# 地域公共交通に係る各種制度等について

令和4年9月

北海道運輸局交通政策部交通企画課



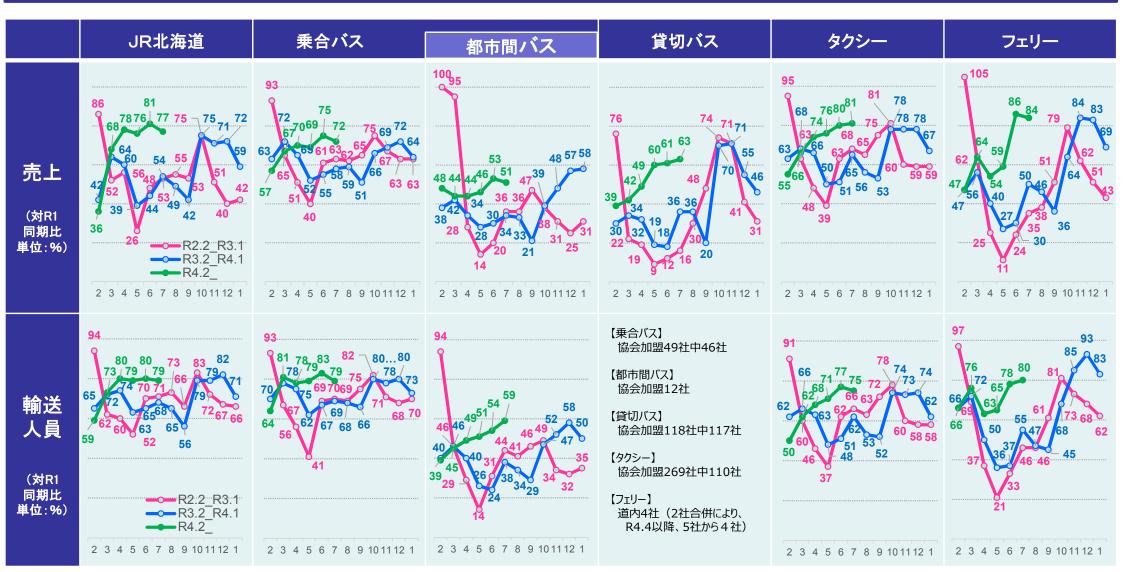
国土交通省北海道運輸局

# 新型コロナ関係

# 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 北海道運輸局

#### 交通事業者の概況

- ・7月は、売上の対R1年同期比で、JR・タクシー・フェリーが8割程度、乗合バスが7割程度、貸切バスが6割程度の状況。
- ・各モードとも、前月からほぼ同水準で推移している。



## 北海道運輸局

# 地域のくらしを創るサステイナブルな地域公共交通の実現等

5 0 3 百 万 円

- 地域公共交通は、新型コロナや燃油価格高騰等の影響による厳しい経営状況にも関わらず、社 会のインフラとして地域のくらしを守るためサービス提供を維持してきたところ。
- 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、情報化・データ化等を通じた事業の効率化・高度化に よる企業経営の改善を図るとともに、観光と連携した取組、多様な主体の参画による地域交通に対 して支援を行い、もって持続可能な地域公共交通を実現する必要。

補助対象

〇鉄軌道事業者

〇バス事業者

○タクシー事業者

※一部、燃油価格高騰への対策を含む

事業者 〇旅客船事業者

〇航空運送事業者(特定本邦航空運送事業者を除く。)

#### 情報化・データ化等による地域交通の経営改善支援事業

公共交通事業者による、デジタル化による経営効率化や感染症対策による安心なサービスの提供に対する支援。

## 【支援対象のイメージ】

- 公共交通のCX・DX化の推進に要する経費
- 感染症対策に要する経費
- 新たな取組に係る実証運行に要する経費



乗降データによる 効率的な運行



AIオンデマンド交通



空気清浄フィルタ等



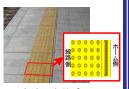
リアルタイム情報提供

#### 既存の地域公共交通支援に対する追加的な支援

- ・コロナの影響を受けた既存補助路線・航路の維持 (欠損額増大に対する支援、補助要件の緩和)
- ・地域の鉄道における安全対策
- ・交通機関におけるバリアフリー対策 (点字ブロック、福祉タクシー、障害者用ICカードシステム等)







内方線付点状ブロック



#### 地域が支える地域公共交通 の先進・優良事例への支援

地域公共交通を地域の多様な 主体が支える先進的な取組(共 創)をモデル的に支援。

## 地域一体となった観光地の再生・観光サービスの高付加価値化事業(交通連携型)



国土交通省

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、観光地への誘客や地域内の周遊性 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に対して支

【観光分野】



宿泊施設



旅行会社



観光施設





バス



鉄道



旅客船

## 支援事業(例)

旅行会社等と連携した 【貸切バス ・生活交通】新規ツアーの実施



#### 【支援対象(想定)】

- 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

#### 【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(想定)】

- ・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
- ・各種プロモーション費用 等

#### 【イベント】公共交通を活用した 観光イベントの開催



#### 【支援対象(想定)】

- ・イベント列車用の 改造経費
- ・イベント列車運行費
- プロモーション費用等

# 地域一体となった観光地の再生・観光サービスの高付加価値化(交通連携事業) 望 国土交通省



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、観光地への誘客や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取組(※)等に対して支援

※増便、増車、新路線開設等、観光地の高付加価値化や観光施設、宿泊施設等の収益力の向上に向けた取組

#### 【観光分野】

- ·自治体、DMO、観光協会
- ・地域の観光事業者(宿泊施設、観光施設等)



## 【交诵事業者】

- ・バス事業者、貸切バス、タクシー事業者
- ·鉄道事業者
- •旅客船事業者

## 補助要件等

#### 【要件】

・観光に関する団体(自治体・観光協会)や観光事業者(宿泊事業者、旅行事業者等)との連携

【主な支援メニュー】※複数メニューの実施を要件とする

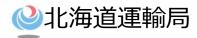
- ・イベント開催経費 【1/2:1,000万円】
- ·企画乗車船券等 【1/2:500万円】
- ·実証運行 【1/2:2,500万円】
- ・車両/船体等改造費 【1/2:1,000万円 (バス,タクシー,海事関係)、5,000万円 (鉄軌道関係)】
- ・受入環境整備(バス停整備等)【1/2:500万円】

#### 【留意点】

・自治体、DMO、観光協会等地域の観光施策を担う者の参画・協議を求めるなど、地域の観光地づくりに資する取組を優先的に 支援。

# 地域交通関係

# 交通政策基本法(平成25年法律第92号、令和2年12月改正)



#### 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
- ○国土強靭化の観点を踏まえ、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】

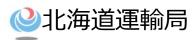
○ エコカー、モーダルシフト、公共交通利便増進等(第23条)

#### 【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>

# 交通政策基本計画について



## 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)
- 〇 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

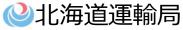
令和3年4月6日 パブリックコメント

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(令和3年度~令和7年度)



<今和3年5月28日閣議決定>

## 我が国の課題

〇人口減少・超高齢社会への対応 〇デジタル化・DXの推進 〇防災・減災、国土強靱化 〇2050年カーボンニュートラルの実現 〇新型コロナ対策

#### 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)
- 〇サービスの「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、 強靭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

## 持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組を推進するための



## 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2年11月27日施行)

#### 地域が自らデザインする地域の交通 【地域公共交通活性化再生法・道路運送法】

- 〇地方公共団体による「地域公共交通計画」(マスタープラン)の作成
- ・地方公共団体による地域公共交通計画(マスタープラン)の作成を努力義務化
- ⇒国が予算・ノウハウ面の支援を行うことで、地域における取組を更に促進(作成経費を補助 ※予算関連
- ・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)も計画に位置付け

- ⇒バス・タクシー等の公共交通機関をフル活用した上で、地域の移動ニーズにきめ細やかに対応 (情報基盤の整備・活用やキャッシュレス化の推進にも配慮)
- ・定量的な目標(利用者数、収支等)の設定、毎年度の評価等 ⇒データに基づくPDCAを強化
- 〇地域における協議の促進
- ·乗合バスの新規参入等の申請があった場合、国が地方公共団体に通知
- 通知を受けた地方公共団体は、新規参入等で想定される地域公共交通利便増進実施 計画への影響等も踏まえ、地域の協議会で議論し、国に意見を提出

地域公共交通網形成計画(H26改正) (市町村又は都道府県(市町村と共同)が作成) まちづくりと連携した 地域公共交通ネットワークの形成の促進

#### 地域公共交通計画(今回改正後)

(市町村又は都道府県(市町村と共同)が作成)

