・協働）

市民の共創

・リニア・循環事業
・バスの上下分離等

交通事業者間の共創

・並行法特例法を活用した共同経営

多様な分野の関係者との共創

・モードの垣根を超えたサービス等

・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

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



交通DX

自動運転



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



目次

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

- 「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

地域旅客運送サービス



- ◆ 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

＜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

地域公共交通計画の作成状況(令和6年4月末時点)



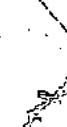
地域公共交通計画の作成主体の内訳（R6年4月時点の作成件数は1,052件）

単独	単独市区町村	942計画 (942市町村)
	複数市町村 (都道府県は含まれない)	37計画 (143市町村)
広域	複数都道府県（北海道、東北、中部、近畿、中国、四国）	47計画 (23都道府県・400市町村)
		27計画 (27都道府県・872市町村)
合計		1,052件

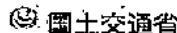
現時点で都道府県が参画する
計画未作成で、今後市町村と
共同して作成予定の都道府県

1県

(※)北海道・福井県・鳥取県・太分県は、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。



地域交通法(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：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

地域公共交通活性化事業

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

- ◇ 路線運送高度化事業
LRT (Light Rail Transit) の整備
- ◇ 路線運送高度化事業
BRT整備、AIオーディオ、キャッシュレス決済 EVバスの導入等
- ◇ 地域旅客運送サービス維持事業
公募を通じた競争予定路線の交通の維持
- ◇ 貨物運送効率化事業
貨物混載の導入
- ◇ 地域公共交通便携性事業
路線、ダイヤ、運賃等の見直しによるサービス改善 等



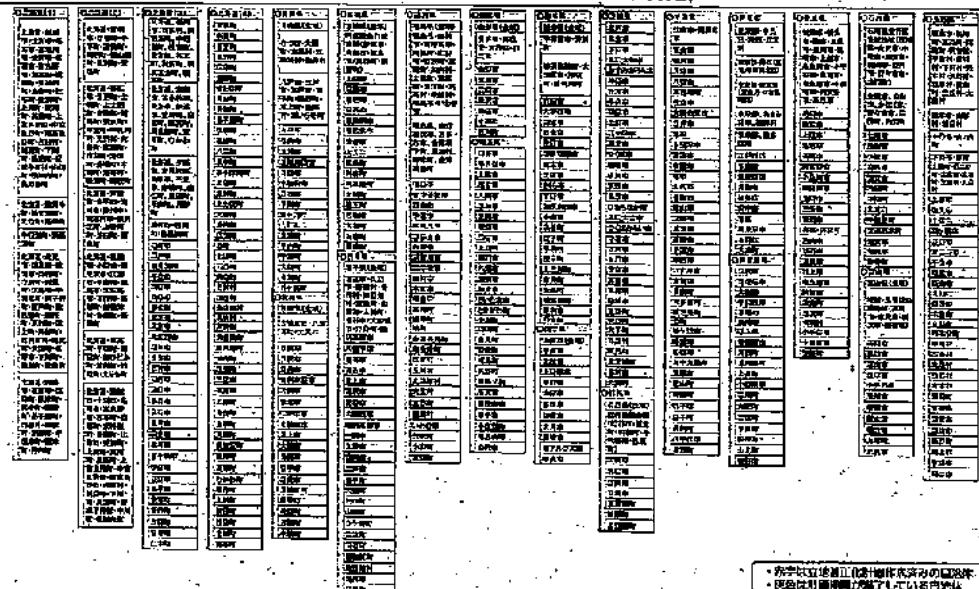
実施計画

- ・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

<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

- 令和6年4月末時点での、1052件の地域公共交通計画が作成。
 (令和5年12月末時点では、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月末時点での、102件の特定事業実施計画について国土交通大臣が認定。



The image shows a large grid of tables, each representing a different region or area in Japan. The tables are filled with numerous entries, likely names of local governments or specific projects. The grid is organized into several columns and rows, creating a dense pattern of data.

・赤字は立地適正化計画作成済のみの自治体
 ・緑色は計画実施が完了している白字体

10

8

地域交通法等の一部改正法(令和5年法律第18号)



地域の関係者の連携と会員の登録【参考】

- ・目的並に、自治体・公共交通事業者・団体の多様な主体等の「地域の関係者」の「連携と協働」を強調し、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。

ローカルバスの再構築に対する仕組みの充実【参考】

- ・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聽いて、国土交通大臣が組織する「再構築支援会議」(開催会の開催、調査・検証実施等)に対して国が支援。

- ・また、協議会において①鉄道輸送の規制・高度化のバス等への転換、②いのちかにによる利便性・技術可能性の向上をための方策について協議が図らるべきは再構築方針を作成。田舎協議会が調査を行う積極的な開催。

- ・国は、大臣認定を受けた専門事業によるインフラ整備に取り組む自治体について、社会資本整備交付金等により支援。<予算>

バス・タクシー等の荷物運送に対する仕組みの充実【参考】

- ・自治体・公共交通事業者が、一定の区域・期間について、交通サービス水準(運行回数等)、費用負担等の認定を実施して行う「API」「二段階運行割合」を創設。

- ・国は、インカラ・東向整備に対する社会資本整備組合交付金を含め、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・財政・税制>

タクシーやハイヤーの車両の登録【参考】

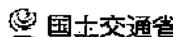
- ・地域の運送会社の協賛が取ったときには、国土交通大臣の届出による運賃設定を可能とする協賛運送制度を創設。

