

# 運賃・IT情報化推進特別合同委員会

令和5年9月12日(火) 14:00～

於：日本交通協会会議室

議題1. バス事業の現状について（国土交通省自動車局旅客課 講演）

【資料1】

議題2. 日本版MaaSの推進について（国土交通省総合政策局eモビリティサービス推進課 講演）

【資料2】

議題3. GTF Sを活用する各種施策の推進状況について

【資料3】

議題4. バスのキャッシュレス化の推進について

【資料4】

議題5. その他

運賃委員会名簿

令和5年9月12日  
公益社団法人日本バス協会

局別	県別	氏名	所属	役職名	
委員長	愛知	清水良一	愛知県バス協会	会長	
北海道	北海道	内澤博昭	函館バス	常務取締役	
		沼田聖	千歳相互観光バス	代表取締役	
東北	青森	小橋和志	八戸市交通部	交通部長	
	岩手	菅原克也	岩手県バス協会	専務理事	
	宮城	鈴木雅弘	宮城交通	常務取締役営業本部長	
	福島	門馬誠	新常磐交通	常務取締役	
関東	秋田	出雲幸司	羽後交通	取締役管理本部長	
	山形	高橋智	山交バス	代表取締役社長	
	茨城	○ 廣瀬貢司	関東鉄道	常務取締役	
	栃木	神長洋	関東自動車	執行役員運輸事業本部長	
	群馬	○ 小又万里	永井運輸	常務取締役	
	埼玉	木部康久	国際興業	執行役員運輸事業部長	
	千葉	佐藤誠晃	京成バス	取締役	
		○ 佐藤克己	千葉内陸バス	取締役社長	
	東京	小埜隆一	ジェイアールバス関東	代表取締役社長	
		○ 吉田均	東急バス	常務執行役員運輸事業部長	
		櫻庭裕志	東京都交通局	自動車部長	
		二井田春喜	東京バス協会	専務理事	
		神奈川	○ 小林昭司	神奈川中央交通	執行役員運輸営業部長
			○ 横内千明	京浜急行バス	常務取締役経営企画部長
岩田貴	川崎鶴見臨港バス		運輸部長		
本田聡	横浜市交通局		自動車本部長		
山梨	○ 関上義明	神奈川県バス協会	専務理事		
	○ 池田雄次	山梨交通	取締役執行役員 路線バス事業部長		
北陸信越	新潟	○ 渡辺健	新潟交通	乗合バス部長	
	長野	○ 鈴木立彦	長電バス	代表取締役社長	
	富山	○ 小竹典吉	富山県バス協会	専務理事	
	石川	西宮義人	北鉄金沢バス	代表取締役社長	

局 別	県 別	氏 名	所 属	役 職 名	
中 部	福 井	○ 吉 川 幸 文	福 井 鉄 道	代 表 取 締 役 社 長	
	岐 阜	相 宮 一 夫	岐 阜 乗 合 自 動 車	取 締 役 営 業 管 理 部 長	
	静 岡	斎 藤 俊 之	富 士 急 静 岡 バ ス	取 締 役 社 長	
	愛 知	近 藤 博 之	名 鉄 バ ス	取 締 役 運 輸 本 部 長	
		小 笠 原 敏 彦	豊 鉄 バ ス	取 締 役 社 長	
近 畿	三 重	久 保 田 重 人	三 重 交 通	専 務 取 締 役	
	滋 賀	立 川 敬 一	近 江 鉄 道	取 締 役 執 行 役 員 自 動 車 部 長	
		田 中 弥	京 阪 バ ス	取 締 役	
	大 阪	野 澤 俊 博	阪 急 バ ス	自 動 車 事 業 本 部 営 業 企 画 部 長	
		○ 朝 倉 恵 介	西 日 本 ジ ョ イ ア ー ル バ ス	取 締 役 安 全 運 行 本 部 長	
	兵 庫	魚 谷 観	神 姫 バ ス	バ ス 事 業 部 長	
	奈 良	後 藤 秀 雄	奈 良 交 通	常 務 取 締 役 長 自 動 車 事 業 本 部 副 本 部 長	
	和 歌 山	島 秀 樹	明 光 バ ス	取 締 役 社 長	
	中 国	鳥 取	稻 村 雄 一	日 ノ 丸 自 動 車	業 務 次 長
		島 根	○ 井 上 和 広	一 畑 バ ス	取 締 役 執 行 役 員 乗 合 部 長
		岡 山	政 森 毅	備 北 バ ス	代 表 取 締 役
	四 国	広 島	横 田 好 明	広 島 電 鉄	常 務 取 締 役
		山 口	○ 高 村 謙 一	サ ン デ ン 交 通	自 動 車 部 次 長
徳 島		○ 松 平 康 一	徳 島 バ ス	常 務 取 締 役	
香 川		佐 藤 国 夫	琴 参 バ ス	常 務 取 締 役 営 業 本 部 長	
愛 媛		○ 川 田 卓 哉	瀬 戸 内 運 輸	運 輸 部 長	
九 州	高 知	伊 藤 栄	と さ で ん 交 通	自 動 車 戦 略 部 長	
	福 岡	東 欣 哉	西 日 本 鉄 道	執 行 役 員 自 動 車 事 業 本 部 副 本 部 長 兼 計 画 部 長	
		佐 賀	金 子 隆 晴	昭 和 自 動 車	代 表 取 締 役 社 長
	長 崎	嶋 崎 真 英	長 崎 県 バ ス 協 会	会 長	
	熊 本	宮 田 健 司	九 州 産 交 バ ス	取 締 役 営 業 本 部 長	
	大 分	林 征 志	大 分 交 通	取 締 役 自 動 車 部 長	
	宮 崎	○ 田 代 景 三	宮 崎 交 通	バ ス 事 業 担 当 取 締 役	
	鹿 児 島	萩 元 千 博	鹿 児 島 県 バ ス 協 会	会 長	
沖 縄	新 入 勝 行	東 陽 バ ス	代 表 取 締 役 社 長		

○=変更委員

59名

I T 情報化推進特別委員会名簿

令和5年9月12日  
公益社団法人日本バス協会

局別	県別	氏名	所属	役職名	
委員長	神奈川	平位 武	川崎鶴見臨港バス	取締役社長	
北海道	北海道	安田 徹	北海道中央バス	取締役常務執行役員 総務部長兼IT戦略推進室長	
東北	宮城	鈴木 雅弘	宮城交通	常務取締役営業本部長	
関東	埼玉	田崎 聰	東武バス	取締役運輸部長	
	東京	佐藤 誠晃	京成バス	取締役	
		金子 弘幸	東急バス	執行役員経営統括室長	
		○ 玉野 利章	京王電鉄バス	取締役運輸営業部長	
		影山 邦彦	ジェイアールバス関東	経営企画部次長	
		大曾根 敦	東京空港交通	執行役員	
		櫻庭 裕志	東京都交通局	自動車部長	
		二井田 春喜	東京バス協会	専務理事	
		神奈川	小林 昭司	神奈川中央交通	執行役員運輸営業部長
		○ 鬼頭 恒寛	川崎鶴見臨港バス	常務取締役	
		本田 聡	横浜市交通局	自動車本部長	
		中部	静岡	○ 石田 博久	遠州鉄道
	愛知	福谷 建史	名鉄バス	取締役経営計画部長	
近畿	大阪	○ 甲斐 尚道	阪急バス	経営企画部長	
		○ 田内 文雄	大阪バス協会	専務理事	
中国	広島	玉田 和	広島電鉄	執行役員 バス事業本部長	
		赤木 康秀	広島県バス協会	専務理事	
四国	愛媛	清水 達郎	伊予鉄バス	取締役自動車部長	
九州	福岡	日高 悟	西日本鉄道	自動車事業本部長 未来モビリティ部長	

○=変更委員

22名

# 運賃・IT情報化推進特別合同委員会 出欠席者名簿

令和5年9月12日

○=代理出席

## 国土交通省

自動車局	村田智紀	旅客課	課長補佐（総括）
	佐藤和義	旅客課	バス産業活性化対策室バス事業活性化調整官
WEB	山下太郎	旅客課	課長補佐
WEB	能勢賢太郎	旅客課	地域交通対策官
	鈴木充生	旅客課	バス産業活性化対策室専門官
総合政策局	栗井勇貴	モビリティサービス推進課	課長補佐

## 会議室出席

運賃委員長	清水良一	愛知県バス協会	会長
IT委員長	平位武	川崎鶴見臨港バス株式会社	取締役社長
運賃委員	廣瀬貢司	関東鉄道株式会社	常務取締役
○	鈴木健史	国際興業株式会社	運輸事業部担当部長
	佐藤誠晃	京成バス株式会社	取締役 (IT委員兼任)
	佐藤克己	千葉内陸バス株式会社	取締役社長
	二井田春喜	東京バス協会	専務理事 (IT委員兼任)
○	渡部潤一	神奈川中央交通株式会社	運輸営業部次長 (IT委員代理)
	横内千明	京浜急行バス株式会社	常務取締役経営企画部長
	岩田貴	川崎鶴見臨港バス株式会社	運輸部長
	池田雄次	山梨交通株式会社	取締役執行役員路線バス事業部長
	渡辺健	新潟交通株式会社	乗合バス部長
	鈴木立彦	長電バス株式会社	代表取締役社長
	小竹典吉	富山県バス協会	専務理事
	近藤博之	名鉄バス株式会社	取締役運輸本部長
	立川敬一	近江鉄道株式会社	取締役執行役員自動車部長
	田中弥	京阪バス株式会社	取締役
	野澤俊博	阪急バス株式会社	自動車事業本部営業企画部長
	島秀樹	明光バス株式会社	取締役社長
	松平康一	徳島バス株式会社	常務取締役
○	池内丈史	琴参バス株式会社	運輸部部長代理
○	峯比呂志	長崎県バス協会	専務理事
IT委員	田崎聰	東武バス株式会社	取締役運輸部長
	金子弘幸	東急バス株式会社	執行役員経営統括室長
	玉野利章	京王電鉄バス株式会社	取締役運輸営業部長
	影山邦彦	ジェイアールバス関東株式会社	経営企画部次長 (運賃委員代理)
	大曾根敦	東京空港交通株式会社	執行役員
	鬼頭恒寛	川崎鶴見臨港バス株式会社	常務取締役
	福谷建史	名鉄バス株式会社	取締役経営計画部長
	甲斐尚道	阪急バス株式会社	経営企画部長
	清水達郎	伊予鉄バス株式会社	取締役自動車部長
○	小林淳一	西日本鉄道株式会社	DX・ICT推進担当課長

運賃委員21名、IT委員11名

## WEB出席

## 運賃委員

		菅原克也	岩手県バス協会	専務理事
		鈴木雅弘	宮城交通株式会社	常務取締役営業本部長 (IT委員兼任)
○		松井良典	新常磐交通株式会社	乗合部長
		出雲幸司	羽後交通株式会社	取締役管理本部長
		高橋智	山交バス株式会社	代表取締役社長
○		福島崇文	関東自動車株式会社	路線バス部長
		小又万里	永井運輸株式会社	常務取締役
○		岡野恭子	東急バス株式会社	運輸事業部副事業部長
○		酒井浩	東京都交通局	課長代理 (IT委員代理)
		本田聡	横浜市交通局	自動車本部長 (IT委員兼任)
		関上義明	神奈川県バス協会	専務理事
○		宮部敬輔	岐阜乗合自動車株式会社	課長
		斎藤俊之	富士急静岡バス株式会社	取締役社長
		小笠原敏彦	豊鉄バス株式会社	取締役社長
○		増田浩士	三重交通株式会社	バス営業部長 (乗合)
		朝倉恵介	西日本ジェイアールバス株式会社	取締役安全運行本部長
		魚谷観	神姫バス株式会社	バス事業部長
○		細川孝一	奈良交通株式会社	乗合事業部統括課長
		稲村雄一	日ノ丸自動車株式会社	業務次長
		井上和広	一畑バス株式会社	取締役執行役員乗合部長
		高村謙一	サンデン交通株式会社	自動車部次長
		川田卓哉	瀬戸内運輸株式会社	運輸部長
		伊藤栄	とさでん交通株式会社	自動車戦略部長
○		中嶋建太郎	西日本鉄道株式会社	計画担当課長
		宮田健司	九州産交バス株式会社	取締役営業本部長
		林征志	大分交通株式会社	取締役自動車部長
		田代景三	宮崎交通株式会社	バス事業取締役
		萩元千博	鹿児島県バス協会	会長
		新入勝行	東陽バス株式会社	代表取締役社長

## IT委員

○		中山朝貴	北海道中央バス株式会社	IT戦略推進室マネージャー
○		玉木智基	遠州鉄道株式会社	運輸事業部計画課長
		田内文雄	大阪バス協会	常務理事
○		山岡弘和	広島県バス協会	事務局長
○		古本靖幸	広島電鉄株式会社	バス企画部長 (運賃委員代理)

運賃委員29名、IT委員5名

## 欠席

## 運賃委員

		内澤博昭	函館バス株式会社	常務取締役
		沼田聖	千歳相互観光バス株式会社	代表取締役
		小橋和志	八戸市交通部	交通部長
		西宮義人	北鉄金沢バス株式会社	代表取締役社長
		吉川幸文	福井鉄道株式会社	代表取締役社長
		政森毅	備北バス株式会社	代表取締役
		金子隆晴	昭和自動車株式会社	代表取締役社長

運賃委員7名

# 国土交通省講演資料

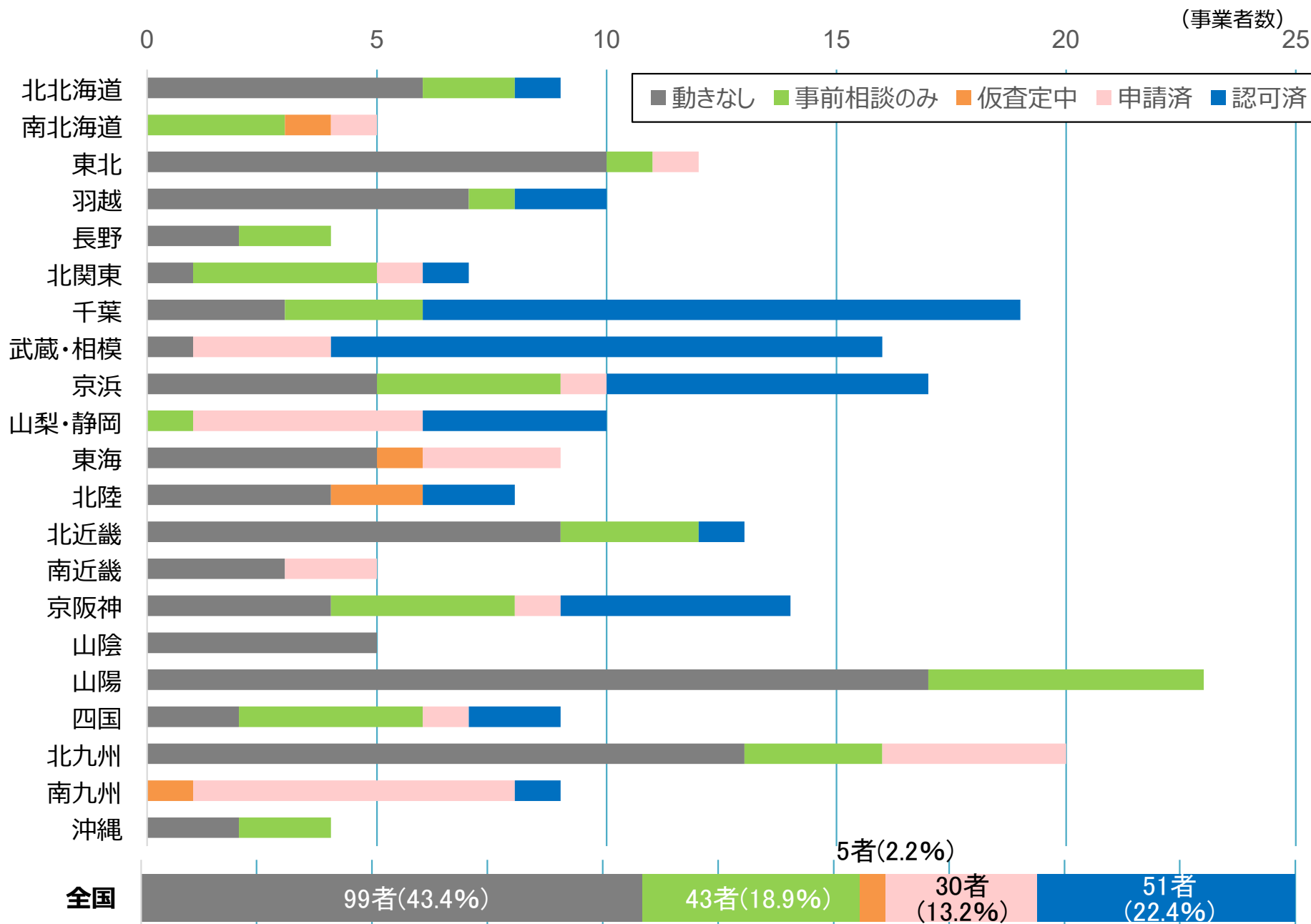
---

令和5年9月12日(火)

日本バス協会  
運賃委員会・IT情報化推進特別委員会  
合同委員会

# 01 乗合バスの運賃改定状況および 審査事務の簡素化、査定方法の検討





※ 総事業者数は、30両以上の車両を保有する乗合バス事業者227者  
 ※ 伊予鉄バスが令和4年度に一度運賃改定実施済みのため、1者重複計上

令和2年度以降に改定した事業者：**57**事業者

現在審査・申請中の事業者：**33**事業者

※複数の運賃ブロックに属する事業者(9者)および、複数回改定を実施している事業者(1者)は重複で計上

運輸局	運賃ブロック	事業者名		本省 権限	申請日	認可日	処理状況
北海道	北北海道	1	旭川電気軌道		R4.5.20	R4.9.9	13.60% ↑
		2	網走バス		R4.12.15	R5.2.24	14.90% ↑
	南北海道	3	道南バス		R5.7.19		運賃改定率を審査中
東北	東北	4	岩手県交通		R5.7.24		運賃改定率を審査中
関東	北関東	5	関越交通		R5.3.23		運賃改定率を審査中
		6	関東自動車		R5.5.22	R5.8.10	27.50% ↑
	千葉	7	阪東自動車		R5.3.17	R5.7.13	29.49% ↑
		8	ちばレインボ-バス		R5.3.22	R5.6.15	19.61% ↑
		9	船橋新京成バス		R5.3.23	R5.6.22	28.91% ↑
		10	松戸新京成バス		R5.3.23	R5.6.15	28.97% ↑
		11	東京ベイシティ交通		R5.3.24	R5.6.15	13.98% ↑
		12	千葉中央バス		R5.3.24	R5.6.15	30.09% ↑
		13	千葉交通		R5.3.24	R5.6.15	10.15% ↑
		14	千葉内陸バス		R5.3.24	R5.6.15	24.24% ↑
		15	千葉海浜交通		R5.3.24	R5.6.15	13.54% ↑
		16	ちばグリーンバス		R5.3.24	R5.6.15	34.00% ↑
		17	京成トランジットバス		R5.3.24	R5.8.10	21.20% ↑
		18	ちばシティバス		R5.3.24	R5.6.22	19.10% ↑
		19	ちばフラワーバス		R5.3.24	R5.6.15	43.15% ↑
		20	京成タクシー成田		R5.3.24	R5.6.15	9.92% ↑

運輸局	運賃ブロック	事業者名		本省 権限	申請日	認可日	処理状況
関東	武蔵・相模	21	国際興業	○	R4.11.11	R5.3.3	16.48% ↑
		22	西東京バス	○	R4.11.15	R5.3.7	14.39% ↑
		23	相鉄バス		R5.1.31	R5.3.10	18.65% ↑
		24	江ノ電バス		R5.2.7	R5.3.3	14.96% ↑
		25	神奈川中央交通	○	R5.2.17	R5.5.26	28.15% ↑
		26	東武バスウエスト	○	R5.3.3	R5.6.13	14.26% ↑
		27	東武バスセントラル		R5.3.3	R5.6.13	15.84% ↑
		28	川越観光自動車		R5.3.17	R5.7.13	25.05% ↑
		29	茨城急行自動車		R5.3.17		運賃改定率を審査中
		30	国際十王交通		R5.3.17	R5.7.13	26.47% ↑
		31	富士急湘南バス		R5.3.30	R5.6.15	13.20% ↑
		32	神奈川中央交通西		R5.3.31	R5.6.9	30.83% ↑
		33	京王バス		R5.5.19	R5.8.10	22.70% ↑
		34	京王電鉄バス		R5.5.19	R5.8.10	21.10% ↑
		35	京浜急行バス		R5.5.23	R5.8.10	18.60% ↑
		36	立川バス		R5.8.9		運賃改定率を審査中
		37	朝日自動車		R5.8.23		運賃改定率を審査中

運輸局	運賃ブロック	事業者名	本省 権限	申請日	認可日	処理状況
関東	京 浜	38 川崎市交通局	○	R4.3.29	R4.8.26	4.76% ↑
		39 川崎鶴見臨港バス	○	R4.9.13	R5.1.24	9.52% ↑
		40 京王バス	○	R4.12.2	R5.3.10	14.29% ↑
		41 東急バス		R4.12.9	R5.1.6	6.31% ↑
		42 小田急バス		R5.2.28	R5.4.21	19.05% ↑
		43 東武バスセントラル		R5.3.28	R5.6.13	7.15% ↑
		44 京浜急行バス		R5.5.23	R5.8.10	13.84% ↑
		45 国際興業		R5.8.1		運賃改定率を審査中
	山梨・静岡	46 箱根登山バス		R4.8.10	R4.9.16	15.50% ↑
		47 富士急バス		R5.3.30	R5.6.23	13.00% ↑
48 山梨交通			R5.8.7		運賃改定率を審査中	
北陸信越	羽 越	49 新潟交通		R5.6.8	R5.7.28	12.65% ↑
		50 新潟交通観光バス		R5.6.8	R5.7.28	12.57% ↑
	北 陸	51 北陸鉄道		R5.7.6	R5.8.25	3.96% ↑
		52 北鉄金沢バス		R5.7.6	R5.8.25	4.21% ↑
		53 北鉄白山バス		R5.7.6	R5.8.25	6.52% ↑

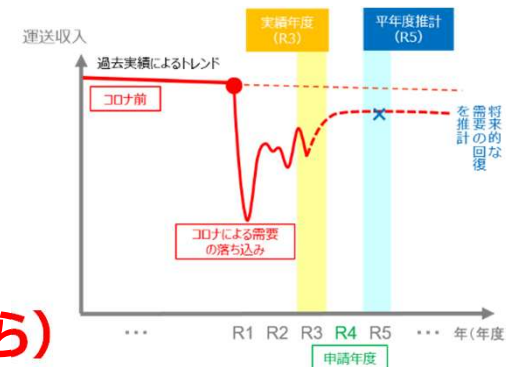
運輸局	運賃ブロック	事業者名	本省 権限	申請日	認可日	処理状況	
中 部	山梨・静岡	54	伊豆箱根バス		R4.7.25	R4.9.20	14.50% ↑
		55	遠州鉄道	○	R4.11.11	R5.6.23	14.32% ↑
		56	富士急シティバス		R5.6.8		運賃改定率を審査中
		57	富士急静岡バス		R5.6.8		運賃改定率を審査中
		58	富士急モビリティ		R5.6.8		運賃改定率を審査中
	東 海	59	名鉄バス		R5.6.20		運賃改定率を審査中
		60	岐阜乗合自動車		R5.6.26		運賃改定率を審査中
		61	豊鉄バス		R5.8.16		運賃改定率を審査中
		62	東海バス		R5.8.17		運賃改定率を審査中
	近 畿	北近畿	63	江若交通		R2.11.25	R3.3.17
南近畿		64	南海りんかんバス		R5.7.10		運賃改定率を審査中
		65	奈良交通		R5.8.25		運賃改定率を審査中
		66	エヌシーバス		R5.8.25		運賃改定率を審査中
京阪神		67	京阪バス		R2.9.17	R3.1.15	7.80% ↑
		68	京都京阪バス		R3.6.24	R3.9.10	7.04% ↑
		69	南海ウイングバス		R4.12.16	R5.2.1	10.06% ↑
		70	阪急バス	○	R5.3.31	R5.8.1	(大阪) 12.13% ↑ (兵庫) 10.71% ↑
		71	阪神バス		R5.5.31	R5.7.24	11.60% ↑
		72	近鉄バス		R5.7.12		運賃改定率を審査中

運輸局	運賃ブロック	事業者名		本省 権限	申請日	認可日	処理状況
中国	山陽	73	エイチ・ディー西広島		R4.9.6	R4.10.18	10.30% ↑
四国	四国	74	伊予鉄バス		R4.4.1	R4.7.12	7.80% ↑
					R5.5.30		運賃改定率を審査中
		75	ことでんバス		R5.6.19	R5.7.26	19.72% ↑
九州	北九州	76	西日本鉄道	○	R5.6.15		運賃改定率を審査中
		77	西鉄バス北九州		R5.6.15		運賃改定率を審査中
		78	西鉄バス二日市		R5.6.15		運賃改定率を審査中
		79	西鉄バス宗像		R5.6.15		運賃改定率を審査中
		80	北九西鉄タクシー		R5.6.15		運賃改定率を審査中
		81	亀の井バス		R5.6.15		運賃改定率を審査中
	南九州	82	鹿児島交通	○	R4.3.30	R4.9.9	20.70% ↑
		83	九州産交バス		R5.6.16		運賃改定率を審査中
		84	産交バス		R5.6.16		運賃改定率を審査中
		85	熊本電気鉄道		R5.6.19		運賃改定率を審査中
		86	熊本バス		R5.6.21		運賃改定率を審査中
87		熊本都市バス		R5.6.22		運賃改定率を審査中	
88		鹿児島市交通局		R5.6.22		運賃改定率を審査中	
89	宮崎交通		R5.7.12		運賃改定率を審査中		

