

# 地域公共交通活性化再生法の制度と運用

---

北海道運輸局交通政策部交通企画課

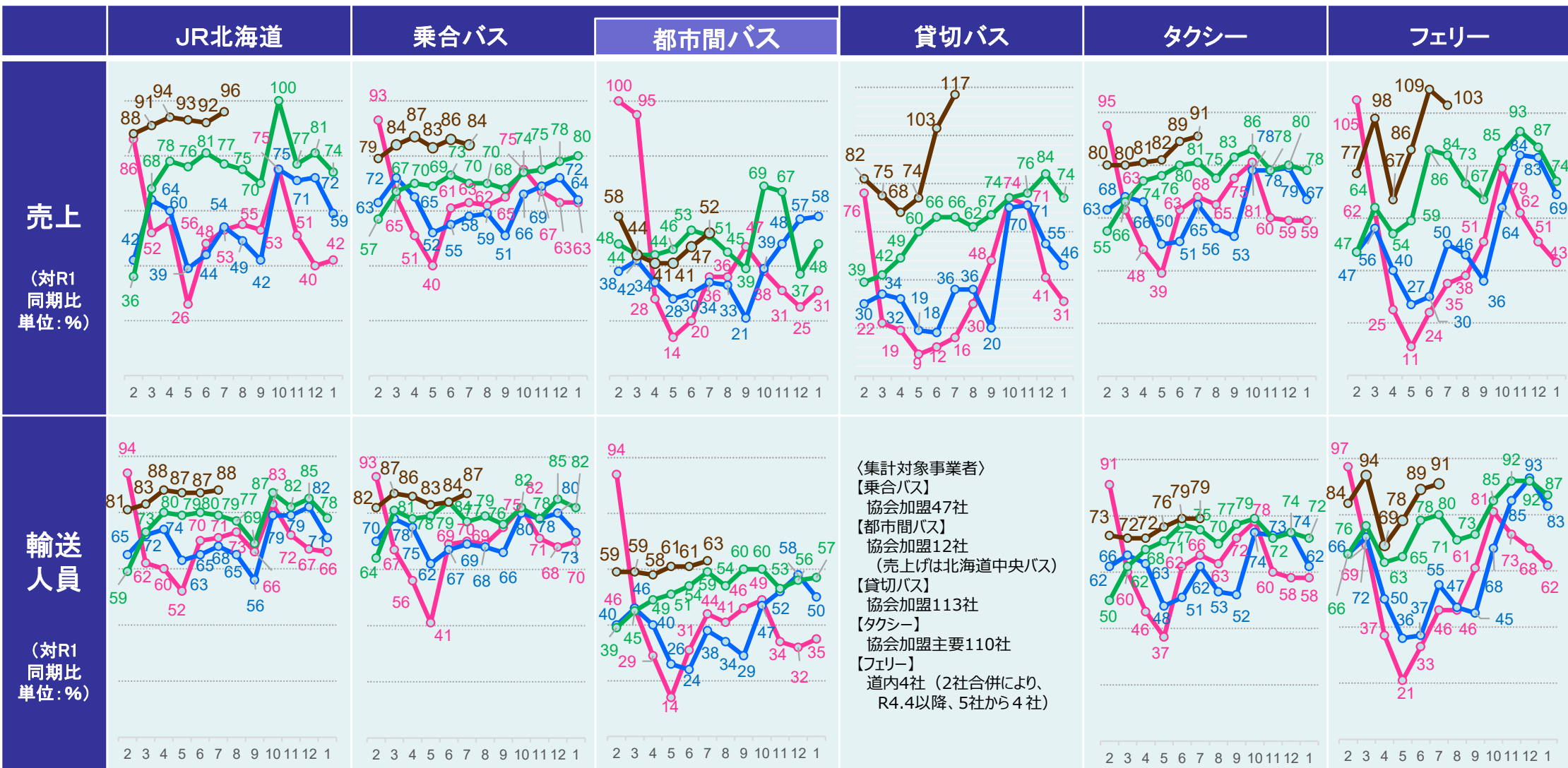


# 地域公共交通を取り巻く環境

# 北海道運輸局管内におけるCOVID-19による公共交通への影響

## 交通事業者の概況

- ・7月は、売上の対R1年同期比で、貸切バス・フェリーは2ヶ月連続で100%を超え、JR・タクシーは約90%、乗合バスは約80%となった。
- ・全てのモードにおいて、前月から回復傾向又は概ね横ばいで推移している。



● R2.2\_R3.1   ● R3.2\_R4.1   ● R4.2\_R5.1   ● R5.2\_R6.1

※都市間バスは乗合バスの内数

※速報値

※コロナ感染拡大前と比較するため、2019年(H31/R1)の各月の実績を100とした場合の値

# 地域公共交通活性化・再生法関係

## 基本理念(第2条～第7条)

### 基本的認識(第2条)

- 交通の果たす機能
  - ・国民の自立した生活の確保
  - ・活発な地域間交流・国際交流
  - ・物資の円滑な流通
- 国民等の交通に対する基本的需要の充足が重要

### 交通に関する施策の意義(第3条)

- 少子高齢化の進展、人口の減少等に対応しつつ、
  - ・豊かな国民生活の実現
  - ・国際競争力の強化
  - ・地域経済の活性化、地域社会の維持発展 に寄与
- 国土強靱化の観点踏まえ、大規模災害時においても、社会経済活動の持続可能性を確保することの重要性に鑑み、避難のための移動に的確に対応

### 環境負荷の低減(第4条)

### 様々な交通手段の適切な役割分担と連携(第5条)

### 交通の安全の確保(第7条)

国、地方自治体、事業者等の関係者の責務等(第8～11条)  
関係者の連携・協働(第6、12条)  
法制上、財政上の措置(第13条)  
国会への年次報告等(交通政策白書)(第14条)  
地方公共団体の施策(第32条)

## 国の施策(第16条～第31条)

### 【豊かな国民生活の実現】

- 日常生活の交通手段確保(第16条) …離島等の地域の諸条件への配慮
- 高齢者、障害者等の円滑な移動(第17条) …妊産婦、ベビーカー等にも配慮
- 公共交通機関に係る旅客施設及びサービスに関する安全及び衛生の確保(第17条の2)
- 交通の利便性向上(第18条) …定時性確保、乗継ぎ円滑化等

### 【国際競争力の強化】

- 国際海上・航空輸送のネットワークと拠点の形成、アクセス強化(第19条)

### 【地域の活力の向上】

- 国内交通ネットワークと拠点の形成(基幹的な高速交通網の形成を含む)、輸送サービスの提供の確保(第20条)
- 交通に関する事業の基盤強化、人材の確保支援(労働条件の改善を含む)・育成等(第21条)

### 【大規模災害への対応】

- 大規模な災害が発生した場合における交通の機能低下の抑制及び迅速な回復等、耐震性向上、代替交通手段の確保、多人数の円滑な避難(第22条)

### 【環境負荷の低減】

- エコカー、モーダルシフト、公共交通利便増進等(第23条)

### 【適切な役割分担と連携】

- 総合的な交通体系の整備、交通需要・老朽化に配慮した重点的な整備(第24条)
- まちづくり、観光等との連携、関係者間の連携・協働の促進(第25～27条)

- 調査研究(第28条)
- 技術の開発及び普及、ICTの活用(第29条)
- 国際的な連携の確保及び国際協力の推進、交通インフラの海外展開(第30条)
- 国民等の意見を反映(第31条)

「交通政策基本計画」の策定・実行(第15条)  
＜審議会への諮問、閣議決定＞

## 1. 交通政策基本計画とは

- 交通政策基本法(平成25年法律第92号)に基づき、交通に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図るため、交通に関する施策に関する基本的な計画(閣議決定事項)を定めるもの。
- 第1次計画(平成26年度～令和2年度)、第2次計画(令和3年度～令和7年度)
- 主な計画事項
  - (1)交通に関する施策の基本的方針
  - (2)交通に関する施策の目標
  - (3)交通に関し、政府が総合的かつ計画的に講ずべき施策 等

## 2. 第2次計画の策定経緯

令和元年10月21日	交通政策基本計画の見直しについて、社会資本整備審議会・交通政策審議会に諮問
令和3年3月31日	第2次交通政策基本計画(素案)提示
令和3年4月6日	パブリックコメント
令和3年5月11日	第2次交通政策基本計画(案)提示
令和3年5月25日	社会資本整備審議会・交通政策審議会からの答申
令和3年5月28日	閣議決定



# 第2次交通政策基本計画の概要

## 我が国の課題

○人口減少・超高齢社会への対応 ○デジタル化・DXの推進 ○防災・減災、国土強靱化 ○2050年カーボンニュートラルの実現 ○新型コロナ対策

## 交通が直面する危機

○地域におけるモビリティ危機

(需要縮小による経営悪化、人手不足等)

○サービスの「質」の低迷

○デジタル化、モビリティ革命等の停滞

○物流における深刻な労働力不足等

○交通に係る安全・安心の課題

(自然災害、老朽化、重大事故等)