(※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。)

【自民・公明】再構築支援会議による協議や地域の関係者との連携・協働を通じ、地域公共交通を行模索

(KPI) 地域公共交通計画の実施計画の認定数: 67件 [2022年1月時点] ⇒ 300件 (2027年度)

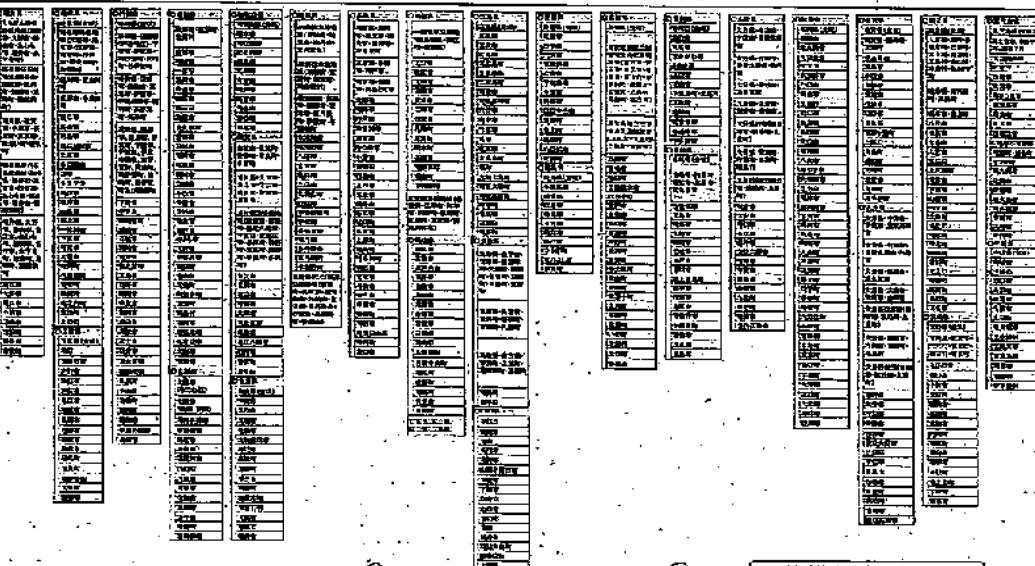
(参考)地域公共交通計画の作成状況一覧(中部・近畿・中国・四国・九州・沖縄)



■ 令和6年4月末時点での、1052件の地域公共交通計画が作成。

(令和5年12月末時点では、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月末時点での、102件の特定事業実施計画について国土交通大臣が認定。



The image shows a large grid of tables, each representing a different region or area in Japan. The tables are filled with numerous entries, likely names of local governments or specific projects. The grid is organized into several columns and rows, creating a dense pattern of data.

・赤字は立地適正化計画作成済のみの自治体
 ・緑色は計画実施が完了している白字体

9

（参考）国土交通省関係会議（ZV23改正地域交通法関係）

- 令和5年10月3日、JR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 ※近畿地方から東北地方までの区域において電子料金による支払による問題がある

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、JR西日本ほか

● 利用状況（輸送密度） （単位：人/日）

区間	S22年度	R23年度	R4年度
芸備線全体	2,682	1,824	1,170
備中神代～東城	504	81	89
東城～備後庄原	478	11	20
備後庄原～三次	725	382	75
備後庄原～三次	1,257	381	327
三次～下津川	3,500	888	988
下津川～広島	10,550	10,853	8,529

● 区間（芸備線全体）

● 総区別収支（令和元年度）

区間	収支 (百円)	収支率 (%)	營業収支 (円)
備中神代～東城	△300	2.4%	4,129
東城～備後庄原	△260	0.4%	25,418
備後庄原～三次	△200	-2.4%	4,127
備後庄原～三次	△250	11.5%	871
三次～下津川	△1,320	14.8%	871

赤字表示：盈余額に対する割合
黒字表示：100円の過剰額を除く赤字表示

○ 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ては、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。

○ 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。

【合意形成に向けた国の支援】

- 協議会開設、調査事業、英証事業について、「地域公共交通再構築調査事業」（新設）における国が支援

【ローカル鉄道の再構築のフロー】

（令和5年度の創設）

○ 地方公共団体が組織する法定協議会

○ 協議会：地方公共団体、鉄道事業者等

○ 地域公共交通再構築調査事業を創設

○ 合意形成に向けて実効性を検討

○ 地域公共交通計画の決定

○ 要継続方針の決定

①「鉄道の維持・高度化」→鉄道事業再構築事業（新設）
②「バス等への転換」→地域公共交通再構築・運営事業

※現行は赤字で示されているが、新設会社の場合は、新設会社の都合（新設会社1,000人/日未満の場合は、合計1,000人/日未満）

○ 地域公共交通の再構築を実現

【合意実現に向けた国の支援】

- 社会資本整備資金交付金に要件事項として「地域公共交通再構築事業」を創設し、同が支援
- 知恵・運用の緩和・見直し
・賃貸登録制度の導入
・技術・安全規則の見直し・等

