

# 地域公共交通に係る各種制度等について

---

北海道運輸局交通政策部交通企画課

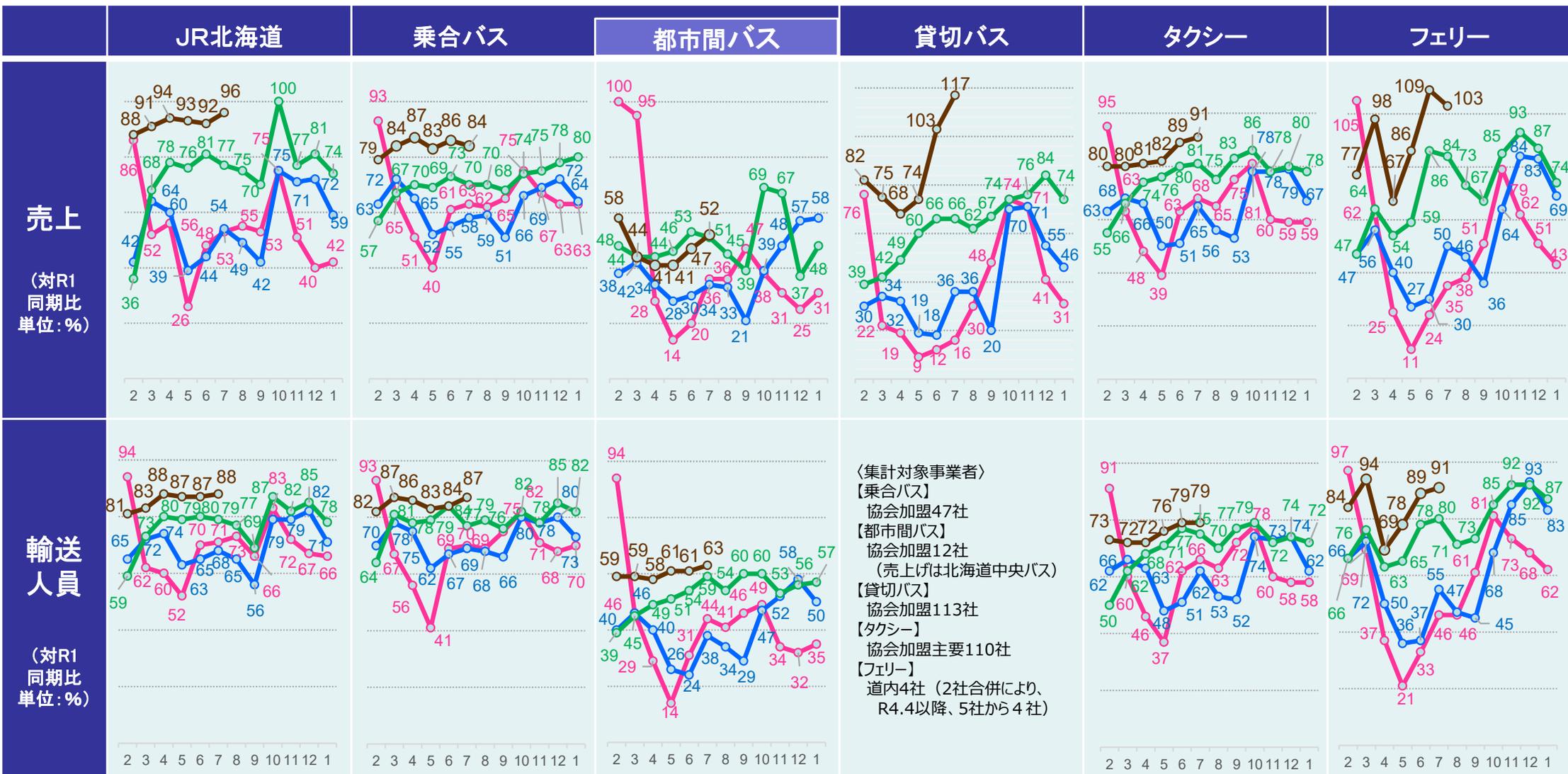


# 地域公共交通を取り巻く環境

# 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。

平成  
26年  
改正

## 【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。

令和  
2年  
改正

## 【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】

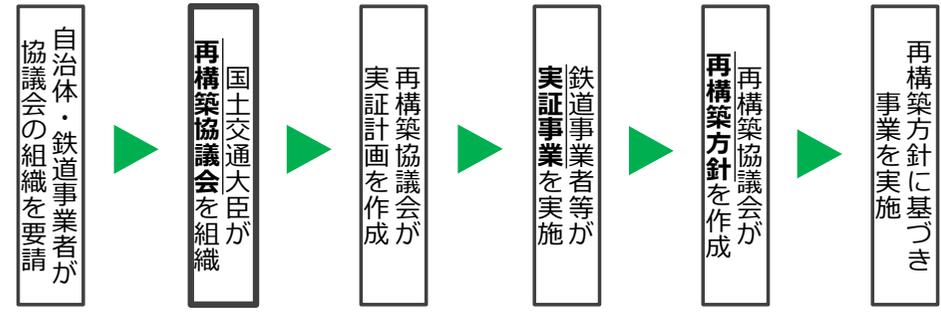
- 公募を通じた廃止予定路線の維持を図る「地域旅客運送サービス継続事業」を創設。
- 地域公共交通再編事業を拡充し、「地域公共交通利便増進事業」を創設。

**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。）

**【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

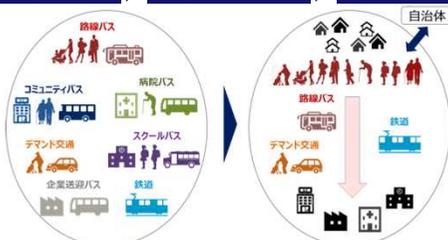


## 3つの共創

### 官民の共創

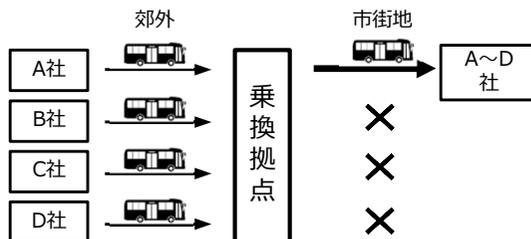
一定のエリアにおいて、地域でサービス水準を決定し、事業者が複数路線を一括して長期間運行