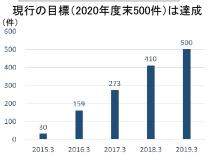
まちづくりと連携した 地域公共交通ネットワークの形成

地域における

メニューの充実やPDCAの強化により、 持続可能な旅客運送サービスの提供の確保

地域旅客運送サービス Real Control 1000 旅客船 鉄軌道 路線バス Part III コミュニティバス 自家用有償旅客運送

地域公共交通網形成計画の 策定状況



地域の移動ニーズにきめ細かく対応できるメニューの充実 【地域公共交通活性化再生法・道路運送法】

#### 輸送資源の総動員による移動手段の確保

#### 地域に最適な旅客運送サービスの継続

- ○路線バス等の維持が困難と見込まれ る段階で、地方公共団体が、関係者と 協議してサービス継続のための実施 方針を策定し、公募により新たなサー ビス提供事業者等を選定する「地域旅 客運送サービス継続事業」を創設
- ⇒従前の路線バス等に代わり、地域の 実情に応じて右の①~⑥のいずれ かによる旅客運送サービスの継続 を実現

#### 実施強化定めるメニュー例

- 乗合バス事業者など他の交通事業者による 継続(縮小・変更含む)
- ② コミュニティバスによる継続
- デマンド交通(タクシー車両による乗合運送 (区域運行)) による継続
- ④ タクシー (乗用事業) による継続
- ⑤ 自家用有償旅客運送による継続
- 福祉輸送、スクールバス、病院、商業施設

#### 自家用有償旅客運送の実施の円滑化

- 〇過疎地等で市町村等が行う自家 用有償旅客運送について、バス・ タクシー事業者が運行管理、車両 整備管理で協力する制度を創設
- ⇒運送の安全性を向上させつつ、 実施を円滑化
- ○地域住民のみならず観光客を含 む来訪者も対象として明確化 ⇒インバウンドを含む観光ニーズ へも対応

#### 交通事業者協力型自家用有償旅客運送 過疎地域等の (市町村等) 交涌事業者 市町村等が使用権原を (バス・タクシー) 有する自家用自動車 ノウハウを活用して、運行管理 車両整備管理に協力

車両整備管理

住民ドライバー

安全、安心な交通サービスの提供 【自家用有償主体(市町村等)

業務負担の軽減、運行ノウハウの活用

【交通事業者】

#### 貨客混載に係る 手続の円滑化

○鉄道や乗合バス等における 貨客混載を行う「貨客運送 効率化事業」を創設

⇒旅客・貨物運送サービス の生産性向上を促進



#### 既存の公共交通サービスの改善の徹底

#### 利用者目線による路線の改善、運賃の設定

○【現状】地方都市のバス路線では、不便な路線・ダ イヤや画一的な運賃が見直されにくく、利便性向上 や運行の効率化に支障

また、独占禁止法のカルテル規制に抵触するおそれ から、ダイヤ、運賃等の調整は困難

○【改正案】「地域公共交通利便増進事業」を創設 ⇒路線の効率化のほか、「等間隔運行」や「定額制度を関する。

乗り放題運賃」「乗継ぎ割引運賃(通し運賃) 1等 のサービス改善を促進

併せて、独占禁止法特例法により、乗合バス事 業者間等の共同経営について、カルテル規制を 適用除外する特例を創設



定額制乗り放題運賃

最大300円

・・・など

# 何回乗っても

#### MaaSの円滑な普及促進に向けた措置 MaaSの事例 (伊豆地域) ○MaaSに参加する交通事業者等が 策定する新モビリティサービス事~ 業計画の認定制度を創設 ⇒交通事業者の**運賃設定に係る** 手続をワンストップ化 ○MaaSのための協議会制度を創設 ⇒参加する幅広い関係者の協 2019.12.18 - 2019.12.19 護・連携を促進 熱 海 X円 Z円 B鉄道 中 見 N Y円 複数交通機関の -括フリーパスの提供

## 交通インフラに対する支援の充実

【地域公共交通活性化再生法·物流総合効率化法】

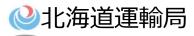
- ○鉄道建設・運輸施設整備支援機構による資金の貸付制 度の対象として、LRT・BRT等のほか、以下の交通インフ ラの整備を追加(※予算関連)
  - 地域公共交通活性化再生法に基づく認定を受けた。 鉄道の整備
  - ⇒交通ネットワークを充実
  - 物流総合効率化法に基づく認定を受けた物流拠点 (トラックターミナル等)の整備
  - ⇒複数の事業者の連携による物流効率化を促進





物流拠点 鉄道インフラ

# 地域公共交通活性化再生法とは



<u>地域公共交通に関する計画や様々な事業</u>に関する措置について定め、<u>地域旅客運送サービスの確保</u>に資するよう、<u>地域公共交通の活性化及び再生</u>のための 地域の主体的な取組等を推進する法律。

## 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。原則として、全ての地方公共団体において作成が必要。
- ・自治体や地域の交通事業者、利用者等により構成される協議会等を通じて作成。

## 地域公共交通特定事業

- ・地域旅客運送サービス継続事業や、地域公共交通利便増進事業等、<u>地域の実</u>情に応じて様々な取組の実施を円滑化するための事業。
- ・<u>地域公共交通計画に事業の実施を記載</u>し、事業を実施するための<u>計画を作成</u>。 国土交通大臣の認定を受けることで、法律上の特例措置を受けることができる。

## 地域公共交通特定事業

## ■ 地域旅客運送サービス継続事業

- : 公募を通じて廃止予定路線の交通 を維持。
- 地域公共交通利便増進事業
  - : ダイヤ、運賃等のサービス改善により 交通の利便性を向上。
- その他LRTの整備、鉄道の上下分離、 貨客混載等の取組の実施を円滑化するための各種事業。



地方公共団体 又は事業者が、 事業ごとに実 施計画を作成



国土交通大臣 が認定、事業 許可のみなし 特例等の特例 措置

## その他の事業

#### ■ 新地域旅客運送事業

: DMV等の複数の交通 モードにまたがる輸送 サービスの実施を円滑化。

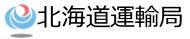
#### ■ 新モビリティサービス事業

: MaaS等の新たなモビリティ サービスの実施を円滑化。 新モビリティサービス協議会 における議論が可能。

## <事業スキーム>

- ・<u>事業者が単独で又は共同して</u>、事業についての<u>計画を作成。(地域公共交通計画への記載は不要。)</u>
- ・<u>国土交通大臣の認定</u>を受けることで、<u>法律上の特例</u> 措置を受けることができる。

# 地域公共交通活性化再生法の制定・改正の変遷



平成 1 9 年 制定

- ✓ 平成19年に地域公共交通活性化再生法を制定し、市町村が主体となって幅広い関係者の参加による協議会を設置。
- ✓ 「地域公共交通総合連携計画」の策定を通じて、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制度を整備。

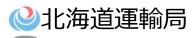
平成 2 6 年 改正

- ✓ ①まちづくりと連携(コンパクト・プラス・ネットワーク)、②面的な公共交通ネットワークを再構築を図るため、「地域公共交通網形成計画」を法定計画として規定。
- ✓ 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**し、その実施計画について国が認定し、法律・予算の特例措置を適用することにより、計画の実現を後押しする制度を整備。

令和 2年 改正

- ✓ 地域公共交通網形成計画を「地域公共交通計画」と改め、地方公共団体の作成を努力義務として規定。
- ✓ <u>「地域旅客運送サービス継続事業」</u>、<u>「地域公共交通利便増進事業」等を創設</u>し、地域における移動手段の確保や地域公共交通 の充実を図る制度を整備。

# 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







鉄動.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



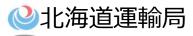
自家用有償旅客運送





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 13

# 地域公共交通活性化再生法の計画制度と補助制度



- ・これまでの補助制度は、法定計画(地域公共交通計画)の作成を補助要件としておらず、別途、要綱に基づく補助計画を作成することとしている。乗合バス等への補助を法定計画と連動化することで、公的負担による確保維持が真に必要な路線等に対し、効果的・効率的な補助を実施。
- ・<u>幹線補助</u>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又は、都道府県が作成する<u>広域的な地域公共交通</u> 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。また、これらの計画を作成する際には、**都道府県・市町村のいずれも参加している法定協議会において協議がなされることが必要**。

## 幹線 作成主体:都道府県又は市町村

- ・幹線を位置付ける場合、計画の作成主体は以下の3パターンを想定。
- ▶ 幹線沿線の<u>単独市町村が個々に計画作成</u> (※当該幹線沿線の全ての市町村で計画を作成する必要あり)
- ▶ 幹線沿線の複数市町村が共同して計画作成
- ▶ 都道府県による広域(全域又はブロックごと)での計画作成
- ・地域の公共交通における<u>幹線の位置づけ等</u>を地域公共交通計画に記載。 (下記例のように、補助系統毎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)>



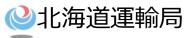
## 支線 作成主体:市町村

- ・フィーダーを位置づける場合、市町村が計画作成することを想定。
- ・地域の公共交通における<u>フィーダーの位置づけ等</u>を地域公共交通計画に記載。 (フィーダーの位置づけについては、下記の例のように、少なくとも路線単位で位置関係がわかるように明示すること。)