【合意実現に向けた国の支援】

- 地域公共交通再構築調査事業
- 地域公共交通再構築調査事業

12

● 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】

■ 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
- 事業構造の見直し
- 利便性向上

■ B.R.T・バスへの転換

- G.Y・DX対応車両等への転換
- G.Y・DX対店舗等への転換
- 設備整備

■ 設備整備

■ 外部資源を活用した駅の活性化

■ 事業構造の見直し

■ 利便性向上

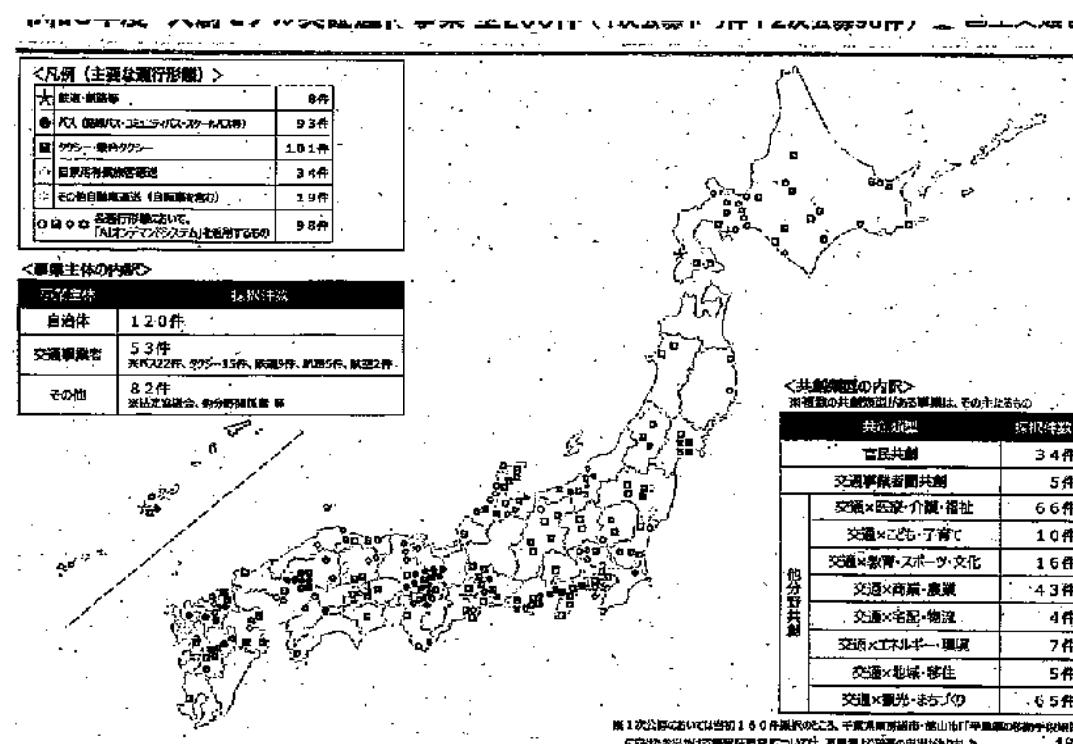
■ B.R.T・バスへの転換

■ G.Y・DX対応車両等への転換

■ G.Y・DX対店舗等への転換

■ 設備整備

13



（参考）選定した事例

【実行実績】
六都東部圏における実証支援・AIバス・運営の集合タクシー実証実験
(六都東部圏地区連携実現会議)

◆事業概要
・小学校の放学時間により、家族の送迎等に頼らざるを得ない子どもの通学の足を確保するため、路線不定型集合タクシーを運行。教育委員会との連携により、学校敷地内の着発地設定や、時間帯に合わせ柔軟なダイヤ調整を実施。
・デマンド型の運行で商業・医療施設に接続地点を設け、日常生活の足も確保。

【実証実行実績】
横戸市AIオムニマンド実証運行プロジェクト
(愛知県、横戸市)

◆事業概要
・JR、コミュニティバスの運行が市域内に留まり、隣接市にある宿泊や商業施設を目的とした利用ができるため、愛知県が賃貸事業を確保しつつ、自治体間の連携を調整し、AIオムニマンド交通を運行することで、地域の実情に応じた市域を跨ぐ移動手段の確保を目指す事業。

【実証実行実績】
公共交通運行データ分析・マーケティング人材育成
(公共交通データ分析会議)

◆事業概要
・他業界で活用されているマーケティング手法を学習し、公共交通の施策に活用することにより、施策の実効性確保や利便性向上等に取り組む事業。
・データの活用手法などを習得し、現場で具体的な行動に移すことができる人材を育成。

【実証実行実績】
西日本開拓者連携した創MaaS推進事業
(一般社団法人 平洋開拓協会)

◆事業概要
・地域交通のドライバー不足へ対応するため、観光協会やJAが協力し、観光・農水産事業者の人材活用した二次交通・域内交通需要事業。地域一化をモデル化する事業と連動し、持続可能な移動手段として、デジタル技術を活用した自家用有償旅客運送(観光協会が運行主体)の確立に取り組む。

【実証実行実績】
さかいみどりAIデマンド交通実証プロジェクト
(鳥取県佐伯市)

◆事業概要
・市内を回るコミュニティバスについて、各団体・施設の移動需要のデータ収集・可視化を踏まえながら、AIデマンド交通を活用した自家用有償旅客運送を実施する事業。また、医療福祉会連携して、AIデマンド交通による患者送迎の代替実証など、施設送迎需要の取り込みや、各施設による送迎費用の一部負担についても検討。

【実証実行実績】
山口・広島・岡山開拓者連携MaaS実証事業人材育成会議
(山口県・広島県・岡山県開拓者連携会議)

◆事業概要
・県や市町の交運行政担当者や交通事業者、コンサルタント等を対象に、交通に関する知識やコーディネートスキルの習得を図る事業。
・山口・広島・岡山に於ける多様な主体・部門が一休となることにより、計画策定や実施の円滑化、運営の強化につながる人材育成と実証促進に貢献。