○運輸部門での地球温暖化対策の遅れ



**新型コロナウイルス感染症の影響**

(旅客の輸送需要の大幅減少、テレワーク等の普及、デジタル化の進展、電子商取引 (EC) 市場の進展、防疫意識の浸透 等)

## 今後の交通政策の基本的方針

**危機を乗り越えるため、多様な主体の連携・協働の下、あらゆる施策を総動員して取り組み**

A. 誰もが、より快適で容易に移動できる、生活に不可欠な交通の維持・確保

### <新たに取り組む政策 等>

- ・「事業者の連携の促進」等による地域の輸送サービスの維持確保
- ・公共交通指向型の都市開発 (TOD)
- ・大都市鉄道等の混雑緩和策の検討 (ダイナミックプライシング等)
- ・MaaSや更なるバリアフリー化推進
- ・多様なモビリティの普及 (小型電動モビリティ、電動車いす等) 等

B. 我が国の経済成長を支える、高機能で生産性の高い交通ネットワーク・システムへの強化

### <新たに取り組む政策 等>

- ・公共交通のデジタル化、データオープン化
- ・運輸行政手続のオンライン化
- ・物流DX実現、労働環境改善等の構造改革、強靱で持続可能な物流ネットワーク構築
- ・自動運転車の早期実用化、自動運航船、ドローン、空飛ぶクルマ等の実証・検討
- ・陸海空の基幹的な高速交通網の形成・維持
- ・インフラシステムの海外展開 等

C. 災害や疫病、事故など異常時にこそ、安全・安心が徹底的に確保された、持続可能でグリーンな交通の実現

### <新たに取り組む政策 等>

- ・事業者への「運輸防災マネジメント」導入
- ・災害時の統括的な交通マネジメント
- ・交通インフラのメンテナンスの徹底
- ・公共交通機関の衛生対策等への支援
- ・「安全運転サポカー」の性能向上・普及
- ・働き方改革の推進による人材の確保・育成
- ・脱炭素化に向けた取組 (港湾・海事・航空分野、物流・人流分野) 等

**持続可能で強靱、高度なサービスを提供する「次世代型の交通システム」へ転換**

# 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の概要

**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：869件（2023年5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

- |  |   |   |
|--|---|---|
| ◇ <b>軌道運送高度化事業</b><br>LRT（Light Rail Transit）の整備 | ◇ <b>道路運送高度化事業</b><br>BRT（Bus Rapid Transit）の整備 | ◇ <b>鉄道事業再構築事業</b><br>鉄道の上下分離等                    |
| ◇ <b>地域旅客運送サービス継続事業</b><br>公募を通じた廃止予定路線の交通の維持    | ◇ <b>貨客運送効率化事業</b><br>貨客混載の導入                   | ◇ <b>地域公共交通利便増進事業</b><br>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



平成  
19年  
制定

## 【協議会・計画作成制度の創設】

- 市町村が主体となり幅広い関係者の参加による協議会（法定協議会）を設置する仕組みの整備。
- 「地域公共交通総合連携計画」（マスタープラン）の作成を通じて、地域公共交通の維持・確保や利便性向上に取り組むことを促進する仕組みを整備。

## 【特定事業の仕組みの整備】

- 地域公共交通特定事業の実施計画を国が認定し、法律・予算の特例措置を適用することで、地域の取組を後押しする制度を整備。

## 【法定計画の拡充】

- まちづくりと連携（コンパクト・プラス・ネットワーク）や、面的な公共交通ネットワークの再構築を図るため、法定計画を「地域公共交通網形成計画」と改め拡充。
- 地域の交通圏の広がりを踏まえ、広域的な地域公共交通網の形成を進めるため、都道府県を計画作成主体に追加。

## 【特定事業の拡充】

- バス路線の再編等を実施する「地域公共交通再編事業」を創設。

## 【法定計画の拡充】

- 地域の輸送資源の総動員による地域公共交通の維持・確保を図るため、法定計画を「地域公共交通計画」と改め拡充。
- 全ての地方公共団体に対して、地域公共交通計画の作成を努力義務化。

## 【特定事業の拡充】

- 公募を通じた廃止予定路線の維持を図る「地域旅客運送サービス継続事業」を創設。
- 地域公共交通再編事業を拡充し、「地域公共交通利便増進事業」を創設。

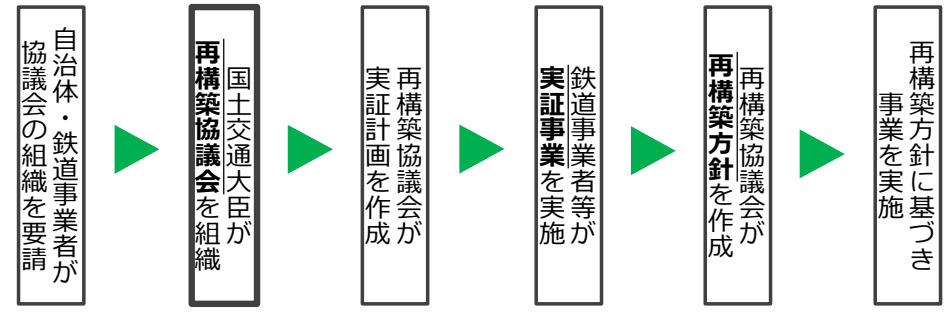
令和  
2年  
改正

**地域の関係者の連携と協働の促進** 【地域公共交通の活性化及び再生に関する法律】

- ・**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** 【地域公共交通の活性化及び再生に関する法律】

- ・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。
- ・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」の前提を置かずに議論）

※ J R各社は、引き続き J R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** 【地域公共交通の活性化及び再生に関する法律】

**「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。
- ・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。）

# 地域公共交通の「リ・デザイン」とは

- ローカル鉄道・路線バスなどの**地域公共交通**は、地域の社会経済活動に不可欠な基盤。人口減少や少子化、マイカー利用の普及やライフスタイルの変化等による長期的な需要減により、**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ほど深刻な状況**。
- こうした需要の減少は、交通事業者の経営努力のみでは避けられないものであるため、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。
- これにより、『**デジタル田園都市国家構想**』及びこれを具体化する「**地域生活圏の構築**」の実現と、社会課題の解決を経済成長のエンジンとする『**新しい資本主義**』の実現を目指す。

## 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

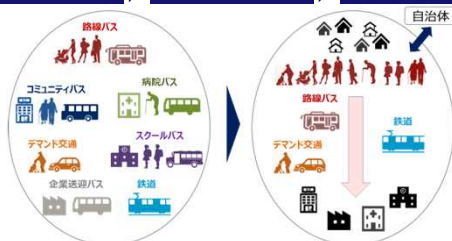


## 3つの共創

### 官民の共創

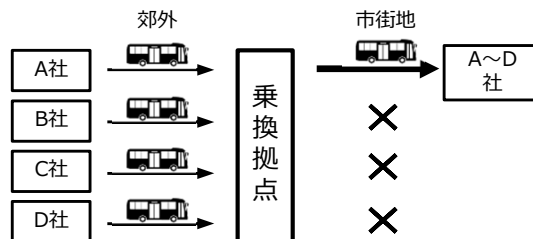
一定のエリアにおいて、地域でサービス水準を決定し、事業者が複数路線を一括して長期間運行

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





## 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

### ●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



### ●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



### ●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



### ●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

### ●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



## 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



## 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5492億円の内数等）

### ●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

# 地域交通関係



# 地域公共交通計画とは

- 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（令和2年11月改正）に基づき、地方公共団体が作成する「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。
- 地方公共団体は、地域公共交通計画を作成するよう努めなければならない。

## 計画のポイント

- ◆ **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
- ◆ **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
- ◆ **住民の協力を含む関係者の連携**
  - ・法定協議会を設置し、住民や交通事業者等の地域の関係者と協議
  - ⇒ 地域の移動ニーズに合わせて、地域が自らデザインする交通へ