■ 人材確保に必要な早期の賃上げや安心して快適な職場環境の整備等を実現していくための重要な手段である運賃改定の促進・迅速化を図るため、申請書類の大幅な簡素化を実施。

## 1. コロナ禍からの需要回復推計の書類廃止（事務連絡）

運賃改定において、コロナ禍からのどの程度まで需要回復が見込めるか、事業者ごとに需要回復推計書類の作成を求めていたが、令和4年度実績を使用する改定申請から、当該書類を廃止し、申請者の事務負担軽減を図る。



**令和4年度実績による申請から実施（今秋から）**

※ 令和3年度実績を使用する改定申請はR5.12末まで受け付ける。（経過措置）

## 2. 原価計算書の簡素化（事務連絡）

運賃改定に添付をする原価計算書の4点セット（原価計算書、原価計算明細書、聴聞資料、全労働時間実績表）について、内容の大幅な簡素化（削減）を行い、申請者の事務負担の軽減を図る。

**7月28日以降（事務連絡発出日以降）の申請から適用**

■ バス事業者による地域交通のDX・GX等を通じた経営効率化・経営力強化の取組を促進するため、運賃改定において、将来の設備投資等に係る原価を適切に審査するために必要な見直しを検討する。

## 検討項目

### 運賃改定における査定方法の見直し

- ・将来の設備投資(DX,GX等)に係る原価の審査方法
- ・決済方法の差異(現金・キャッシュレス)を反映した原価の審査方法
- ・燃料油脂費におけるEVバスの電気料金に対する審査方法
- ・全産業平均を超える場合の人件費の審査方法
- ・公共的割引(精神障害者割引)の原価(運送収入)への適切な反映 等

→ 運賃改定において、事業者の経営状況を適切に踏まえた査定を実現

## 今後のスケジュール

年内目途で検討の上、来年春以降の実施を目指す。

### 将来投資例①:キャッシュレス化手段の多様化



### 将来投資例②:EVバスの導入

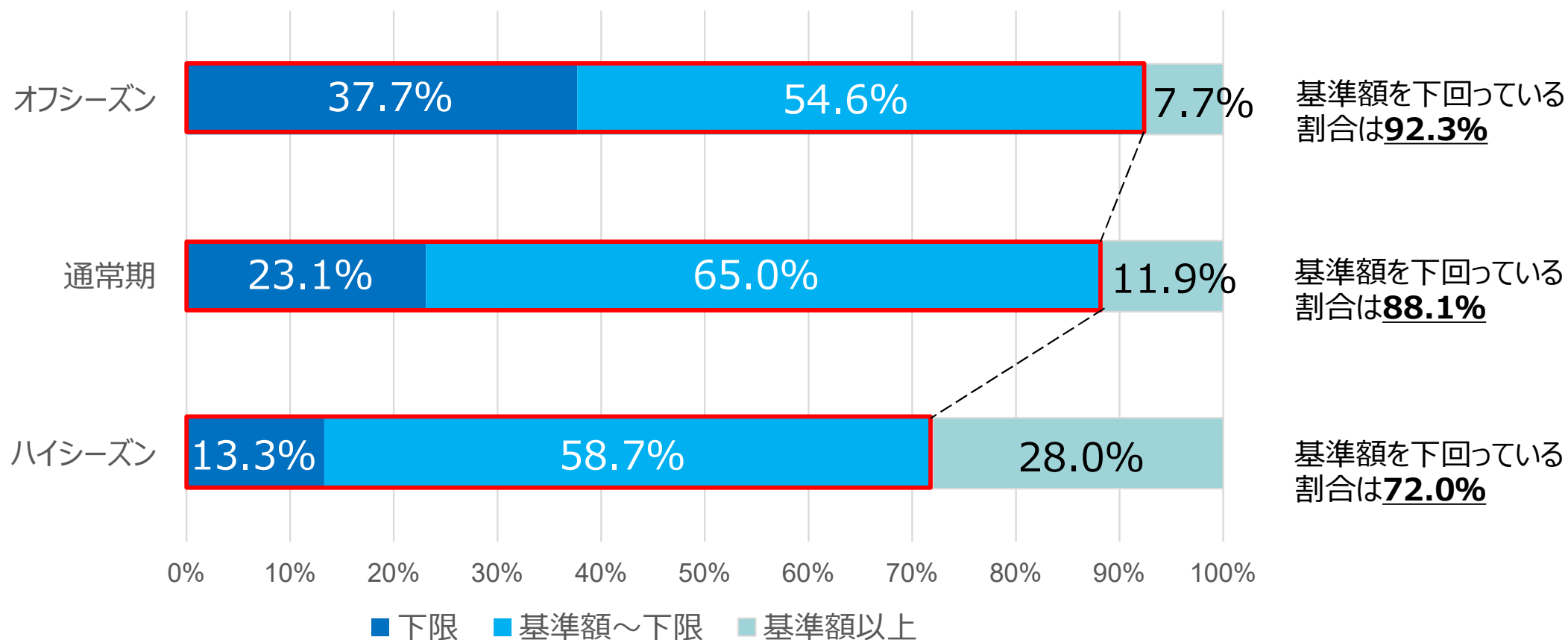




## 02 貸切バスの運賃見直し

- 各都道府県のバス協会を通じて会員の貸切バス事業者に運賃や各制度に関するアンケートを行い、**1066事業者から回答**を受領。
- 運賃の収受状況は、ハイシーズンでも基準額を下回った金額での契約が約7割を占め、通常期でも約9割が基準額を下回った金額での契約との回答であった。

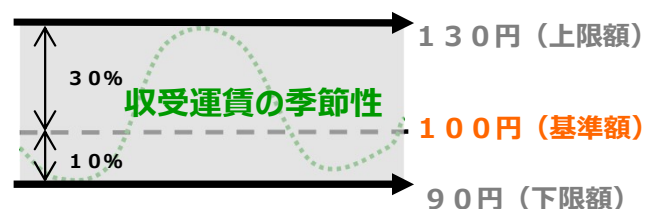
各シーズンにおける運賃額



- 現行制度においては、需要の季節変動に対応することを想定して、基準額（原価ライン）の+30%（上限額）と-10%（下限額）の幅で運賃を公示することとなっている。
- 今般、貸切バス事業者が、深刻な運転者不足の解消やさらなる安全への投資に向けた取組を着実に実施できるようにするため、現行の公示方法から、基準額を「下限額」とする公示方法に見直す。
- 公示方法の見直しと併せて、現状の社会経済状況にあわせて「下限額」の引き上げを行う。

## 【公示方法の見直し】

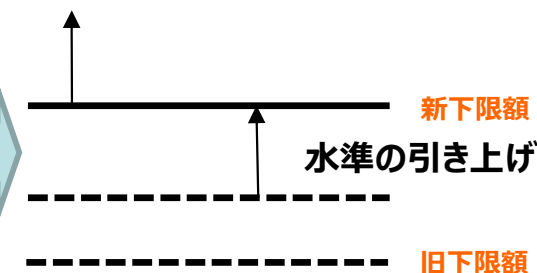
□旧公示方法：上限額130円、下限額90円を公示



□新公示方法：下限額100円を公示



## 【下限額の引き上げ】



【実勢値上率】 ※旧下限額から新下限額への値上率

北海道	東北	関東	北陸信越	中部
24%	21%	26%	24%	26%
近畿	中国	四国	九州	沖縄
25%	23%	28%	32%	20%

※一般的な観光バスにおける運行（走行距離：190km／時間：5時間）に当てはめた場合の値上率

## 【今後のスケジュールについて】

- 8月25日 新公示方法にかかる通達施行／地方運輸局長から新下限額を公示
- 8月25日～9月25日 貸切バス事業者による運賃・料金の届出（**下限額のみ**を届出）
- 10月1日まで 貸切バス事業者が新運賃・料金の適用を開始

## 03 キャッシュレス化の推進

- バス事業における現金を取り扱うことによる様々な課題（運賃箱のコスト等）を背景に、バス業界から路線バスの完全キャッシュレス化の推進に向けた国の支援について要望があったところ。
- また、「ラストワンマイル・モビリティ／自動車 DX・GX に関する検討会（※）」においても、バス分野におけるキャッシュレス化に向けた国の取り組みの方向性についてとりまとめられたところ。

（※）第6回「ラストワンマイル・モビリティ／自動車 DX・GX に関する検討会」

「担い手確保、自動車 DX・GX に関する今後の取組の方向性」編（案） 3.(3) ～

「…路線バス利用者に与える影響を考慮しつつ、まずはキャッシュレス決済比率の飛躍的な向上の実現を可能とする環境整備を早期に行う。」

## 今後の対応方針

バス事業におけるキャッシュレス決済比率の飛躍的な向上の実現に向け、財政面と制度面の両面から支援。

### ①キャッシュレス決済の機器導入に対する重点支援

⇒ 現在の補助支援メニューについて、引き続き次年度も継続すべく予算要求。

キャッシュレス機器に対する重点的な支援を検討。

### ②完全キャッシュレスを導入する路線における留意事項（通達）の作成

⇒ キャッシュレス決済手段の複数導入（多様化）、実証実験などを踏まえた段階的实施、導入路線の広報・周知の徹底、キャッシュレス未対応客の取扱い 等

### ③実現のための規定整備

⇒ 運送約款の変更（標準又は個別）、運賃・料金制度の検討

※現時点では法改正は検討せず（不正乗車罰金の引き上げ）

## 今後のスケジュール

～9月末頃 留意事項案（通達）等の策定、運輸局・業界との調整

～10月末頃 パブコメの実施

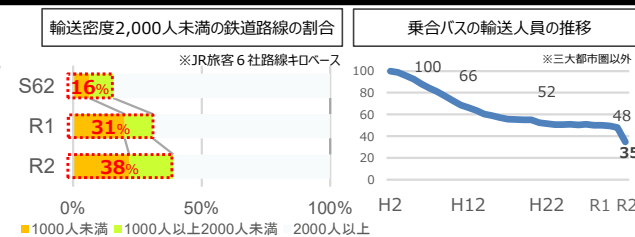
～年内 通達・約款施行

## 04 地域交通法の概要

## 背景・必要性

- 人口減少等による長期的な利用者の落ち込みに加え、コロナ禍の直撃により、地域交通を取り巻く状況は年々悪化。
- 特に一部のローカル鉄道は、大量輸送機関としての特性が十分に発揮できない状況。

あらゆる交通モードにおける**地域の関係者の連携・協働**＝「共創」を通じ、**利便性・持続可能性・生産性**が向上するよう、地域公共交通ネットワークを**再構築**＝「リ・デザイン」することが必要。



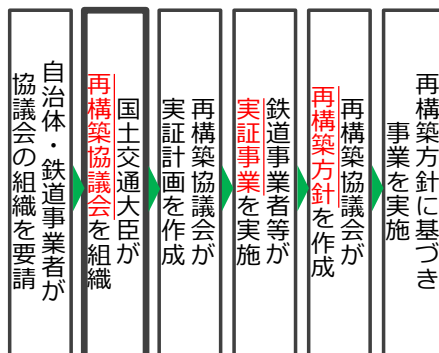
## 法改正の概要

### 地域の関係者の連携と協働の促進【地域公共交通活性化再生法】

- ・目的規定に、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。

### ローカル鉄道の再構築に関する仕組みの創設・拡充【地域公共交通活性化再生法】

- ・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、国土交通大臣が組織する「**再構築協議会**」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 のいずれかにより利便性・持続可能性の向上を図るための方策について協議が調ったときは**再構築方針を作成**。国は協議が調うよう積極的に関与。
- ・再構築方針等に基づいて実施する「**鉄道事業再構築事業**」を**拡充**し、路線の特性に応じて鉄道輸送の高度化を実現。
- ・国は、大臣認定を受けた同事業によるインフラ整備に取り組む自治体について、社会資本整備総合交付金等により支援。<予算>



（協議会では「廃止ありき」「存続ありき」の前提を置かず議論）

※ J R各社は、引き続き J R会社法に基づき「大臣指針」を遵守し、国鉄改革の実施後の輸送需要の動向等を踏まえて現に営業する路線の適切な維持等に努めることが前提

### バス・タクシー等地域交通の再構築に関する仕組みの拡充

【地域公共交通活性化再生法】

#### 「地域公共交通利便増進事業」の拡充

- ・自治体と交通事業者が、一定の区域・期間について、交通サービス水準（運行回数等）、費用負担等の協定を締結して行う「**エリア一括協定運行事業**」を創設。
- ・新規参入の申請については、エリア一括協定運行事業の計画維持が困難となるため公衆の利便が著しく阻害されるおそれがないか審査。
- ・国は、**複数年の支援総額を事前明示**するとともに、インフラ・車両整備に対する社会資本整備総合交付金を含め、予算面で支援（上下分離も可能）。<予算>

#### 「道路運送高度化事業」の拡充

- ・**AIオンデマンド、キャッシュレス決済、EVバス**の導入等の**交通DX・GX**を推進する事業を創設。
- ・国は、インフラ・車両整備に対する社会資本整備総合交付金を含め、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・財投・税制>



### 鉄道・タクシーにおける協議運賃制度の創設【鉄道事業法・道路運送法】

**地域の関係者間の協議が調ったとき**は、国土交通大臣への**届出**による運賃設定を可能とする**協議運賃制度**を創設。

（※乗合バスについては、平成18年より協議運賃制度を導入済。）

【目標・効果】：再構築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) 地域公共交通特定事業の実施計画の認定総数：67件（2022年10月時点）⇒ 300件（2027年度）

**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

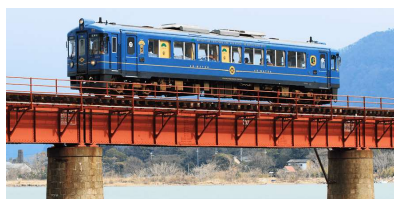
「地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿」を明らかにする**地域公共交通のマスタープラン**

- **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：869件（2023年6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**  
BRT（Bus Rapid Transit）の整備
- ◇ **鉄道事業再構築事業**  
鉄道の上下分離等
- ◇ **地域旅客運送サービス継続事業**  
公募を通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
- ◇ **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改善事業等）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



## 05 EVバス導入に係る固定資産税等の特例措置

地域公共交通の確保に取り組む乗合バス事業者が、カーボンニュートラル等への対応としてEVバスを導入するために充電設備等の償却資産を取得した場合、当該充電設備等及びその用に供する土地（当該充電設備等による充電時に要する土地を含む。）に係る固定資産税及び都市計画税を軽減する特例措置（R5税制改正で新設）。

## 施策の背景

- 乗合バス事業は輸送人員の減少による厳しい経営環境にある中でも、「地域公共交通の最後の砦」として生活に必要な交通サービスを提供し続けることが期待される。
- EVバスは、低騒音による静穏な車内環境、円滑な加速性能による揺れの低減及び高齢者等の車内事故の防止などの点において利便性・安全性の高いものであり、EVバスの導入によって地域公共交通の活性化を実現することが期待される。

## 特例の内容

### 1. 対象資産

EVバスを導入するために充電設備等の償却資産を取得した場合、当該充電設備等及びその用に供する土地（当該充電設備等による充電時に要する土地を含む。）

※地域公共交通計画で市町村が位置づけた路線のうち、EVバスが導入される営業所において運行する路線を維持することが一般乗合旅客自動車運送事業者が定める道路運送高度化実施計画で担保された場合に限る。

### 2. 特例率

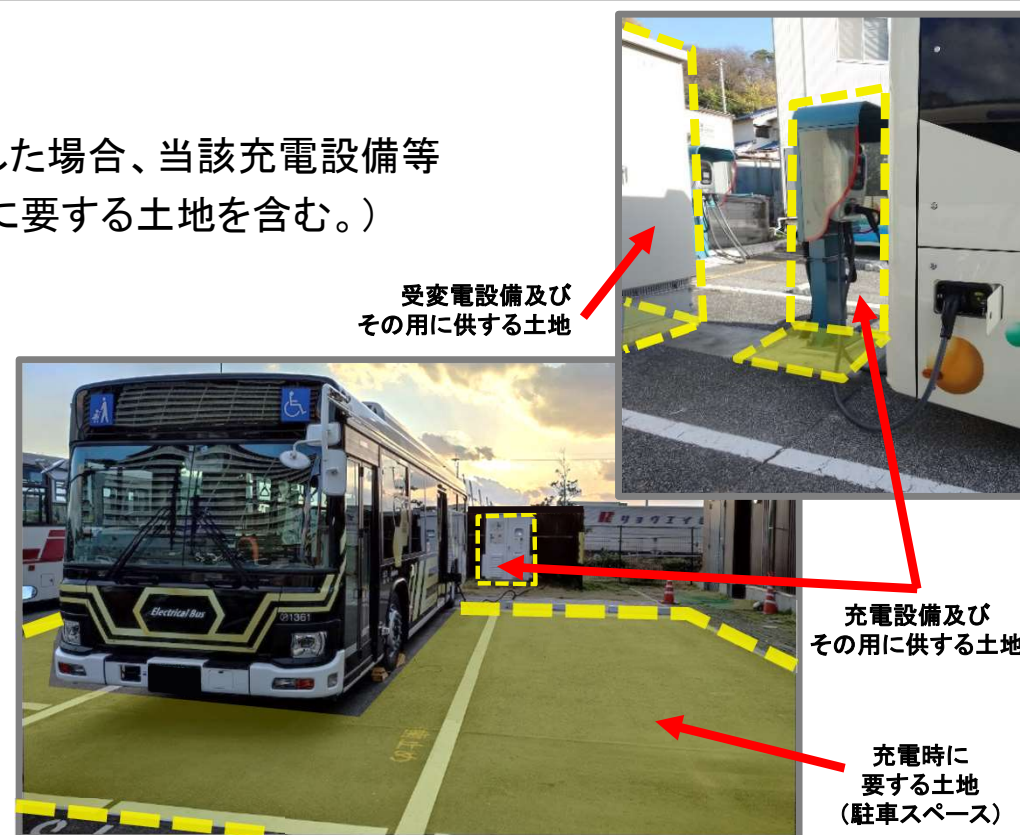
1/3（最初の5年度分）

### 3. 適用期限

令和5年4月1日～令和10年3月31日（5年間）

### 4. その他

改正地域交通法の「道路運送高度化事業」にEVバスを用いた事業を新設（第2条第7号ハ）。



## 特例の内容

- ・本特例措置を受けるためには、改正地域交通法に基づき、地域公共交通計画及び道路運送高度化実施計画を作成する必要があります。
- ・地域公共交通計画は自治体が作成し、道路運送高度化実施計画は乗合バス事業者が作成し国土交通大臣の認定を受けます。
- ・両計画に基づいて、乗合バス事業者がEVバスの充電設備を導入した場合に、①償却資産である充電設備及び②充電に必要な土地が固定資産税特例の対象（事業開始の翌年度から5年間固定資産税が1/3に減額）となります。

## 特例の対象

### ①償却資産である充電設備とは、

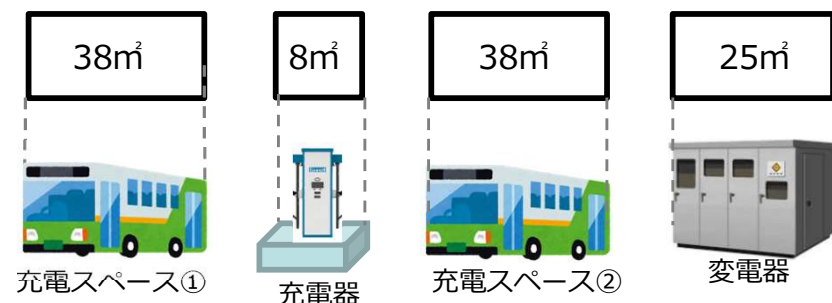
- ・電気自動車の充電のために必要な設備（例：キュービクルなどの変電設備や充電器）  
（充電施設等の償却資産は、改正地域交通法の施行日以後に取得したもの又は令和4年度補正予算若しくは令和5年当初予算の補助金で取得されたものを含みます。詳細は地方税法施行令をご覧ください。）

### ②充電に必要な土地とは、

- ・電気自動車の充電のために必要な設備を設置する土地（例：変電設備・充電器が設置されている土地の面積）
- ・充電に際してバスを駐車するために必要な土地（例：EVバス駐車スペースのうち、充電器のケーブルによって同時に充電施設に接続される台数分の土地の面積）

となります。

### ◆充電に必要な土地の例（同時に充電できる口数が2台分の場合）



- ・左記の例の場合、水平投影面積の $38+8+38+25=109\text{㎡}$ が充電に必要な土地の面積として、特例の対象になります。
- ・償却資産の土地面積は、変電施設・充電施設を設置するための台の水平投影面積になります。詳細は地方税法施行規則をご覧ください。

## 実施計画記載事項

## ①事業を実施する区域

- ・地域公共交通計画の区域内であること（〇〇県〇●●市区域内 等）

## ②事業の内容

- ・充電設備、変電設備およびE Vバス車両を配置する営業所の所在情報
- ・充電設備、変電設備および充電時の駐車スペースの配置や面積がわかる営業所の見取り図
- ・充電設備および変電設備の情報（数量、口数）
- ・電気自動車等の導入が予定されるバス路線の情報、（税制特例措置を受ける場合）上記営業所が管轄する路線情報
- ・E Vバス車両の台数および車両情報（大型車、中型車、小型車の車両区分）
- ・充電設備、変電設備およびE Vバス車両の導入に係るスケジュール

## ③事業の実施予定期間

- ・地域公共交通計画の期間内であること

## ④事業の実施に必要な資金の額及びその調達方法

- ・事業者の投資状況、国・自治体の補助金
- ・（JRTTの出融資を受ける場合）見込み額、変電設備、充電器及びEVバスの取得額、調達主体
- ・（税制特例を受ける場合）見込み額、リースの有無、リースの減額見込み額

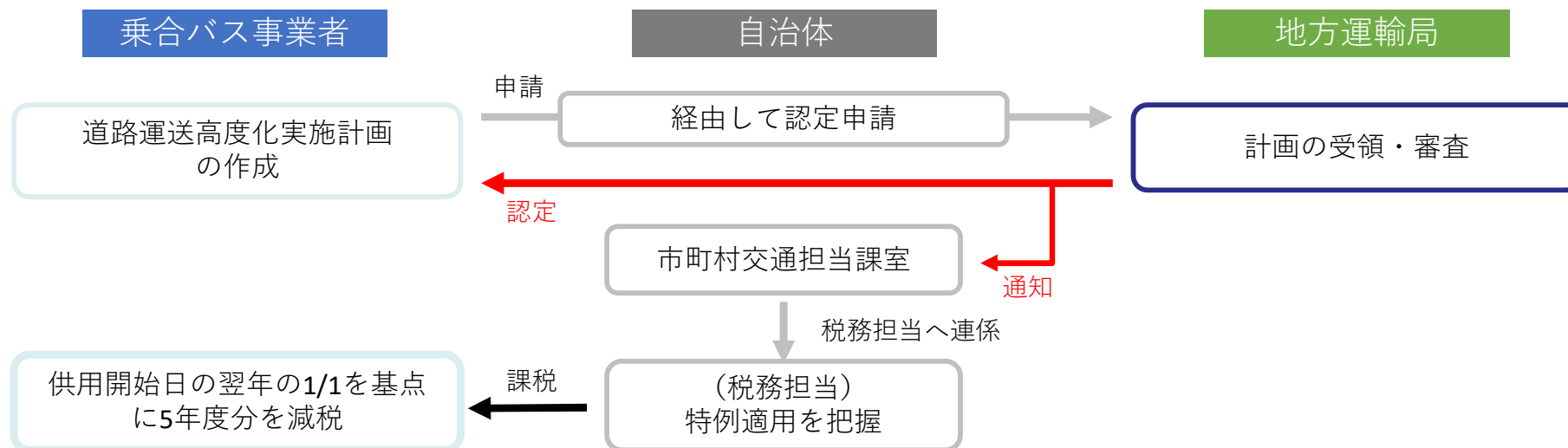
## ⑤事業の効果

- ・地域交通法および基本方針の趣旨を満たす効果（定量的な目標が難しい場合は定性的に記載）  
（例）EVの導入により、車内における安全性を向上させ、車内事故件数〇%の減少を図る。  
（例）排気ガスを排出せず車内における静穏を確保するEVの導入により地域の環境負荷の低減（CO2削減等）

## 留意事項

- ・本税制特例の適用を受けるためには、乗合バス事業者が、地域公共交通計画で自治体が位置づけた路線のうち電気自動車が導入される営業所において運行する路線を、計画期間において継続して運行することを道路運送高度化実施計画に記載し、国土交通大臣の認定を受けることが必要です。
- ・計画通りの路線の維持ができない場合は勧告等の対象となり、最終的には認定の取消しもあり得ます。

- ・道路運送高度化実施計画は、乗合バス事業者が作成します。
- ・自治体は、道路運送高度化実施計画が地域公共計画に沿ったものになっているか確認の上、運輸局に申請します。



## ●地域交通法(抜粋)

### (道路運送高度化実施計画の認定)

第十四条 道路運送高度化事業を実施しようとする者は、国土交通大臣に対し、道路運送高度化実施計画が地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生を適切かつ確実に推進するために適当なものである旨の認定を申請することができる。

2 前項の規定による認定の申請は、関係する地方公共団体を経由して行わなければならない。この場合において、関係する地方公共団体は、当該道路運送高度化実施計画を検討し、意見があるときは当該意見を付して、国土交通大臣に送付するものとする。