地域公共交通確保拠点改善事業 (令和5年度補正:279億円・令和6年度:208億円)

1. 地域公共交通のリ・デザインの加速化

- ・共創・MaaSプロジェクト
 - ・AIオムニマンド・MaaS等「デジタル」多様な賃貸事業（施設・介護・医療・スポーツ・農業・商業・医療等）の「実現」による公共交通プロジェクトを各地の足の現状3種類（A・B・C）において支援。
・モビリティ人材（フロント・オフィサー・ドライバー・DX人材など）の育成支援。

A 中小都市等

C 大都市等

2. バス・タクシー等公共交通運営者の人手不足対策

- ・旅客運送事業者の人材確保
 - ・種免れ取得、採用活動等、人材確保のために行なう取組を支援。
・女性・バーティーム運転者拡大のための駐車形態変更・格安設備導入等「タクシー不足」に対する緊急措置の推進。

B 交通DX・GXによる省人化・経営改善支援

- ・地域交通事業者によるDX・GX等による利便性向上や人材確保の取組に対して支援。
・ドライバレス・車両アプローチ、運行管理システム、EVバス・タクシー導入等。

3. 地域の地盤強化等の支援

- ・地域公共交通計画に基づく地域公共交通の運行等の支援強化
・車上荷物等のための運賃改定を実施する事業者に対する支援強化
- ・公共交通に対するパリアフリー支援
・車両の更新等地域交通における安全対策の推進

地域鉄道の安全対策 (令和5年度補正:66億円の内訳・令和6年度:45億円の内訳)

訪日外国人安心環境整備（交通） (令和5年度補正:244億円の内訳・令和6年度:14億円の内訳)（一般財源）、5億円（無登録財源）

公共交通機関におけるストレスフリーで快適に旅行できる環境を整備するため、多言語対応の強化、キャッシュレス決済の普及、AIドライバーの導入等に関する個別の取組に対して支援。
・車両の大型化や荷物スペースの設置、鋼索車両の導入・改良
・多言語対応のデジタルサイネージ、デジタルを活用した運賃状況の可視化 等

社会資本整備総合交付金（地域公共交通計画） (令和5年度補正:15,421億円の内訳・令和6年度:15,065億円の内訳)

・バス停所等の整備等の取組に対する助成。
・バス・タクシー・鉄道等のDX・GX投資に対する出資費

財政投融资 (令和6年度:102億円)

・貸付金等による公共交通機関の運行のための融資

・貸付金等による公共交通機関の運行のための融資

「共創・MaaS実証プロジェクト」(令和6年度)について

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適用する場合含む）に伴う実証実験が対象となります。

交通を地域のくらしと一緒に捉え、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同主体で構成される協議会や連絡会等（「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・改修に要する経費
・実証事業に要する経費

【補助額】 地域の属性に応じて、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〕
500万円以下は完額 500万円超部分は2/3	補助率2/3	補助率1/2

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、交通に関する知識、データ活用のノウハウ、多様な関係者とのコーディネートを推進するスキルを活用しながら、地域の交通が目標すべき姿の実現に向けて、主体的かつ協調的に取り組む人材を育成する事業

【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なう、都道府県・市町村・民間事業者等

【補助対象経費】 地域交通分野における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F2の応募にあたっては、実施地図の自治体から指名を受けていることを要件とします。

応募方法の詳細・問合せ先は特設ウェブサイトへ！

契約審査のポイント等は「公基要領」をご確認ください。

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

地域交通 共創

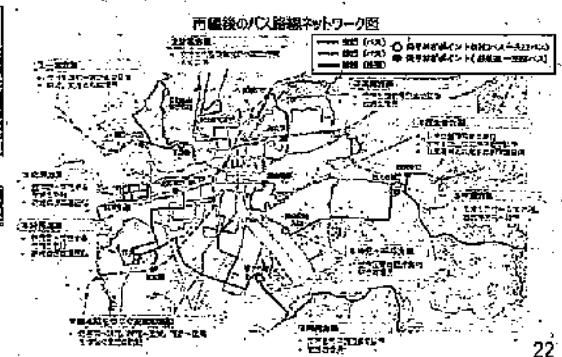
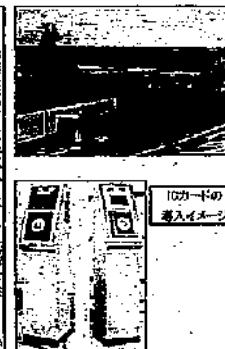
投票

活用事例(鉄道)

公共交通は「社会インフラ」であり、地域交通サービスが地域の活力や魅力に直結する「公共サービス」であるとの考え方の下、新型車両の導入、運賃・パッケージ化に伴う改良、キャッシュレス決済対応、城崎線・氷見線の直通化等利便性向上の施策を行った。

事業概要 新型車両導入、駅ホーム改設、キャッシュレス対応 等
事業環境を変更(JR西日本への譲り受け鉄道)することにより、高岡駅を中心 来西南北を走る鉄道路線が同一の運行主体となることから、現在のあの西山やま 鉄道線との接続や直通化により、県西部地域の公共交通ネットワークが強化され、利 用者利便や地域における能率の生産性の向上につなげる。

事業者名 JR西日本
区間 JR西日本城崎線・氷見線: 花4.5、4km
整備内容 駅施設、線路設備、電気設備 等
実施期間 令和5年度～令和9年度(その後も継続予定)