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

## 地域旅客運送サービス

### 公共交通機関



鉄軌道



路線バス



旅客船



コミュニティバス



デマンド交通



乗用タクシー



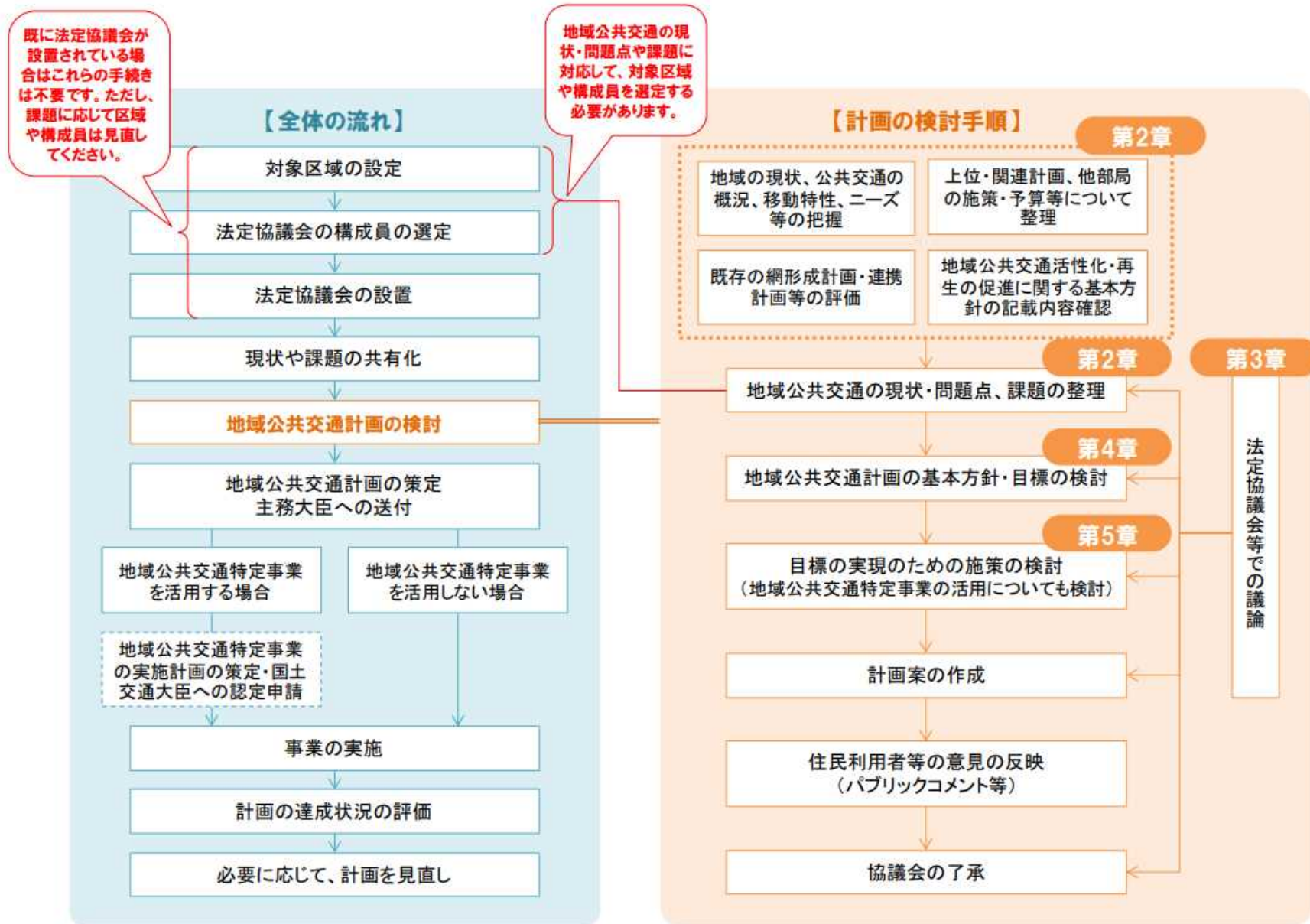
自家用有償旅客運送



福祉輸送、スクールバス、病院・商業施設等の送迎サービスなど

# 地域公共交通計画の作成の流れ

地域公共交通計画作成に関する、全体の流れ及び計画の検討手順は、以下のとおりです。



# 地域公共交通計画の記載事項

地域公共交通計画に記載が必要な事項は以下のとおりです。（法（※）で定められている記載事項）  
作成に当たっては、基本方針（※）の記載にも十分に留意が必要です。  
また、記載事項の整合性がとれていることを確認してください。

※法：地域公共交通の活性化及び再生に関する法律

※基本方針：地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する基本方針

## 法で定められている記載事項

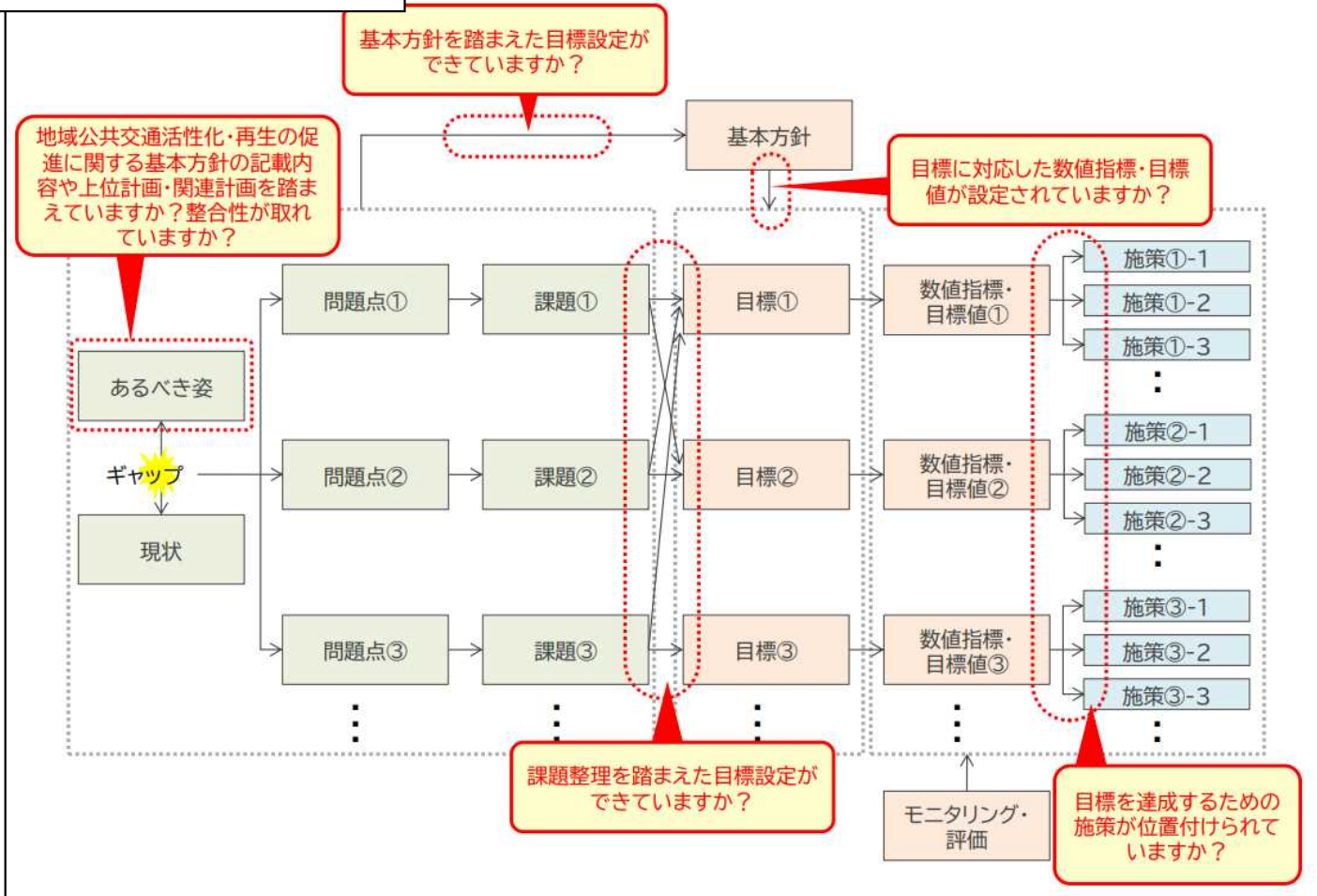
〔記載事項〕（法第5条第2項）

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

〔記載に努める事項〕（法第5条第3項）

- ① 計画に定められた目標を達成するために行う事業に必要な**資金の確保**に関する事項
- ② 都市機能の増進に必要な施設の**立地の適正化**に関する**施策との連携**に関する事項
- ③ **観光の振興**に関する**施策との連携**に関する事項
- ④ ①～③のほか、地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に際し配慮すべき事項

## 整合性についてのチェック





# 定量的な目標設定と評価の実施について

地域公共交通計画の作成に当たっては、「定量的な目標設定」（法第5条第4項）と「毎年度の調査、分析及び評価の実施」（法第7条の2第1項）に努めること。

## 【定量的な目標の設定に当たって】

- ◆ 具体的には、「利用者数、収支、公的負担額（サービス費用に係る国又は地方公共団体の支出の額）」等の指標を定めること（施行規則第10条の2）



## 【評価の実施に当たって】

- ◆ 施策の実施状況について、関係者で議論の上、毎年度調査、分析及び評価を行うこと
- ◆ 必要に応じて地域公共交通計画の見直しを行うこと
- ◆ 調査、分析及び評価を行ったときは、その結果を国へ送付すること

## 目標設定・評価の例

### 地域公共交通計画の目標

- 目標 1. 利用者数の維持確保  
 指標 1 公共交通利用者数  
 目標値 ○人（×年）⇒○人（△年）
- 目標 2. 事業効率の改善  
 指標 2 公共交通事業の収支率  
 目標値 ○%（×年）⇒○%（△年）
- 指標 3 公的資金投入額  
 目標値 ○円（×年）⇒○円（△年）
- ⋮