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



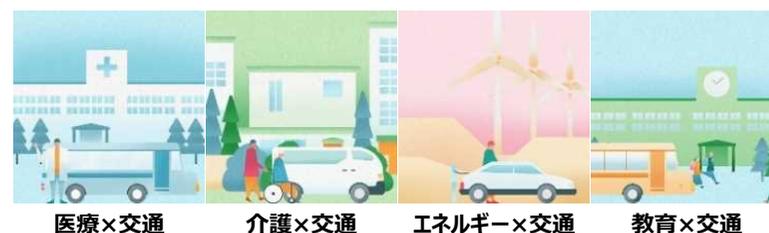
### 交通事業者間の共創

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

### ●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



自動運転バスの運行

### ●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

### ●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



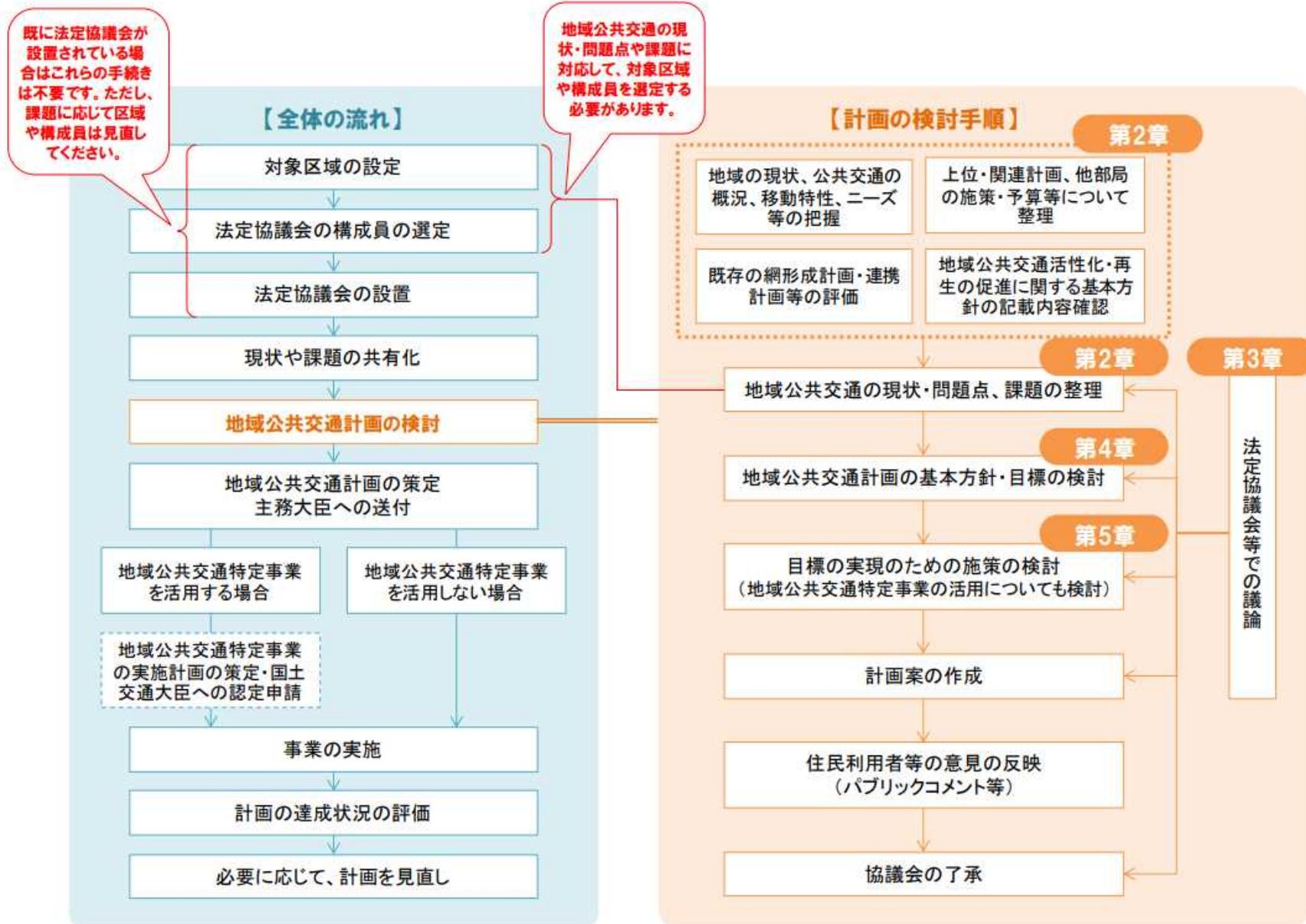
自家用有償旅客運送



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