22

活用事例(バス)

実施計画

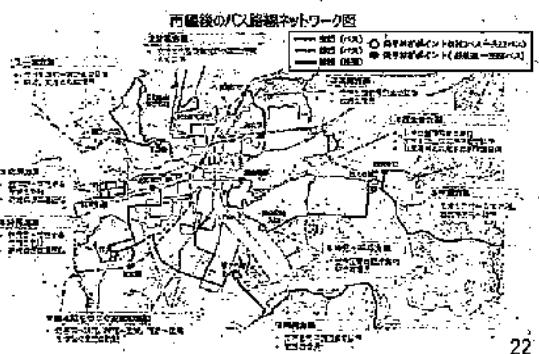
岡山市では複数のバス事業者が市内中心部に乗り入れているが、需要の大小に関わらず、大型車両で運行され、運転手不足、路線の重複等の問題がある一方で、自家用車への依存が非常に高く、公共交通の経営は厳しい状況。

このため、需要に応じて軽量車両(専門の小型化)に分担するバス路線の再編を行とともに、乗り換え環境の整備、ICカードシステムの導入等を図り、利便性の高い公共交通サービスを定期的に提供する。

事業者名 市内複数事業者

対象設備 乗降口拡点の整備、キオスクシステム等

事業期間 令和6年度～令和10年度



基幹事業

- 道路 ○ 港湾 ○ 河川 ○ 砂防
- 下水道 ○ 海岸 ○ 都市公園 ○ 市街地整備
- 住宅 ○ 住環境整備

等

効果促進事業

- 基幹事業の効果を高めるため必要な事業
- 全体事業費の2割目途

地域公共交通再構築事業の概要

交付金事業者等: 地方公共団体、補助対象経営の1/2

対象事業: 地域公共交通活性化再生法による計画認定を受けて行う鉄道施設・バス施設の整備
※まちづくりとの相互連携等が要件

地方財政措置: 鉄道施設: 地方負担分について、地方債充当率100%、うち45%について交付税措置
バス施設: 地方負担分について、特別交付税措置80%

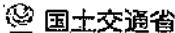


20

<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

地域公共交通再構築事業 -社会資本整備総合交付金



地方公共団体が、立地適正化計画をはじめとするまちづくり計画等において公共交通の利活用を位置づけた場合で、地域公共交通ネットワークの再構築に必要なインフラ整備が、地域公共交通計画に基づく特定事業として実施される際の地域の取組を支援

【交付金事業者】 地方公共団体 ※交付金の対象事業は、地方公共団体が5%の補助金を受けて、民間事業者が実施するものも含まれる

【補助率】 1/2

【交付対象事業】

地域公共交通確定事業等の実施計画の認定を受けた、持続可能性・利便性・効率性の向上に資する施設整備

※地域公共交通活性化法に基づく、ローカル鉄道に係る公共交通賃貸借やバス路線の育成等を行う事業実施計画

・鉄道施設(駅施設、線路設備、電路設備、信号保安設備等)の整備

・バス施設(停留所、車庫、営業所、バースタンド設置、EVバス充電施設(充電・蓄電・充電)等)の整備

※上記と並びて、整備整備要綱(地方自治体が作成する社会資本整備計画ごとに交付対象事業全体の20%を旨)で、鉄道・バス事業の導入も支援

※九州3社又は大手民鉄の路線については、補助対象経営は該事業の2/3以上(1/3は事業者の自己負担)



【地方財政措置】

・鉄道施設: 地方負担分について、うち45%について交付税措置(第三種鉄道事業者(地方公共団体)又は第三セクター鉄道の場合、地方債充当率100%)

・バス施設: 地方負担分について、特別交付税措置80%

23

21

**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（湖東圏域公共交通活性化協議会）】**

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



（出典）滋賀県彦根市湖東圏域公共交通活性化協議会

<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月に滋賀県彦根市地域公共交通網形成計画を作成、彦根市が事務局担当。

<ポイント>

- 計画作成に向けた検討・調整などの段階で交通事業者が修習。
- 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実施の調整が可能となった。
- 地域全体を見据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。

**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 会長は、第4条各号に掲げる事項について専門的な知識又は調査を行なふため、必要に応じて運営会議に専門会議を置くことができる。
2 分科会で議決された事項は、運営会議の議決とみなす。
3 分科会の議論、運営会議の議論をもって、会長が各自に定める。

（出典）西宮市都市交通会議規約

<取組概要>

- 同会議の分科会を設置し、集合輸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、交通会議の議決とみなす」こ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行われている。

<ポイント>

- 上記体制とした上で、コア関係者同士で個別具体的な議論による議論を効率的に実施。
- 事務局の負担を抑えつつ、専門議論で情報整理。
- 交通に関する会議体を1つに統合することで、財務管理も一括的に行な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・交通事業者はじめ地域の多様な関係者が連携・協働して地域交渉の再構築（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、誰でも安心安全な移動ができる社会の実現を目指し、地域公共交通計画には、同会議・実行機関データ活用の強化・抜本的なリ・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、実しくなく、実のある計画の実現に向け、その方向性や自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年までに目標100を創出。現行計画が実現期を迎える2030年頃まで地方都市を中心とした全自治体のアップデートを推進。