### 評価に関する事項

- 毎年□月の協議会にて、以下のデータを活用し評価を行う。
- 算出方法・使用データ
- 指標 1 ■■社、▲▲社の月別の乗降データ
- 指標 2 ■■社、▲▲社の事業報告書、決算報告書等
- 指標 3 ▽▽市の公的資金投入額に関するデータ
- ⋮

## 望ましくない目標設定・評価の例

### 地域公共交通計画の目標

公共交通の利便性を向上させ、利用者を増加させる。

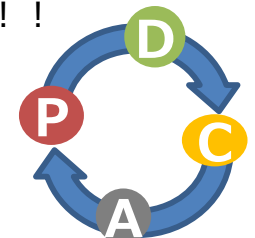
数値指標なし…

⋮

いつ、何を、誰が、どのように、やるかが具体的に書かれていない  
⇒取組が形骸化するおそれ

### 評価に関する事項

P D C A サイクルを回します！！



# 地域公共交通計画作成状況 (R5.7.31現在)

全道179市町村	件数	作成率
計画作成済み	71	39.66%
計画作成意向あり	53	29.61%
合計	124	69.27%
全国(R5.5末)	869	50.58%

## 旭川運輸支局

旭川市	留萌市	稚内市	士別市	名寄市	深川市	富良野市	妹背牛町	秩父別町
雨竜町	北竜町	沼田町	鷹栖町	東神楽町	当麻町	比布町	愛別町	上川町
和寒町	剣淵町	下川町	美深町	音威子府村	東川町	美瑛町	上富良野町	中富良野町
南富良野町	占冠村	中川町	幌加内町	増毛町	小平町	苫前町	羽幌町	初山別村
遠別町	天塩町	猿払村	浜頓別町	中頓別町	枝幸町	豊富町	礼文町	利尻町
利尻富士町	幌延町	※浜頓別町と中頓別町は2町で作成						

## 北見運輸支局

北見市	網走市	紋別市	大空町
美幌町	津別町	斜里町	清里町
小清水町	訓子府町	置戸町	佐呂間町
遠軽町	湧別町	滝上町	興部町
西興部村	雄武町		

## 釧路運輸支局

釧路市	根室市	釧路町
厚岸町	浜中町	標茶町
弟子屈町	鶴居村	白糠町
別海町	中標津町	標津町
羅臼町		

## 帯広運輸支局

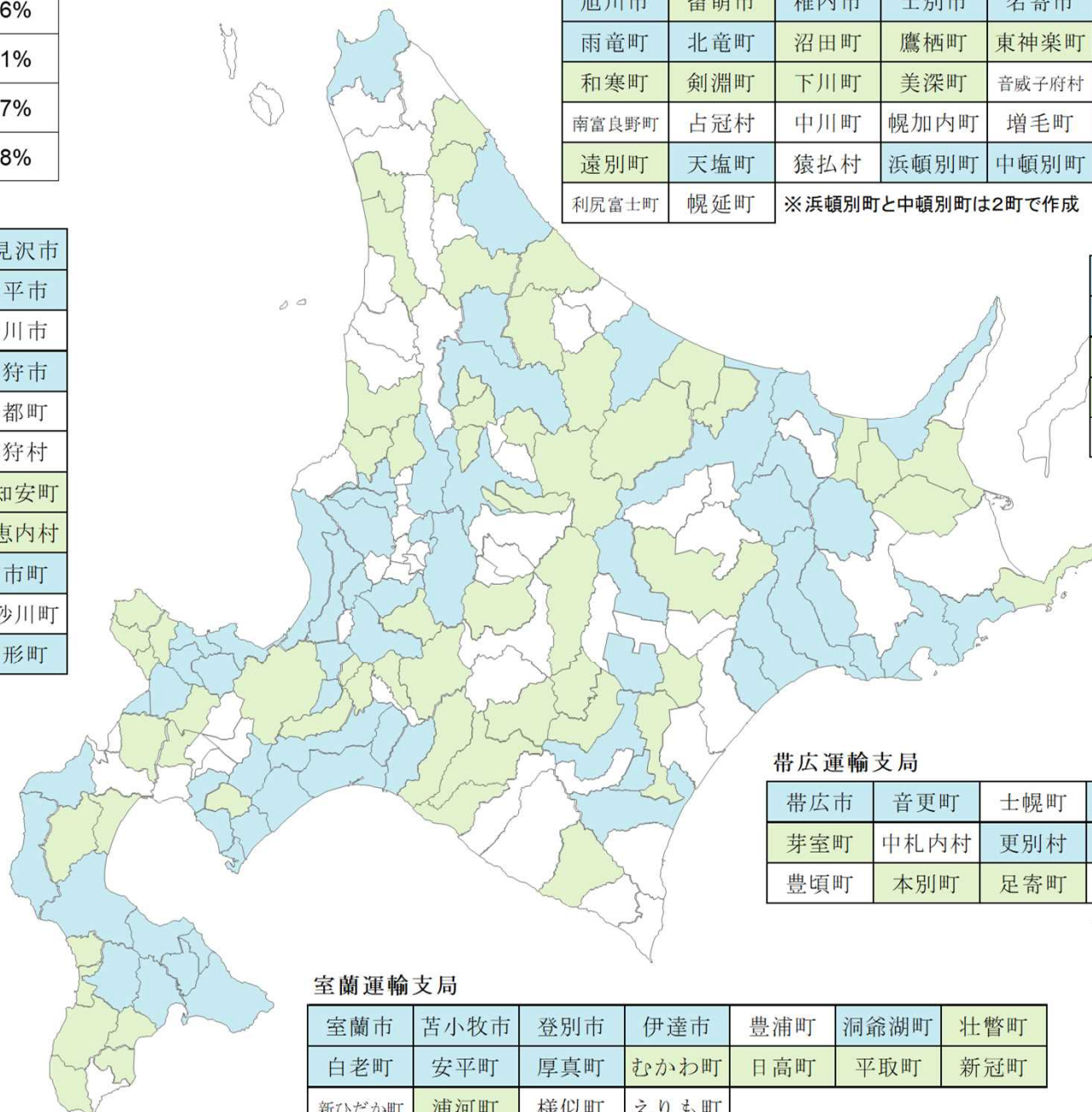
帯広市	音更町	士幌町	上士幌町	鹿追町	新得町	清水町
芽室町	中札内村	更別村	大樹町	広尾町	幕別町	池田町
豊頃町	本別町	足寄町	陸別町	浦幌町		