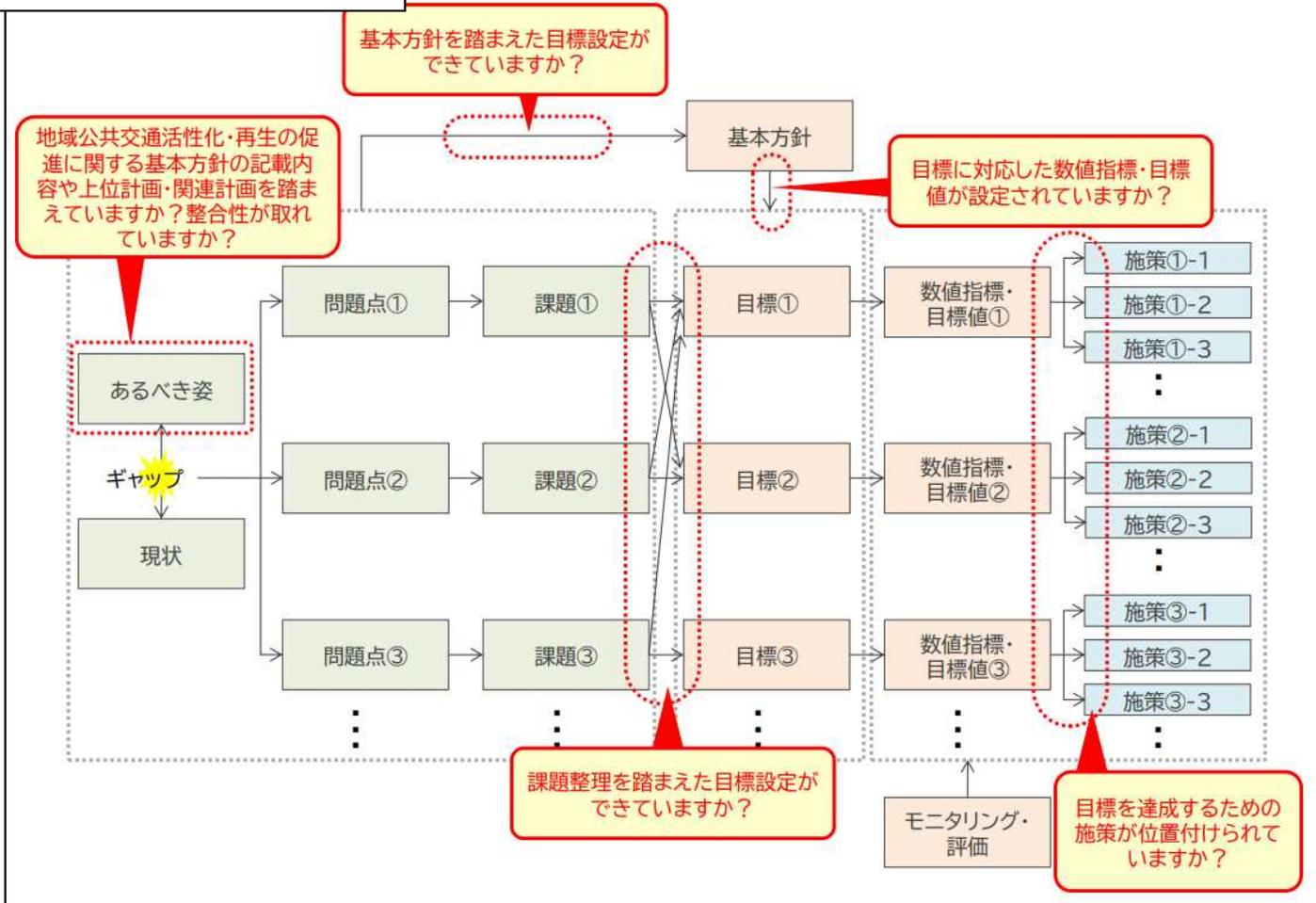
〔記載事項〕（法第5条第2項）

- 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。

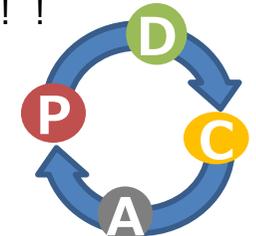
数値指標なし…

⋮

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		