#### <例:八戸市(地域公共交通網形成計画)>



# 地域旅客運送サービス継続事業とは



背景

地方部を中心に、<u>鉄軌道や路線バス等の廃止に至る事例が増えている</u>中、<u>地域の関係者が一</u>体となって、廃止後の代替サービスを確保することが必要。

概要

地域公共交通の維持が困難と見込まれた場合、<u>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、地域における旅客運送サービスの継続</u>を図る事業。

## 事業スキーム

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、既存の事業者を含めた関係者と 協議し、地域公共交通計画へ 地域旅客運送サービス継続事業を位置付け

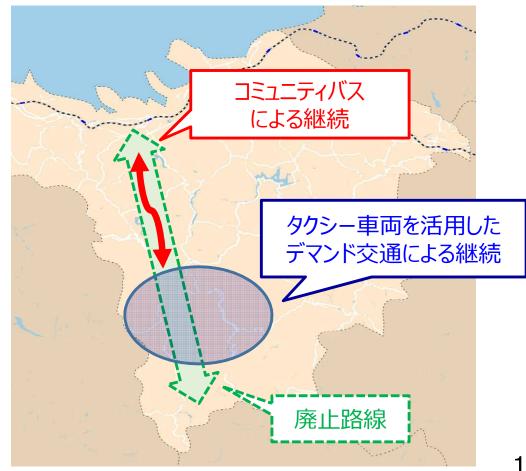


多様な選択肢を検討の上、実施方針を策定し、公募により新たなサービス提供事業者等を選定

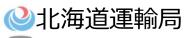


地方公共団体が、サービス提供事業者と連携して、 地域旅客運送サービス継続実施計画を作成、 国土交通大臣の認定を受けた場合、法律上の特例措置 (事業許可等のみなし特例等)

## 事業の実施イメージ(一例)



# 地域公共交通利便増進事業とは



背景

<u>運転者不足の深刻化</u>等を踏まえ、地方都市のバス路線等で、<u>単純な路線再編だけでなく、運</u>賃・ダイヤ等のサービス内容の見直しにより利便性を向上させる取組へのニーズが増加。

概要

路線ネットワークの構築や、<u>定額制乗り放題運賃や等間隔運行等</u>の運賃・ダイヤの改善の取組等を通じて、地域公共交通の利用者の利便の増進を図る事業。

## 事業スキーム

地方公共団体が、関係者と協議し、 地域公共交通計画へ 地域公共交通利便増進事業を位置付け



地方公共団体が、必要な関係者の同意 を得た上で、地域公共交通利便 増進実施計画を作成



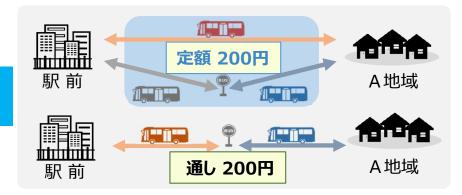
国土交通大臣の認定を受けた場合、 法律上の特例措置 (事業許可等のみなし特例等)

## 事業の実施イメージ(一例)

ハブ&スポーク型 の路線再編



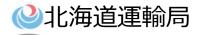
定額制乗り放題 運賃、通し運賃



パターンダイヤ、 等間隔運行



# 協議会等の構成員

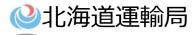


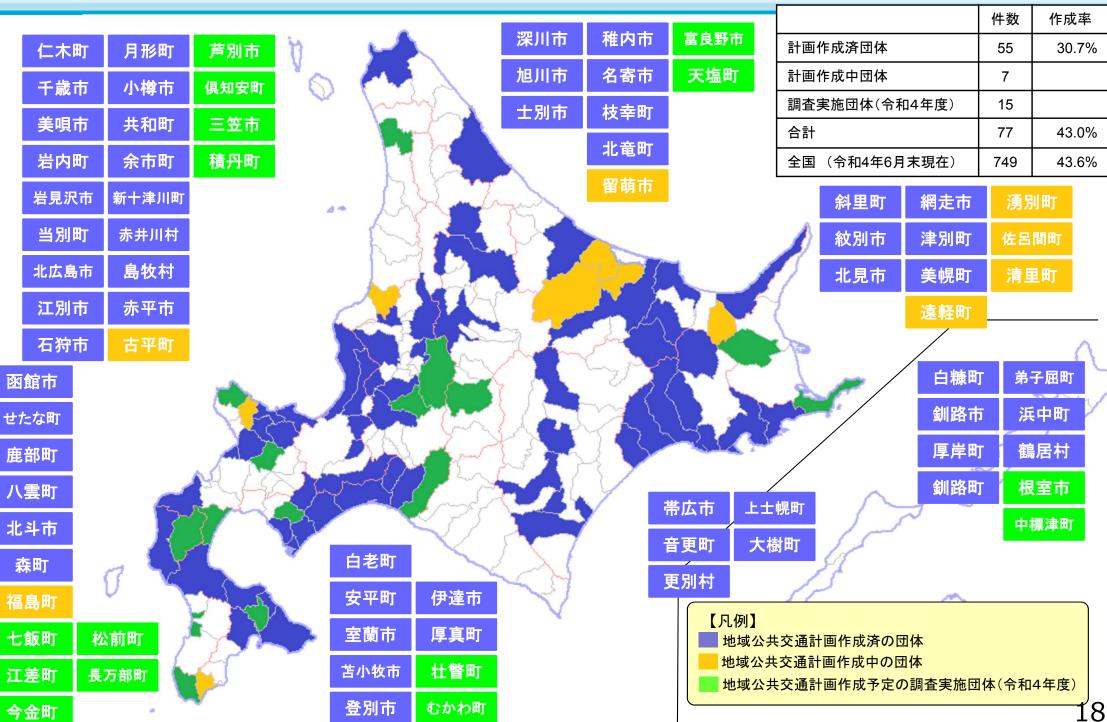
													は必須の構成員
主な構成員	市町村	都道府県	運送事業者	道路管理者	都道府県警察	運輸局	労働組合	公安委員会	住民又は旅客	学識経験者	必要と認め られる者	NPO法人等	申請者
地域公共交通活性化協議会 【地域公共交通計画】 地域公共交通の活性化及び再生に 関する法律第6条(協議会)	【第2項第1項】 地域公共交通計画を る地方公共団体	そ作成しようとす	【第2項第2項】 関係する公共交通 関係する公舎管理者、港湾管理者、港湾では 通計画に定めよう すると見込まれる:	その他地域公共交 とする事業を実施				【第2項第3項】 関係する公安委員 会	【第2項第3項】 地域公共交通の利 村が必要と認める		その他の当該市町		
地域公共交通会議 【交通空白地有償運送】 【福祉有償運送】 【乗合タクシー】 【協議運賃】 【21条実証運行】 道路運送法施行規則第9条の3 (地域公共交通会議の構成員)	【第1項第1号】 地域公共交通会議を 長又は都道府県知事 共団体の長		送事業者及びその組織する団体		客運送について協 、次に掲げる者	【第1項第4号】 地方運輸局長	【第1項第5号】 一般旅客自動車運 送事業者の事業用 自動車の運転者が 組織する団体		【第1項第3号】 住民又は旅客	【第2項第1号】 学識経験を有する 共交通会議の運営 る者			
運営協議会 【交通空白地有償運送】 【福祉有償運送】 運送法施行規則第51条の8 (運営協議会の構成員等)	【第1項第1号】 運営協議会を主宰す 都道府県知事その他 の長		【第1項第2号】 一般旅客自動車運 送事業及びその組 織する団体			【第1項第4号】 地方運輸局長	【第1項第5号】 一般旅客自動車運送事業者の事業用 送事業者の事業用 組織する団体		【第1項第3号】 住民又は旅客	【第2項】 学識経験を有する 議会の運営上必要		轄する区域内において現に自家用有 償旅客運送を行つ	による登録の申請 に係る自家用有償 旅客運送について
地域公共交通確保維持改善事業 【地域内フィーダー系統】 【地域公共交通調査事業】 補助金交付要綱第3条(協議会)	【第1項第1号】 関係する都道府県又 【第2項】 地域内フィー・ダーマン 系統ットの中で、これで でした。 でした。 がより、 でした。 でした。 がいまれている。 でした。 がいるのでは、 でいるのでは、 でいるのでは、 でいるのでは、 でいるのでは、 がいるのでは、 でいるのでは、 でいるのでは、 がいるのでは、 でいるのでは、 がいる。 がいる。 がいる。 がいる。 がいる。 がいる。 がいる。 がいる。	系統は地域間幹線 也域の生活交通 対するものである E 踏まえ、的確か 毎定が可能となる	【第1項第2号】 関係する交通事業 番又は交通施設管 理者等			【第1項第3号】 地方運輸局			(%2)		【第1項第4号】 不可他地域情、そ で通の実情、・改善な で保・維精通する で で は は は は は は る さ き さ き き の 取 組 に 会 る の 表 の 表 の 表 の 表 の 表 の 表 の 表 の 表 る る る る		