## 室蘭運輸支局

室蘭市	苫小牧市	登別市	伊達市	豊浦町	洞爺湖町	壮瞥町
白老町	安平町	厚真町	むかわ町	日高町	平取町	新冠町
新ひだか町	浦河町	様似町	えりも町			

### 【凡例】

- 地域公共交通計画作成済み
- 地域公共交通計画作成意向あり



## 札幌運輸支局

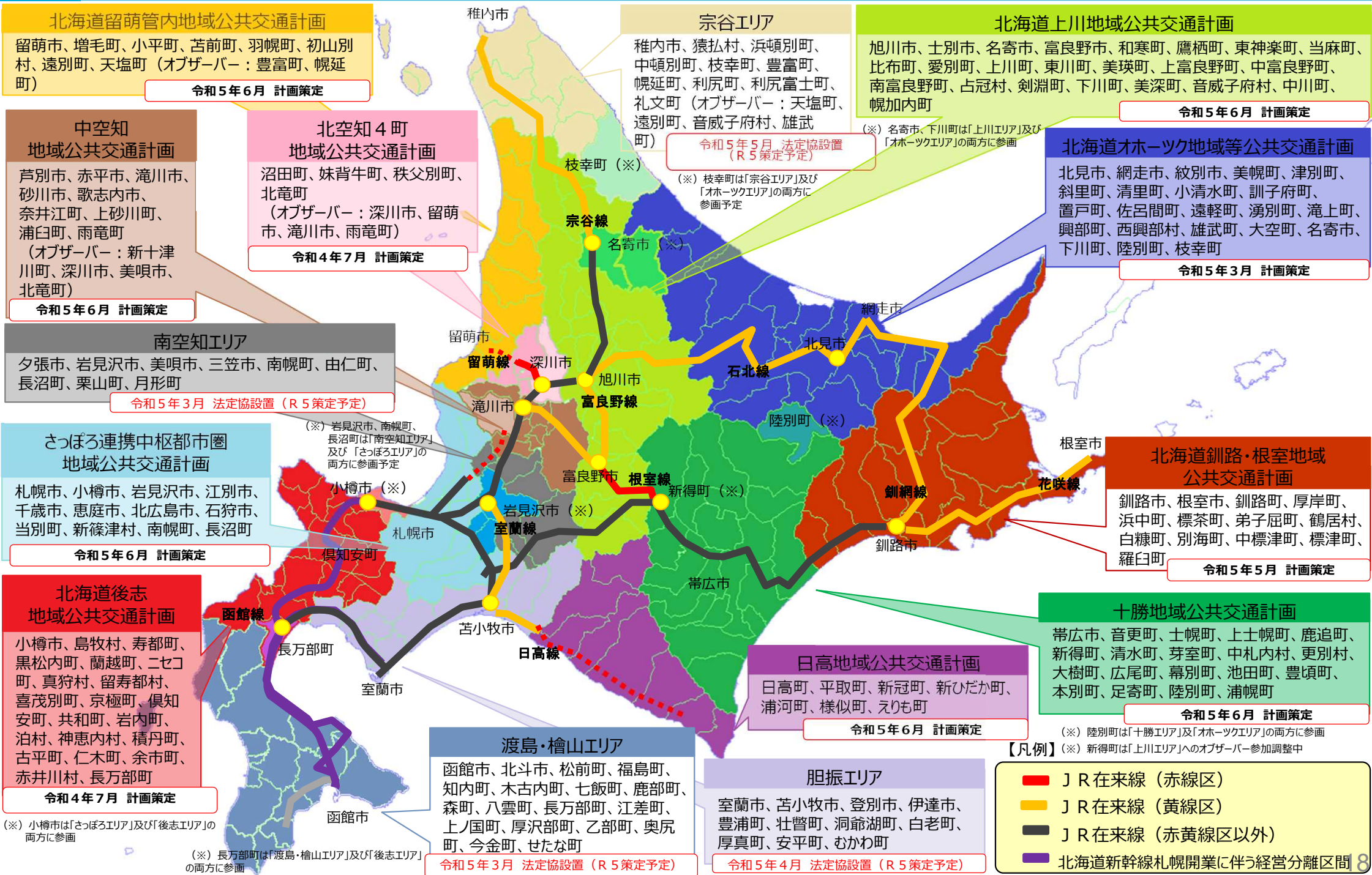
札幌市	小樽市	夕張市	岩見沢市
美瑛市	芦別市	江別市	赤平市
三笠市	千歳市	滝川市	砂川市
歌志内市	恵庭市	北広島市	石狩市
当別町	新篠津村	島牧村	寿都町
黒松内町	蘭越町	ニセコ町	真狩村
留寿都村	喜茂別町	京極町	倶知安町
共和町	岩内町	泊村	神恵内村
積丹町	古平町	仁木町	余市町
赤井川村	南幌町	奈井江町	上砂川町
由仁町	長沼町	栗山町	月形町
浦臼町	新十津川町		

## 函館運輸支局

函館市	北斗市
松前町	福島町
知内町	木古内町
七飯町	鹿部町
森町	長万部町
八雲町	江差町
上ノ国町	厚沢部町
乙部町	せたな町
奥尻町	今金町



# 広域（道+市町村）地域公共交通計画の策定状況（R5.7.31現在）



# 地域旅客運送サービス継続事業とは

## 概要

地域公共交通の維持が困難と見込まれる場合、**地方公共団体による公募**により、**新たなサービス提供者を選定し**、地域における**地域旅客運送サービスの継続を図る事業**

## 事業の流れ

地方公共団体が、路線バス等の維持が困難な状況を把握（乗合バス事業者等からの相談・情報提供等）

地方公共団体が、**法定協議会**において、既存の事業者を含めた**関係者と協議**

**地域公共交通計画**に地域旅客運送サービス継続事業を位置付け

事業要件等を定めた**実施方針**を策定し、**公募により新たな事業主体を選定**

地方公共団体が、新たな事業主体と連携して、**地域旅客運送サービス継続実施計画**を作成

**実施計画**を国土交通大臣が**認定**  
(認定を受けた実施計画に基づき新たな運送実施)

## 事業例（愛媛県今治市）

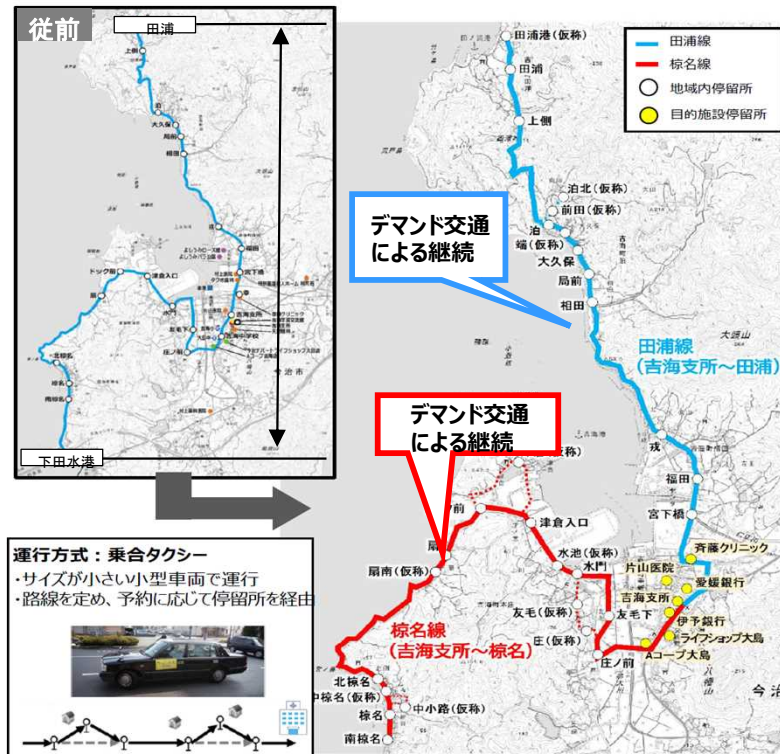
### 吉海地域における事業例（田浦・泊地区 等）

従前事業者  
継続事業者

瀬戸内海交通株式会社  
有限会社おおしまタクシー

継続対象

路線廃止区間「下田水港～田浦」（キロ程：11.9km）





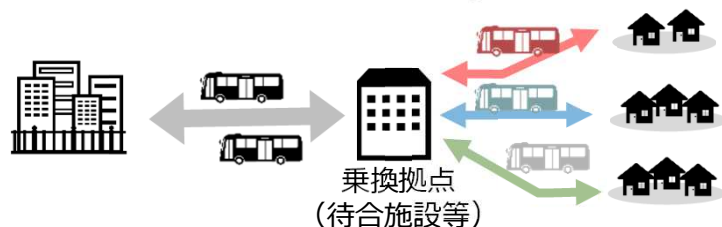
## 事業内容

地方公共団体が公共交通事業者等と連携し、地域公共交通の利用者の利便の増進を図るために行う以下の事業

### (1) 地域における路線ネットワークの構築

地域の需要に応じた地域公共交通網の整備

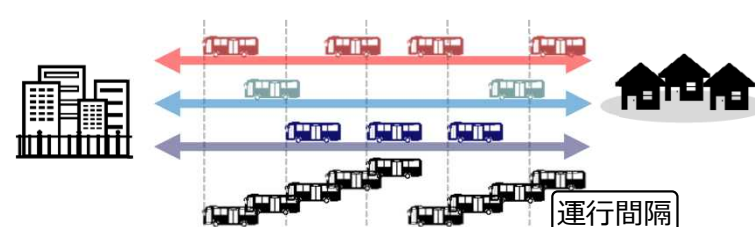
- ① 路線等の編成の変更
- ② 他のモードへの転換
- ③ 自家用有償旅客運送の導入等



### (2) 運賃・ダイヤ等の改善

利用者が利用しやすい運賃・ダイヤの設定等

- ① 運賃・料金の設定 (定額乗り放題運賃、通し運賃等)
- ② 運行回数・ダイヤの設定 (等間隔運行、パターンダイヤ等)
- ③ 共通乗車船券の発行



※ これらと併せて行う利便を増進するための措置 (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カード等の導入等) も対象

## 実施計画の認定

- 地方公共団体は、地域公共交通計画に即して、具体的な事業の実施計画を作成し、国土交通大臣の認定を受けることができる。

(※実施計画の作成に当たって、関係する公共交通事業者等の同意を取得。)