連携・協働（共創） 面的・点的の取組 対動的・持続的の対応 先手先手の対応

モデルアーキテクチャ（組織構造）に着目・計画

- シンプルで一貫性ある構成へ
- 大目標：①公共交通機関の充実・保証、②移動制約者の足の確保、100を創出
- 運送機関の施策の集中展開
- 地域交通ネットワークを面的・総合的に、モードミックスの施策展開
- 具体的なPDCAスケジュール
- 年2～3回の評価や、施策の見直しから実行までの目標日程を明示

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
- 現状診断・将来予測・コミュニケーション・システム・スマート・コスト削減
- 他分野データの活用
- 移動・旅費の動向（福祉・医療・教育・商業等）や需要見込み
- データ・共有体制の確立
- 自治体・交通事業者等の間で共有の目的・範囲・条件等の明確化

都道府県の役割

- 地域公共交通（路線網、停靠所、新規バス等）、市町村間調整

- 市町村の導引・伴走

- リ・デザイン

- 実現計画・新技術等を先導

- データ

- データ共有枠組の発展

- ヒト・フレイズ

- 人材育成・ネットワーキングの場の創出

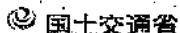
*1 「地域の公共交通リ・デザイン実現会議」（主催：国土交通省）が実施する地域会議（うち、B（山形を中心とした山形県））※2 今後、国が実施する「タスク Force」による実現会議に連携

国による推進策（例） ポータルサイトの整備 対話型支援 官公デジタル化 南関大手の確保・養成 ガイダンスの提供 ハーネスの整備 地域公共交通計画の実現化 地域公共交通計画の実現化 地域公共交通計画の実現化
モビリティオブリーク（以下、M.O.B.）の実現 地域公共交通計画の実現化 地域公共交通計画の実現化 地域公共交通計画の実現化
「施策実現の指標の充実」※3 「地域の公共交通リ・デザイン実現会議」における検討を踏まえ、関係省庁とともに先行的な取組を行なう自治体支援

30

28

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を進める。

国土交通省「交通空白」解消本部	
目的	構成員
○ 地域の足対策	本部長 国土交通大臣
● 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（以下、タクシー等という）を地域住民が利用できる状態を目指す。	本部長代行 副大臣及び大臣政務官
○ 観光の足対策	副本部長 事務次官、技監及び国土交通審議官
● 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。	本部員 宮房長、公共交通政策審議官、鉄道局長、物流・自動車局長、沿岸局長、港湾局長、航空局長、観光厅長官、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・自動車局及び観光厅	

取組事項とスケジュール	
①日本版/公共ライドシェアの既存未着手の自治体（約600ヶ所）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/公共ライドシェアを実現好み/実現に向けて準備中の約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	R6.9 特別実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」解消に向けた方策が実施／準備されていることを目標とする
R6.12 上記以外の自治体・交通結節点において、「交通空白」解消に向けた方策が実施／準備されていることを目標とする	→ 公認
③日本版ライドシェア/日本公共ライドシェアのバージョンアップ実現団体及 R6.9 バージョンアップ第1弾のとりまとめ（実績・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（新たなダイナミックプライシングなどの運賃料金の多様化等）	

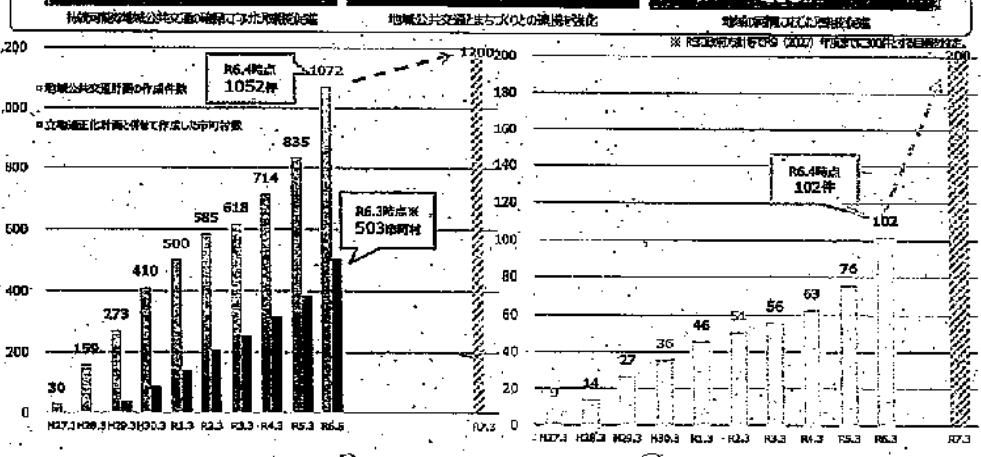
※解消本部に課長級の幹事会を設置し（毎月開催）、定期的に報告・懇談

「地域公共交通計画」に係る政策目標・進捗状況

- 第2次交通政策基本計画（令和3年5月閣議決定）において、地域公共交通計画の策定件数等について、政策目標を設定。
- 国として、計画策定等を促し、予算面や人材育成・ノウハウ面の支援を行なうことで、多くの地域において計画作成が進むこと（「量」の拡大とあわせて、まちづくりとの連携（実現計画の作成部署の緊密な連携等）を含む「質」の向上）を達成。