<sup>(※1)「</sup>路線を定める自動車運送事業の許可申請次案等の調査の際における都道府県公安委員会の意見聴取等について」(平成18.9.15国自旅第162号)記1により、公安 委員会の意見を聴取することを要しなくするためには、公安委員会が構成員であることが 必須条件。

<sup>(※2)</sup> 住民、地域公共交通の利用者、その他利害関係者の意見を反映させるため、計画を策定しようとするときは、あらかじめ協議会への当事者の参加、アンケート、ヒアリング、公聴会又はパブリックコメント等を行わなければならない。 (地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱第2条第2項)

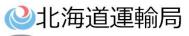
# 地域公共交通計画作成状況(令和4年7月31日現在)

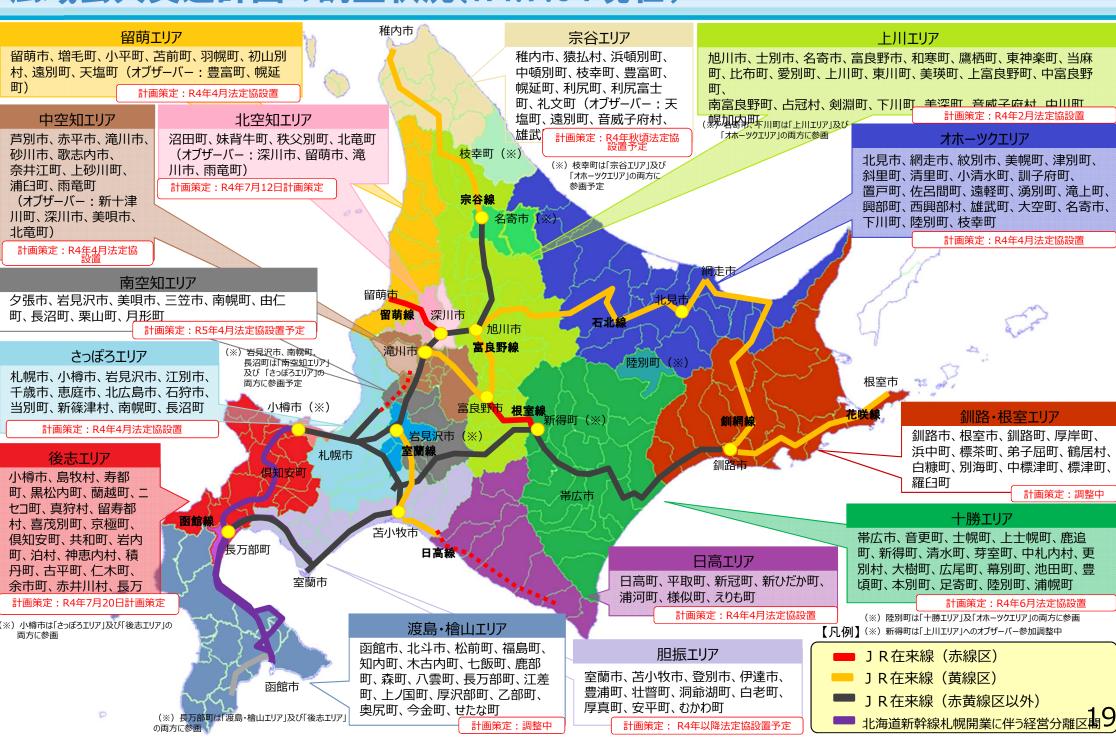




# 広域公共交通計画の調整状況(R4.7.31現在)

(※)長万部町は「渡島・檜山エリア」及び「後志エリア」





計画策定:調整中

計画策定: R4年以降法定協設置予定

# || 地域公共交通確保維持改善事業の概要

**②**北海道運輸局

令和4年度予算 約207億円(前年度比1.01倍) ※令和3年度当初予算額 206億円

地域の多様な主体の連携・協働による、地域の暮らしや産業に不可欠な交通サービスの確保・充実に向けた取組を支援 (上記取組を促進するため、地域公共交通活性化再生法の枠組みを強化(令和2年11月27日施行))

#### 地域公共交通確保維持事業 (地域の実情に応じた生活交通の確保維持)

#### く支援の内容>

- 高齢化が進む過疎地域等の足を確保するための幹線バス交通や地域内交通の運行
  - ・地域間交通ネットワークを形成する幹線バス交通の運行や車両購入、貨客混載の導入を支援
  - ・過疎地域等において、コミュニティバス、デマンドタクシー、自家用有償旅客運送等の地域内交通の運行や 車両購入、貨客混載の導入を支援
- 離島航路・航空路の運航
  - ・離島住民の日常生活に不可欠な交通手段である離島航路・航空路の運航等を支援

#### 地域公共交通バリア解消促進等事業 (快適で安全な公共交通の実現)

#### く支援の内容>

- 高齢者等の移動円滑化のためのノンステップバス、福祉タクシーの導入、 鉄道駅における内方線付点状ブロックの整備
- 〇 地域鉄道の安全性向上に資する設備の更新等



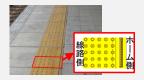
















#### 地域公共交通調査等事業

(持続可能な地域公共交通の実現に向けた計画策定等の後押し)

#### <支援の内容>

- 地域における一層の連携・協働とイノベーションに向けた取組の促進を図るための新たな法定計画の策定に資する調査等
- 地域におけるバリアフリー化の促進を図るための移動等円滑化促進方針・基本構想の策定に係る調査
- ※国の認定を受けた鉄道事業再構築実施計画、地域公共交通利便増進実施計画等に基づく事業(地域鉄道の上下分離、利便性向上・運行効率化等のためのバス路線の再編、旅客運送サービス継続のためのデマンド型等の多様なサービスの導入等)について、まちづくりとも連携し、特例措置により支援
- ※交通圏全体を見据えた持続可能な地域公共交通ネットワークの実現に向け、都道府県と複数市町村を含む協議会が主体となった協働による取組に対し、計画の策定やバス等の運行への支援の特例措置により後押し(地域公共交通協働トライアル推進事業)

## 被災地域地域間幹線系統確保維持事業/特定被災地域公共交通調査事業 (【東日本大震災対応】被災地のバス交通等に対する柔軟な支援)

#### く支援の内容>

〇 被災地の幹線バスの運行

○ 仮設住宅等を巡る地域内バス等の運行

令和4年度予算 1億円 (東日本大震災復興特別会計:復興庁一括計上分) ※令和3年度予算額 4億円

# 地域公共交通確保維持事業 陸上交通:地域間幹線系統補助

地域特性や実情に応じた最適な生活交通ネットワークを確保・維持するため、地域間交通ネットワークを形成する地域間幹線系統の運行について支援。

#### 補助内容

- 〇 補助対象事業者
  - 一般乗合旅客自動車運送事業者又は地域公共交通活性化再生法に基づく協議会
- 〇 補助対象経費

予測費用(補助対象経常費用見込額)から予測収益(経常収益見込額)を控除した額



#### <補助対象経費算定方法>

#### 予測費用

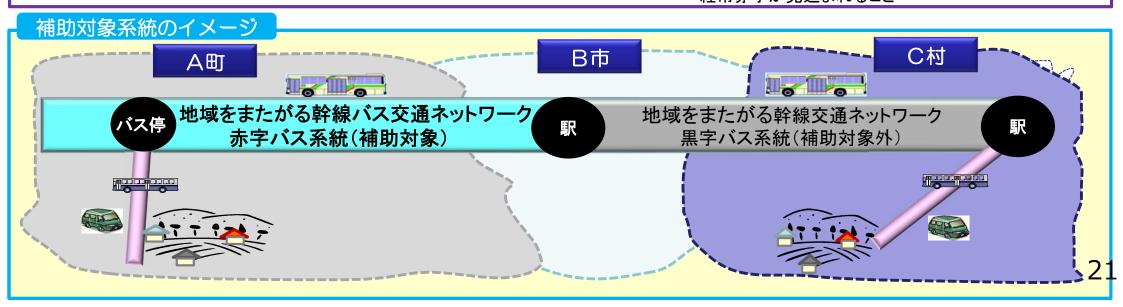
(事業者のキロ当たり経常費用見込額 ×系統毎の実車走行キロ)

#### 予測収益

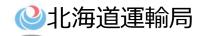
(系統毎のキロ当たり経常収益見込額 ×系統毎の実車走行キロ) 〇 補助率

1/2

- 〇 主な補助要件
  - 一般乗合旅客自動車運送事業者による運行であること
  - ・複数市町村にまたがる系統であること (平成13年3月31日時点で判定)
  - •1日当たりの計画運行回数が3回以上のもの
  - 輸送量が15人~150人/日と見込まれること
  - ※ 1日の運行回数3回(朝、昼、夕)以上であって、1回当たりの 輸送量5人以上(乗用車では輸送できず、バス車両が必要と 考えられる人数)
  - ※ ①復興特会から移行する応急仮設住宅非経由系統のうち、 東日本大震災前に輸送量要件を満たし、補助対象期間に輸 送量見込が要件を満たさない系統、②熊本地震前に輸送量 要件を満たし、補助対象期間に輸送量見込が要件を満たさ ない系統については、輸送量要件を緩和(一定期間)
  - 経常赤字が見込まれること