3 国土交通大臣は、第一項の規定による認定の申請があった場合において、その道路運送高度化実施計画が次の各号のいずれにも適合するものであると認めるときは、その認定をするものとする。

一 道路運送高度化実施計画に定める事項が基本方針に照らして適切なものであること。

二 道路運送高度化実施計画に定める事項が道路運送高度化事業を確実に遂行するため適切なものであること。

三 道路運送高度化実施計画に定められた一般乗合旅客自動車運送事業について、その内容が道路運送法第六条各号に掲げる基準に適合し、かつ、同法第七条各号のいずれにも該当しない場合であること。

4 (略)

5 国土交通大臣は、第三項の認定をしたときは、遅滞なく、その旨を関係する地方公共団体に通知するものとする。

6~9 (略)

## ●地域公共交通の活性化及び再生に関する法律

（定義）

第二条 この法律において次の各号に掲げる用語の意義は、当該各号に定めるところによる。

- 七 道路運送高度化事業道路運送法による一般乗合旅客自動車運送事業（以下「一般乗合旅客自動車運送事業」という。）又は同法による一般乗用旅客自動車運送事業（以下「一般乗用旅客自動車運送事業」という。）について、定時性の確保、速達性の向上、快適性の確保その他の運送サービスの質の向上を図るために行う事業であって、次に掲げるものをいう。
  - イ 一般乗合旅客自動車運送事業者が輸送力を増加させ、効率的に運送を実施するために行う事業であって、道路管理者、都道府県公安委員会（以下「公安委員会」という。）その他国土交通省令で定める者が講ずる走行円滑化措置（車線の増設、優先通行帯の設置その他の自動車の円滑な走行に資する措置をいう。）と併せて、連節バス（二以上の車室が連結された自動車であってそれぞれの車室の間を旅客が往来できる構造のものをいう。）その他の輸送力の確保に資するものとして国土交通省令で定める要件を満たす自動車を用いるもの
  - ロ 一般乗合旅客自動車運送事業者又は一般乗用旅客自動車運送事業者が円滑な運送の実施を確保するために行う事業であって、運行経路指示システム（官民データ活用推進基本法（平成二十八年法律第百三号）第二条第二項に規定する人工知能関連技術を活用した情報システムであって運転者に対して目的地までの最も効率的な経路を指示するためのものをいう。）その他の先端的な技術を活用することにより旅客の運送に要する時間（運送の申込みから運送の開始までに要する時間を含む。）の短縮に資するものとして国土交通省令で定める要件を満たす設備を用いるもの
  - ハ 一般乗合旅客自動車運送事業者が車内における静穏を確保し、及び車内における安全性を向上させるために行う事業であって、電気自動車（専ら電気を動力源とする自動車をいう。）その他の車内における騒音及び振動の程度が低く、かつ、車内における旅客の転倒を防止する観点から優れた加速及び減速の性能を有する自動車を用いるもの

## ●地方税法

（固定資産税等の課税標準の特例）

附則第十五条

46 道路運送法第三条第一号イに規定する一般乗合旅客自動車運送事業を営業者（同法第五条第一項第三号に規定する路線定期運行を行う者に限る。）が地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第十四条第三項の規定による認定を受けた同法第十三条第一項に規定する道路運送高度化実施計画に基づき実施する同法第二条第七号に規定する道路運送高度化事業（同号ハに掲げるものに限る。以下この項において「特定道路運送高度化事業」という。）の用に供する電気自動車（電気を動力源とする自動車で内燃機関を有しないものをいう。）で総務省令で定めるものの充電の用に供する土地及び償却資産で政令で定めるものに対して課する固定資産税又は都市計画税の課税標準は、第三百四十九条、第三百四十九条の二又は第七百二条第一項の規定にかかわらず、当該土地及び償却資産が地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律（令和五年法律第十八号）附則第一条第二号に掲げる規定の施行の日から令和十年三月三十一日までの期間内に最初に特定道路運送高度化事業の用に供された日（以下この項において「供用開始日」という。）の属する年の翌年の一月一日（供用開始日が一月一日である場合には、同日）を賦課期日とする年度から五年度分の固定資産税又は都市計画税に限り、当該土地及び償却資産に係る固定資産税又は都市計画税の課税標準となるべき価格の三分の一の額とする。

## ●地方税法施行令

（固定資産税等の課税標準の特例の適用を受ける固定資産の範囲等）

### 附則第十一条

50 法附則第十五条第四十六項に規定する土地で政令で定めるものは、次に掲げるものとする。

一 次項に規定する設備の用に供する土地で総務省令で定めるもの

二 法附則第十五条第四十六項に規定する電気自動車（次項において「電気自動車」という。）が次項に規定する設備による充電に際して駐車するため必要な土地として総務省令で定めるもの

51 法附則第十五条第四十六項に規定する償却資産で政令で定めるものは、電気自動車の充電のために必要な設備であつて、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律（令和五年法律第十八号）附則第一条第二号に掲げる規定の施行の日以後に取得されたもの又は同日前に令和四年度の一般会計補正予算（第2号）若しくは令和五年度の当初予算により交付される補助金を受けて取得されたもので総務省令で定めるものとする。

## ●地方税法施行規則

（政令附則第十一条第二項第一号の倉庫等）

### 附則第六条

88 法附則第十五条第四十六項に規定する電気自動車で総務省令で定めるものは、電気自動車（燃料電池自動車を除く。）とする。

89 政令附則第十一条第五十項第一号に規定する土地で総務省令で定めるものは、同条第五十一項に規定する設備を設置するための台の水平投影面積に相当する土地とする。

90 政令附則第十一条第五十項第二号に規定する電気自動車が充電に際して駐車するため必要な土地として総務省令で定めるものは、次項に規定する充電設備により同時に充電することができる電気自動車（法附則第十五条第四十六項に規定する電気自動車をいう。次項において同じ。）の台数に三十八平方メートルを乗じて得た面積（当該面積が実際に要した面積と著しく異なる場合にあつては、市町村長が調査した面積）に相当する土地（当該土地が法附則第十五条第四十六項に規定する者が有料で借り受けたものである場合にあつては、当該土地が同項の規定の適用を受けたことにより減少した当該土地に係る固定資産税額及び都市計画税額に相当する額がその賃料から減額されていることにつき国土交通大臣の証明を受けたものに限る。）とする。

91 政令附則第十一条第五十一項に規定する償却資産で総務省令で定めるものは、電気自動車に動力源として用いる電気を充電するための充電設備及び変電設備（当該充電設備及び当該変電設備が法附則第十五条第四十六項に規定する者が有料で借り受けたものである場合にあつては、当該充電設備及び当該変電設備が同項の規定の適用を受けたことにより減少した当該充電設備及び当該変電設備に係る固定資産税額に相当する額がその賃料から減額されていることにつき国土交通大臣の証明を受けたものに限る。）とする。

## 06 バス事業支援に係る予算概算要求状況



# 令和6年度物流・自動車関係予算 概算要求 概要

	(6年度要求額)	(5年度予算額)	(倍率)	【単位：億円】
一般会計	<b>54 + 事項要求</b>	<b>15</b>	<b>3.6</b>	
(うち、物流関係)	<b>37 + 事項要求</b>	<b>2</b>	<b>24.4</b>	)
自動車安全特別会計	<b>675</b>	<b>637</b>	<b>1.1</b>	
財政投融资特別会計	<b>145</b>	<b>20</b>	<b>7.3</b>	
<b>合計</b>	<b>874 + 事項要求</b>	<b>672</b>	<b>1.3</b>	

## ■ 事項要求

- ・ 「物流2024年問題」の解決等に向けモーダルシフトを強力に促進するための環境整備、再配達削減に向けた取組み
- ・ 「一般会計から自動車安全特別会計への繰戻し」

## ■ 加えて、関係局・省庁と連携し、関連予算を最大限活用

- ・ 総合政策局（地域公共交通の「リ・デザイン」等に対する支援） 282億円の内数
- ・ 観光庁（地域における受入環境整備促進事業） 19億円の内数
- ・ エネルギー対策特別会計（新規・拡充事業等の要求に向けて調整中）

## 1. 物流の2024年問題の解決等に向けた物流の革新



トラックの荷待ち

- 物流の2024年問題やカーボンニュートラルへの対応等の課題について、抜本的・総合的な対策を図る。
- 具体的には、モーダルシフト等物流GX、自動化・機械化機器の導入等物流DX、標準パレットの利用促進等物流標準化、テールゲートリフター等の導入等多様な人材の確保・育成、商慣行の見直しや荷主・消費者の行動変容促進等について取り組む。

## 2. 脱炭素社会の実現に向けた自動車分野のGXの推進



電動バス

- 燃費・排ガス基準策定による自動車燃費・排ガス性能の向上、税制優遇措置・補助制度や基準の国際調和等に引き続き取り組む。
- 次世代自動車の普及促進に係る対策等を着実に実施する。
- 再エネ導入とグリーン電力の地産地消について、自動車分野における活用を推進する。

## 3. 自動車分野のDXや技術開発、人材確保等による事業基盤強化等の推進



先進安全自動車(ASV)

- 交通事故低減や地方における移動手段の確保等に資する自動運転の実現に向けた環境を整備する。
- 自動車運送事業及び整備業のデジタル技術の活用による生産性向上や人材確保等を通じた事業基盤の強化を図る。
- 自動車関連の行政手続き等の更なるデジタル化を推進する。

## 4. 自動車事故被害者救済、事故防止・安全対策の推進等



障害者支援施設利用の状況



自動車アセスメント事業

- 事故により障害を負った被害者やその家族・遺族に向けた支援体制の整備等により、被害者支援対策のさらなる充実を図る。
- 自動車アセスメント事業等により、先進的な安全技術の普及を促進し、事故防止・安全対策を推進する。

## 多様な関係者の共創やDX・GXによる持続可能な地域公共交通の実現

### 共創・MaaSプロジェクト

- ・官民、交通事業者間、他分野の共創による交通プロジェクト
- ・MaaSの広域化や交通データの利活用の推進
- ・地域モビリティ人材（まちづくりはじめ他分野との連携、DX等）の育成支援



### DX・GXによる公共交通の基盤強化

- ・新たな決済手段や新しいモビリティの導入、交通情報データ化等

### 自動運転実証調査

- ・自動運転による公共交通の社会実装に向けた実証事業

## 地域公共交通の維持確保・体質改善等

### ○地域公共交通の維持確保・体質改善

- ・地域公共交通計画に基づく運行費等の支援強化
- ・エリア一括協定への長期安定的な支援 等
- ・バス・タクシー運転者の安全・安心な職場環境構築の支援等、人材確保対策の強化
- ・離島航路・航空路の運航への支援

### ○ローカル鉄道の再構築方針策定等の後押し

### ○快適で安全な公共交通の実現

- ・公共交通におけるバリアフリー整備の推進等



## まちづくりと連携した公共交通の基盤整備(社会資本整備総合交付金等)

地域交通ネットワークの再構築に必要な鉄道施設・バス施設のインフラ整備を支援



高速化（軌道強化） 駅の新設・移設・改築 停留所の設置

都市の骨格となる公共交通軸の再構築のため、LRT・BRT・鉄道等の走行空間を整備（都市局予算）

EV車両・自動運転車両などの先進車両を導入

## 地域鉄道の安全対策

地域鉄道における安全性向上に資する設備整備支援（鉄道局予算）

## 持続可能な観光受入環境整備

### 公共交通における受入環境整備を図る取組(観光庁予算)

- ・富裕層・オーバーツーリズムに対応した受入環境の整備
- ・Wi-Fi、サイクルトレイン導入 等



## 財政投融资

地域交通への財政投融资  
鉄道・バス・タクシー等のDX・GX投資に対する出融資

上記のほか、「地域の公共交通リ・デザイン実現会議」にて各省庁と連携し、あらゆる政策ツールを総動員。

## 事業目的・背景・課題

○ 持続可能なあり方で旅行需要の本格的な回復を図るためには、ストレスフリー・バリアフリーで快適な旅行を満喫できる環境及び非常時においても安全・安心な旅行環境の整備を行うとともに、地域住民にも配慮した受入環境を整備する必要があります。全国の観光施設・宿泊施設・公共交通機関等における受入環境整備の取組を支援するとともに、オーバーツーリズムの未然防止や地域資源の保全・活用に資する取組を集中的に支援。

## 事業内容

### ① 持続可能な観光の促進に向けた受入環境整備促進

- ・ オーバーツーリズムの未然防止や地域資源の保全・活用に向けた受入環境整備を支援
- ・ 持続可能な観光推進に係る国際認証等を受けた地域における面的な設備導入や施設改修等を支援
- ・ 交通サービスの受入環境整備を支援

### ② インバウンド先進車両導入支援事業

- ・ 鉄道・バスに係るEV車両など先進的な車両で、インバウンドの魅力向上に資する観光車両等の導入を支援

### ③ インバウンド安全・安心対策推進事業

- ・ 観光施設等の危機管理対応能力の強化を支援
- ・ 医療機関の訪日外国人患者の受入機能強化を支援

### ④ 宿泊施設の受入環境整備

ストレスフリー・バリアフリーな宿泊環境整備を支援

## 事業スキーム

※上記に加え、必要な調査・実証事業を実施

- ① 事業形態：直接補助事業、補助率：1/2、1/3等（オーバーツーリズムの未然防止に資する受入環境整備は補助率2/3）  
補助対象事業者：地方公共団体、DMO、民間事業者 等
- ② 事業形態：直接補助事業、補助率1/2、補助対象事業者：地方公共団体 等
- ③ 事業形態：直接補助事業、補助率：1/2 ※一部上限500万円のものあり、補助対象事業者：民間事業者、地方公共団体、DMO 等
- ④ 事業形態：間接補助事業（国→民間事業者→宿泊事業者）、補助率 1/2（上限500万円）等、補助対象事業者：宿泊事業者  
事業期間：①平成28年度～、②令和5年度～ ③平成28年度～、④平成27年度～

## 事業イメージ



① マナー啓発に必要な備品、パークアンドライド促進のための駐車場の整備 等

① 国際認証等を受けた地域における面的な設備導入や施設改修 等

① 段差解消（エレベーター）・UDタクシー・携帯型翻訳機 等  
② インバウンド先進車両の導入



③ 多言語翻訳機器・キャッシュレス決済端末の整備 等



④ 客室・浴室のバリアフリー化 等

お問い合わせ先：①観光庁 外客受入参事官室、国土交通省 総合政策局 地域交通課 ②国土交通省 総合政策局 地域交通課

③観光庁 外客受入参事官室 ④観光庁 観光産業課 電話：03-5253-8111

## 地域公共交通確保維持改善事業（令和4年度補正:415億円 令和5年度予算:207億円）

### ● 地域公共交通確保維持改善事業

- ・持続可能な地域交通を確保するための継続的な運行支援
- ・公共交通におけるバリアフリー整備加速化
- ・地域公共交通計画などの策定支援

### ● 交通DX・GXによる経営改善支援事業

地域交通事業者によるGX・DX等による経営効率化の取組支援

- ・EVバス・タクシー、AIオンデマンド交通
- ・実証運行
- ・旅客運送事業者の人材確保

### ● 自動運転実証調査事業

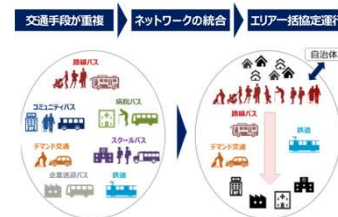
- ・自動運転の社会実装に向けた実証事業



自動運転バスの運行

### ● エリア一括協定運行事業

地方自治体が事業者と協定を締結して一定エリアの公共交通を一括して運行する場合の補助制度を創設



### ● 共創モデル実証プロジェクト

- ・他分野・官民・交通事業者間の共創による交通プロジェクト（葉の交通、共同経営、スタートアップ企業なども支援）
- ・地域交通・まちづくり人材の育成の支援



### ● 地域公共交通再構築調査事業（ローカル鉄道再構築）

- ・ローカル鉄道の再構築協議会設置、調査・実証事業

## 地域鉄道の安全対策（令和4年度補正:29億円 令和5年度予算:26億円）

・地域鉄道における安全性向上に資する設備整備支援

## 交通・観光連携型事業（令和4年度補正:200億円）

交通事業者が、観光事業者と連携して、地域交通を活用した観光地の魅力向上・高付加価値化を図る取組

- ・ラッピング列車など観光イベントの開催
- ・新規ツアー商品造成



新規ツアー商品造成



地域交通活用イベント

## 訪日外国人受入環境整備（交通）（令和4年度補正:163億円）

公共交通におけるインバウンド受入環境整備を図る取組

- ・多言語対応のデジタルサイネージ
- ・キャッシュレス決済設備導入 等



キャッシュレス決済

## 地域公共交通再構築事業等（社会資本整備総合交付金等）（令和5年度予算:約5492億円の内数）

### ● 地域公共交通再構築事業

地域交通ネットワークの再構築に必要な鉄道施設・バス施設のインフラ整備を支援 ※効果促進事業で車両導入可能

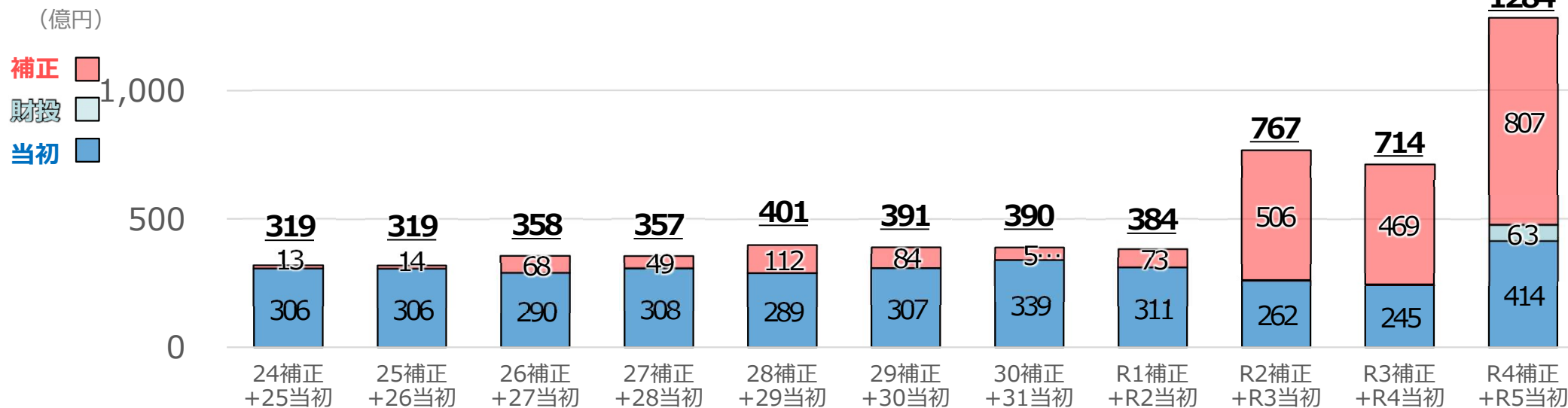
### ● 都市・地域交通戦略推進事業

都市の骨格となる公共交通軸の再構築のため、LRT・BRT・鉄道の走行空間を整備

### ※ 先進車両導入支援関連事業

（令和5年度予算:17億円）

交付金と併せてEVバス・自動運転バスなどの先進車両を導入 ※非公共予算



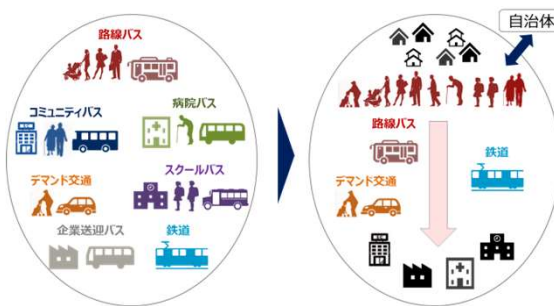
## 主なR4補正予算・R5予算

- 地域公共交通確保維持改善事業
  - ・地域交通への運行支援
  - ・**エリア一括協定運行事業(※1)**
  - ・地域公共交通再構築調査事業
  - ・交通DX・GX
  - ・共創モデル実証プロジェクト
- 観光庁計上予算 (交通事業者支援)
  - ・交通による観光地の高付加価値化事業
  - ・インバウンド受入環境整備事業
- **社会資本整備総合交付金(※2)** 等

## (※1) エリア一括協定運行事業

(R5~)

- ・自治体と事業者は、交通サービス内容、費用負担等の協定を締結
- ・国は、**複数年支援**の額を事前明示 (事業改善インセンティブ)



## (※2) 社会資本整備総合交付金

(R5~)

### 基幹事業

- 道路
  - 砂防
  - 都市公園
  - 住宅
  - 港湾
  - 下水道
  - 市街地整備
  - 住環境整備 等
- ➔ 「地域公共交通再構築」を追加  
➔ 「市街地整備」の「都市・地域交通戦略推進事業」を拡充

### 効果促進事業

- ・基幹事業の効果をもとに必要となる事業
- ・全体事業費の2割目途



軌道強化(高速化) 駅舎の新築・移設 停留所乗換所 EVバスの充電施設



GX/DX車両

- 地方の鉄道・路線バスなどの地域交通は、地域の社会経済活動に不可欠。高齢化や免許返納等により、自家用車を運転できない人も増加。しかし、人口減少等による長期的な利用者数の落ち込みに加え、コロナ禍の直撃により、多くの事業者が厳しい経営状況。
- 今後、加速する少子高齢化、運転手不足やデジタル技術による移動需要の代替など、ポストコロナ時代の急速な社会構造の変化に対応して、**交通DX・交通GX**による利便性・持続可能性・生産性の向上により、経営効率化・経営力強化を図る。

## 交通DX・GXによる経営改善支援事業

地域の交通事業者による**地域交通のDX（デジタル・トランスフォーメーション）・GX（グリーントランスフォーメーション）**等を通じた経営効率化・経営力強化の取組に対する支援措置を講じる。

### 【支援対象】 補助率1/2

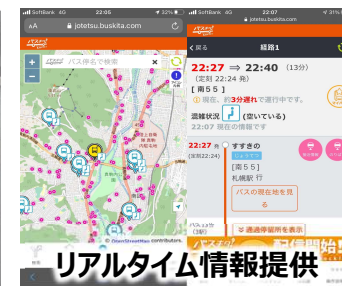
#### ○公共交通のGX化の推進に要する経費、新たな取組の実証運行に要する経費

- ・EVバス・タクシー導入
- ・太陽光パネル設置
- ・再エネ活用によるエネルギーマネジメント
- ・蓄電池・充電設備の共同利用 等



#### ○公共交通のDX化の推進に要する経費、新たな取組の実証運行に要する経費

- ・マイナンバーカード連携等によるMaaS実装
- ・AIオンデマンド交通
- ・GTFSによるバス情報標準化
- ・運行管理システム・配車アプリの導入
- ・自動運転（実証調査事業） 等



## 支援の目的

- 現在、地域の足のニーズを満たすための人材に加えて、外国人旅行者の移動ニーズに対応する人材が必要とされている状況。
- 事業者の経営基盤を安定させ、移動手段を提供する体制を整えるために、ドライバーの採用を緊急的に行う必要がある。

## 支援内容

旅客運送事業者等が人材確保のために行う以下の取組について支援

- ・バス事業者、タクシー事業者等が行う人材確保セミナー、PR資料の作成等の広報業務
- ・バス事業者、タクシー事業者等が行う二種免許取得費用の負担

### <補助対象事業者>

バス事業者、タクシー事業者 等

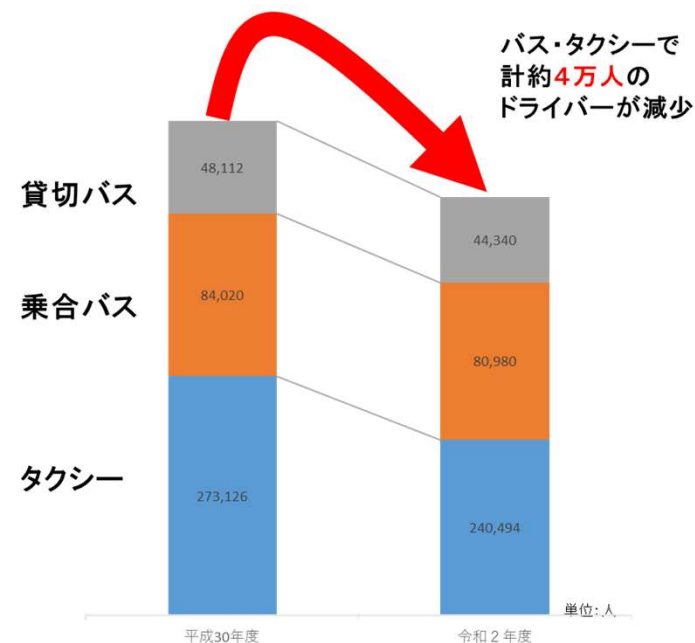
### <補助対象経費>

- ・人材確保セミナーの開催経費
- ・PR資料の作成等の広報業務に関する経費
- ・二種免許取得に関する経費 等

#### 【参考】

二種免許取得にかかる教習費用（一人あたり）

- ・バス 約50万円（大型二種）
- ・タクシー 約30万円（普通二種）



○ 訪日外国人旅行者受入環境整備に積極的に取り組む地域において、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、無料Wi-Fiサービスの提供拡大、キャッシュレス決済の普及、バリアフリー化の推進等に関する個別の取組を支援する。