- 認定を受けて行う事業について、予算・法律上の措置により実施を促進。

#### 【予算上の措置】

地域公共交通確保維持改善事業、社会資本整備総合交付金による支援 等

#### 【法律上の特例】

許認可手続の一元化 (ワンストップ特例)、計画区域内での乗合バスの新規参入等の審査の特例 等

### 実施計画の記載事項

- 事業実施区域
- 事業の内容・実施主体
- 地方公共団体による支援の内容
- 事業の実施期間
- 事業の実施に必要な資金の額・調達方法
- 事業の効果 等

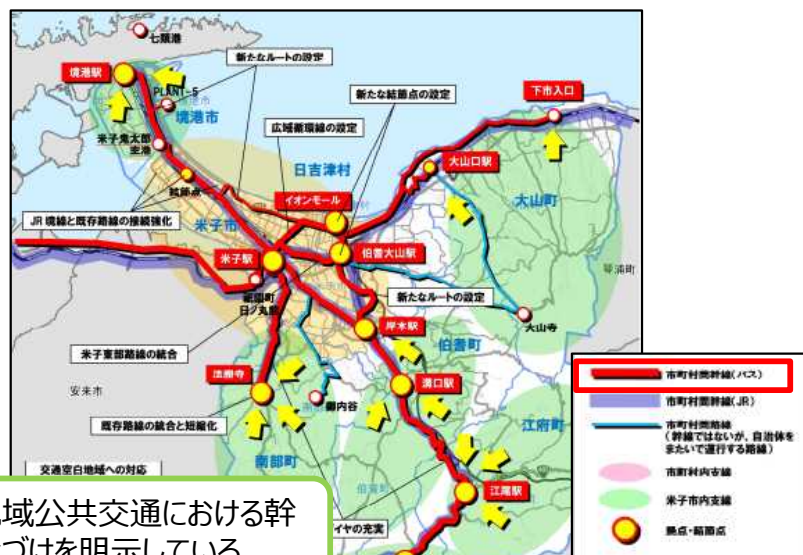
# 地域公共交通計画と補助制度との連動化について

- 従前、**地域公共交通確保維持事業**による乗合バスの運行費等の補助については、補助要綱に基づく補助計画に基づき支援を行っており、**地域公共交通計画の作成を要件としていなかった**。
- 今後はより効果的・効率的な支援を実施するため、**地域全体の公共交通のマスタープランである「地域公共交通計画」との連動を要件化**。（令和3年4月に要綱改正。令和6年事業年度（R5.10.1～R6.9.30）まで経過措置あり。）
- これにより、**補助事業の活用にあたっては、法定協議会における地域の関係者の協議の上で、当該地域における補助系統の位置付けや必要性等について、地域公共交通計画に位置付けることが必要**。
- ※**幹線補助**は、都道府県が作成する**広域的な地域公共交通計画**又は幹線沿線の市町村（単独・複数）が作成する地域公共交通計画に位置付けることを想定。**フィーダー補助**は、主に**市町村単位で作成される地域公共交通計画**に位置付けることを想定。

## 幹線補助

地域の公共交通における幹線の位置づけ等を地域公共交通計画に記載。  
（下例のように、補助系統ごとではなく、概ねの位置づけが示されていればよい。）

＜例：鳥取県西部地域（地域公共交通網形成計画）＞

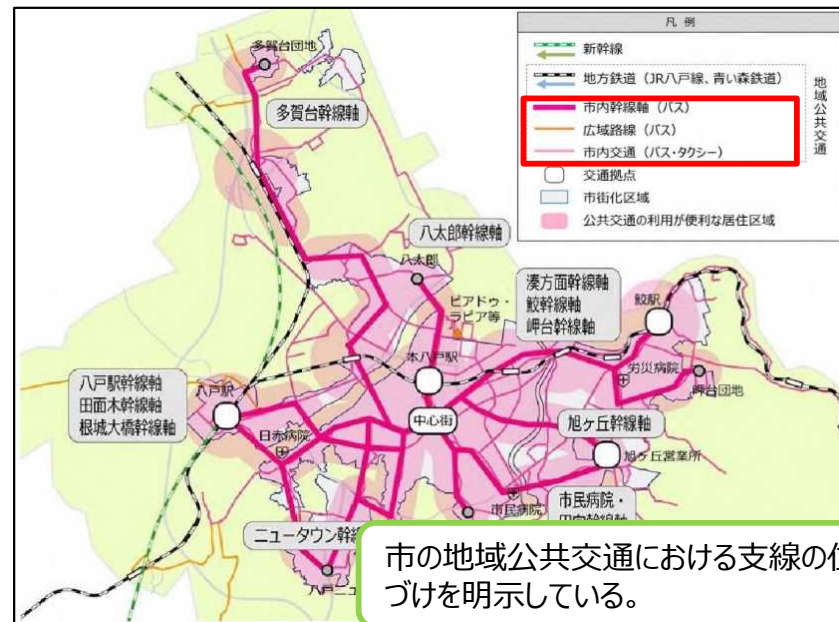


県内の地域公共交通における幹線の位置づけを明示している。

## フィーダー補助

地域の公共交通におけるフィーダーの位置づけ等を地域公共交通計画に記載。  
（下例のように、少なくとも路線単位で位置関係がわかるように明示が必要。）

＜例：八戸市（地域公共交通網形成計画）＞



市の地域公共交通における支線の位置づけを明示している。

# 【参考資料】地域公共交通計画作成のための手続き

## 地域公共交通計画等の作成と運用の手引き



(入門編)



(詳細編)

- 地域公共交通計画等の作成にあたり、計画の作成手順、考え方を示した手引きを作成しました。(令和4年3月第3版公表)
- 本手引きは、特に、初めての公共交通計画で何から手を付けてよいか分からない方や、公共交通専任の担当者が少数又は担当者不在の地方公共団体の方が、地域公共交通計画を作成する上で踏まえるべきポイントを明確にし、真に検討すべき事項を明らかにするための観点からまとめております。
- 入門編：計画作成の背景やポイント、基本的な考え方を記載  
詳細編：計画作成の詳細や各種調査・分析手法、事例等を記載

## 地域公共交通計画と乗合バス等の補助制度の連動化に関する解説パンフレット



- 令和2年11月の「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の改正と合わせる形で、地域公共交通計画の作成及び計画における補助系統等の位置付けの補助要件化（計画制度と補助制度の連動化）が行われました。
- 地方公共団体職員の皆様や交通事業者の皆様が、今後、計画と連動化した補助事業の活用を検討する上で参考になる情報を取りまとめております。



上記の手引きや補助金交付要綱・実施要領は国交省HPに掲載しています。

〈計画作成の手引き〉 [https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei\\_transport\\_tk\\_000058.html](https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport_tk_000058.html)

〈地域公共交通確保維持改善事業〉 [https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei\\_transport\\_tk\\_000041.html](https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport_tk_000041.html)



# 新たな地域交通の取組について

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

< 特設ウェブサイトでは、第1弾(令和4年度事業)の取り組み事例を紹介しています >

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

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

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

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

【補助率・上限額】 補助対象経費の2/3 (上限1億円)  
※実証運行など、交通サービスの運行を伴う事業であることが必要です。  
(次年度に実証運行を予定する事業についても対象とします。)

### プロジェクトイメージ (他分野共創の例)



医療×交通



介護×交通



エネルギー×交通



住宅×交通



教育×交通



農業×交通

事業に関与

立ち上げ支援

自治体・金融機関

共創モデル実証プロジェクト

## 2. 人材育成事業

共創の取組の促進・普及に向け、地域における交通やまちづくりに取り組む人材の育成に関する仕組みの構築や運営を行う事業

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

【補助対象経費】 地域交通分野におけるプロデュース・コーディネート人材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)

本年4月21日～6月20日にかけて公募を行い、「1.共創モデル実証運行事業」は44件、「2.人材育成事業」は19件の事業を選定して、7月14日に選定事業一覧を公表しました。「共創」の取組への更なる支援を進めるため、以下のとおり追加公募を行います。