政策目標（令和6年R6（2024）年度未実現）

地域公共交通計画の策定件数	地域公共交通計画をもとにした市町村数	地域公共交通計画実現の実現率の認定件数
1,200件	400市町村	200件



※立地適正化計画の作成状況の最新値がR6.3時点をもと、R6.3時点の数字を記載

29

01

MaaS
〔鉄道会社とタクシー会社の連携等〕

02

地方ゲートウェイの刷新

対象地
JR四国予讃線松山停車駅6箇

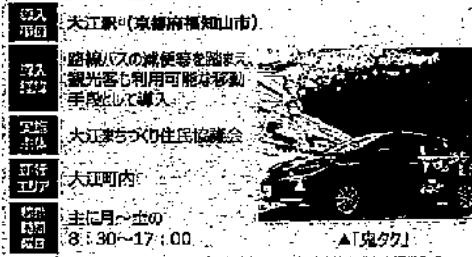
概要
特急列車内から乗客がQRコードを読み込み、到着時間に合わせて降車駅にタクシー手配ができるサービスを期間限定で提供。



出典：JR四国直営運送六合会資料より

対象地
公共ライドシェア導入車両
大江駅（京都市福知山市）導入実績
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対応エリア
大江町内運行時間
主に月～土の
8:30～17:00
▲「鬼怒川」

出典：大江まちづくり住民協議会（京都市福知山市）資料から国土交通省作成



出典：大江まちづくり住民協議会（京都市福知山市）資料から国土交通省作成

対象地
日本版ライドシェア導入車両
桜井沢駅（長野県飯井町）導入実績
今後の観光シーズン等の観光客増加による交通渋滞緩和の一手法として導入実施主体
4社対応エリア
桜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2~4台

▲4/26 出発式の様子

34

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伴走支援

【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)

対象地
01 乗合タクシー

セダンやワゴンといった小型車両（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難題が可能
- ・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

対象地
02 AI「オンデマンド」

利用者予約に対し、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の決定が可能。

- ・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、低成本で一定数の人が同時に移動可能

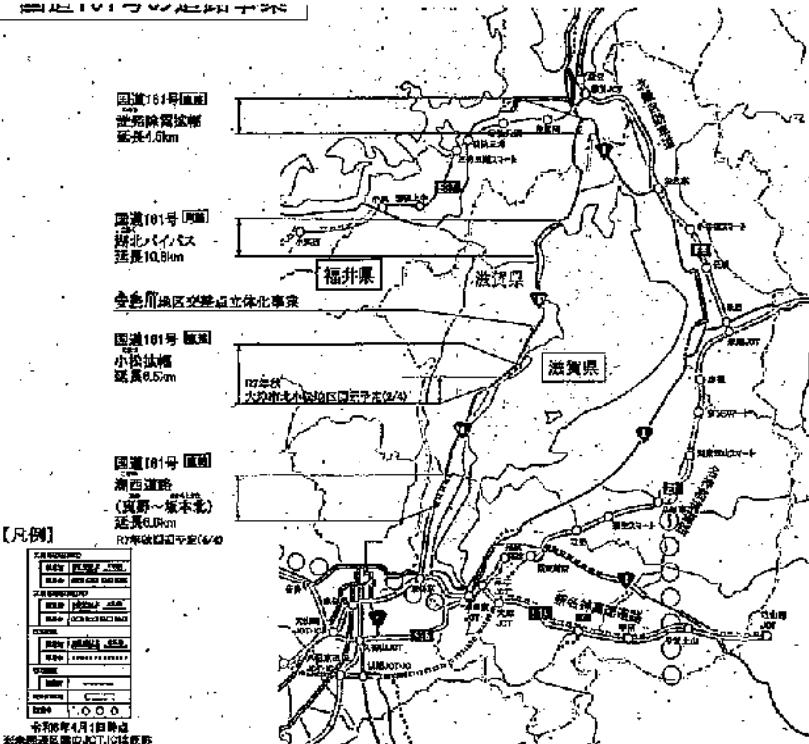
対象地
03 公共ライドシェア導入車両
神奈川県三浦市導入実績
バス運行本数やタクシー稼働台数が大幅に減少する夜間に市民の移動の足として導入実施主体
神奈川県三浦市運行時間
タクシーと同額運行時間：19時～25時
▲「かなライド」
G.O.アリによるキャッシュレス決済対象地
04 日本版ライドシェア導入車両
石川県金沢市導入実績
タクシー事業者の申出により、担い手確保や新しい運送形態の仕組みへの足がかりとするべく導入実施主体
金沢市交通局運行時間
6社運行時間
金土曜午後6時
～翌午前6時運行時間
27台