# 地域公共交通確保維持事業 陸上交通:地域内フィーダー系統補助



地域特性や実情に応じた最適な生活交通ネットワークを確保・維持するため、幹線バス等の地域間交通ネットワークと密接な地 域内のバス交通・デマンド交通の運行について支援。

#### 補助内容

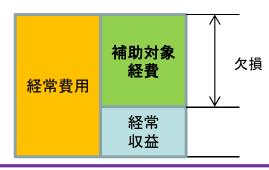
〇 補助対象事業者

地域公共交通活性化再生法に基づく協議会

〇 補助対象経費

※ 令和6年度まではバス事業者も対象

補助対象系統に係る経常費用から経常収益を控除した額



#### <補助対象経費算定方法> 経常費用

区域の全てが政令市等の区域内であるものは除外

(事業者のキロ当たり経常費用 ×系統毎の実車走行キロの実績)

#### 経常収益

(系統毎の運送収入、運送雑収 及び営業外収益の実績)

#### 〇 補助率

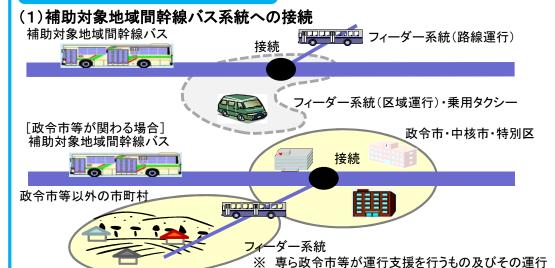
1/2

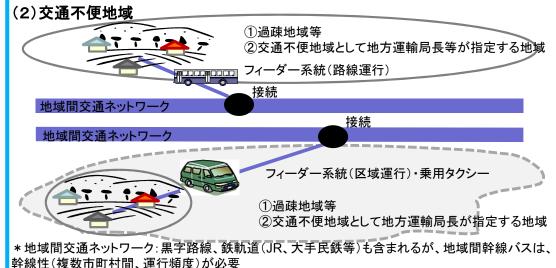
#### 〇 主な補助要件

都道府県または市町村が定めた地域公共交通計画に確保又は維持が必要として 掲載され、

- •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 有償旅客運送者による運行であること
- (※)過去に乗合バス事業等による乗合旅客の運送を行っていた地域であって、乗用 タクシー以外の輸送手段が無いと地方運輸局長が認めた地域に限る。
- ・補助対象地域間幹線バス系統を補完するものであること又は過疎地域等の交通 不便地域の移動確保を目的とするものであること
- 補助対象地域間幹線バス系統等へのアクセス機能を有するものであること
- 新たに運行を開始するもの又は公的支援を受けるものであること
- ・乗車人員が2人/1回以上であること (路線不定期運行、区域運行及び乗用タクシーによる運行を除く。)
- 経常赤字であること

## 補助対象系統のイメージ





- 幹線性(複数市町村間、運行頻度)が必要
  \*乗用タクシーによる運行は、過去に路線バス等による運行を行っていた地域であって、乗用タク
  22

## ❷北海道運輸局

# 地域公共交通調査等事業(地域公共交通計画等の策定への支援)

## 地域公共交通計画、地域公共交通利便増進実施計画、地域旅客運送サービス継続実施計画の策定への支援 (交通計画策定事業、利便増進計画策定事業、旅客運送サービス継続計画策定事業)

- ○補助対象事業者:地域公共交通活性化再生法に基づく協議会(法定協議会)
- ○補助対象経費:地域公共交诵計画、地域公共交诵利便増進実施計画、地域旅客運送サー ビス継続実施計画の策定に必要な経費

(地域データの収集・分析の費用、住民・利用者アンケートの実施費用、専 門家の招聘費用、協議会開催等の事務費、短期間の実証調査のための費 用等)

○補助率: 1/2(上限額500万円又は1,500万円(地域公共交通計画)、1,000万円(地域公共交通利 便増進実施計画)、500万円(地域旅客運送サービス継続実施計画))

地域公共交诵計画の記載事項(イメージ)

〇計画の効果な活用のために必要な視点

①地域戦略との 一体性の確保 (まちづくり、医療・福祉、 観光等との連携)

②モード間連携や 多様な輸送サービス の活用

③地域の多様な 関係者の協働

4 交通圏全体を 見据えた広域的な連携

⑤データによる状況把握、 効果的な目標設定・検証を設定

〇定量的な目標値(公共交通の利用者数、収支率、 公的負担等)、補助対象系統の位置づけ等を記載

## 地域公共交通利便増進実施計画、旅客運送サービス継続計画の推進への支援 (利便増進計画推進事業、旅客運送サービス継続計画推進事業)

- ○補助対象事業者:地域公共交通活性化再生法に基づく協議会(法定協議会)
- ○補助対象経費:国の認定を受けた地域公共交通利便増進実施計画、地域旅客運送サービス継続実施計画 に基づく事業として実施する利用促進及び事業評価に要する経費(公共交通マップ・総合時 刻表の作成、ワークショップの開催、モビリティマネジメントの実施、目標達成状況の把握・検 証・評価のための費用等)

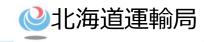
〇補助率:1/2

〇補助対象期間:5年間

#### 地域公共交通利便増進実施計画のイメージ



# 地域公共交通調査等事業(地域公共交通利便増進実施計画等に基づく利用促進の事業評価の取組の支援)

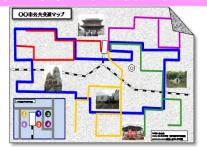


地域公共交通計画又は国の認定を受けた地域公共交通利便増進実施計画に基づく事業として実施する利用促進及び事業評価(協議会運営・フォローアップ等)に要する経費を支援

- •補助対象事業者:地域公共交通活性化再生法に基づく協議会(法定協議会)
- •補助率:1/2
- •補助対象期間: 地域公共交通利便増進推進事業(利便増進計画推進事業):地域公共交通利便増進実施計画の認定から

最大5年間(認定期間内に限る。)

#### 支援の対象となる利用促進のイメージ



公共交通マップ・総合時刻表の作成(※1)



企画切符の発行(※2)



ワークショップの開催



モビリティマネジメントの実施(※3)

- ※1 地域住民を対象としたもののみならず、他地域からの来訪者を対象とした総合時刻表や外国語表記の公共交通マップも対象
- ※2 割引運賃の設定に伴う減収分の補填については、含まない。
- ※3 モビリティマネジメント:過度に自動車に頼る状態から公共交通などを「かしこく」使う方向へと転換することを促す取組み

## 支援の対象となる事業評価のイメージ



協議会の運営

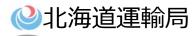


地域の検討会・説明会開催

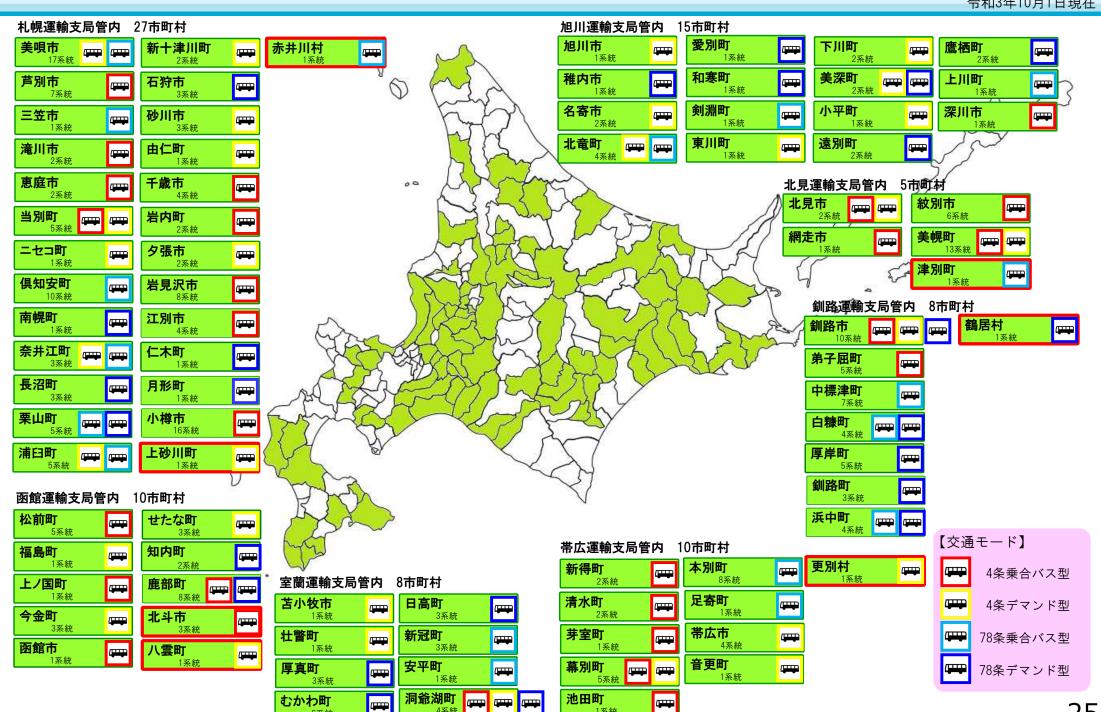
- 事業実施に係る目標達成状況の把握・検証 (満足度調査、OD調査等)
- ・検証結果を踏まえた目標達成状況の評価 (協議会委員の旅費・日当等)