## 交通サービスインバウンド対応支援事業

補助率  
**1/3等**

事業主体  
**公共交通事業者等**

### 多言語対応（事故・災害時等を含む）



### 無料Wi-Fiサービス



### トイレの洋式化等



### キャッシュレス決済対応



### 非常時のスマートフォン等の充電環境の確保



### 旅客施設や車両等の移動円滑化（大きな荷物を持ったインバウンド旅客のための機能向上）



### 移動そのものを楽しむ取組や新たな観光ニーズへの対応



### 感染症対策



### レンタカーの外国人ドライバー支援



### バス・タクシードライバーへの外国語接客研修



※上記のほか、交通サービス調査事業（訪日外国人旅行者等が移動を円滑に行うための交通サービスに関する調査・利用促進等）及び交通インバウンド環境革新等事業への支援を実施【補助率：1/2,1/3（調査については上限1,000万円）】

等



参考

交通事業者が、地域の観光資源とタイアップし、観光イベントの実施、車両等の観光資源化・関連施設の高品質化等により、地域の集客力とアクセス性の向上を両立しつつ、**地域観光の高付加価値化**を目指す事業の取組について支援を行い、もって、観光地の魅力向上と交通事業者の高品質化の両立を図る。

## 支援スキーム

交通事業者が、地域の観光関係者と連携して、**観光地への誘客、地域内の周遊性の向上、観光地としてのブランド力の強化**に資するような取組等を支援。  
 ※いずれも観光地、観光施設、宿泊施設等の利用者増加や収益力向上の効果が見込めるものであること。

【観光事業者】（観光関係事業者等最低1者）



【交通事業者】（バス、タクシー、鉄道、旅客船事業者等最低1者）



## 支援事業例

事業費の1/2を補助（イベント開催経費、企画乗車船券、プロモーション経費、実証運行、車両改造費等から複数メニューを実施）

### 【貸切バス・生活交通】

旅行会社等と連携した新規ツアーの実施



#### 【支援対象例】

- ツアープロモーション経費
- 旅行会社等と連携して造成する新規ツアーのために生じた運行経費等

### 【生活交通】

宿泊施設等と連携した観光の足としての生活交通の活用



#### 【支援対象例】

- EVバス購入経費
- 宿泊施設と連携したダイヤ改正経費
- 実験期間中の運行費
- プロモーション費用等

### 【イベント】

地域交通を活用した観光イベント開催



#### 【支援対象例】

- イベント列車改造経費
- イベント列車運行費
- プロモーション費用等

## これまでの取組み

- 平成30年8月30日に横浜市で発生した交通死亡事故を契機に、全国すべての路線バス事業者を対象に調査実施し、警察や道路管理者等の関係機関の協力を得ながらバス停ごとの安全上の優先度を判定した上で、それに応じた安全対策を検討することとした（令和元年12月に通達発出）。
- 全国における交通安全上問題のあるバス停について、都道府県毎にバス事業者、警察、道路管理者等が連携して、調査を行い、安全対策を実施することとなった。
- 令和3年3月、安全上の優先度判定（ABCランク分け）されたバス停のリストを公表。（バス停総数：約10,000箇所）
- 令和3年4月以降、これらのバス停の移設又は廃止、注意喚起等のソフト対策、横断柵の設置等のバス停周辺の対策などの安全対策を地域の実情を踏まえて順次検討・対策実施

《注意喚起ポスター（バス停、車内掲示）》

《横断防止柵の設置》



## 今後の対応

- 令和5年3月末時点で、安全対策が講じられたバス停は約3割にとどまっているところ、更なる安全対策の推進に向け今後以下の取り組みを予定（注意喚起等の対策については全てのバス停において実施済）。
- ① **バス停の安全対策に要する費用の支援**  
補助事業名：危険なバス停対策事業（令和4年度第二次補正予算：予算額3.5億円、補助率1/2）
- ② **バス停の重点的対策の実施**  
未対策のすべてのAランクバス停における安全対策の実施等（令和5年9月まで）

利用者の大幅減等により、現状のままでは地域交通ネットワークの維持が難しい状況になっている地域において、地域戦略と連動した持続可能性・利便性・効率性の高い地域交通ネットワークへの再構築を図るため、新たに社会資本整備総合交付金に基幹事業として「**地域公共交通再構築事業**」を創設（**基幹事業の追加は創設以来初めて**）

## 地域公共交通再構築事業 - 社会資本整備総合交付金の基幹事業として創設

地域づくりの一環として、**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に取り組む地方公共団体への支援を可能とするため、地方公共団体が、**地域公共交通計画**及び**立地適正化計画**その他の**まちづくり・観光計画**において中長期的に必要な**ネットワーク（鉄道・バス路線）を位置付けた**場合に、ネットワーク形成に必要な施設整備等に関する地域の取組を支援

【**交付金事業者**】 地方公共団体 ※交付金については、地方公共団体からの補助金を受けて、民間事業者等も事業実施可能

【**補助率**】 1/2

【**交付対象事業**】 **地域公共交通特定事業**※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再構築**や**バス路線の再編**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・バスロケ施設・EVバス関連施設（発電・蓄電・充電）等）の整備

※上記とあわせて、**効果促進事業**（地方自治体の作成する社会資本総合整備計画ごとに交付対象事業全体の20%を目的）で、**鉄道・バス車両**の導入も支援

※JR本州3社又は大手民鉄の路線については、補助対象経費は総事業費の2/3を上限（1/3は事業者の自己負担）

### 【補助要件】

#### (1) 地域公共交通計画の作成・地域公共交通特定事業実施計画の認定

- 地域公共交通計画が作成され、かつ、地域公共交通特定事業実施計画の大臣認定を受けていること  
※鉄道については、赤字路線であって再構築協議会（仮称）等において策定された鉄道事業再構築実施計画に係る路線が対象

#### (2) 地方公共団体の計画における地域公共交通とまちづくり・観光戦略等の相互連携

- 地方公共団体が作成する、まちづくり/観光等に関する計画（例：立地適正化計画）において、まちづくりや観光における戦略の一つとして「鉄道の活用」「バスネットワークの活用」が位置付けられ、そのための実効性ある取組が具体的に記載されていること

#### (3) 事業の効果（実効性）を確認するための目標設定

- ①利用者数 ②事業収支 ③国/地方公共団体の支出額 の目標を設定すること

#### (4) 実効性のある地域活性化のための鉄道・バスの活用

- 本事業に関連する施設整備を含め実効性ある利用促進施策が実施計画に具体的に位置付けられること



※JRに関し、「新会社がその事業を営むに際し当分の間配慮すべき事項に関する指針」の運用を何ら変更するものではない

国土交通省では、令和5年度に社会資本整備総合交付金(社総交)において「地域公共交通再構築事業」を創設致しました。

まだ、R6年度においても引き続き概算要求を行っておりますので、どのような場合に活用できるか情報をお送りします。

以下をご確認いただき、社総交の活用を希望される事業者については、旅客課までご一報ください。

なお、以下の留意事項も合わせてご確認ください。

・ご活用にあたっては、地域公共交通利便増進計画や道路運送高度化実施計画等、地域交通法に基づく計画の大臣認定を受けることが必要ですが、この認定については、可能な限り簡便な内容と致します。利便増進計画についてはパターンダイヤ化等の利便が向上する取組、道路運送高度化実施計画についてはEVバスや充電施設の整備が対象となりますので、幅広くご検討下さい。

・社総交の交付対象者は地方公共団体です。そのため、社総交をご活用いただくにあたっては、地方公共団体が社会資本総合整備計画を作成し、国に申請するとともに、地方公共団体により国と同額の支援が行われることが条件となりますので、自治体との調整が必要となりますが、調整にあたっては、国交省・運輸局が全面的にサポート致します。

以下のいずれかの取組を実施していただくことをイメージしています。

1. 地域公共交通利便増進計画に基づき、バス路線についてパターンダイヤ化やバス路線再編等の利便増進の取組を実施。この取組に伴い整備するバスロータリー、停留所、バスロケーションシステム、車庫・営業所等について、社総交を活用

※別紙1参照。なお、地域公共交通利便増進計画の策定主体は地方公共団体です。

2. 道路運送高度化実施計画に基づき、EVバスの導入を実施。EVバスの導入に伴い整備する充電・蓄電・発電・変電設備について、社総交を活用

※別紙2参照。なお、道路運送高度化実施計画の策定主体は事業者です。

## ○地域公共交通利便増進事業の類型(法 § 2⑬)

**イ. 特定旅客運送事業<sup>※</sup>に係る路線等の編成の変更**

＜事業例＞

- バス路線の幹線と支線の分割
- 中心市街地を回避できるバスの新設 など
- 市街地中心部のバス路線の集約化

**ロ. 他の種類への旅客運送事業への転換又は自家用有償旅客運送から旅客運送事業への転換**

＜事業例＞

- 旅客鉄道から路線バス(一般乗合旅客自動車運送事業)へ転換
- 路線バス・コミュニティバスから一般タクシー(一般乗用旅客自動車運送事業)へ転換
- 旅客船(定期航路事業)から海上タクシー(不定期航路事業)へ転換
- 自家用有償旅客運送から路線バス・一般タクシーへの転換 など

**ハ. 自家用有償旅客運送の導入又は路線若しくは区域の変更**

＜事業例＞

- 交通空白地における自家用有償旅客運送の新規導入
- 自家用有償旅客運送の区域の拡大 など

**ニ. 運賃又は料金の設定**

＜事業例＞

- 定額制乗り放題運賃
- 通し運賃 など

**ホ. 運行回数又は運行時刻の設定**

＜事業例＞

- 等間隔運行やパターンダイヤ など

**ヘ. 共通乗車船券の発行**

＜事業例＞

- 電車・バス一日乗り放題切符、観光周遊フリーバスの発行 など

## 【認定に当たっての補足事項】

- 法 § 2⑬イ～へのいずれか一の類型に該当すれば、利便増進計画の認定対象となりえます(複数の取組を組み合わせる必要はありません。)
- 法 § 2⑬イ～ホについては、複数の事業者が連携した取組のみならず、一の事業者における取組も利便増進計画の認定対象となりえます(当該区域に複数の事業者が存在する場合も同様。)
- 利便増進計画の認定時期までに、実施を予定している取組内容のすべてについて調整が整わない場合には、調整が整った一部の取組について利便増進計画の認定申請を行い、その他の取組については調整が整い次第、利便増進計画の変更認定申請を行うことも可能です。

### ト. イ～ヘに掲げる事業と併せて行う以下の事業(施行規則 § 9の3)

＜事業例＞

- 乗継ぎを円滑にするための運行計画の改善
- 交通結節施設における乗降場の改善
- 乗継ぎに関する分かりやすい情報提供
- ICカード又は二次元コードの導入
- ①～④に掲げる事業の他、地域公共交通の利用を円滑化するための措置

※ 特定旅客運送事業：旅客鉄道事業、旅客軌道事業、一般乗合旅客自動車運送事業及び国内一般旅客定期航路事業

## 実施計画記載事項

### ①事業を実施する区域

- ・地域公共交通計画の区域内であること（〇〇県〇●●市区域内 等）

### ②事業の内容

- ・充電設備、変電設備およびE Vバス車両を配置する営業所の所在情報
- ・充電設備、変電設備および充電時の駐車スペースの配置や面積がわかる営業所の見取り図
- ・充電設備および変電設備の情報（数量、口数）
- ・電気自動車等の導入が予定されるバス路線の情報、（税制特例措置を受ける場合）上記営業所が管轄する路線情報
- ・E Vバス車両の台数および車両情報（大型車、中型車、小型車の車両区分）
- ・充電設備、変電設備およびE Vバス車両の導入に係るスケジュール

### ③事業の実施予定期間

- ・地域公共交通計画の期間内であること

### ④事業の実施に必要な資金の額及びその調達方法

- ・事業者の投資状況、国・自治体の補助金
- ・（JRTTの出融資を受ける場合）見込み額、変電設備、充電器及びEVバスの取得額、調達主体
- ・（税制特例を受ける場合）見込み額、リースの有無、リースの減額見込み額

### ⑤事業の効果

- ・地域交通法および基本方針の趣旨を満たす効果（定量的な目標が難しい場合は定性的に記載）  
（例）EVの導入により、車内における安全性を向上させ、車内事故件数〇%の減少を図る。  
（例）排気ガスを排出せず車内における静穏を確保するEVの導入により地域の環境負荷の低減（CO2削減等）

## 留意事項

- ・本税制特例の適用を受けるためには、乗合バス事業者が、地域公共交通計画で自治体が位置づけた路線のうち**電気自動車が導入される営業所において運行する路線を、計画期間において継続して運行することを道路運送高度化実施計画に記載し、国土交通大臣の認定を受けることが必要**です。
- ・計画通りの路線の維持ができない場合は勧告等の対象となり、最終的には**認定の取消しもあり得ます**。

①原則として、年度中に、停留所、充電設備等のインフラ整備をすることが必要です。(ただし、繰り越しも可能です。)

②事業を実施するバス事業者が、地域公共交通確保維持改善事業の幹線補助またはフィーダー補助を受けている場合に活用できます。

③地域公共交通利便増進計画や道路運送高度化実施計画等、地域交通法に基づく計画の大臣認定を受けることが必要です。

※地域公共交通計画及び自治体のまちづくり計画において、路線再編やEVバス導入に関する記載が必要となります。

④地方公共団体が社会資本総合社会資本総合整備計画(※別紙3参照)を作成し、国に申請するとともに、地方公共団体により国と同額の支援が行われることが条件となります。

※国による補助率は最大1/2となっており、地方公共団体が事業費の1/2を支援する場合は国の支援は1/2、地方公共団体が事業費の1/3を支援する場合は国の支援は1/3となります。



# 日本版MaaSの推進について

---

国土交通省総合政策局モビリティサービス推進課  
課長補佐 栗井勇貴

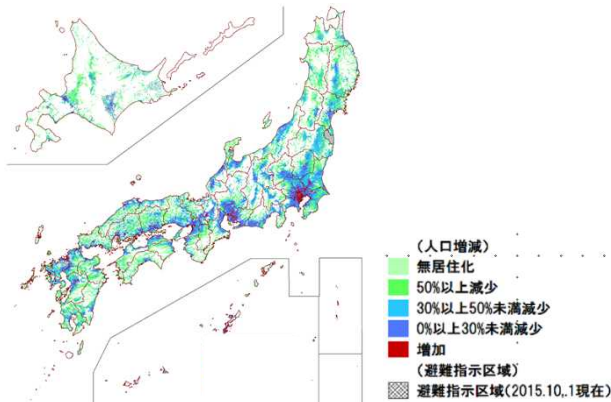
令和5年9月12日

# 地域の公共交通を取り巻く環境

- 我が国の人口は、2050年には全国の居住地域の約半数で50%以上減少との予測。
- 近隣の中小店舗の減少、病院の統廃合・移転、学校の統廃合等により、買い物、通院・通学など日常生活における「移動」の問題が深刻化。
- パート勤務なども含め共働き世帯比率が高まったこともあり、高齢者の通院や児童の通学・習い事などに関して、家族による送迎の負担も増大。
- 高齢ドライバーによる自動車事故に関する関心が高まり、運転免許の自主返納の動きが進展する一方、自主返納後の移動手段に対する不安の声や、自主返納をためらう声も。
- 都市圏内や地域間の交通については、インバウンドの急速な回復やライフスタイルの変化（多様な働き方やQOL重視等）を踏まえた新たな対応の必要性。

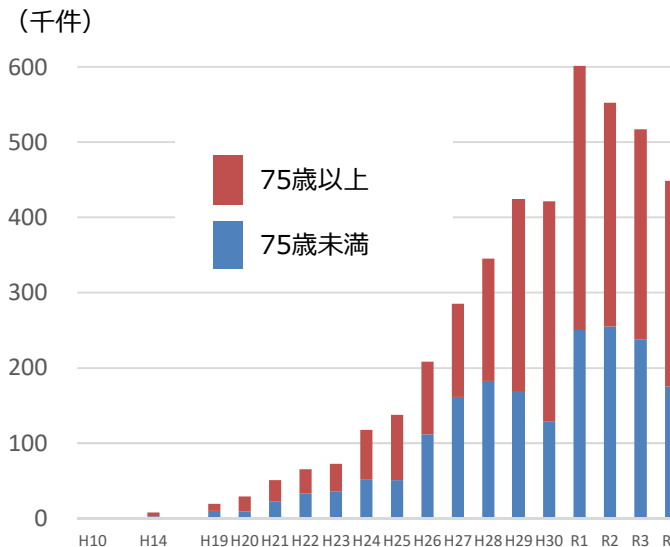
## 将来の人口増減状況

2050年には全国の約半数の有人メッシュで人口が50%以上減少（2015年対比）



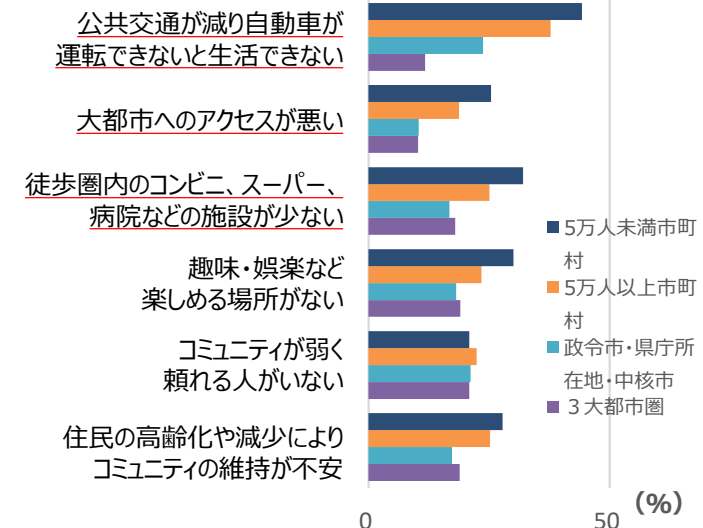
(出典) 総務省「平成27年国勢調査」、国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（平成30年推計）」等をもとに国土交通省作成。

## 免許返納数の推移



(出典) 警察庁公開資料より、国土交通省総合政策局作成

## 居住地に対する不安（地域別）



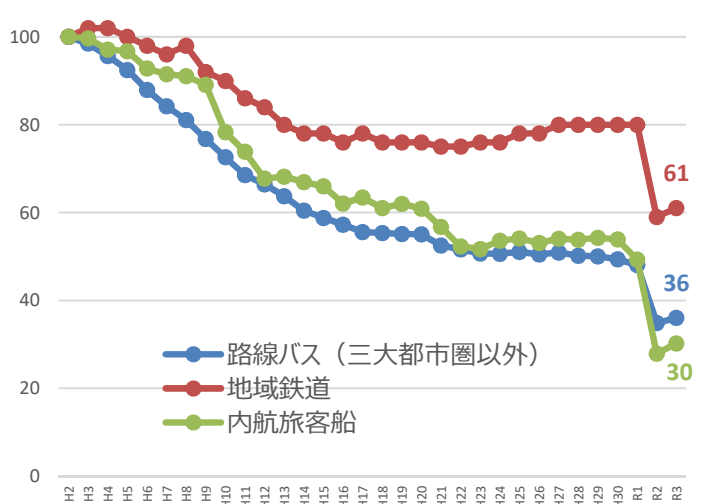
(出典) 国土交通省「平成29年度国民意識調査」

# 公共交通事業者の現状

- 長期的な利用者の減少、コロナの影響による急激な落ち込みもあり、公共交通事業者の経営環境は悪化。コロナ後も利用者数がコロナ以前の水準までには回復していない状況。
- 路線バスや地域鉄道について、多くの事業者が赤字となっており、回復の見通しが厳しいことから、今後の安定的な公共交通サービスの提供に課題。
- 自動車（バス・タクシー）の運転業務の賃金水準は低く、人手不足が深刻化（有効求人倍率は全職業平均の2倍程度の水準で推移）。人手不足を要因とする路線バスの休廃止などの動きが拡大していくおそれ。
- 交通分野において、多くの事業者でキャッシュレス決済対応や運行管理、車両・設備管理、労務管理等について、DXの取組に遅れ。

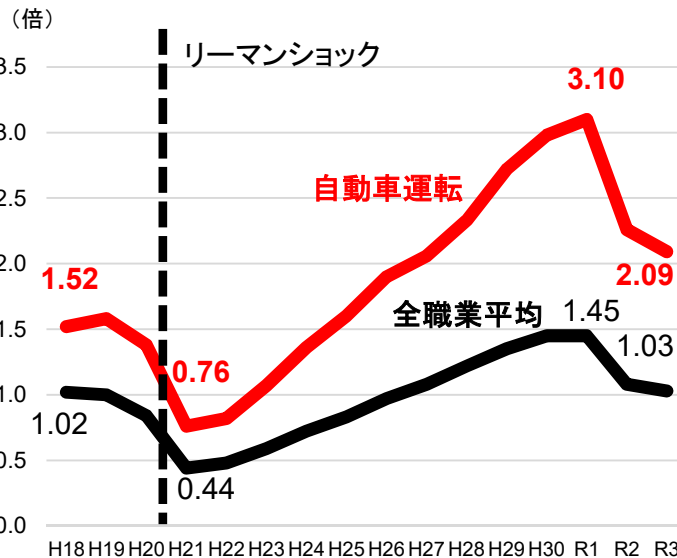
## 路線バス、地域鉄道、内航旅客船の利用者数

H2=100とした場合の推移



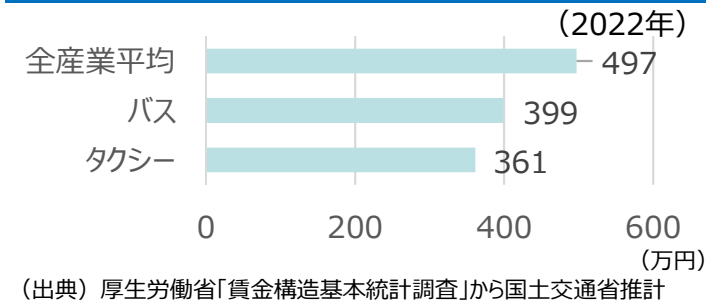
（出典）「自動車輸送統計年報」、「鉄道統計年報」、「船舶運航事業者等の提出する定期報告書に関する省令」に基づく国土交通省海事局内航課調査より国土交通省作成

## 自動車運転業の人手不足

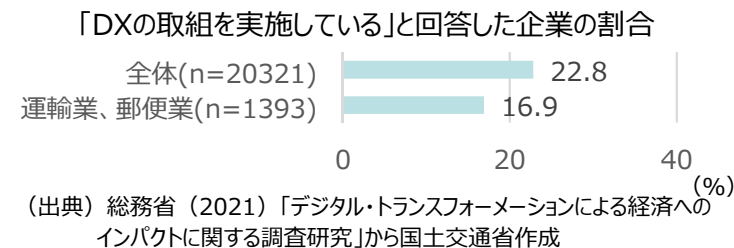


（出典）厚生労働省「一般職業紹介状況」より国土交通省作成

## 自動車運転者の賃金水準



## 産業別のDX取組状況



# 地域公共交通の「リ・デザイン」

- 地域公共交通の需要の減少は、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、自動運転やMaaSなどデジタル技術を実装する「**交通DX**」、車両電動化や再エネ地産地消など「**交通GX**」、①**官民共創**、②**交通事業者間共創**、③**他分野共創**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・持続可能性・生産性**を高め、**地域公共交通の「リ・デザイン」**(再構築)を進める。

## 交通DX

### 自動運転

地方公共団体が地域づくりの一環として行うバスサービスについて、実証事業を支援



▲茨城県境町の自動運転バスの運行

### MaaS

交通事業者等の連携高度化を後押しするデータ連携基盤の具体化・構築・普及を推進



## 交通GX

### 交通のコスト削減・地域のCN化

車両電動化と効率的な運行管理・エネルギーマネジメント等の導入を一体的に推進



## 3つの共創

### 官民の共創

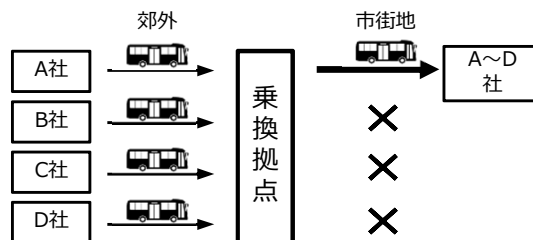
一定のエリアにおいて、地域でサービス水準を決定し、事業者が複数路線を一括して長期間運行