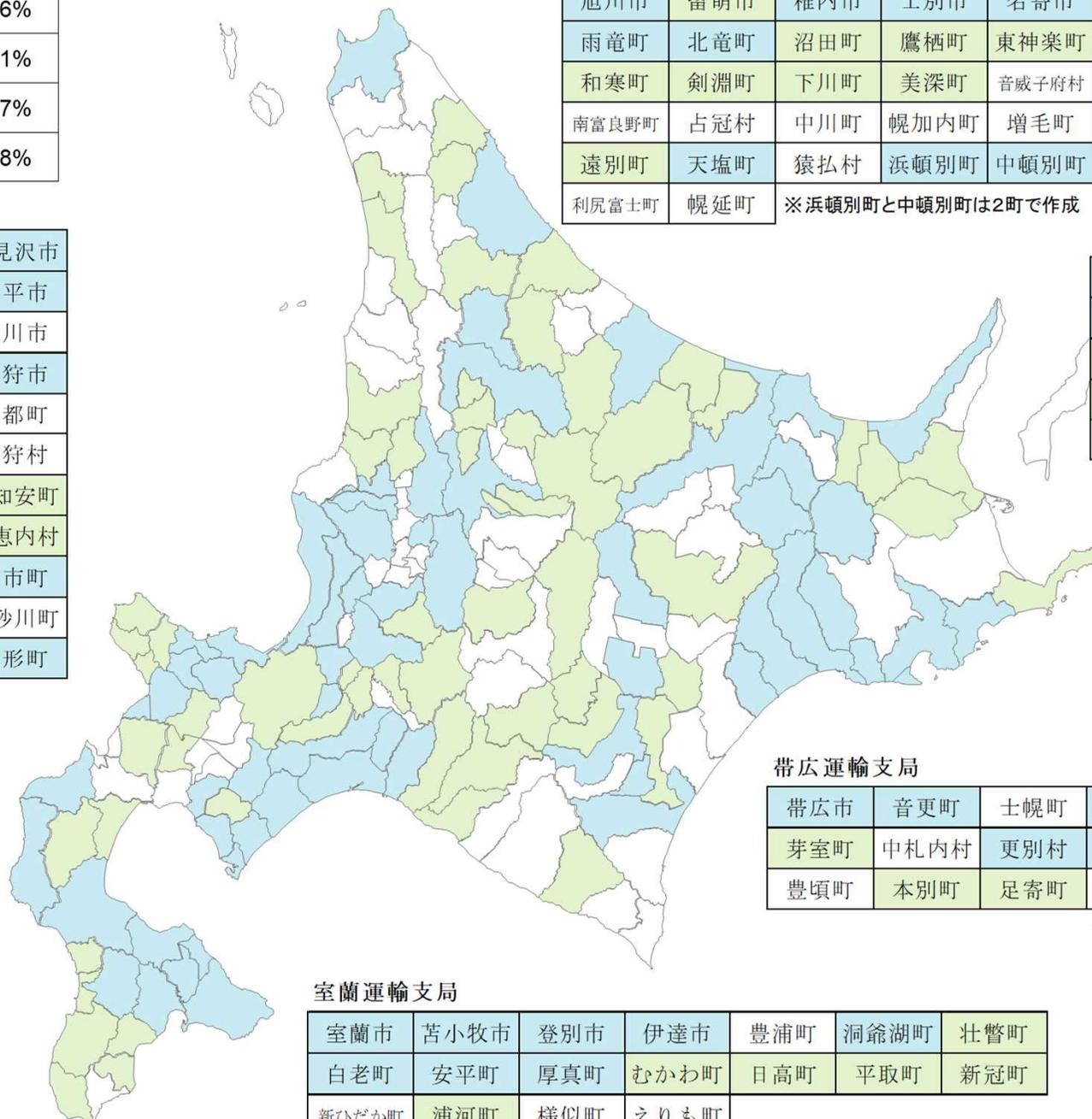
## 室蘭運輸支局

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



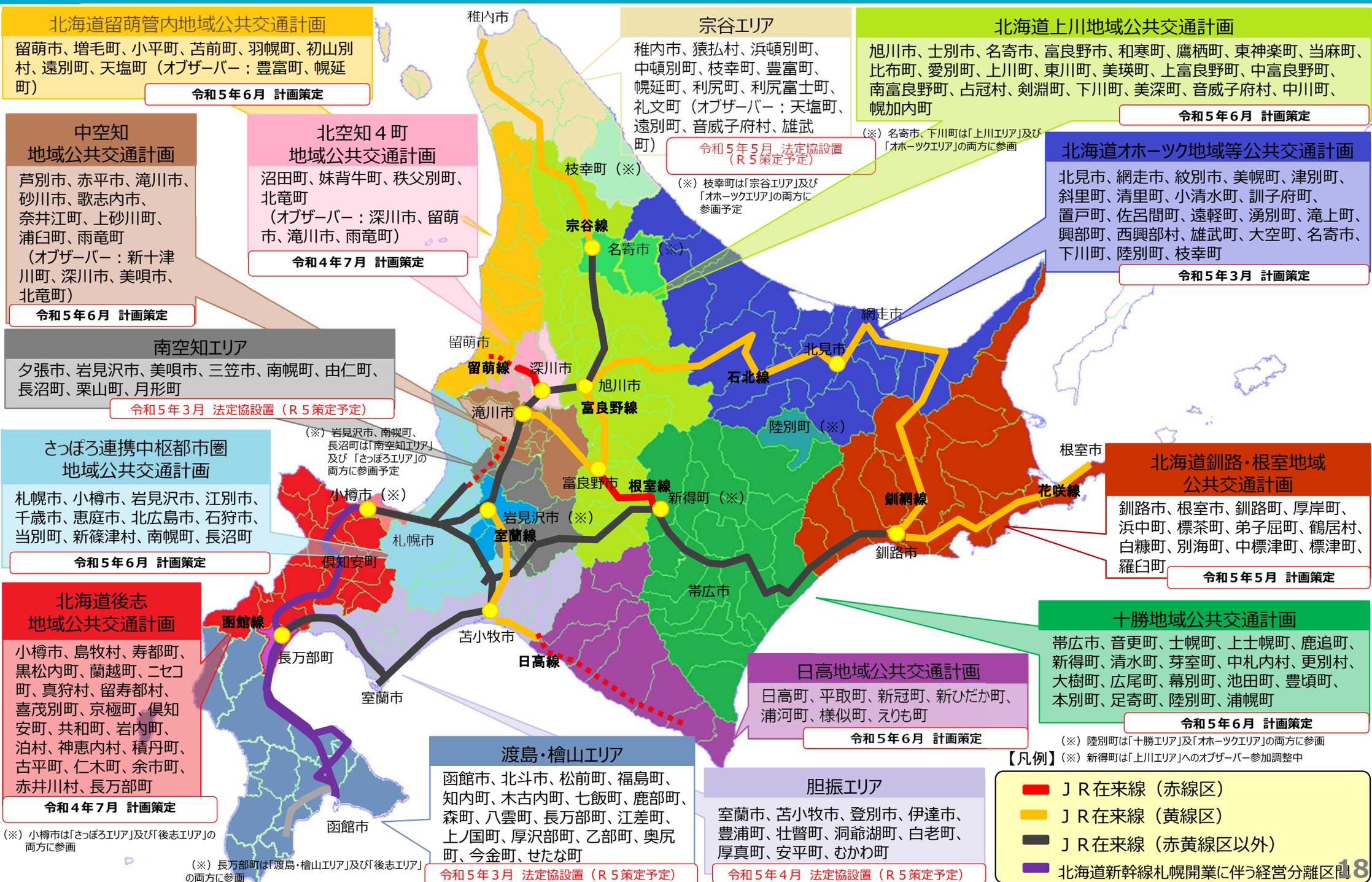
## 札幌運輸支局

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**