# R4補助年度(R3.10~R4.9)フィーダー系統補助

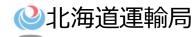
83市町村 273系統



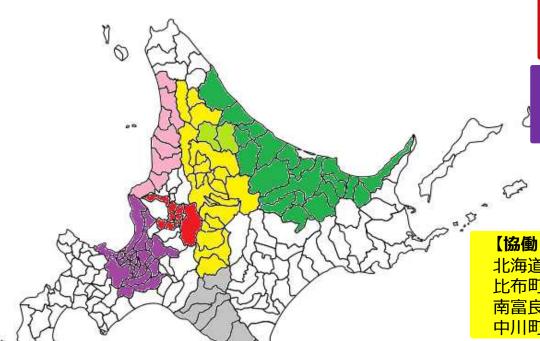
令和3年10月1日現在



# 令和4年度地域公共交通調査等事業活用協議会①(広域)



## 【調査等事業/R4補助年度】計29協議会 トライアル(計画策定)(6)、計画策定(22)、利便増進(計画策定)(1)



#### 【協働トライアル(計画策定)/中空知エリア】

北海道、芦別市、赤平市、滝川市、砂川市、歌志内市、奈井江町上砂川町、浦臼町、雨竜町

#### 【協働トライアル(計画策定)/さっぽろエリア】

北海道、札幌市、小樽市、岩見沢市、江別市、千歳市、恵庭市、北広島市、石狩市、当別町、新篠津村、南幌町、長沼町

#### 【協働トライアル(計画策定/ 日高エリア)】

北海道、日高町、平取町、新冠町、浦河町、 様似町、えりも町、新ひだか町

#### 【協働トライアル(計画策定) / 上川エリア】

北海道、旭川市、士別市、名寄市、富良野市、鷹栖町、東神楽町、当麻町比布町、愛別町、上川町、東川町、美瑛町、上富良野町、中富良野町南富良野町、占冠村、和寒町、剣淵町、下川町、美深町、音威子府村中川町、幌加内町

#### 【協働トライアル(計画策定)/留萌エリア】

北海道、留萌市、增毛町、小平町、苫前町、羽幌町、初山別村遠別町、天塩町

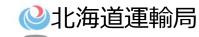
#### 【協働トライアル (計画策定) /オホーツクエリア】

北海道、北見市、網走市、紋別市、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、大空町、名寄市、下川町枝幸町、陸別町

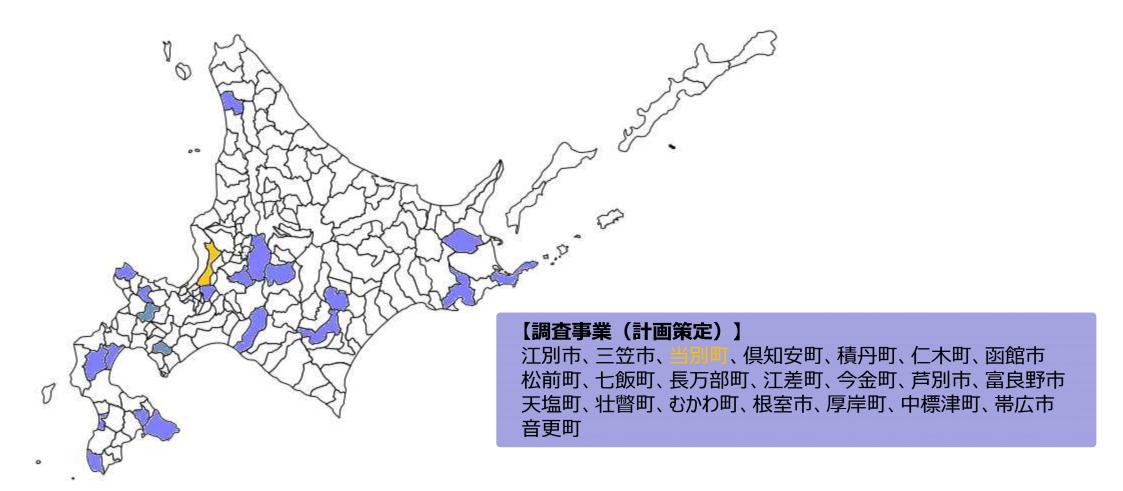
#### 【凡例】

- 協働トライアル事業(中空知エリア)
- 協働トライアル事業(さっぽろエリア)
- 協同トライアル事業(日高エリア)
- 協同トライアル事業(上川エリア)
- 協働トライアル事業(留萌エリア)
- 協働トライアル事業(オホーツク)

# 令和4年度地域公共交通調査等事業活用協議会②(単独)



【調査等事業/R4補助年度】計29協議会 トライアル(計画策定)(6)、計画策定(22)、利便増進(計画策定)(1)



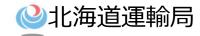
【**利便增進事業(利便增進実施計画策定)**】 当別町 【凡例】

地域公共交通調査事業(計画策定事業)

地域公共交通利便增進事業

(利便增進実施計画策定事業)

# ポストコロナの移動需要を取り込むための公共交通等の高度化の推進



■ ポストコロナにおける回復する移動需要を公共交通等で取り込むためには、

令和4年度当初予算(案) 0.73億円/ 令和3年度補正予算 285億円の内数

- コロナ禍や社会経済情勢の変化により変容した利用者のニーズに的確に対応する
- 移動の利便性を向上させる ことが重要。
- 一方、移動需要自体がコロナ前の水準に戻らない予測もされているなか、地域の公共交通を維持していくためには、
  - デジタル化を通じた移動サービス全体の効率化、高度化を図ることも重要。

## 変容した利用者のニーズへの対応 デジタル化を通じた移動サービスの効率化

- 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し、接触を回避するという 変容したニーズに対応
- 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
  - ✓ カーボンニュートラルに資するほか、ラストワンマイルの移動ニーズにきめ細やかに対応可能。パーソナル性の高い移動を求めるニーズに対応
- AIオンデマンド交通の導入支援
  - ✓ 地域において導入されているデマンド交通に対して、AIを用いたシステム導入によりルートや配車、さらには経営を合理化
- 交通情報のデータ化、混雑情報を提供するシステム等の導入支援
  - ✓ DXによる経営やサービスの効率化、高度化







## 公共交通等の面的な利便性向上

- 積極的に面的な移動サービスの利便性向上、高度化に取り組む 事業者への支援
- 新モビリティサービス事業計画の策定、評価に取り組む事業者へ の支援
  - ✓ 地方公共団体、事業者が密接に連携して面的に高度なMaaSの取組について、官民が連携して取組を実施することで、移動の高度化やスーパーシティ/スマートシティを実現

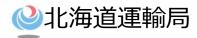
#### 【参考】ウィーンの事例

- ・WIENER LINIEN(ウィーン市交通局)が、U-Bahn(地下鉄)、トラム、バスを一体的に運営。
- ・年間定期券により、近郊鉄道も含めた乗り放題サービスを提供。
- ・デジタルチケット管理機能を持ったMaaSアプリも存在。





出典:2021/4時点 WIENER LINIEN HP



○協議会、地方公共団体又は地方公共団体と連携した民間事業者が実施する、多様な主体が参画したMaaSの導入を支援





## 補助対象事業者

○地方公共団体、地方公共団体と連携した民間事業者又はこれらを構成員とする協議会

## 補助対象経費

- ○ドア・ツー・ドアの移動に対し、様々な移動手法・サービス(商業、宿泊・観光、物流、医療、福祉、教育、一般行政サービス等)を組み合わせて1つの移動サービスとして提供するための複数事業者間の連携基盤システムの構築に要する 経費
- ○MaaS事業の効果や課題の検証を行うための調査に必要な経費(当該経費のみを補助対象とはしない。)

## 補助率

○Alオンデマンド交通、グリーンスローモビリティにおける、利用者登録、 利用者からの予約受付、最適な運行ルートの検索・設定・運行等の 一連の流れに必要なシステムの導入を支援





受付端末

車載器

## 補助対象事業者

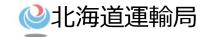
○一般乗合旅客自動車運送事業者、一般乗用旅客自動車運送事業者、自家用有償旅客運送者、地方公共団体、 これらを含む協議会

#### 補助対象経費

- ○Alオンデマンド交通等の導入に必要なシステム整備費及び利用促進等に係る経費
- ○Alオンデマンド交通等に利用する車両に搭載する運行管理用機器の導入費
- ○Alオンデマンド交通等の旅客乗降位置の標示又は標識の設置費
- ○Alオンデマンド交通等のサービスの利用啓発に係る費用