交通手段が重複 ▶ ネットワークの統合 ▶ エリア一括協定運行



### 交通事業者間の共創

複数の交通事業者が共同経営を行うことにより、垣根を越えたサービスを展開



### 他分野を含めた共創

地域交通と、様々な他分野との垣根を越えた事業連携を実現



## デジタル田園都市国家構想実現会議



### 地域の公共交通リ・デザイン実現会議

**議長** 国土交通大臣

**事務局** 国土交通省 総合政策局

#### 構成員（関係省庁）

内閣官房 デジタル田園都市国家構想実現会議事務局 次長

内閣府 地方創生推進事務局 次長

警察庁 交通局長

こども家庭庁 成育局長

デジタル庁 統括官（国民向けサービスグループ長）

総務省 地域力創造審議官

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

製造産業局長

国土交通省 公共交通・物流政策審議官

都市局長

鉄道局長

自動車局長

観光庁 次長

環境省 総合環境政策統括官

（府省庁建制順）

#### 構成員（有識者）

阿部守一 （長野県知事）

越 直美 （三浦法律事務所弁護士、前大津市長）

富田哲郎 （東日本旅客鉄道株式会社取締役会長）

増田寛也 （日本郵政株式会社取締役兼代表執行役社長）

松本 順 （株式会社みちのりホールディングス代表取締役グループCEO）

棕田昌夫 （広島電鉄株式会社代表取締役社長）

森地 茂 （政策研究大学院大学客員教授、名誉教授）

山内弘隆 （一橋大学名誉教授）

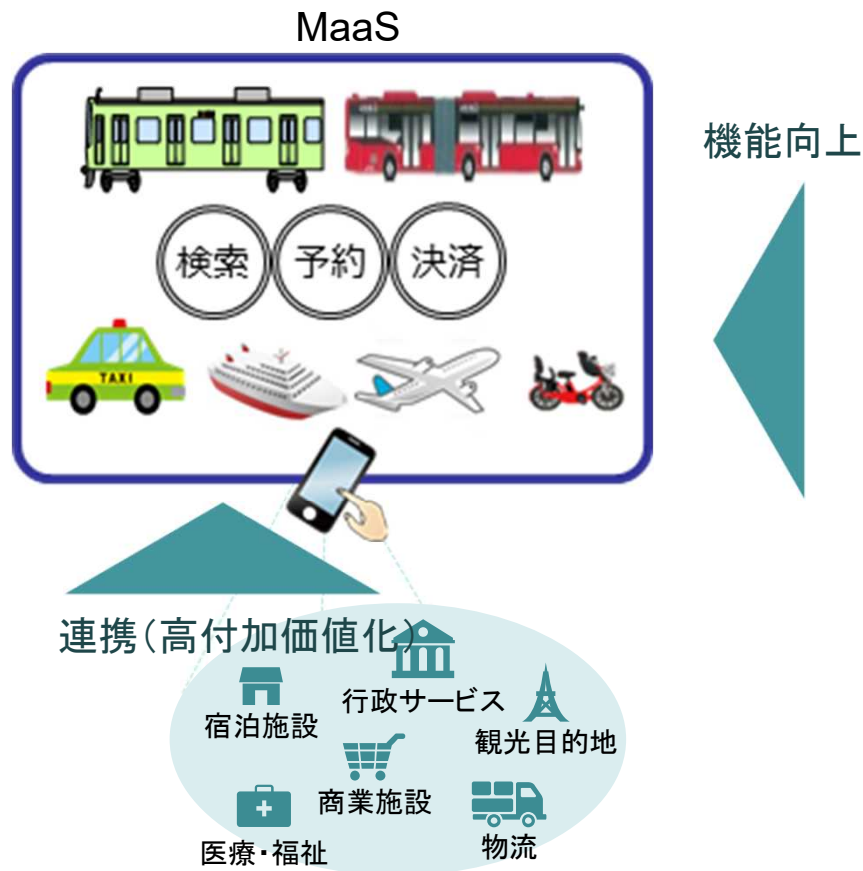
吉田守孝 （株式会社アイシン代表取締役社長）

（五十音順・敬称略）

# 「リ・デザイン」に資する新たなモビリティサービス

- 全国各地で課題解決のためのMaaS (Mobility as a Service) の取組みが進展。宿泊や観光、医療、福祉、教育分野等との連携により、移動手段・サービスが高付加価値化。
- 各地域において多様化している移動ニーズにきめ細やかに対応するためには、様々な特性を持つ新型輸送サービスの推進・普及が不可欠。
- 交通分野における移動関連データ等の分析・活用により、交通と一体となったまちづくりやインフラ整備が期待。

## 新たなモビリティサービス



### 新型輸送サービス

#### AIオンデマンド交通



- 都市部の交通空白地域や、多様で不確実な移動ニーズがある観光地での活用が期待

#### 超小型モビリティ



- 狭い路地の多い大都市の密集地域や観光地の移動に適合

#### グリーン スローモビリティ



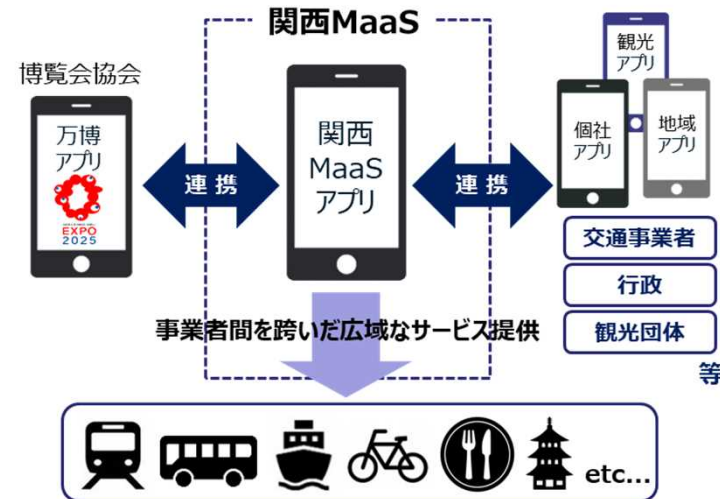
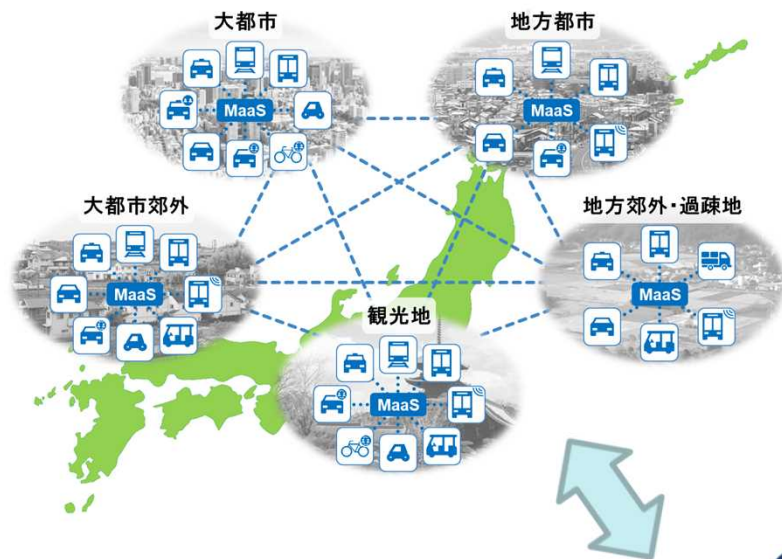
- 高齢化が進む地方部や観光地での活用が期待

#### 自動運転



- 近年急速に進む運転者不足への対応として、自動運転の活用が期待

- 都市と地方、高齢者・障がい者等を含む**全ての地域、全ての人が新たなモビリティサービスを利用できる**仕組みとして、「**日本版MaaS**」の取組みが進展。
- 移動の利便性向上や交通以外のサービスとの一体化による移動需要の創出により、**地域公共交通の維持・活性化**など、**地域が抱える課題の解決に貢献**。



## 取りまとめのポイント

- ① チケット・リアルタイムデータの連携高度化の意義や留意点等が不明確であることなどから、連携高度化が進展しにくい状況。  
⇒ **令和4年度中に、連携高度化の意義や留意点等を「MaaS関連データの連携に関するガイドライン」に反映・改訂し、データ連携高度化の方向性を提示。**
- ② 全国単一データ連携基盤の構築が望ましいとの意見もあるが、民間事業者等の既存取組への影響を考慮し、データ形式・連携方法の**共通化・標準化には慎重な検討**が必要。他方、**中小・地方部事業者等含め、データ連携希望者を取り残さないことが重要。**  
⇒ **令和4年度より、広域に複数事業者が連携可能な一定のエリア/グループにおいて、データ連携基盤の実証事業を展開。**

## 背景

### 望まれる姿

経路検索により遅延情報等を確認しながら、デジタルチケットを購入・乗車



連携高度化の意義や課題等を整理

### 現状

- 経路検索結果からデジタルチケットを購入できない場合がある
- リアルタイムな運行情報が一元的に手に入りづらい 等

## “シームレスな移動”の実現に向けた連携高度化の意義

### チケット：公共交通や移動サービスを“利用”するための手法

- 連携範囲の拡大・利便性の高いチケットにより、**一層の移動需要を喚起**
- 発券手続等のデジタル化により、**窓口対応等の省力化・省人化を推進**

### リアルタイムデータ：時々刻々と変化するリアルタイムの情報

- 適時・適切な情報提供により、**移動における乗継等を効率化**
- 遅延・運休時の代替手段を早期確認でき、**問合せ対応等の省力化・省人化を推進**

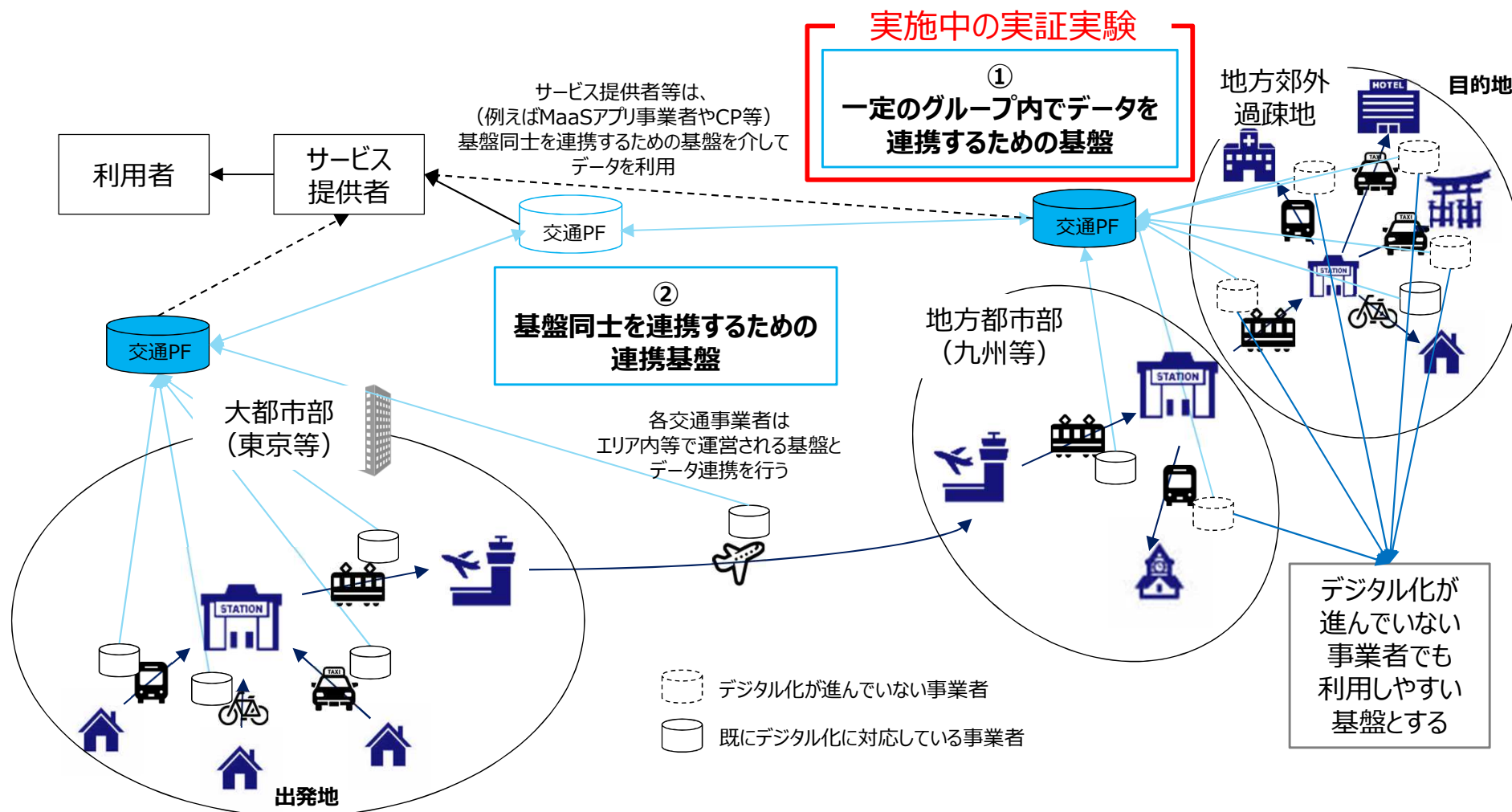
## “シームレスな移動”の実現に向けた連携のあり方

### データ連携基盤：連携高度化を後押しする土台となる仕組み

- ① **一定のグループ内**（デジタル化が進んでいない事業者も含む）**で利用できる連携基盤**
- ② **上記基盤と、他グループが利用する基盤を連携するための基盤** をそれぞれ構築・普及



- ①一定のグループ内（デジタル化が進んでいない事業者も含む）でデータを連携するための基盤、②当該基盤と他のグループで利用されている基盤とを連携するための連携基盤を、それぞれ構築又は普及していくことを目指す。



## 背景・必要性・概要

- これまでの取組により、全国各地で課題解決のためのMaaSの取組が進展・継続中。
- 今後は、エリアや事業を超えた、よりシームレスで快適性・利便性の高い交通サービスの実現を目指すため、各地のMaaSの取組の連携、各地域内における交通事業者のみならず他分野の事業者の連携等の促進を図る。

## MaaS実装に向けた基盤整備および円滑な普及促進に向けた事業計画の認定制度

### ● 交通情報データ化、混雑情報提供システム導入支援

- 地域内・広域でのデータ連携を実現するため、デジタル化が進んでいない中小事業者等の底上げ
- DXによる経営やサービスの効率化、高度化

### ● ICカードやQRやタッチ決済、顔認証等の新たな決済手段の導入支援

- 決済データ蓄積によりサービスの高度化を可能にするとともに、キャッシュレスによるシームレスな移動の実現

### ● 新モビリティサービス事業計画の策定支援

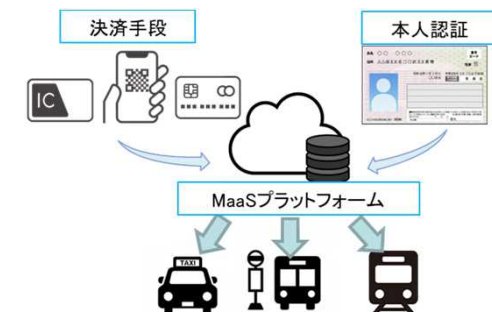
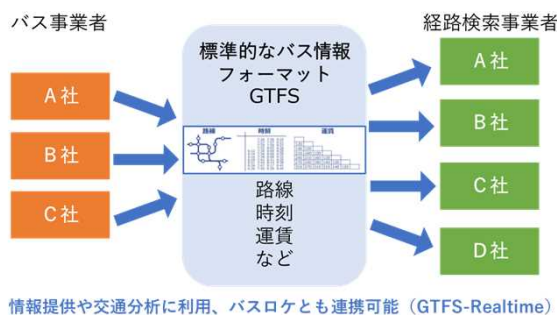
- 地域公共交通活性化再生法に基づく新モビリティサービス事業計画の認定・協議会制度の活用によりMaaSの円滑な普及促進を図る

### ● マイナンバーカード活用型交通サービス導入支援

- マイナンバーカードの個人認証機能を活用して、公共交通の住民割引を実施する等の公共交通の利便性向上や利用促進を図る

### ● AIオンデマンド交通の導入支援

### ● シェアサイクルや電動キックボード、グリーンスローモビリティ等の新しいモビリティの導入支援



## 概要

- 公共交通事業者においてキャッシュレス決済(QRコード、交通系ICカード、非接触型クレジットカード決済、顔認証等)に対応するための、所要の設備やシステムの導入を支援



非接触型クレジットカード  
決済読み取り機

## 補助対象事業者

- 公共交通事業者(鉄道事業者、軌道経営者、一般乗合旅客自動車運送事業者、一般乗用旅客自動車運送事業者、自家用有償旅客運送者、一般旅客定期航路事業者)、地方公共団体、これらを含む協議会

## 補助対象経費

- 公共交通においてキャッシュレス決済の利用を可能とするシステム導入費及びシステム改修費
- 公共交通においてキャッシュレス決済の利用を可能とする端末費(旅客施設又は車両内・船内に決済端末機器(読み取り機等)を設置する費用)

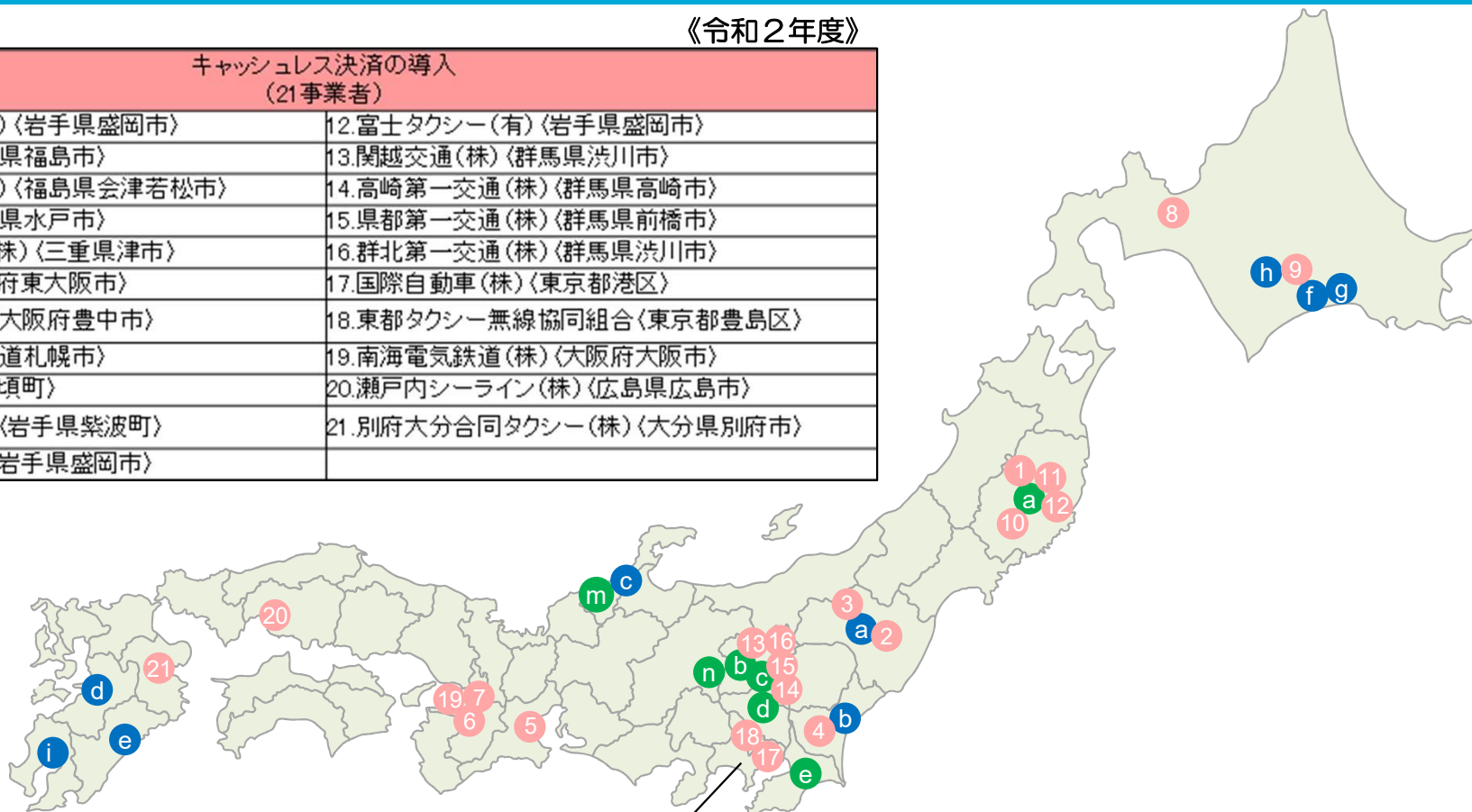
## 補助率

- 最大1/3

# 地域交通キャッシュレス決済導入支援事業（R2～R4年度）

《令和2年度》

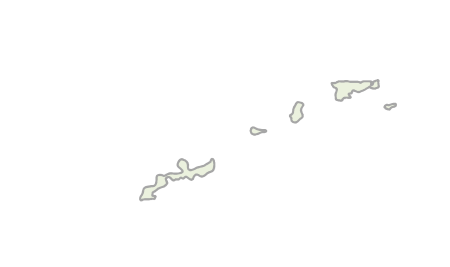
キャッシュレス決済の導入 (21事業者)	
1.岩手県北自動車(株)〈岩手県盛岡市〉	12.富士タクシー(有)〈岩手県盛岡市〉
2.福島交通(株)〈福島県福島市〉	13.関越交通(株)〈群馬県渋川市〉
3.会津乗合自動車(株)〈福島県会津若松市〉	14.高崎第一交通(株)〈群馬県高崎市〉
4.茨城交通(株)〈茨城県水戸市〉	15.県都第一交通(株)〈群馬県前橋市〉
5.津エアポートライン(株)〈三重県津市〉	16.群北第一交通(株)〈群馬県渋川市〉
6.近鉄バス(株)〈大阪府東大阪市〉	17.国際自動車(株)〈東京都港区〉
7.大阪空港交通(株)〈大阪府豊中市〉	18.東都タクシー無線協同組合〈東京都豊島区〉
8.北都交通(株)〈北海道札幌市〉	19.南海電気鉄道(株)〈大阪府大阪市〉
9.豊頃交通(北海道豊頃町)	20.瀬戸内シーライン(株)〈広島県広島市〉
10.(株)ヒノヤタクシー〈岩手県紫波町〉	21.別府大分合同タクシー(株)〈大分県別府市〉
11.盛岡タクシー(株)〈岩手県盛岡市〉	



《令和3年度》

MaaS基盤整備支援 (キャッシュレス決済の導入) (9事業者)
a.会津乗合自動車(株)〈福島県会津若松市〉
b.茨城交通(株)〈茨城県笠間市〉
c.石川県加賀市〈石川県加賀市〉
d.熊本都市バス(株)〈熊本県熊本市〉
e.宮崎県におけるMaaS実証実験実行委員会 〈宮崎県宮崎市〉
f.くしろバス(株)〈北海道釧路市〉
g.阿寒バス(株)〈北海道釧路市〉
h.TKタクシー(株)〈北海道帯広市〉
i.南国交通(株)〈鹿児島県鹿児島市〉

f g h i j k l



《令和4年度》

MaaS基盤整備支援 (キャッシュレス決済の導入) (14事業者)	
a.(株)ヒノヤタクシー〈岩手県紫波町〉	h.相愛第二交通(株)〈神奈川県藤沢市〉
b.群馬県高崎市〈群馬県高崎市〉	i.藤沢タクシー(株)〈神奈川県藤沢市〉
c.(株)矢島タクシー〈群馬県大泉町・千代田町〉	j.ラウンド・ビーチ交通(株)〈神奈川県藤沢市〉
d.(株)与野交通〈埼玉県さいたま市〉	k.小田原報徳自動車(株)〈神奈川県小田原市〉
e.小湊鐵道(株)〈千葉県市原市〉	l.太陽自動車(株)〈神奈川県小田原市〉
f.(株)イケダ自動車〈神奈川県横浜市〉	m.北陸鐵道(株)〈石川県金沢市〉
g.相愛交通(株)〈神奈川県藤沢市〉	n.しなの鐵道(株)〈長野県上田市・千曲市〉

※カッコ内は主な対象地域

# ポストコロナを見据えた受入環境整備促進事業(公共交通)

○ 訪日外国人旅行者受入環境整備に積極的に取り組む地域において、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、無料Wi-Fiサービスの提供拡大、キャッシュレス決済の普及、バリアフリー化の推進等に関する個別の取組を支援する。

## 交通サービスインバウンド対応支援事業

補助率

1/3等

事業主体

公共交通事業者等

### 多言語対応 (事故・災害時等を含む)



案内放送の多言語化



タブレット端末、携帯型翻訳機等の整備



多言語バスロケーションシステムの設置



インバウンド対応型鉄軌道車両の導入

### 無料Wi-Fiサービス



旅客施設や車両等の無料Wi-Fi整備

### トイレの洋式化等



洋式トイレ、多機能トイレの整備

### キャッシュレス決済対応



全国共通ICカードの導入



QRコード・クレジットカード対応・企画乗車船券のICカード化



企画乗車船券の発行



レンタカーのキャッシュレス対応

### 非常時のスマートフォン等の充電環境の確保



非常用電源装置、携帯電話充電設備等

### 旅客施設や車両等の移動円滑化 (大きな荷物を持ったインバウンド旅客のための機能向上)



段差解消 (エレベーター)



LRTシステムの整備



インバウンド対応型バス・タクシーの導入



鉄道車両の荷物置き場の設置



ジャンボタクシーの導入



スロープ型タラップの整備



船内座席の個室寝台化

### 移動そのものを楽しむ取組や新たな観光ニーズへの対応



観光列車



魅力ある観光バス



サイクルトレイン、サイクルシップ



### 感染症対策



駅・車両の衛生対策

### レンタカーの外国人ドライバー支援



ドライブ支援アプリによる情報提供



外国の方が運転しています Heartful Friendship OKINAWA 専用ステッカーの普及

### バス・タクシードライバーへの外国語接客研修



※ 上記のほか、交通サービス調査事業 (訪日外国人旅行者等が移動を円滑に行うための交通サービスに関する調査・利用促進等) 及び交通インバウンド環境革新等事業への支援を実施  
【補助率: 1/2, 1/3 (調査については上限1,000万円)】

# 公共交通利用環境の革新等事業 (国際観光旅客税財源充当事業)

- 地方部への訪日外国人旅行者の誘致の加速化に向け、我が国へのゲートウェイとなる空港・港湾から訪日外国人旅行者の来訪が特に多い観光地等に至るまでの既存の公共交通機関等について、感染症拡大防止対策を講じた上で、訪日外国人旅行者のニーズが特に高い多言語対応、無料Wi-Fiサービス、トイレの洋式化、キャッシュレス決済対応等の取組を一気呵成に推進する。
- あわせて、二次交通について、多様な移動ニーズにきめ細やかに対応する新たな交通サービスの創出等を促進し、訪日外国人旅行者の移動手段の選択肢を充実させるとともに、観光地の公共交通機関のweb等での検索を可能とするデータ化の取組等を支援。