公募期間 令和5年7月14日～12月1日16:00  
※随時採択。予算上限に達した場合、公募受付終了。

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

応募方法の詳細・問合せ先は特設ウェブサイトへ！  
採択審査のポイント等は「公募要領」をご確認ください。

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

地域交通 共創

検索

## 【教育×交通】 北海道士別市における取組

### 運送サービス提供主体・共創のパートナー

- ◆ 運送サービス提供主体：士別市
- ◆ 共創パートナー：士別ハイヤー、士別市スポーツ協会 等

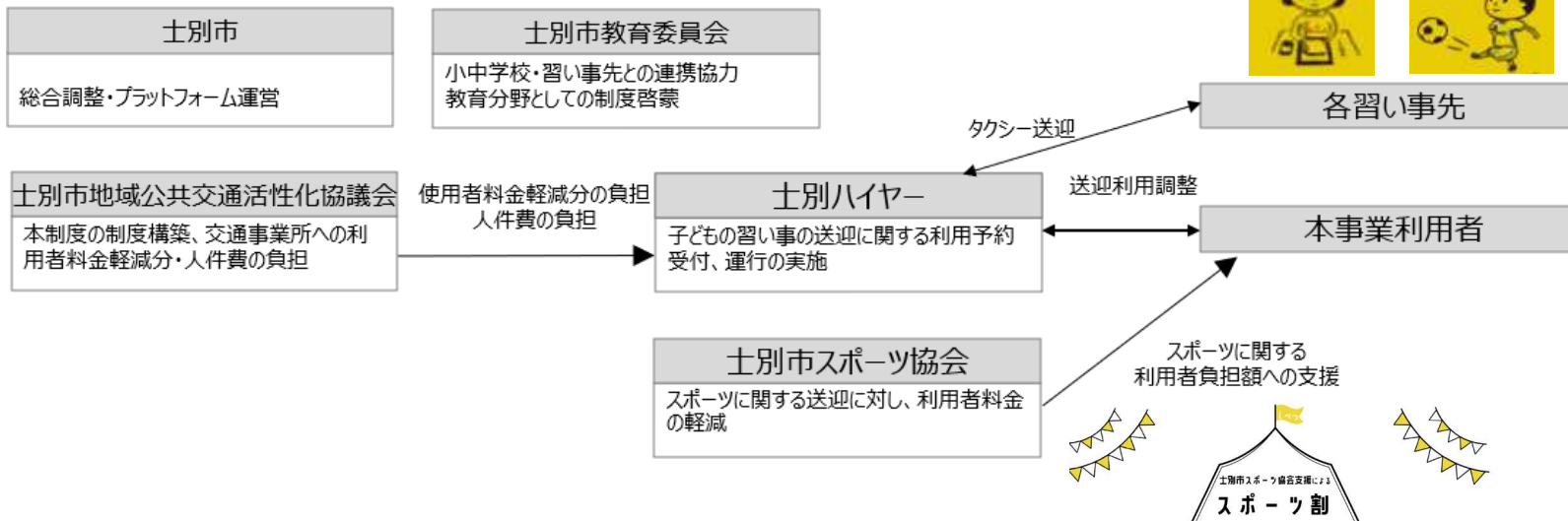
### 取組の内容

- 部活動や習い事の送迎に利用できる「習い事応援タクシー」の実証運行を行うことで、交通手段を確保することによる教育機会の充実、及び保護者の負担軽減を図る。
- 1ヶ月乗り放題などの料金体系を設定し、今後の本格運行に向けて、持続可能な利用者負担のあり方を検証。
- 利用料金の一部にスポーツ協会の支援を充当することにより、利用者負担を軽減。

### 取組により目指す内容

交通手段がないことにより、部活や習い事を断念せざるを得ない状況を改善するため、送迎に利用できる「習い事応援タクシー」を通じて保護者の負担軽減を図り、習い事に通いたくても通えない子どもの教育機会の充実と、持続可能な料金体系の構築を目指す。

### 【事業スキーム】



### 【実施区域】



## 【買い物×交通】 北海道江差町における取組

### 運送サービス提供主体・共創のパートナー

- ◆ 運送サービス提供主体：江差町
- ◆ 共創パートナー：サツドラホールディングス(株) 等

### 取組の内容

- 地域内交通の充実のため、既存交通である路線バスを補完する「AIオンデマンド交通」の実証運行を有償で実施。
- 地域の共通ポイントカードとして町内で普及している「江差EZOCA」による電子決済を実装し、利用に応じたポイントを付与することで、買い物を中心とした住民の外出を促進。
- 江差町図書館での貸し出し本配送サービスをデマンド交通の空き時間を活用して実施し、貨客混載の可能性を検証。

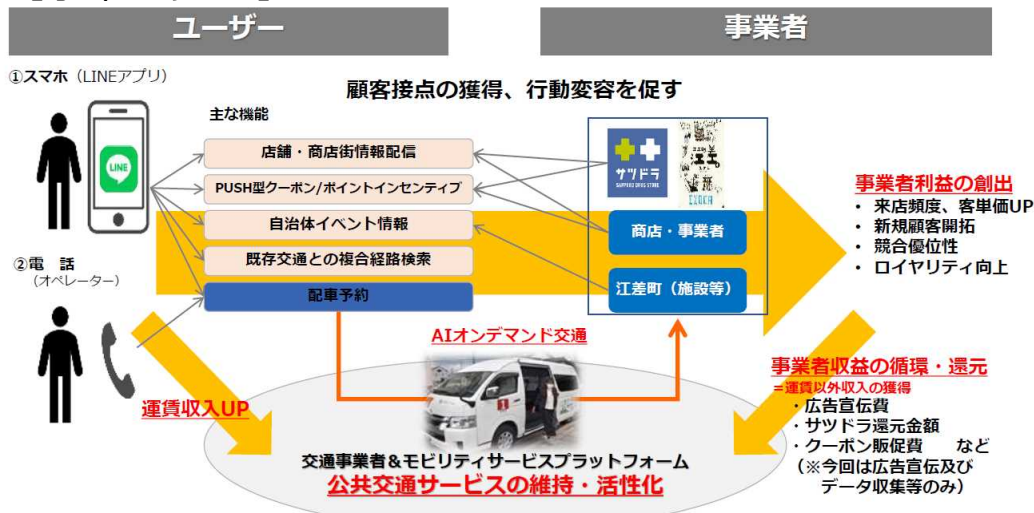
### 【実施区】



### 取組により目指す内容

新たな交通サービスを単なる移動手段に留めるのではなく、「移動」を地域の小売事業者等と連携した「地域経済の活性化」を促すものとして、「移動」×「買い物」の共創による持続可能な新たなモビリティサービスの構築と、収益循環モデルを目指す。

### 【事業スキーム】





## 【物流等×交通】

## 十勝バス株式会社における取組

### 運送サービス提供主体・共創のパートナー

- ◆ 運送サービス提供主体：十勝バス(株)
- ◆ 共創パートナー：佐川急便、帯広地方卸売市場 等

### 取組の内容

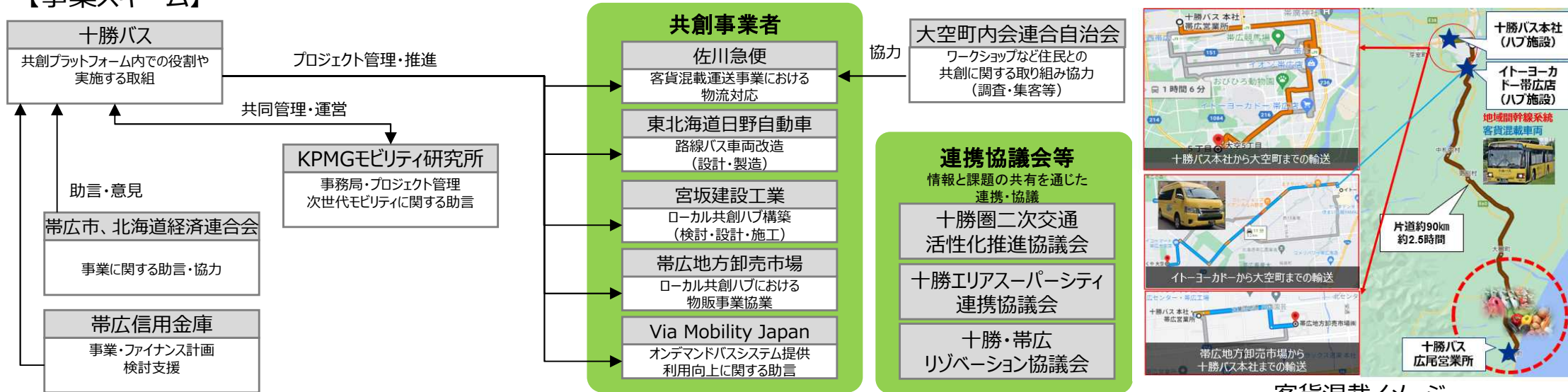
- 帯広市大空地区中心部をモデル地区として、路線バスとオンデマンドバスの結節点となる人・モノ・サービスが集う「にぎわいターミナル」を整備し、コミュニティづくりとの掛け合わせで公共交通の活性化を図るローカルハブを構築。
- 物流事業者と地域の飲食店等と連携した路線バスを活用した「客貨混載輸送事業」を実施。

### 取組により目指す内容

路線バス網をオンデマンドバス等と組み合わせた効率的な形への再構築と、交通の結節点であるバス停を再定義するとともに、本活動を通じて、人・モノ・サービスが集うローカルハブが成立し、住む人が健康で幸福に暮らせるコミュニティの創造と、同地区への移住が進み、人口集積につなげることを目指す。



### 【事業スキーム】





## 【教育×交通】

## TKタクシー株式会社における取組

### 運送サービス提供主体・共創のパートナー

- ◆ 運送サービス提供主体：TKタクシー(株)
- ◆ 共創パートナー：帯広市PTA連合会、帯広日産自動車(株) 等

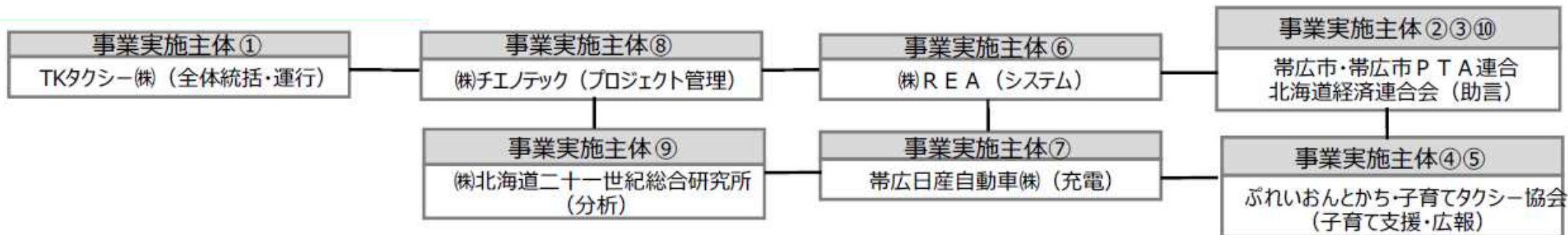
### 取組の内容

- EVによるデマンドタクシーを活用した合同部活動の移動の実証運行を通じて、保護者の負担軽減につながるかや、新たな需要としての事業性（持続性）を検証。
- デマンドタクシーのマッチング向上に寄与する効率的な仕組みを構築。
- EV車両を使ったSDG s 教室を実施するとともに、EV充電器の利用状況の見える化のシステムを構築。