#### 補助率

## 新型輸送サービス導入支援事業(シェアサイクル、マイクロモビリティ等)



#### 概要

○パーソナルな移動を可能とするシェアサイクル、マイクロモビリティ等 を運用するために必要な機器やシステムの導入を支援





シェアサイクル

電動キックボード

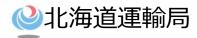
## 補助対象事業者

○シェアサイクル、マイクロモビリティ等の貸出拠点を設置し、又は管理する者

## 補助対象経費

- ○シェアサイクル、マイクロモビリティ等の導入に必要なシステム整備・改良費及び利用促進等に係る経費
- ○シェアサイクル、マイクロモビリティ等の貸出・返却を行う場所であって、舗装や柵、精算機等の設置を含めたシェアサイクル、マイクロモビリティ等を駐車するために必要な環境の整備・改良費

#### 補助率



○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



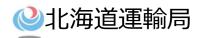
補助対象事業者

○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



- ○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



システム導入

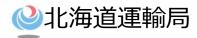
## 補助対象事業者

〇公共交通事業者(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



○ 感染症の拡大を踏まえ、公共交通機関の混雑 緩和・利用分散を図るため、車内の混雑状況の情報をwebやスマートフォンアプリ等で提供することを 可能とする機器・システムの導入を支援



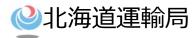
## 補助対象事業者

〇公共交通事業者(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

- ○公共交通における混雑情報(予測を含む。)をリアルタイムに提供するシステムの導入に要する経費等
- ※バスにおける混雑情報の提供方法等については「公共交通機関のリアルタイム混雑情報提供システムの導入・普及に向けたガイドライン(バス編)」に準拠すること。

## 補助率



○ 新モビリティサービス事業計画の策定に必要な調査や、当該計画の達成状況等の評価に係る事業への支援

## 補助対象事業者

○ 新モビリティサービス事業を実施しようとする者(新モビリティサービス事業者)

## 補助対象経費

- ○計画策定のための調査に要する経費 (協議会開催等の事務費、地域のデータ収集・分析の費用、住民・利用者アンケートの実施費用、専門家の招聘費用、 地域住民への啓発事業、短期間の実証調査のための費用等)
- ○計画の達成状況等の評価に要する経費 (効果検証のための調査や満足度調査等のフォローアップ調査費、協議会開催、ワークショップ開催等に要する事務費)

## 補助率

# 訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業

心 北海道運輸局

観光庁(参事官(外客受入担当)): 2.706百万円

観光地、宿泊施設、公共交通機関の各場面において、訪日外国人旅行者がストレスフリー・快適に旅行を満喫できる環境及び災害など非 常時においても安全・安心な旅行環境の整備を図るため、多言語での観光情報提供機能の強化、無料Wi-Fiサービスの整備、キャッシュレス 決済の普及、バリアフリー化の推進、感染症対策の充実、非常時における多言語対応の強化等に関する取組を支援する。

また、訪日外国人旅行者の更なる消費拡大・満足度向上に向けて、インバウンドベンチャーのノウハウ・技術の活用等、地方の観光の現 場における新たな取組の促進を図る。

#### ○観光施設等における安全・安心の向上に向けた取組を支援

■災害時の避難所機能の強化

非常用電源装置の設置 防災トイレの整備



無料Wi-Fiの整備



■災害時・急病時の多言語対応強化

デジタルサイネージ の整備



翻訳機器等の整備



■感染症対策の充実

の設置

アクリル板 足踏式手指消毒器 サーモグラフィー 等の設置







#### ○宿泊施設での滞在時の快適性の向上に向けた取組を支援

■基本的ストレスフリー環境整備

無料Wi-Fiの整備

案内表示の多言語化

タブレット端末の整備



決済端末等の整備



サーモグラフィ等の導入



混雑状況の「見える化」



DXを活用した非接触型チェッ クインシステムの導入(※)



※これに付帯する宿泊情報 管理システム等を含む

■バリアフリー環境整備

客室のバリアフリー化



浴室のバリアフリー化



食堂の段差の解消



トイレのバリアフリー化



多言語表記

多言語案内用タブレット 端末等の整備



無料Wi-Fiの整備



トイレの洋式化 及び機能向上



全国共通ICカード、 QRコード決済等の導入



移動円滑化



感染症対策



【補助率】 1/2、1/3 等

# 公共交通利用環境の革新等事業(観光振興事業)

<u>②北海道運輸局</u>

観光庁(参事官(外客受入担当)):1百万円

※令和3年度補正予算事業(約100億円の内数)も活用

- 新型コロナウイルス感染症の<u>事態収束を見据えた反転攻勢に転じつつ</u>、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<u>既存の公共交通機関等</u>について、<u>感染症拡大防止対策</u>を講じた上で、<u>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。</u>
- 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)



(①~⑤のうちのいずれかを実施済の場合は、1/3)



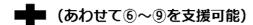






※通常は整備が想定されない場合(例:②無料Wi-Fiサービス(レンタカー等)、③トイレの洋式化(バス、タクシー、レンタカー等)等)については、適用除外とする。

※①、④、⑤については、少なくともいずれか1つ実施。







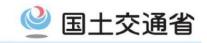






37

# 共創モデル実証プロジェクト(共創による地域交通形成支援事業)



○ <u>交通を地域のくらしと一体で捉え、行政や金融機関と連携して取り組む、様々な分野(エネルギー、医療、教育など)との垣根を越えた「共創型交通」のプロジェクトに対し、実証運行等への予算補助や助言、ウェブサイトへの</u>掲載等を通じた伴走支援を行いつつ、<u>事業スキームの構築やファイナンスに係る課題を整理、横展開</u>を目指す。

## 共創モデル実証プロジェクト

- ·交通を地域のくらしと一体として捉え、その維持・活性化を 目的として、複数の主体が連携して行う取組を支援。
- ・実証運行の経費等を補助するとともに、実地伴走型のフォローを行うことにより、課題等を整理し、横展開をすることで、地域交通の持続可能性と利便性を高めることを目指す。

公募

選定

実証事業

#### 【採択事業へのサポート】

1. 事業費用の2/3を補助

補助対象経費に対し、2/3(上限2,000万円)を補助。

2. 伴走支援(運輸局の助言、ウェブサイトでの周知等) 採択事業については、運輸局で適宜フォローするとともに、 ウェブサイトへの掲載等を通じ、積極的に周知を行う。

#### 【参考:特設ウェブサイト】

地域交通 共創

検索

URL:

https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/kyousou/index.html



## 共創プラットフォーム

分野の境界を越えた地域のくらしのためのプロジェクトを担う連携スキーム



医療×交诵



介護×交诵



エネルギー×交通



住宅×交通



教育×交通



農業×交诵

事業に関与

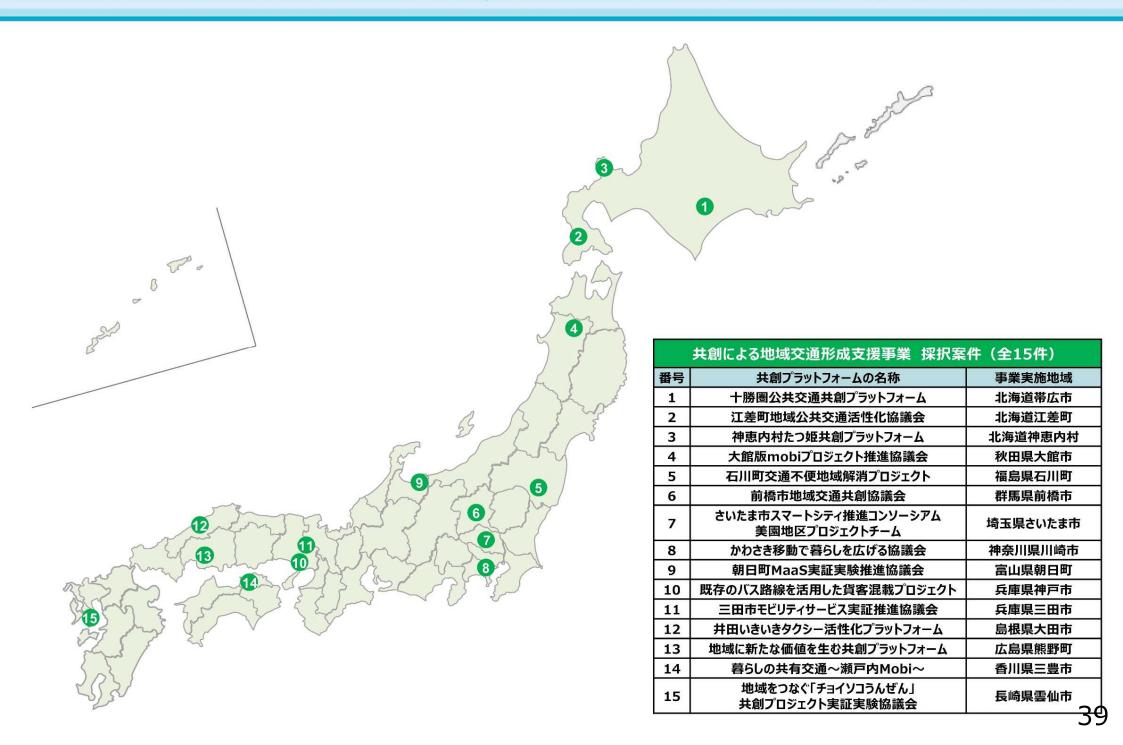
立ち上げ支援

自治体·金融機関

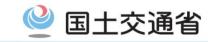
共創モデル実証プロジェクト

## 共創モデル実証プロジェクト(共創による地域交通形成支援事業) 採択案件一覧





# 【参考資料】地域公共交通計画作成のための手引き



## 地域公共交通計画等の作成と運用の手引き







(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



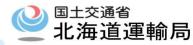
- 令和2年11月の「地域公共交通の活性化及び再生に関 する法律」の改正と合わせる形で、地域公共交通計画の 作成及び計画における補助系統等の位置付けの補助要 件化(計画制度と補助制度の連動化)が行われました。
- 地方公共団体職員の皆様や交通事業者の皆様が、今 後、計画と連動化した補助事業の活用を検討する上で参 考になる情報を取りまとめております。