## ①～⑤をセットで整備 (3点以上)

<b>①多言語対応 (事故・災害時等を含む)</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>■多言語表記等</li> <li>■スマートフォンアプリの活用等による案内放送の多言語化</li> <li>■タブレット端末、携帯型翻訳機、多言語拡声装置等の整備</li> <li>■多言語バスロケーションシステムの設置</li> </ul>	<b>②無料Wi-Fiサービス</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>■旅客施設や車両等の無料Wi-Fiの整備</li> </ul>	<b>③トイレの洋式化</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>■洋式トイレ、多機能トイレの整備</li> </ul>	<b>④キャッシュレス決済対応</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>■全国共通ICカードの導入</li> <li>■QRコード決済対応企業・事業者のカード化</li> <li>■レンタカーのキャッシュレス対応</li> </ul>	<b>⑤感染症拡大防止対策</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>■車内の抗菌・抗ウイルス対策</li> <li>■ターミナル等の衛生対策</li> </ul>
--	---	---	---	---

※通常は整備が想定されない場合 (例：②無料Wi-Fiサービス (レンタカー等)、③トイレの洋式化 (バス、タクシー、レンタカー等) 等) については、適用除外とする。

※①、④、⑤については、少なくともいずれか1つ実施。

## ✚ (あわせて⑥～⑨を支援可能)

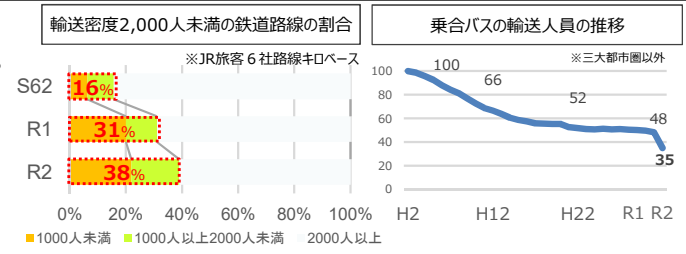
<b>⑥非常時のスマートフォン等の充電環境の確保</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>■非常用電源装置・携帯電話充電設備等</li> </ul>	or	<b>⑦大きな荷物を持ったインバウンド旅客のための機能向上</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>(旅客施設の段差解消)</li> <li>(LRTシステムの整備)</li> <li>(インバウンド対応型タクシー)</li> <li>(インバウンド対応型バス)</li> <li>(荷物置き場の設置)</li> <li>■段差解消やスーツケース置き場の確保</li> </ul>	or	<b>⑧移動そのものを楽しむ取組や新たな観光ニーズへの対応</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>■観光列車</li> <li>■魅力ある観光バス</li> <li>■サイクルトレイン</li> </ul>	or	<b>⑨多様なニーズに対応する新たな交通サービスの創出等</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>■オンデマンド交通 (予約システム、住民ドライバー研修費)</li> <li>■超小型モビリティ・シェアサイクル等 (サイクルポート等)</li> <li>■手荷物配送 (予約システム)</li> </ul>
--	----	--	----	--	----	---



## 背景・必要性

- 人口減少等による長期的な利用者の落ち込みに加え、コロナ禍の直撃により、地域交通を取り巻く状況は年々悪化。
- 特に一部のローカル鉄道は、大量輸送機関としての特性が十分に発揮できない状況。

あらゆる交通モードにおける**地域の関係者の連携・協働**＝「共創」を通じ、**利便性・持続可能性・生産性**が向上するよう、地域公共交通ネットワークを**再構築**＝「リ・デザイン」することが必要。



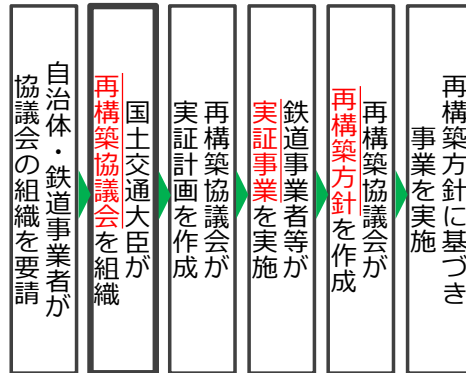
## 法改正の概要

### 地域の関係者の連携と協働の促進【地域公共交通活性化再生法】

- ・目的規定に、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。

### ローカル鉄道の再構築に関する仕組みの創設・拡充【地域公共交通活性化再生法】

- ・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、国土交通大臣が組織する「**再構築協議会**」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 のいずれかにより利便性・持続可能性の向上を図るための方策について協議が調ったときは**再構築方針を作成**。国は協議が調うよう積極的に関与。
- ・再構築方針等に基づいて実施する「**鉄道事業再構築事業**」を**拡充**し、路線の特性に応じて鉄道輸送の高度化を実現。
- ・国は、大臣認定を受けた同事業によるインフラ整備に取り組む自治体について、社会資本整備総合交付金等により支援。<予算>



（協議会では「廃止ありき」「存続ありき」の前提を置かず議論）

※JR各社は、引き続きJR会社法に基づく「大臣指針」を遵守し、国鉄改革の実施後の輸送需要の動向等を踏まえて現に営業する路線の適切な維持等に努めることが前提

### バス・タクシー等地域交通の再構築に関する仕組みの拡充

【地域公共交通活性化再生法】

#### 「地域公共交通利便増進事業」の拡充

- ・自治体と交通事業者が、一定の区域・期間について、交通サービス水準（運行回数等）、費用負担等の協定を締結して行う「**エリア一括協定運行事業**」を創設。
- ・新規参入の申請については、エリア一括協定運行事業の計画維持が困難となるため公衆の利便が著しく阻害されるおそれがないか審査。
- ・国は、**複数年の支援総額を事前明示**するとともに、インフラ・車両整備に対する社会資本整備総合交付金を含め、予算面で支援（上下分離も可能）。<予算>

#### 「道路運送高度化事業」の拡充

- ・**AIオンデマンド、キャッシュレス決済、EVバスの導入等の交通DX・GXを推進**する事業を創設。
- ・国は、インフラ・車両整備に対する社会資本整備総合交付金を含め、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・財投・税制>



### 鉄道・タクシーにおける協議運賃制度の創設【鉄道事業法・道路運送法】

**地域の関係者間の協議が調ったときは**、国土交通大臣への**届出**による運賃設定を可能とする**協議運賃制度**を創設。  
（※乗合バスについては、平成18年より協議運賃制度を導入済。）

【目標・効果】：再構築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） 地域公共交通特定事業の実施計画の認定総数：67件（2022年10月時点）⇒300件（2027年度）

# バス・タクシー等の「交通DX・GX」を推進する事業の創設

## 背景・必要性

- 高齢者人口の更なる増加、ライフスタイルの変化等により、利用者のニーズや移動手段のあり方の多様化とともに、2050年カーボンニュートラルの実現に向けた社会的要請の高まり。
- 地域公共交通分野において、デジタル技術や交通データの効果的な活用により効率性・利便性の向上を図る**交通DX**と脱炭素社会に向けた車両電動化等の**交通GX**の推進が不可欠。

## 概要

- **AIオンデマンド交通・キャッシュレス決済**等の技術や、**EVバス・EVタクシー**等の導入を通じて、**交通DX・GXを推進**する事業を創設。（道路運送高度化事業の拡充）
- 国は、社会資本整備総合交付金を含め**予算面**で支援するとともに、**財政投融资**を活用した(独)鉄道・運輸機構の出融資、**固定資産税の特例措置**により支援できるよう措置。

### AIオンデマンド交通

(スマホや電話で乗車予約→AIによるルート決定)



### 非接触型クレジットカード・QRコード

(データ収集→路線・ダイヤの効率化)



### EVバス



### EVタクシーのエネルギー マネジメントシステム

(運行管理と充電管理を一体的に実施)



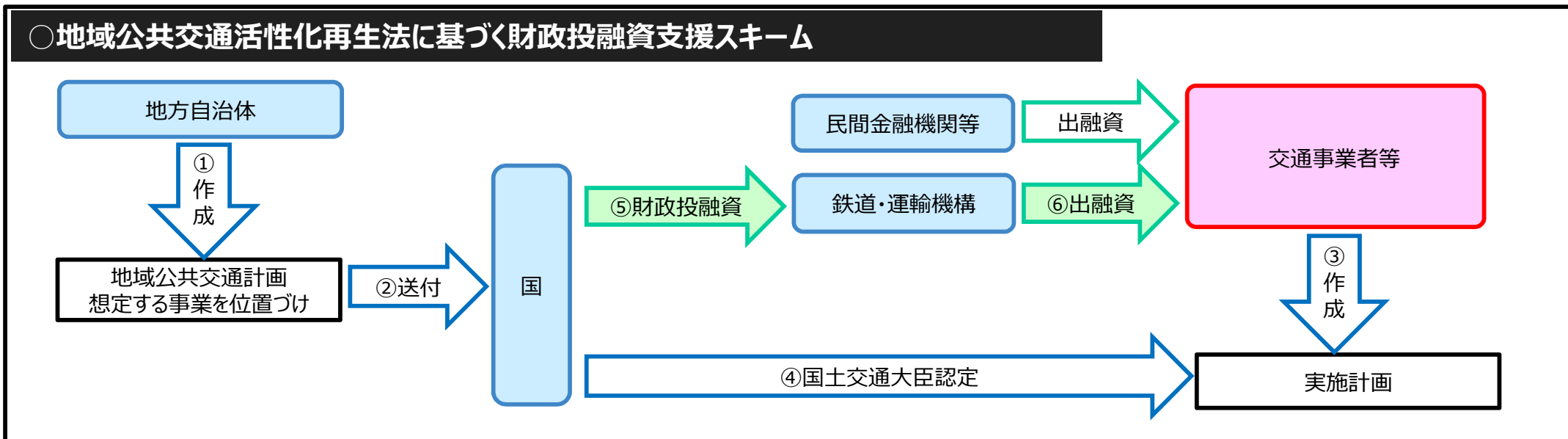


# 地域交通法に基づく支援の枠組み

## 【制度の概要】

- 地域交通ネットワークの持続可能性を確保するため、道路運送サービスの高度化を図る事業や利便性の向上を図る事業を認定し、認定された事業の実施に必要な資金を鉄道・運輸機構を通じて支援する。

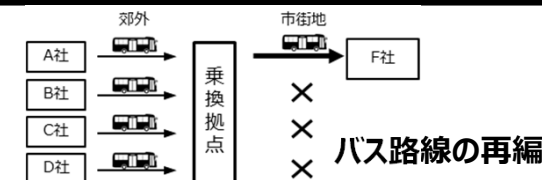
### ○地域公共交通活性化再生法に基づく財政投融资支援スキーム



### 現在の支援対象事業

バス事業について、定時性、速達性、快適性等の向上を図る事業

- ・BRT (Bus Rapid Transit) の導入
- ・バス路線の再編



### 追加予定の支援対象事業

バス及びタクシーのDX・GXによる利便性向上と経営力強化を図る事業

- ・交通DX：汎用型キャッシュレス決済への刷新
- ・交通GX：EV車両、エネルギー管理システムの導入 等



# 「標準的なバス情報フォーマット」(GTFS-JP)とは

## 「標準的なバス情報フォーマット」

= バス事業者と経路検索等の情報利用者との、情報の受渡しのための共通フォーマット

### 制定の背景

- 「交通政策基本計画」および「明日の日本を支える観光ビジョン」にて、**中小のバス事業者も含めた経路検索の実現に向けた取り組み**が強く要請
- 国土交通省に「バス情報の効率的な収集・共有に向けた検討会」を設置し、経路検索に資する交通に関する情報の受け渡しを効率的に行うための「標準的なバス情報フォーマット」を制定（2017年3月）

### 構成

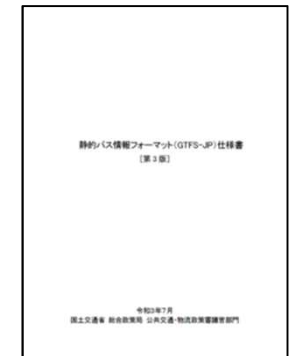
- 静的データ「**GTFS-JP**」と動的データ「**GTFS Realtime**」の2種類のフォーマットを包含
- 北米や欧州等、国際的に広く利用されている「GTFS」(General Transit Feed Specification)と互換性を確保



情報提供や交通分析に利用、**バスロケとも連携可能**(GTFS Realtime)

### 普及に向けて

- GTFS形式によるデータ整備・出力を可能とするシステムを導入する事業者に対し、費用の一部を支援（2020年度：10事業者、2021年度：18事業者）
- 経路検索事業者の掲載基準の変更等、昨今の情勢を踏まえ、「GTFS-JPに関する検討会」を開催、「静的バス情報フォーマット(GTFS-JP)仕様書」[第3版]を策定（2021年7月）
- GTFSの導入を企図する事業者・自治体に対し、本省・運輸局にて講習会を複数実施



### 活用状況

**全国634**のバス事業者や自治体で活用  
(2023年3月時点、国土交通省調べ)

→2025年度末目標：**900** 事業者・自治体  
(第2次交通政策基本計画より)

【参考】2020年度：382 2021年度：510

## 概要

○交通事業者と経路検索事業者等との間のデータの受け渡しを容易にする、「標準的なバス情報フォーマット」、「標準的なフェリー・旅客船航路情報フォーマット」等のGTFS(General Transit Feed Specification)形式でデータを作成し、出力を可能とするシステムの整備を支援

○システム化・データ化による、MaaS基盤の構築



## 補助対象事業者

○公共交通事業者(鉄道事業者、軌道経営者、一般乗合旅客自動車運送事業者、一般乗用旅客自動車運送事業者、自家用有償旅客運送者、一般旅客定期航路事業者)、地方公共団体、これらを含む協議会

## 補助対象経費

○交通事業者と経路検索事業者等との間のデータの受け渡しを容易にする特定のデータ形式でのデータ出力を可能とするシステム構築に要する経費

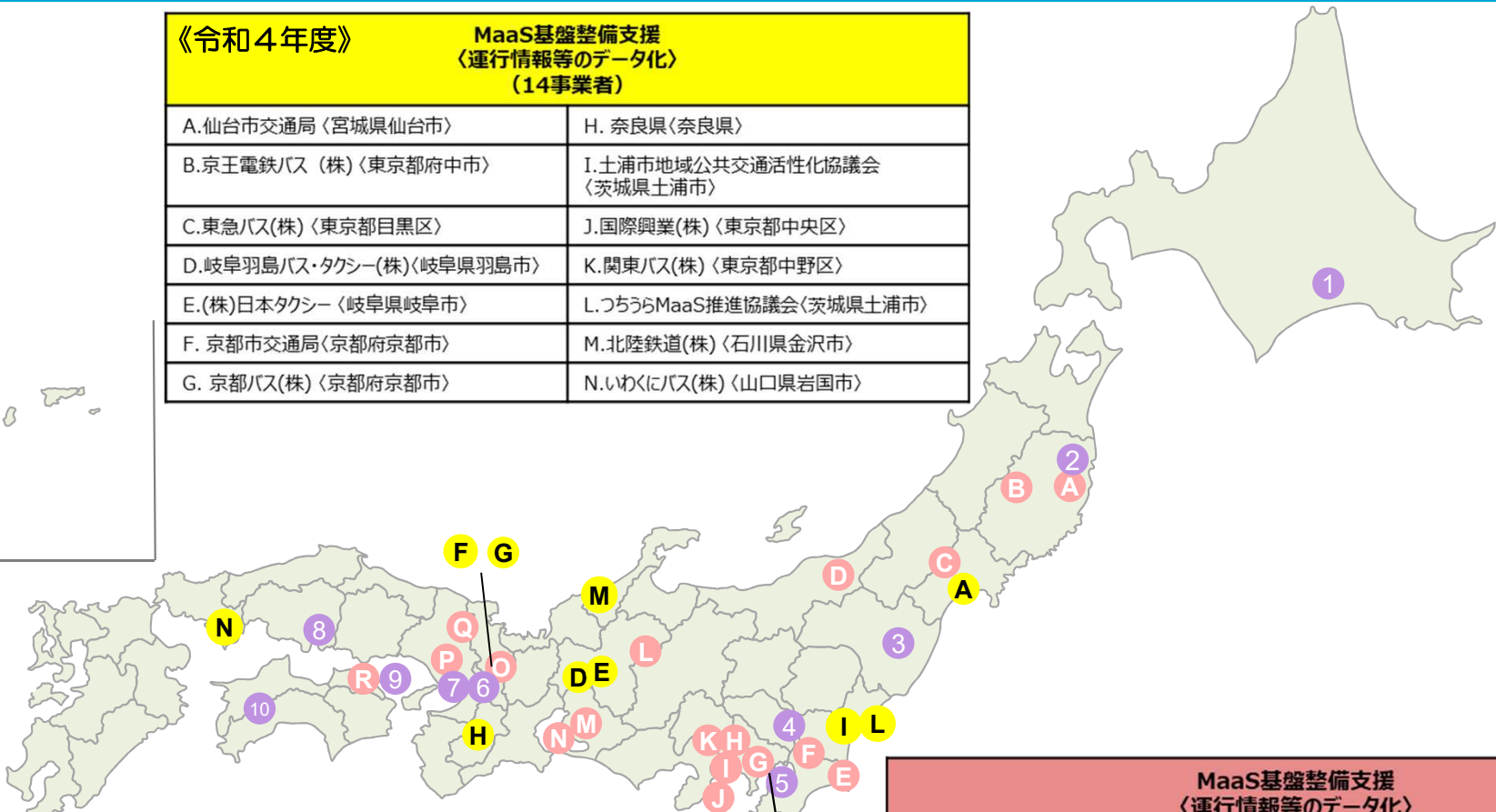
※「MaaS関連データの連携に関するガイドライン」に準拠すること。

## 補助率

○最大1/2

# 地域交通データ化推進事業（R2～R4年度）

《令和4年度》 MaaS基盤整備支援 〈運行情報等のデータ化〉 (14事業者)	
A. 仙台市交通局〈宮城県仙台市〉	H. 奈良県〈奈良県〉
B. 京王電鉄バス(株)〈東京都府中市〉	I. 土浦市地域公共交通活性化協議会 〈茨城県土浦市〉
C. 東急バス(株)〈東京都目黒区〉	J. 国際興業(株)〈東京都中央区〉
D. 岐阜羽島バス・タクシー(株)〈岐阜県羽島市〉	K. 関東バス(株)〈東京都中野区〉
E. (株)日本タクシー〈岐阜県岐阜市〉	L. つちうらMaaS推進協議会〈茨城県土浦市〉
F. 京都市交通局〈京都府京都市〉	M. 北陸鉄道(株)〈石川県金沢市〉
G. 京都バス(株)〈京都府京都市〉	N. いわくにバス(株)〈山口県岩国市〉



《令和2年度》

MaaS基盤整備支援 〈運行情報等のデータ化〉 (令和2年度：10事業者)	
1. 北海道拓殖バス(株)〈北海道帯広市〉	6. 兵庫県地域公共交通MaaS推進協議会 〈兵庫県神戸市〉
2. 岩手県北自動車(株)〈岩手県盛岡市〉	7. みなと観光バス〈兵庫県神戸市〉
3. 福島交通(株)〈福島県郡山市〉	8. (公社) 広島県バス協会〈広島県広島市〉
4. 川越観光自動車(株)〈埼玉県川越市〉	9. ことでんバス(株)〈香川県高松市〉
5. 横浜市交通局〈神奈川県横浜市〉	10. 宇和島自動車(株)〈愛媛県宇和島市〉

《令和3年度》

MaaS基盤整備支援 〈運行情報等のデータ化〉 (令和3年度：18事業者)	
A. 岩手県交通(株)〈岩手県盛岡市〉	J. 富士急シティバス(株)〈静岡県沼津市〉
B. 岩手県西和賀町〈岩手県西和賀町〉	K. 富士急静岡バス(株)〈静岡県富士市〉
C. 山交バス(株)〈山形県山形市〉	L. 濃飛乗合自動車(株)〈岐阜県高山市〉
D. 新潟県内高速バスネットワーク協議会 〈新潟県新潟市〉	M. 名鉄バス(株)〈愛知県名古屋市中区〉
E. 千葉交通(株)〈千葉県成田市〉	N. 三重交通(株)〈三重県津市〉
F. 東京BRT(株)〈東京都中央区〉	O. 京都市交通局〈京都府京都市〉
G. 富士急湘南バス(株)〈神奈川県足柄上郡〉	P. 兵庫県地域公共交通MaaS推進協議会 〈兵庫県明石市〉
H. 富士急バス(株)〈山梨県南都都留郡〉	Q. 全但バス(株)〈兵庫県養父市〉
I. 富士急モビリティ(株)〈静岡県御殿場市〉	R. 香川県三豊市〈香川県三豊市〉

※カッコ内は主な対象地域

# GTFSを活用する 各種施策の推進状況について

令和5年9月12日

IT情報化推進特別委員会



# **(1)自動車運送事業の各種申請手続き オンライン化について**

# MaaS推進も見据えたバス事業者のオンライン化 およびGTFS-JPの普及・促進

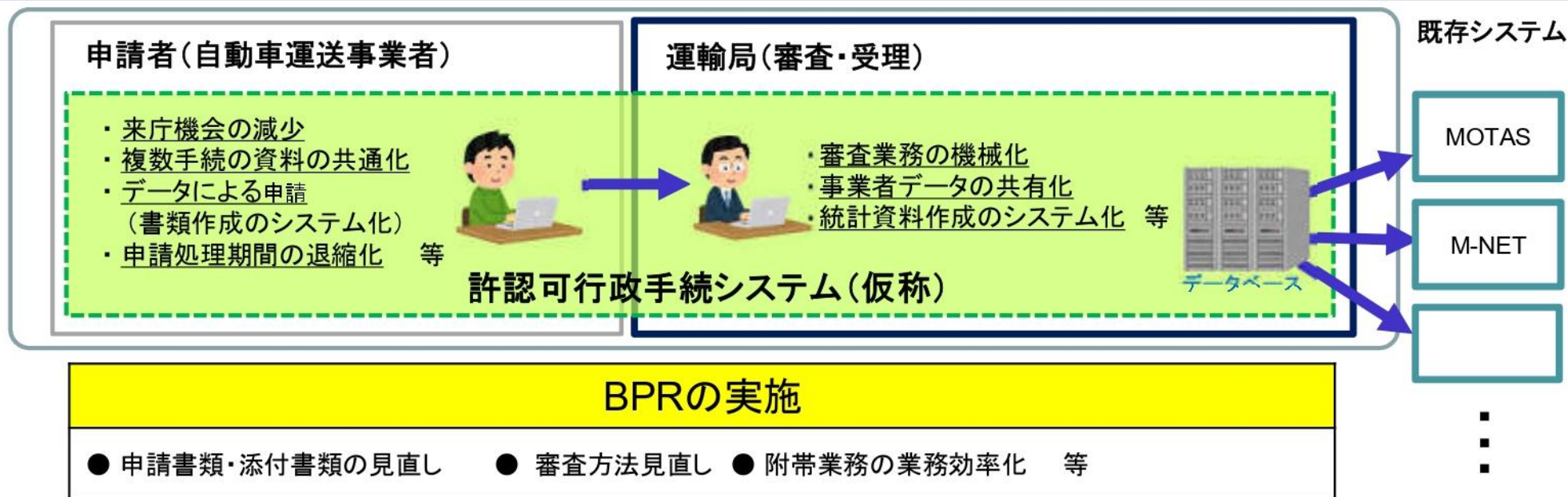
令和4年6月7日 閣議決定

(4) MaaS推進も見据えたバス事業者の申請のオンライン化及びGTFS-JPの普及・促進

No.	事項名	規制改革の内容	実施時期	所管府省
9	MaaS推進も見据えたバス事業者の申請のオンライン化及びGTFS-JPの普及・促進	<p>a 国土交通省は、バス事業に係る許認可申請のオンライン化に向け、バス事業者（一般旅客自動車運送事業者）の申請作業及び受理に係る地方運輸局の業務の簡素化（BPR）を実現するための工程表を定めるとともに、バス事業者が国土交通省に対して書面で行っている許可申請と事業計画の変更申請について、GTFS-JP（General Transit Feed Specification Japan：標準的なバス情報フォーマット）の活用可能性を検討する。</p> <p>b 国土交通省は、MaaS（Mobility as a Service）推進も見据え、GTFS-JPの果たす役割が大きいことに鑑み、その普及が進んでいる地域における取組などから得られる知見について、引き続き地方公共団体やバス事業者に広く周知する。</p>	<p>a：工程表は措置済み、GTFS-JPの活用可能性に関しては令和4年度検討・結論</p> <p>b：令和4年度措置</p>	国土交通省

## 概要

- 政府全体の申請手続等のオンライン化の動向に合わせて、自動車運送事業分野においてデジタルトランスフォーメーション(DX)・デジタルガバメントに取り組み、運送事業者における生産性の向上・経営効率化を推進する。
- 令和5年度においては、令和4年度に実施する運輸局におけるBPR(※)調査の結果を踏まえ、オンラインでの具体的な申請形式・方法等について、地方運輸局や日本バス協会等の関係者と協議し、仕様を検討する。



令和7年までに実施される国土交通省に係る行政手続のオンライン化に向け、令和4年度に実施する運輸局におけるBPR調査の結果を踏まえ、具体的な申請形式・方法等を検討する。その際には、地方運輸局や日本バス協会等の関係者と協議を行う。

※BPR: Business Process Reengineering (ビジネス・プロセス・リエンジニアリング)

既存の業務プロセスを詳細に分析して課題を把握し、ゼロベースで全体的な解決策を導き出すことにより、国民・事業者及び職員の双方の負担を軽減するとともに、業務処理の迅速化・正確性の向上を通じた利便性の向上を図る