### 取組により目指す内容

合同部活動に参加する生徒の新たな移動手段として、デマンドタクシーを活用し、効率的な生徒の移動の実現と、稼働が下がっているタクシー事業の新たな移動需要の創出を行うことで、持続可能性の高いモデルの構築を目指す。

### 【事業スキーム】



## 【買い物、通勤×交通】 北海道石狩市における取組

### 運送サービス提供主体・共創のパートナー

- ◆ 運送サービス提供主体：石狩市
- ◆ 共創パートナー：イオン北海道、石狩開発・石狩湾新港企業団地連絡協議会 等

### 取組の内容

- 石狩湾新港地域における操業企業の「通勤オンデマンド」と、交通空白地である生振地区、交通不便地域である緑苑台地区、及び高齢化が進む花川地区などで買い物及び通院のための移動手段の「市内オンデマンド」の2つの交通サービスを、A I オンデマンド交通として実証運行を行う。
- 大規模小売店舗や病院への移動手段として利便性を向上させるため、簡便な予約が可能となる仕組みを総合小売業及び医療の事業者と協働し、乗換環境施設整備を行う。

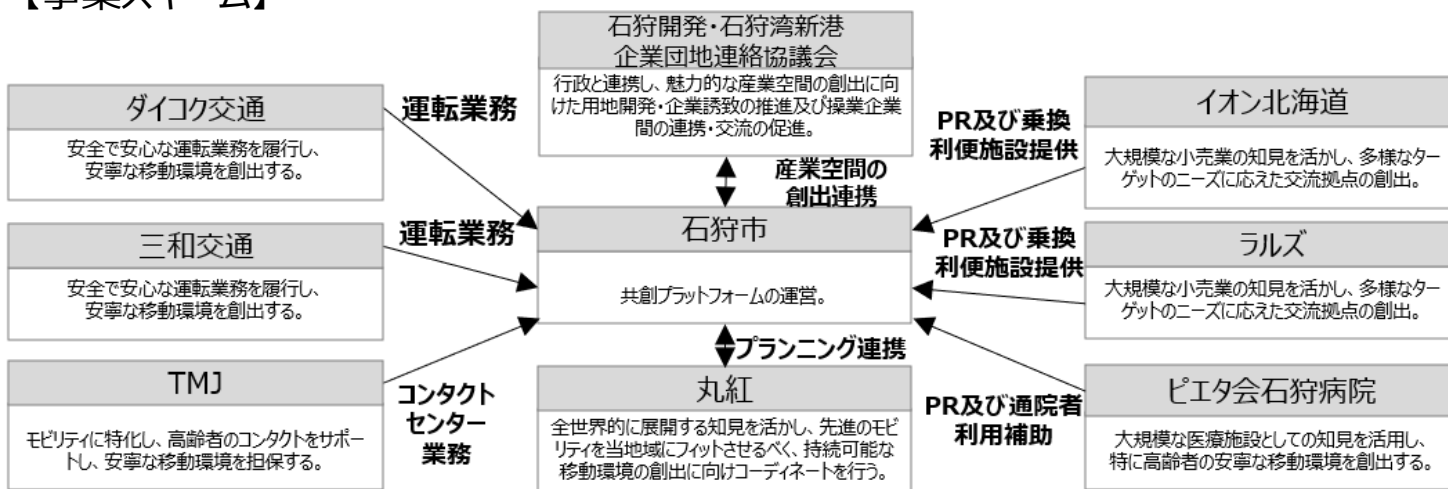


(いつでも (い)しかり) つながる モビリティ

### 取組により目指す内容

企業が「通勤オンデマンド」を共同利用することによる職員の業務軽減やコスト低減の実現や、さらには、マイカーを持たない新卒人材の雇用促進。また、買い物、通院需要に応じた新型モビリティを確保し、より多くの利用者が活動することで、持続可能で活力ある社会の創出を目指す。

### 【事業スキーム】



### 【実施区域】

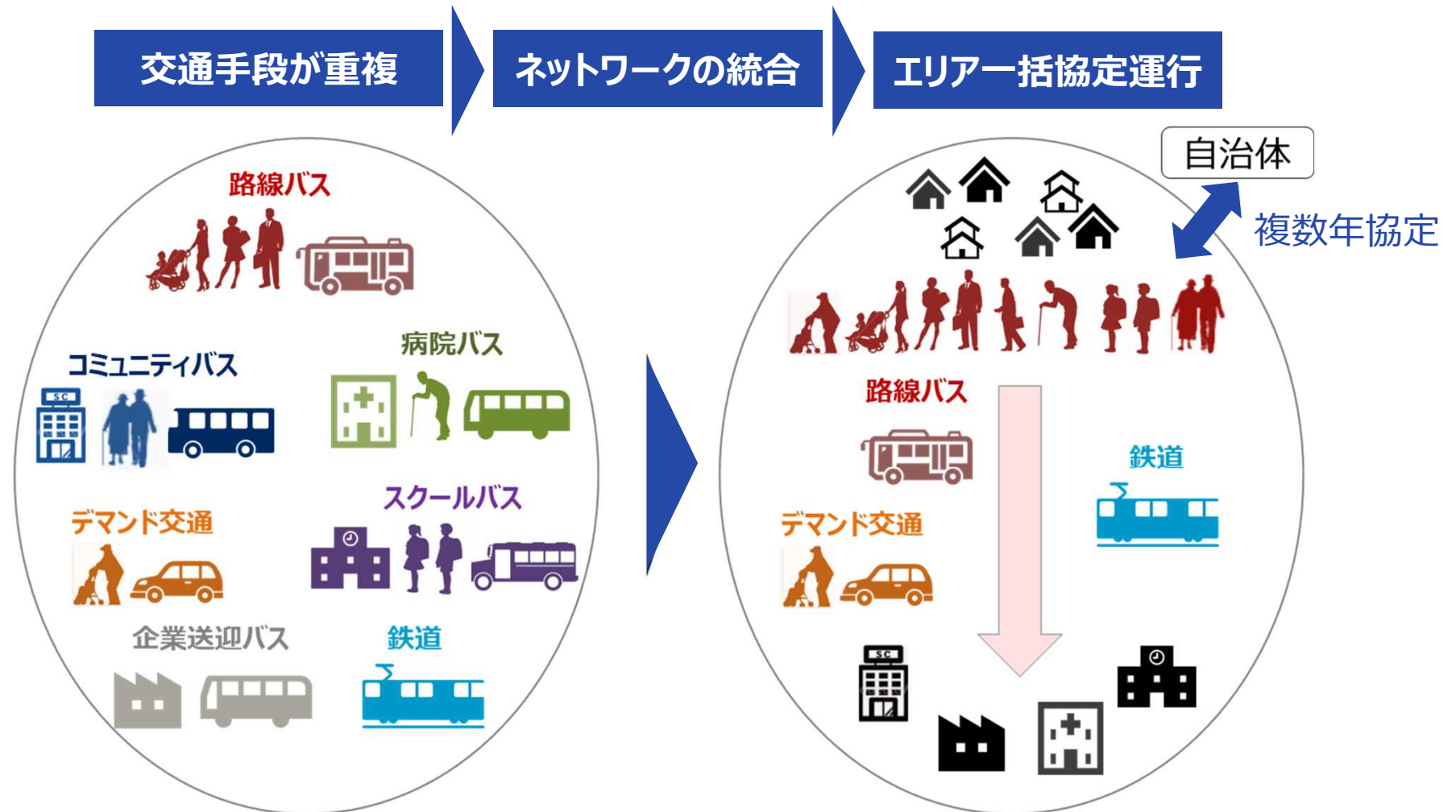


○朝・夕方：通勤オンデマンド交通

○日中：市内オンデマンド交通

# エリア一括協定運行事業

- 自治体と交通事業者は、**複数年かつエリア単位**で、黒字路線・赤字路線を一括運行する協定を締結。
- 国は、当該運行について複数年（最長5年）定額を支援し、当該**支援額を初年度に明示**。
- 協定期間中に経営改善により生じた**収益は交通事業者**に帰属。次の協定期間には**要補助額が減少**。





# 地域公共交通再構築事業 - 社会資本整備総合交付金

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%を目途）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、「新会社と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