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。

# 新たな輸送の取組について

## 共創モデル実証プロジェクトの取組事例 ①



## 【医療等×交通】

## 北海道帯広市における取組

#### 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 : 十勝バス株式会社

共創パートナー : 十勝ヘルスケアクリニック、KPMGモビリティ研究所 等

## 取組の内容

共創拠点となるミニバスターミナル(にぎわいターミナル(以下NT))を整備し、地元医療機関等と連携したNTにおける簡易健康診断や、貨客混載バスの運行等を実施する。

#### 取組により目指す内容

「葉の交通(オンデマンドバス等)」と「枝の交通(路線バス)」の結節点(NT)を共創拠点にすることで、そこでの人流を生み出し つつ、医療(健康診断/医療情報発信)や農業(貨客混載/販売)といった、他分野における地域課題の解決を図る。

#### 【事業スキーム】

ファースト・ラストワンマイルの移動を支える「葉の交通」(AIオンデマンド等)と効率よくたくさんの移動を支える「枝の交通」(路線バス等)の間に人流を生み出し、地域の課題を解決するために、結節点であるバス停の機能を再定義し再構築することが求められる。 にぎわいターミナルの筐体は、設置場所や住民特性等の要件によりフルスペックからミニマムスペックまで複数の仕様があるものとする。

#### にぎわいターミナルの機能・役割(定義・一部)

#### バスも停まれる

路線パスやAIオンデマンドパス 以外にもシェアライドや自家用 重が停まれるようにし、様々な ファーストライドと路線パスを結 節していく。

#### バス利用者以外 も使える

バスに乗らない人にも開放し、 路線バスを身近に感じてもらうと ともに、買い物や飲食を楽しん でもらったり、思い立ってバスに 乗ってもらうきっかけを作っていく。

#### 目的地が見つかる

利用者にとって有益な情報を提供することで、たとえば途中下車をしてみたり、ひと足伸ばしてみたり、ひと足伸ばしてみたり、移動のきっかけを創出する。

#### 街の安心を作る

AED、非常時用浄水器や発 電機、備蓄食料などの災対装 備や、犯罪抑制や通報機能な どの安心設備を設置し、街に 安全をもたらしていく。

#### 待ち時間が楽しく快適

快適かつ安全に過ごせる建屋を 構築し、コミュニティスペースや ちょっとした本棚などを実装する ことで、バス停で待つことが楽しく なる。

#### 新しい収益源

ミニマルシェやカフェなど、物販や 飲食サービスの提供や、スポン サーモデルの採用により、コスト だったパス停が路線パス事業者 の新たな収益源となる。

#### 要件別 にぎわいターミナル筐体

■フルスペック(設置スペースがあり利用客が見込めるエリアに設置)

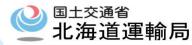


■ミドルスペック(路線上かつコンビニエンスストアなど連携が見込める施設に設置)



#### 【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)

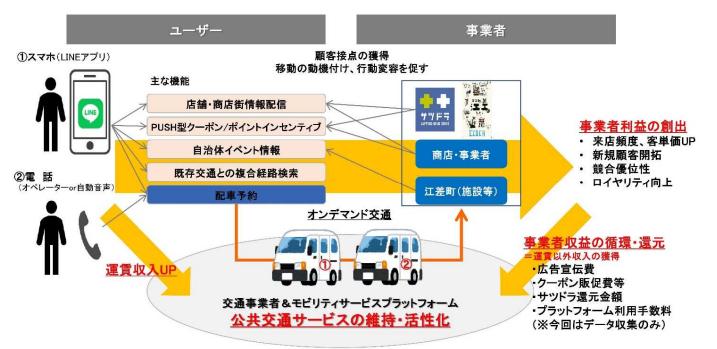
#### 取組の内容

オンデマンド交通の導入により生活交通の充実化を図ることで、既存交通を補完する新たな地域公共交通のあり方を創出するとともに、 既存交通ではカバー困難な商業施設等を目的地とする買い物難民の移動手段や情報ツールの提供をサッドラHDとの連携により行う。

## 取組により目指す内容

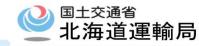
新たな交通サービスを単なる移動手段に留めるのではなく、「移動」を地域の小売事業者等と連携した「地域経済の活性化」を促すものとして、「移動」×「買い物」の共創による持続可能な新たなモビリティサービスの構築と、収益循環モデル目指す。

#### 【事業スキーム】



#### 【実施区域】





## 【デジタル(エネルギー)×交通】

## 北海道神恵内村における取組

## 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:神恵内村
- ◆共創パートナー: INFLUX OFFSHORE WIND POWER HD株式会社

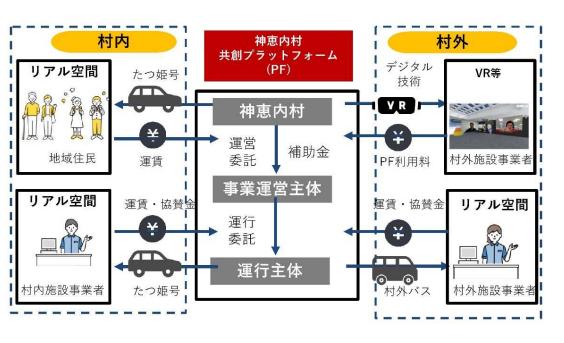
## 取組の内容

村内外の移動需要を測るため、村内については既存たつ姫号を、村外については新たなデマンド交通を構築する。サービス利用促進のため、高齢者向けにスマホ教室を実施する。その他、公共交通を維持するための取り組みとして、VRによるプラットフォーム利用料での協賛金収集の検討を行う。

## 取組により目指す内容

デジタル技術等協力企業のノウハウを活用した村営交通の実証事業を行う。将来的には EV化等を見据え、再生可能エネルギー事業者等からの出資による協賛金モデルを検討。

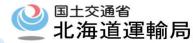
#### 【事業スキーム】



#### 【実施区域】



## A I オンデマンド交通の取組事例



#### 北海道石狩市における取組

#### 地域内の課題

- ・全国屈指の規模を持つ石狩湾新港工業地帯であるが、公共交通を使って通勤している従業員は全体の2%弱に留まっており、マイカー通勤(約68%)と立地企業の自社バス(約30%)が主たる通勤手段
- ・立地企業の誘致、立地企業の雇用確保、石狩市内の働き手の流失といった課題が発生

#### 運行の概要

時期:2022年10月3日~2023年3月末まで(市内オンデマンドは11月1日から)※土・日・祝を除く

内容:朝及び夕方は石狩湾新港地域への通勤オンデマンド交通として、企業間の乗合による効率的な交通手段を確保するための実証運行を行う。

日中は市内オンデマンド交通として、公共交通空白地や不便地域の交通手段を確保等するための実証運行を行う。

	通勤オンデマンド交通	市内オンデマンド交通
エリア	JR手稲駅と地下鉄麻生駅から石狩湾新港地域の2路線 予約状況に応じ、乗降が発生するバス停のあるルートを走行	生振・緑苑台・花川・樽川地区
運賃	5km以内400円、5.1km~12kmまで600円、12.1km以 上800円。運行開始1ヶ月は無料。	大人300円、小学生以下150円 開始から2週間は無料
時間	午前7時以降に1回、午後4時以降に2回	午前10時~午後4時
予約方法	アプリ	アプリ又は電話







#### 取組のポイント

- ▶ 通勤シャトルバスにより、通勤者の利便性向上とともに、企業の通勤手段確保による従業員増の効果が期待
- ▶ 日中の市内オンデマンド交通により、オフピーク時の細かな移動需要の獲得、移動総量増加に伴う地域の活性化、交通弱者の移動手段の確保を図る