# 取り組み状況について

## ■ 許認可申請のオンライン化に向けた協力

昨年度は行政手続のBPRや事業者からのヒアリング等を中心に取り組まれたところであるが、今年度も令和7年度のオンライン化実現に向けた国土交通省の取り組みに引き続き協力していく。

## ■ 本省、地方運輸局との連携

今年度は新たに立ち上げられた協議会を通じ、GTFSの活用方策の議論を深度化し、オンライン申請のあり方も含めて検討していく。(9月4日に第1回協議会を開催。)

このオンライン化の目的である、DXによる事業者の業務負担軽減や作業の省力化に繋がるよう旅客課、モビリティサービス推進課、地方運輸局と協調し様々な視点で検討を重ね、早期にロードマップを引くことを目指す。

## 1.1. バス事業者の許可申請等におけるGTFS-JP活用の実務者協議会の目的・概要

規制改革推進会議の状況や、令和7年度からのオンライン申請本格実装等の前提条件がある中、GTFS-JPデータを活用して、更なるオンライン申請の効率化を図ることが本協議会の目的。検討事項として、①令和7年度の申請手続きオンライン化に向けたGTFS-JPの活用方策、②中長期的な申請手続きのオンライン化へのGTFS-JPの活用方策、の2つの柱を想定。また、会議の開催要項は以下の通り。

### 1.開催年 R5年度（年度中3回開催）

**2.目的** 規制改革実施計画（令和4年6月7日閣議決定）においては、「Maas推進も見据えたバス事業者の申請のオンライン化及びGTFS-JPの普及・促進」として、「バス事業者が国土交通省に対して書面で行っている許可申請と事業計画の変更申請について、GTFS-JPの活用可能性を検討する」ことが位置付けられている。

令和4年度には、バス事業者からの各種申請手続きについては令和7年度からの本格的なオンライン化に向けてBPR検討を進めるとともに、バス事業者のGTFS-JPの導入状況等を調査することで、許可申請等の手続きの簡素化に対してGTFS-JPの一部活用可能性が確認されたところ。なお、**一般乗合旅客自動車運送事業については、令和7年度早期に試行的にオンライン申請を開始し、同年度中に本格運用の開始を予定**している。

そのため、本協議会では、令和7年度からの一般乗合旅客自動車運送事業のオンライン申請本格運用に向けて、事業者への負担軽減や手戻りなく円滑にオンライン申請を開始することを前提に、**申請手続きにGTFS-JPデータを活用する具体的な方策について検討し、令和5年度中に結論を出す**。なお、**更なる事業者の負担軽減を図るため、令和7年度以降の中長期的なGTFS-JPを活用したオンライン申請のあり方についても合わせて検討**する。

**3.検討内容** ①令和7年度の申請手続きオンライン化に向けたGTFS-JPの活用方策  
②中長期的な申請手続きのオンライン化へのGTFS-JPの活用方策

### 4.構成員

伊藤 昌毅 東京大学大学院情報理工学系研究科附属ソーシャル ICT 研究センター 准教授  
公益社団法人日本バス協会（IT 情報化推進特別委員会）

国土交通省 総合政策局 モビリティサービス推進課

国土交通省 関東運輸局 自動車交通部 旅客第一課

国土交通省 自動車局 旅客課（事務局） ※運営：KPMGコンサルティング株式会社

※敬称略

## 1.2. 協議会の検討内容

現状想定している協議会の最終アウトプットや開催時期、想定アジェンダは以下の通り。

第1回会議では、協議会設置背景・目的の共有に加えて、検討方針案として特に、あるべき姿についての方針案を協議。次に、第2回会議では、ニーズや課題を踏まえた活用可能性調査報告書案に基づき協議。最後に、第3回報告会議では、GTFS-JP活用に向けた最終的な活用可能性調査報告書案及び今後のロードマップを策定を想定。

### 協議会の最終アウトプット

GTFS-JPを申請に活用するため、次の事項を明確にした「活用可能性調査報告書」を作成する。

#### 調査結果

- ✓ 申請者、審査者にとっての有用性とニーズ
- ✓ どの申請項目に対し、どのGTFS-JPのデータをどのように活用するのか
- ✓ GTFS-JPを活用するための外部システムとの連携方法及び連携によって実現する機能 等

#### 議論結果

- ✓ GTFS-JPを申請項目に活用するためのデータ加工・変換機能について、申請システムまたは補助ツールのどちらで実現するのか
- ✓ そのデータ加工・変換機能について、誰が、どのようなスケジュールで作成するのか 等

### GTFS-JP活用協議会 第1回

想定開催時期：  
■ 令和5年9月頃

想定アジェンダ：

- **協議体設置背景・目的の共有**  
会議構成員が協議すべき内容、その背景と目的を共通の認識とすることで、本検討会の位置づけを明確にし、円滑な会議運営に繋げる。
- **検討方針案の協議**  
検討すべきスコープや検討方法、検討するために必要な情報を合意することで、手戻りを防止する。特に、あるべき姿についての方針案を協議する。
- **関係者への調査依頼**  
検討方針に基づき、調査先や調査内容について協議する。

### GTFS-JP活用協議会 第2回

想定開催時期：  
■ 令和5年11月頃

想定アジェンダ：

- **調査結果の報告**  
事務局が調査方針に基づき各種調査した結果及び確認されたニーズや課題を報告する。
- **活用可能性調査報告書案を基にした協議**  
ニーズや課題を踏まえた活用可能性調査報告書案を基に協議を行う。

### GTFS-JP活用協議会 第3回

想定開催時期：  
■ 令和6年2月頃

想定アジェンダ：

- **指摘への対応状況報告**  
第2回会議の協議における指摘事項を踏まえた活用可能性調査報告書案の確認や追加対応の結果報告を行う。
- **活用可能性調査報告書案の協議**  
関係者からのヒアリング結果や、協議会での指摘を反映し、GTFS-JP活用に向けた最終的な活用可能性調査報告書案及び今後のロードマップについて協議し取りまとめる。



## **(2)GTFSの普及、活用の促進について**

# GTFS-JPの普及・活用促進に向けて

- ✓ 昨年度は1月に国交省と共催でGTFSの活用事例等を紹介するセミナーを福岡市にて開催した。専門家や県、バス事業者に登壇頂き、バラエティに富んだ様々な事例を紹介した。オンラインも含め200名以上の参加があった。
- ✓ 今年度もモビリティサービス推進課と共有を図りながら、引き続きGTFS-JP活用についての情報発信を行っていく。
- ✓ またオープンデータやリポジトリなどについても、関係者とコミュニケーションを取りながら必要な発信を行う。
- ✓ GTFSに限らず業界のIT・ICTにつながるDXについて継続して取り組んでいく。

## バスのキャッシュレス化推進について ～完全キャッシュレスバスの検討と今後の方向性～

運賃・IT情報化推進特別合同委員会  
(令和5年9月12日)



公益社団法人 日本バス協会

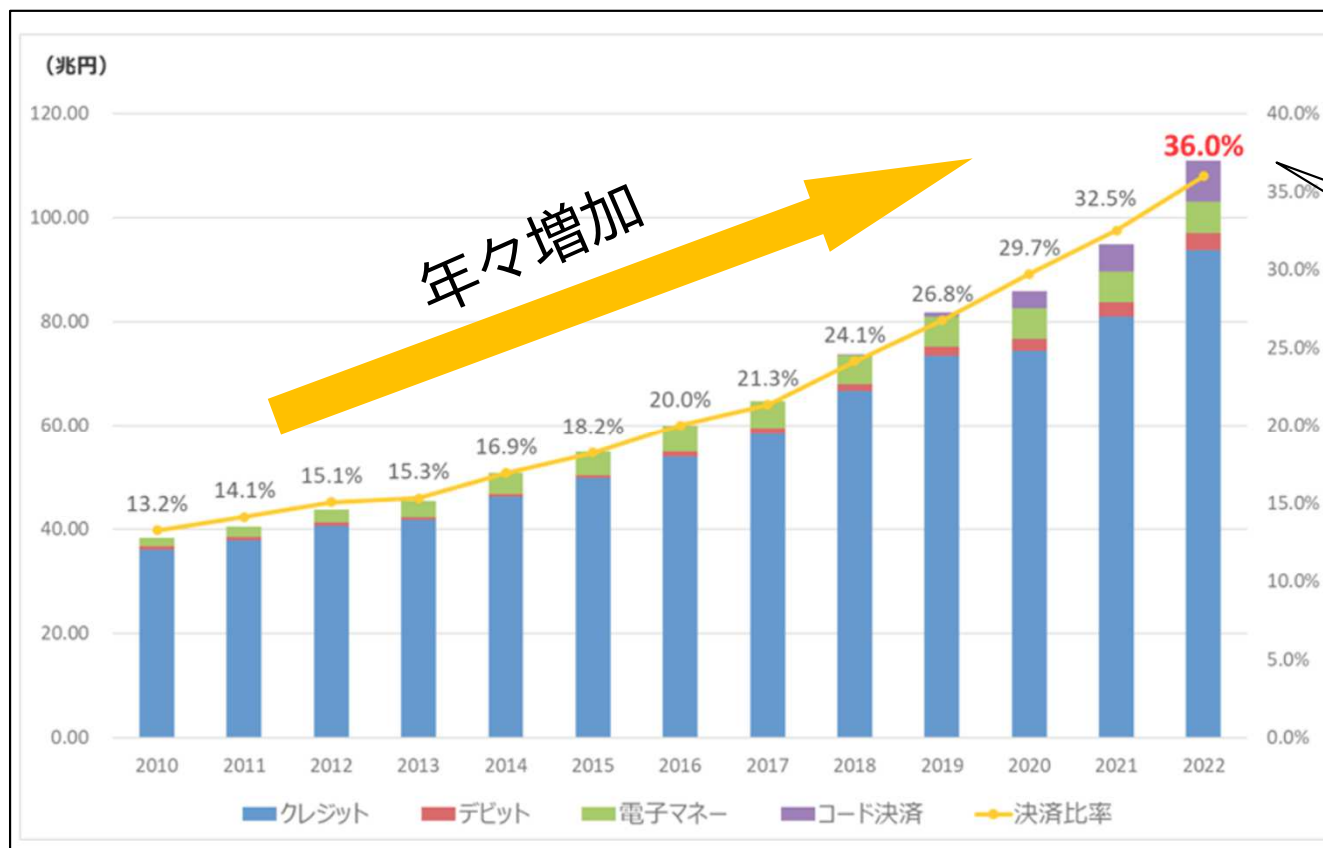


# 1. バス業界のキャッシュレス化について

# バス業界のキャッシュレス化について

## キャッシュレスに関する日本の動き

- ・経済産業省が2018年に「キャッシュレス・ビジョン」を公表  
⇒ キャッシュレス決済比率を、**2025年までに 4 割程度**  
**将来的に世界最高水準の 80%**を目指す



キャッシュレス比率の推移



# バス業界のキャッシュレス化について

## 路線バスのキャッシュレス化



ICカード



クレジットカード  
(タッチ決済)



バーコード決済



モバイルアプリ

- 交通系ICカードを中心に多くの事業者がキャッシュレス決済手段を導入している
- 近年では、クレジットカードのタッチ決済やバーコード決済、モバイルアプリ等多様な決済手段が導入されている

# バス業界のキャッシュレス化について

## ・現金を使うことによるバス事業者の負担

①運賃箱・両替機・精算機の設置・メンテナンス

②現金精算作業の発生、盗難等のリスク

③銀行手数料

④新札・新硬貨対応 ⇒ **1台当たり 10～100万円**

※ICユニットから交換する場合200万円



現金利用率が下がっても①～④は発生

⇒根本的に解決するには、「**完全キャッシュレスバス**」の導入が必要

# バス業界のキャッシュレス化について

## 完全キャッシュレスバスの導入に向けて

### 【想定される効果】

#### (お客様のメリット)

- ・スムーズな車内決済による定時運行化

#### (事業者のメリット)

- ・運賃箱・両替機・精算機等のメンテナンスからの解放
- ・運転士による運賃額確認作業の省力化、精算の省力化
- ・運転席周辺的设计自由度の向上
- ・バス利用者のデジタルデータ収集 ⇒ 運行計画への活用

### 【課題】

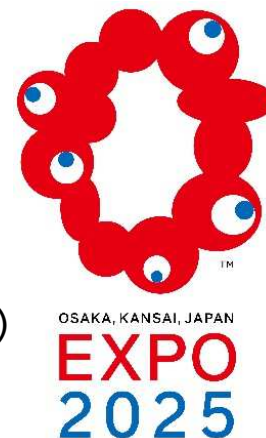
- ・お客様への周知・理解
- ・現金しかお持ちでない方が乗車した際の対応
- ・新たなキャッシュレス手段の導入コスト

# バス業界のキャッシュレス化について

## 2025年 大阪・関西万博

会場内をキャッシュレス社会の実験場

(2025年日本国際博覧会協会 2023.4.6 プレスリリースより)




「完全キャッシュレスバス」導入のきっかけ

各社の「完全キャッシュレスバス」に対する認識・意見を確認

⇒ 今後の取り組みの方向性につなげる

「完全キャッシュレスバスに関するアンケート調査」を実施



## 2. 完全キャッシュレスバスに関する アンケート調査

# 完全キャッシュレスバスに関するアンケート調査結果

## 対象事業者

運賃委員会およびIT情報化推進特別委員会に  
所属する事業者

## 対象事業者数

61者

## 回答事業者数

54者(88.5%)

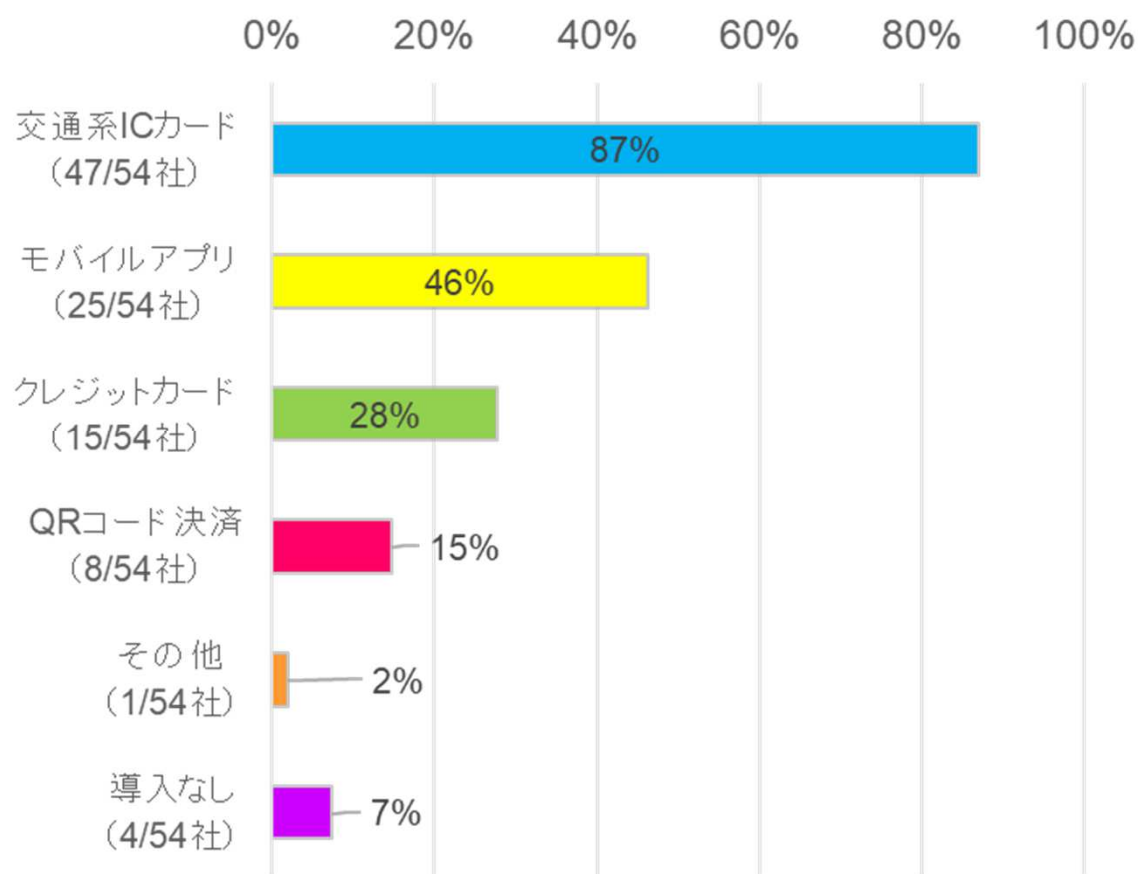
## 質問事項

- ・現状導入しているキャッシュレス手段、現金支払率
- ・完全キャッシュレスバスの導入意向、認識課題等

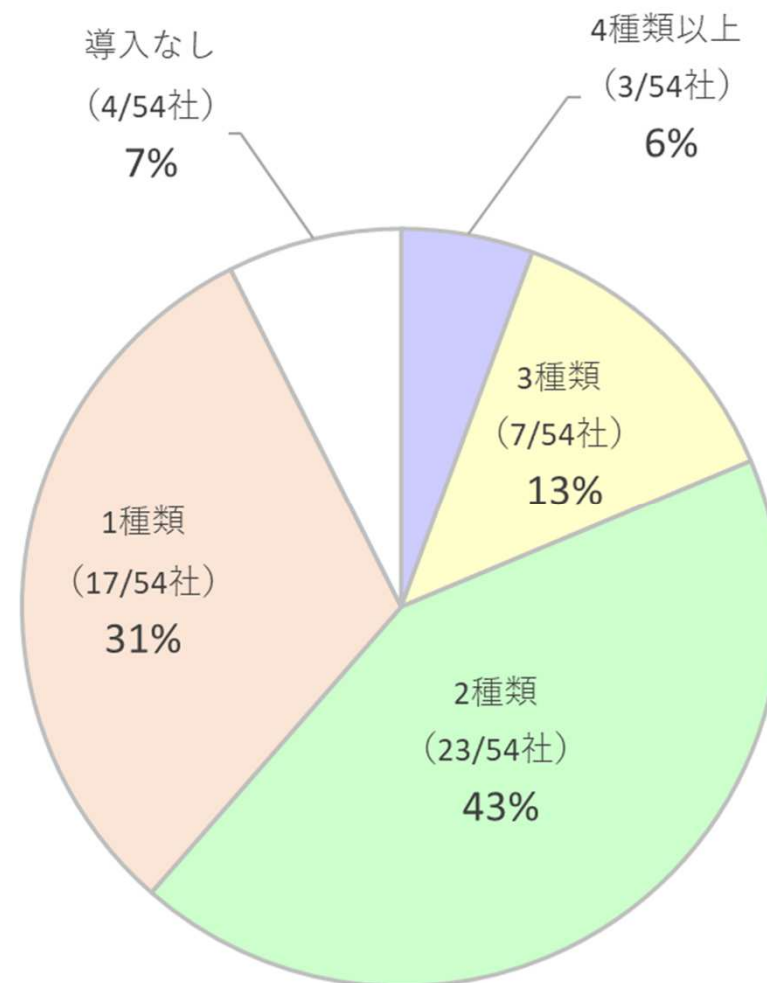
# Q1.現在使用しているキャッシュレス手段について

## キャッシュレス決済手段

## 1事業者における キャッシュレス決済の導入数



※その他回答 プリペイドカード



# Q1.現在使用しているキャッシュレス手段について（メリット・デメリット・未導入理由）

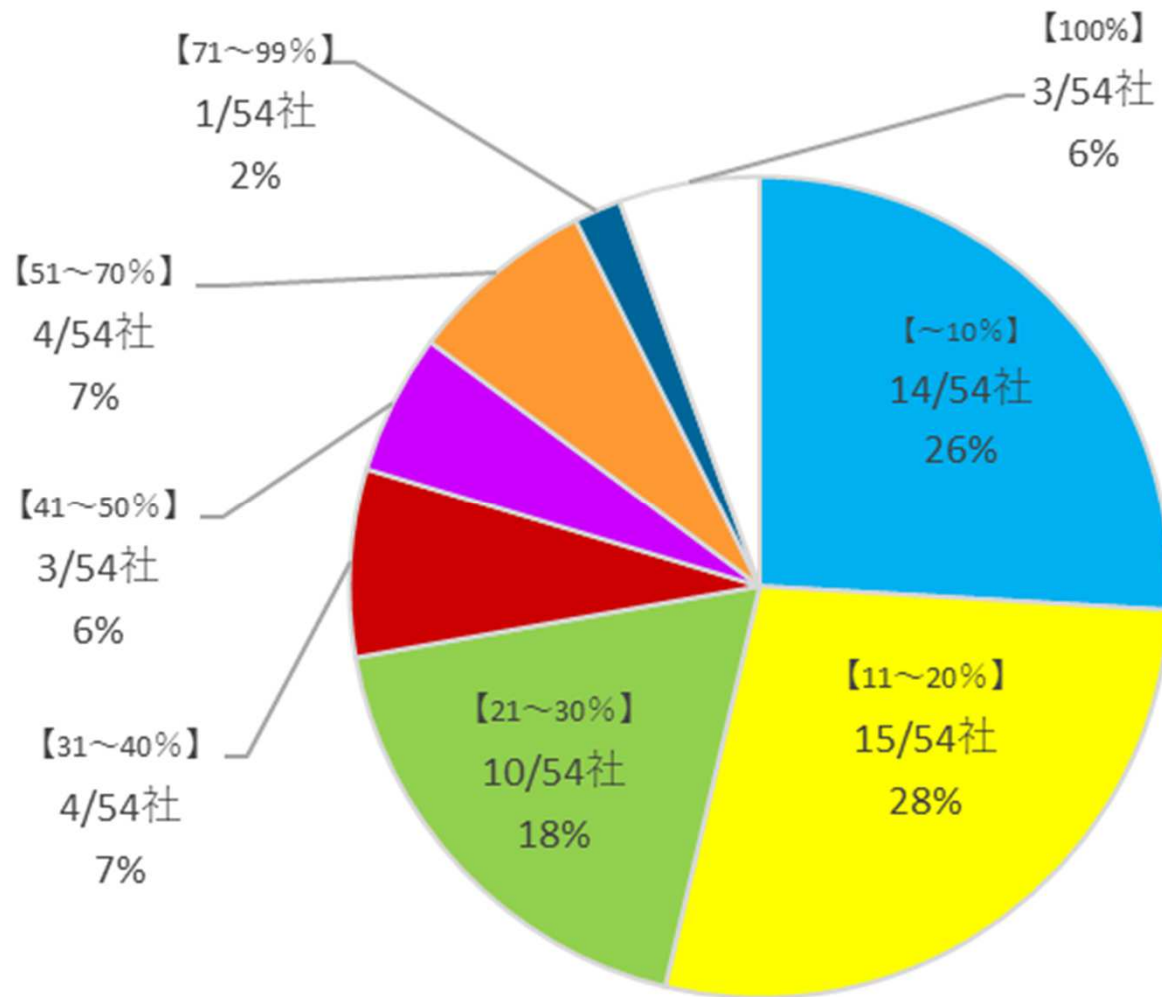
	メリット	デメリット
共通	・ 定時運行化（乗車時間短縮）	・ システムトラブル対応の負担大
	・ 運賃収受の適正化	・ 乗務員教育の多様化
	・ データ集計の効率化（モバイルアプリ以外）	・ 車載器の多様化
交通系ICカード	・ 鉄道等への乗換に対するシームレス化	・ 導入、維持コストの負担大
クレジットカード （タッチ決済）	・ インバウンド需要	・ 若年層が非対応
	・ 導入コストが安価	
QR決済	・ 自治体特有のデジタル地方通貨に対応可	・ 対キロ制への対応が困難
		・ 他と比べ、決済時間がかかる
モバイルアプリ	・ 導入コストが安価	・ 乗務員の確認業務
		・ データ集計困難