32

33

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。



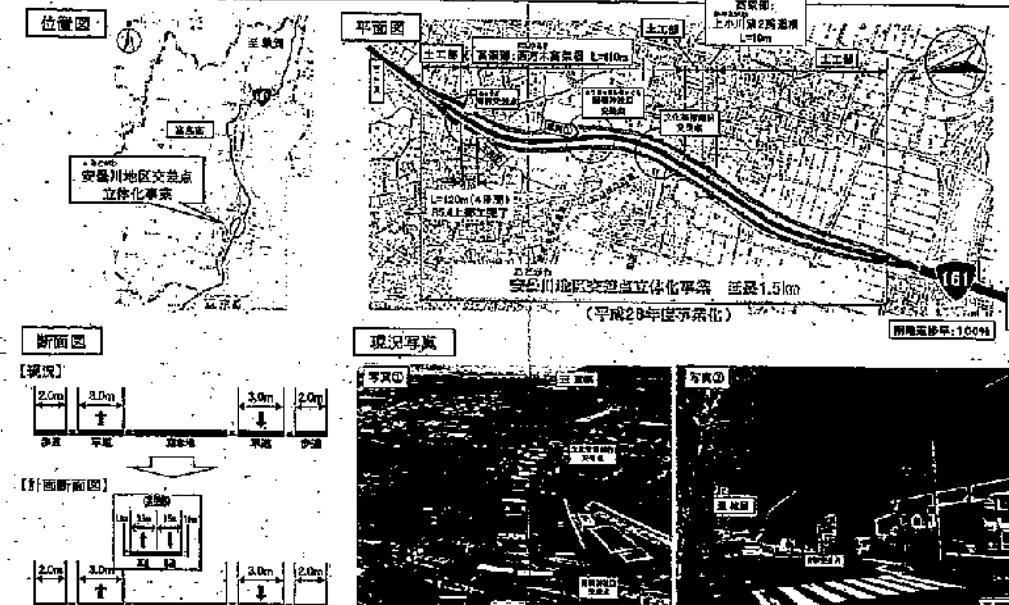
国道161号 湖西道路（真野～坂本北）の整備状況について

- 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6.8km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。



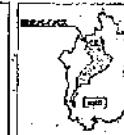
国道161号 安曇川地区交差点立体化事業

- ・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「琵琶湖西縦貫道路」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。

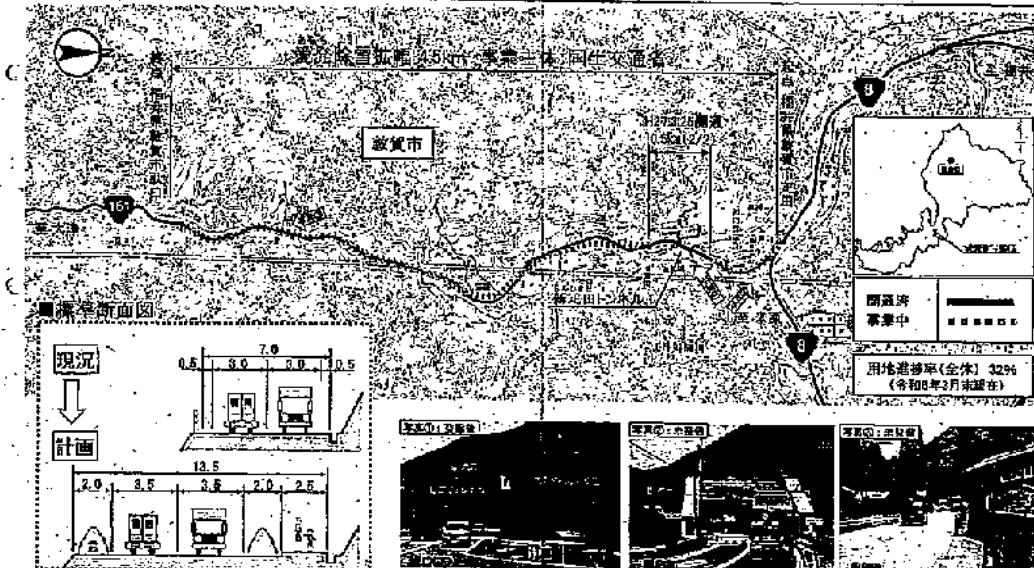


湖北バイパス 10.8km 事業主体: 国土交通省



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～同市駒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)
ところ 午後1時30分から午後3時30分まで
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 甫 様

3 観察事項(13:40~15:30)

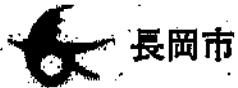
- ・地域おこし協力隊の「地域課題の解決に資する定住者」獲得について

説明: 地域振興戦略部

地方創生推進部 政策企画課

- (1) 観察事項の説明
- (2) 質疑応答

4 閉会(15:30)



令和6年3月29日

地域振興戦略部

地方創生推進部

“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
- ・バスケットボール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
- ・花火や祭り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の活動を行う。

問合せ：地域振興戦略部 江田 Tel.0258-39-2260
政策企画課 目黒 Tel.0258-39-2204

記者会見資料№3－2

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	入数	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	越後 山古志	とも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	
	観光施設の運営やイベント企画	新規 1		NPO法人和の湯来考房	
	デジタル村民との連携、課題解決	新規 2		山古志住民会議	
	闘牛のイベント企画、情報発信	新規 1		山古志闘牛会	
産業振興	外国人材の活用、受け入れ支援	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)	
半学半研	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	ミライエ長岡企画推進室	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	長岡屋・宮内エリアの観光まちづくり	新規 1		ミライエ発酵本舗株式会社	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	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 山古志	こじしまちづくり協議会	地域振興戦略部
	観光コンシェルジュ	継続 1		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		多葉田運営委員会	
	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	
	錦鲤に魅せるイベント運営や情報発信	継続 1		長岡市錦鯉養殖組合	
デジタル	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!	
	スマホ教室、相談所の開催	継続 1		こまいぬ	
産業振興	eスポーツによる関係人口創出	継続 1	全城	NaDeC構想推進コンソーシアム	産業イノベーション課
	産学官連携支援	継続 3		NPO法人長岡産業活性化協会NAZE	産業支援課
	産学連携コーディネーター	継続 1		株式会社ひとつぶ	産業立地・人材課
半学半研	インカーンシップ支援	継続 2	長岡造形大学	長岡造形大学	政策企画課
	大学研究による地域課題の解決	継続 2		株式会社新潟プロバスケットボール	市民協働課
市民協働	バスケによる市民協働のまちづくり	継続 1			

<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ため、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。

(半学半城の要件に関しては、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 (懇親会)	活動報告会	研修・交流会 (定住自立圏)	その他 (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

これまでにも年数回、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す。しかし、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、50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。