## キャッシュレス決済未導入と回答した事業者:4者

理由	導入、維持コストの負担大
----	--------------



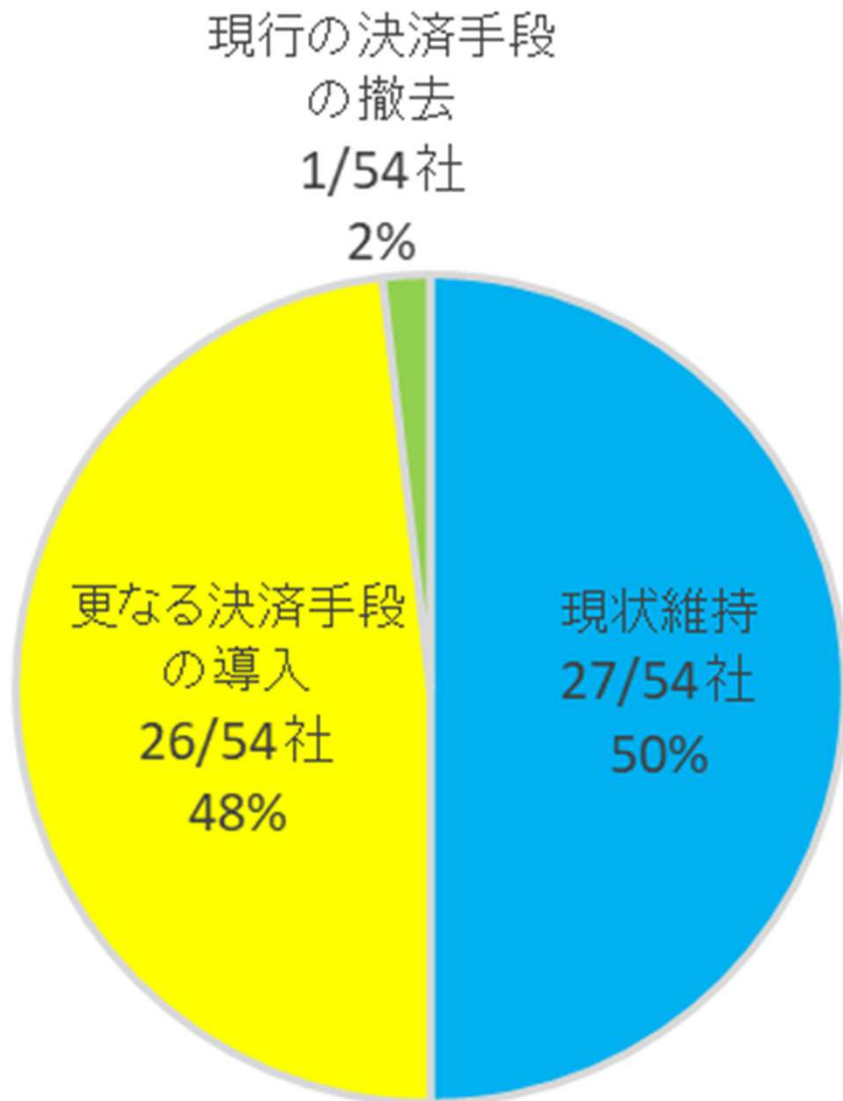
## Q2.直近（1年間）の現金率について



「現金率~10%」は都市部の事業者が多い。

1つの要因として  
地域全体としてキャッシュレス  
に対応しており、利便性や  
汎用性の高さがキャッシュレス  
推進に寄与していると  
推察される。

## Q3.キャッシュレス手段の導入・撤退について



### 理由

#### 【現状維持】

- ・新たな決済の導入コストの負担が大きい
- ・乗務員の負担増が考えられる
- ・現金率低下の費用対効果が不透明

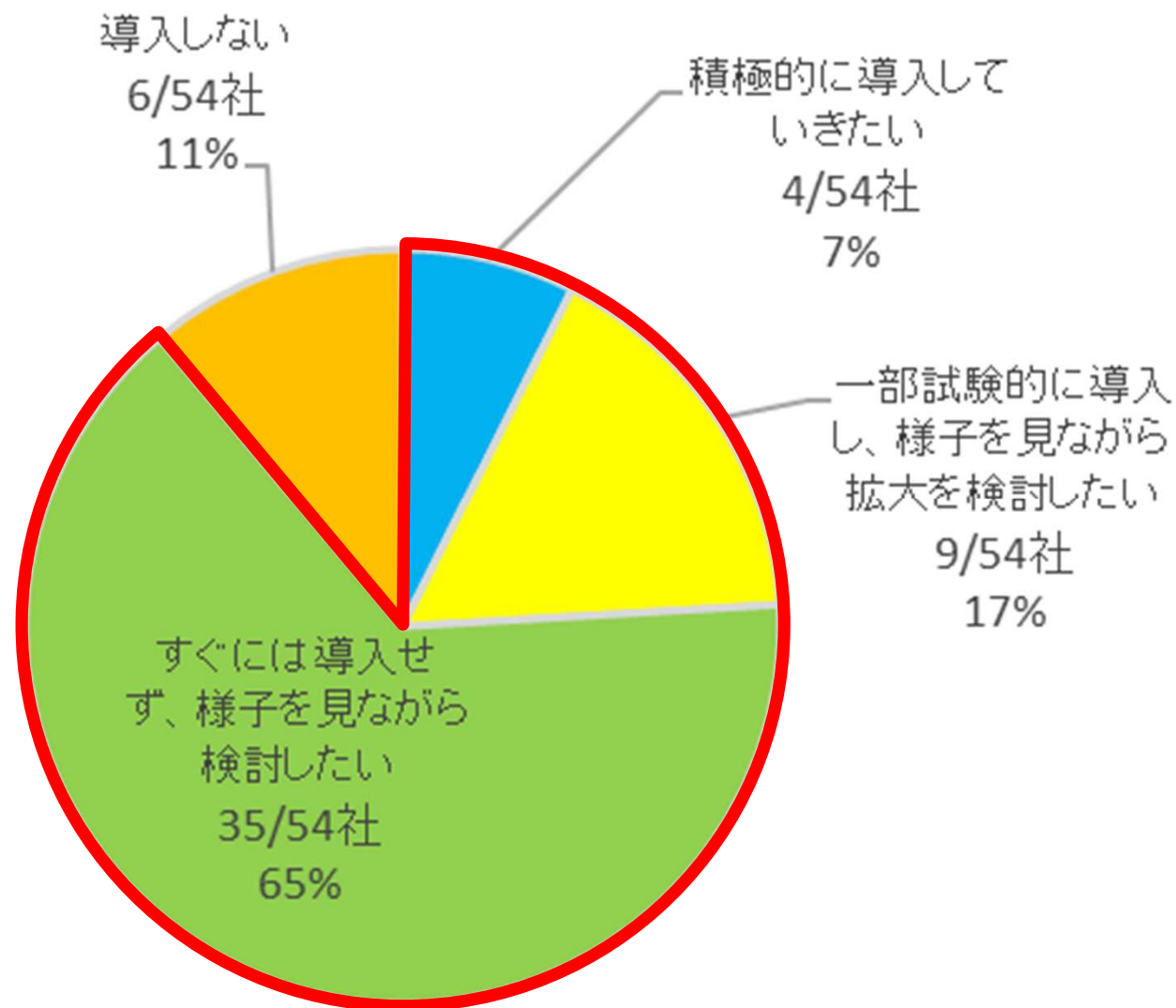
#### 【更なる決済手段の導入】

- ・利便性向上
- ・インバウンド対応
- ・窓口業務の効率化
- ・現金率の低下(現金取扱いコストの圧縮)
- ・お客様の要望対応

#### 【現行決済手段の撤退】

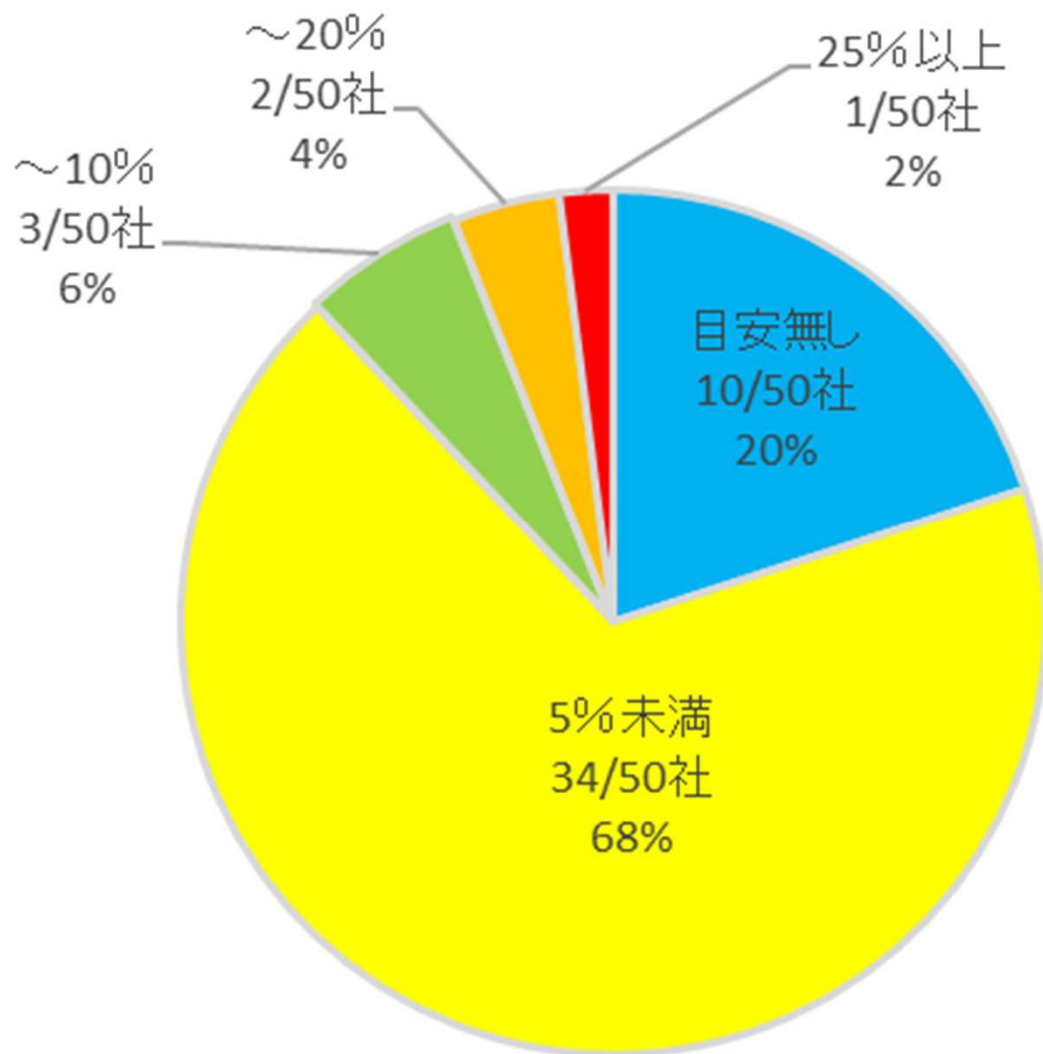
- ・維持コストの負担が大きい

## Q4.完全キャッシュレスバスの導入について



導入したい・  
導入を検討したい  
と回答した事業者  
は約90%。

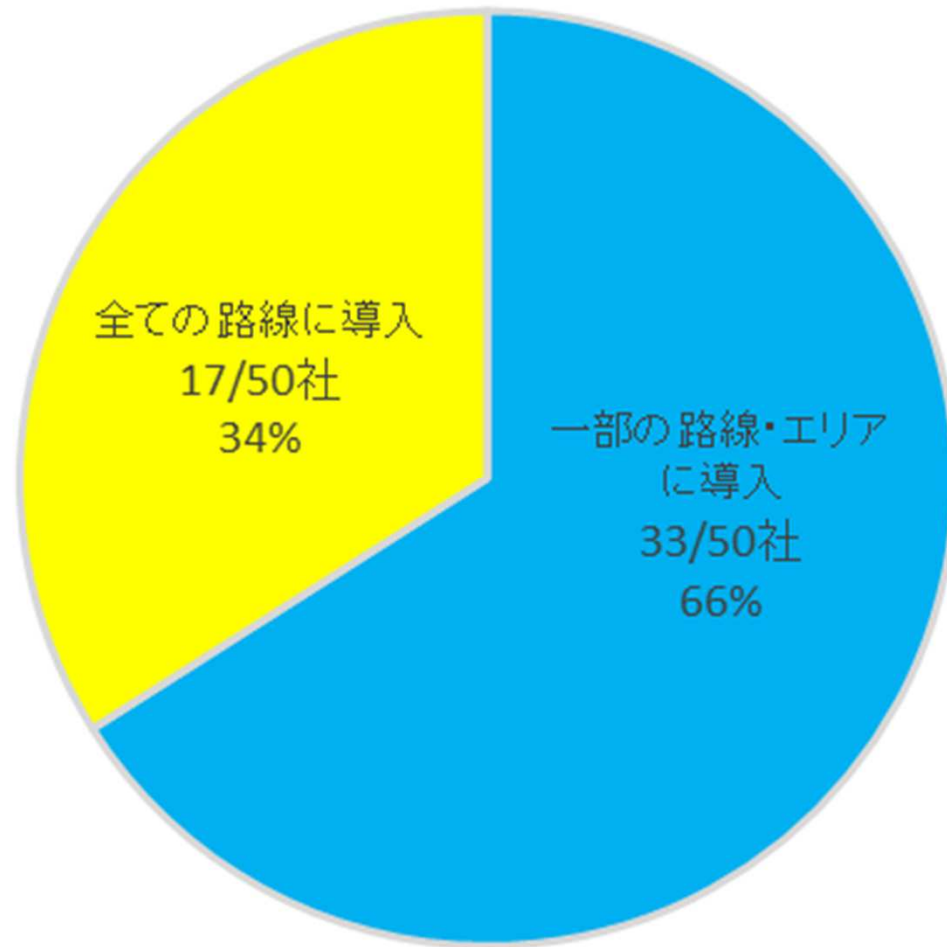
## Q5.完全キャッシュレスバスの導入目安の現金率について



## 現金率低下への取組

- ・現金とキャッシュレスを別運賃にする
- ・新たなキャッシュレス手段の導入
- ・回数券等の事前決済手段の導入
- ・将来のキャッシュレス方針の周知
- ・ICカードの配布
- ・チャージ場所の増加
- ・社会全体でのキャッシュレス機運を高める
- ・政府によるデジタル通貨導入、国として全鉄道会社のIC化の実現

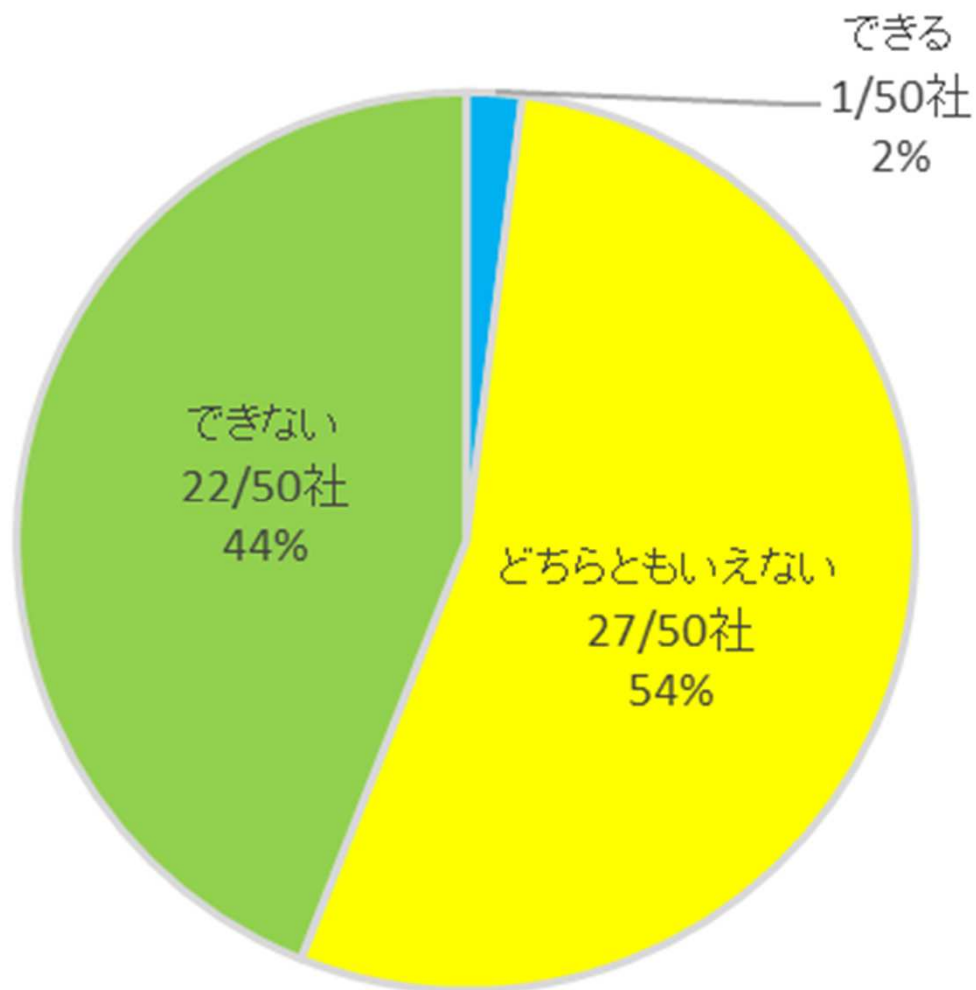
## Q6.完全キャッシュレスバスを導入する路線について



### 導入路線

- ・観光路線
- ・キャッシュレス比率の高い路線  
(通勤・通学)
- ・高速バス路線

## Q7.2025年までの完全キャッシュレス導入について



### 理由

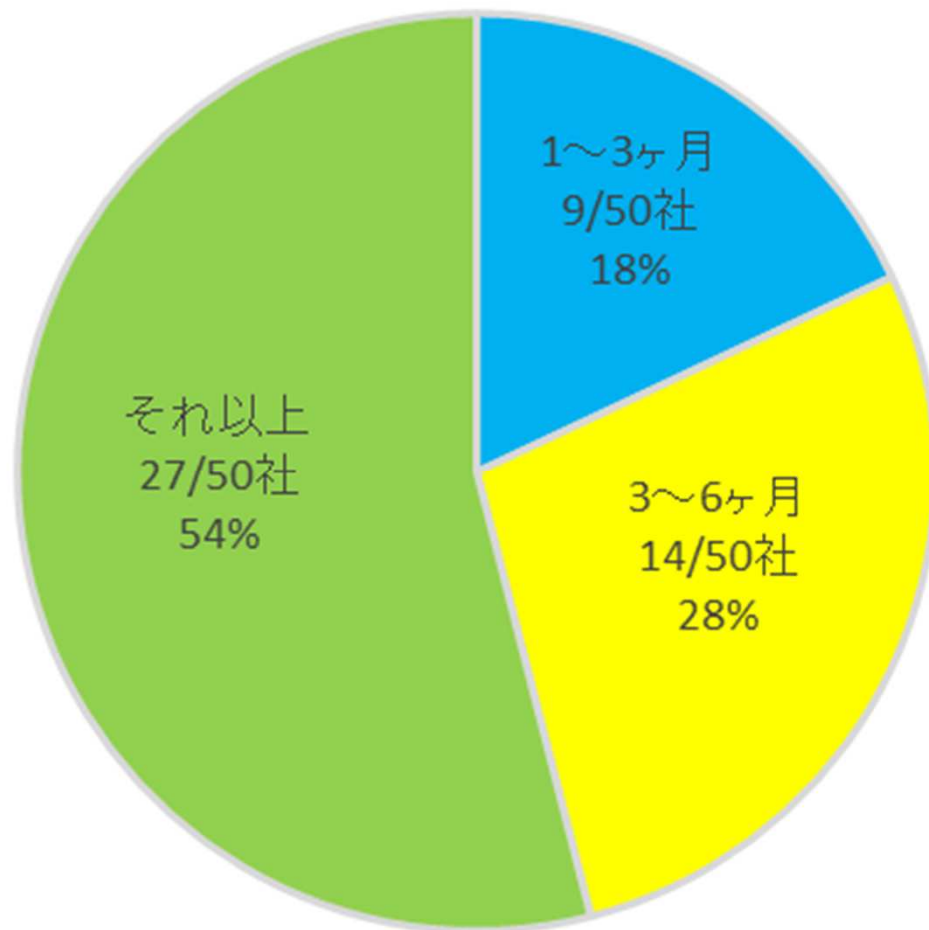
#### どちらともいえない

- ・不確定要素が多いため、実証実験で検証したい
- ・キャッシュレス手段を増やして対応したい

#### 導入できない

- ・現金率が高い
- ・周知期間が短く、利用者の理解が得られない

## Q8.完全キャッシュレスバス導入に伴う周知期間について



80%以上の事業者が周知期間に**3ヶ月以上必要**と考えている。

## Q9.完全キャッシュレスバス導入後の現金客の対応について

### 完全キャッシュレス対応

- ・後日お支払いいただく  
(車内・窓口)
- ・高速バスでは、完全事前決済を導入
- ・主要な停留所に自動券売機等を設置

### 過渡期における対応

- ・運賃箱を維持し、現金を収受
- ・車内でICカードや回数券などを販売
- ・運転士が現金を常備



## Q10.完全キャッシュレスバスの課題点について

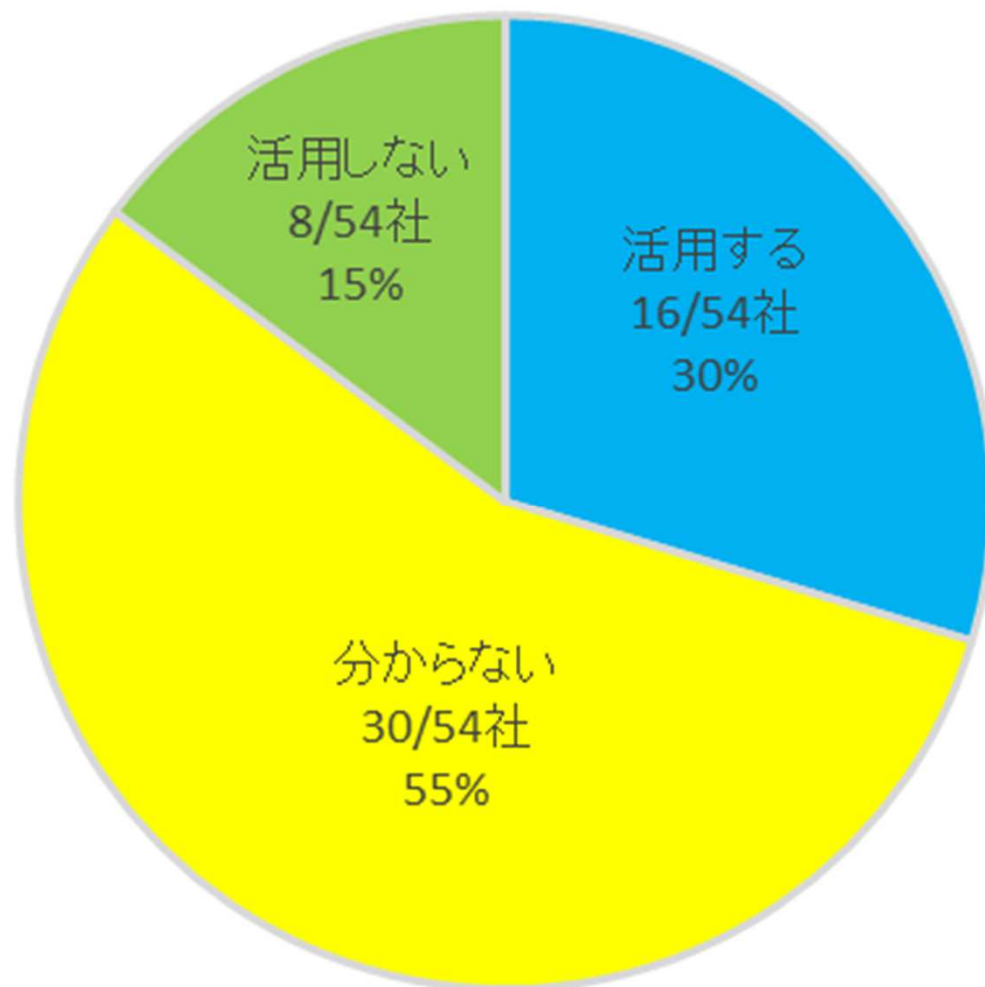
### 運用面(お客様対応)

- ・車内で現金のみをお持ちのお客様への対応
- ・ライトユーザーへの周知やキャッシュレスへの誘導
- ・システムトラブル発生時のお客様への対応

### 制度面・技術面

- ・維持コストの低減
- ・車内チャージ
- ・決済手段を導入しやすい環境づくり(補助金等)
- ・現金支払率の低下を促す施策
- ・システムトラブル発生防止
- ・通信の安定化(技術革新)

## Q11. 二重運賃（現金運賃・キャッシュレス運賃）の活用について



### 理由

#### 【活用する】

- ・現金率の低下につながる
- ・決済手段毎のコストに見合った運賃が公平である
- ・現状、現金とIC運賃に差があり一定の理解がある
- ・キャッシュレス化が推進され、定時化や車内事故の防止につながる

#### 【分からない】

- ・現状、どちらがコストがかかるか分からない

#### 【活用しない】

- ・現金ユーザー率の高い高齢者に特別な負担を求めることとなる
- ・利用者に格差をつけられない
- ・管理コストの増加
- ・利用者減につながる

# 完全キャッシュレスバスに関するアンケート調査結果

## アンケート結果より

- 完全キャッシュレスバスを導入を検討する事業者は多数(90%)
- 完全キャッシュレスバスを導入する上での課題
  - ⇒ 現金のお客様への対応等が不安
  - ⇒ キャッシュレス手段を増やすことによるコスト増の懸念
- 利用者の認知度向上や、完全キャッシュレスバスに対する理解が必要
  - ⇒ バス＝キャッシュレス という **全国的な機運上昇**が必要

# 完全キャッシュレスバスに関するアンケート調査結果

## 今後の完全キャッシュレスバスの推進に向けて

### 完全キャッシュレスバスが受け入れられる社会整備

- ・現金のお客様への対応を示した留意事項の作成や、標準運送約款の変更が必要
- ・「キャッシュレス」の機運、国民の理解を高める必要

### キャッシュレス手段拡大の支援

- ・完全キャッシュレスバス実現に向け、キャッシュレス手段を増やす必要がある
- ・導入費用や手数料、通信料等、事業者の負担は大きい

### 実証実験等で完全キャッシュレスバスを積極的に導入

- ・実証実験の取り組みの概要や効果をメディア等を通じてお客様・事業者に広く発信していくことが重要

# 今後の方向性(案)

	2023年度	2024年度		2025年度	
	下期	上期	下期	上期	下期
		2024年7月 新札発行		2025年4~10月 大阪・関西万博	
国交省	通達・約款 留意事項整理	手引き作成 事業者・利用者向けPR			
日本バス協会	検討会・関係委員会の開催				
		手引き作成 事業者・利用者向けPR			
事業者	完全キャッシュレスバス 実証実験				

情報共有

## 2023年度

⇒国交省で完全キャッシュレスバス導入に向けた通達・約款・留意事項を整理

## 2024年度～

⇒各社で実証実験

(実施内容を国交省や日バスに情報共有 ⇒ 他社展開やPR活動に活かす)