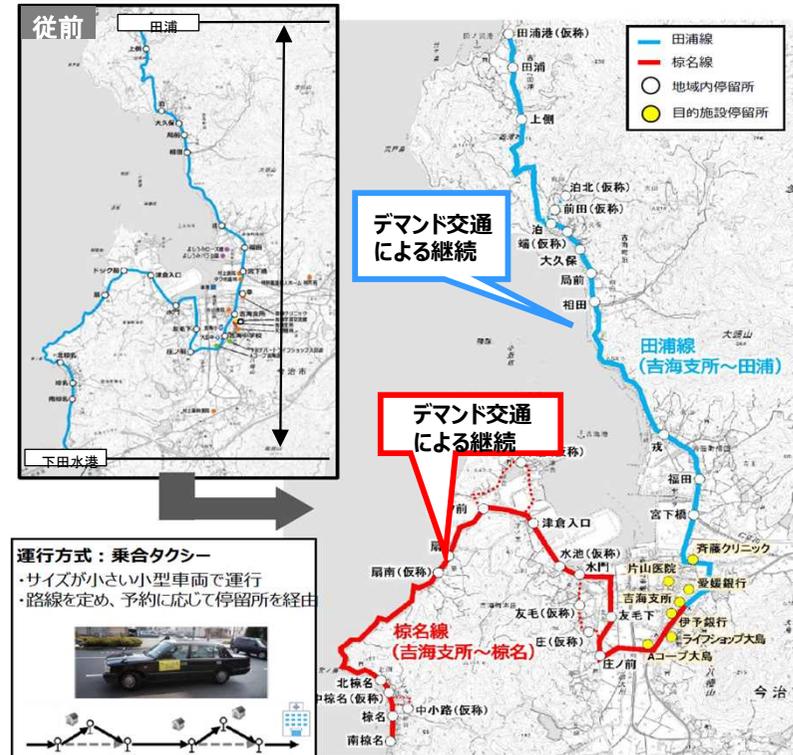
地方公共団体が、新たな事業主体と連携して、**地域旅客運送サービス継続実施計画**を作成

**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）



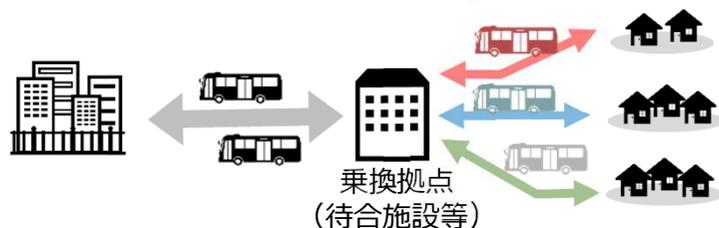
## 事業内容

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

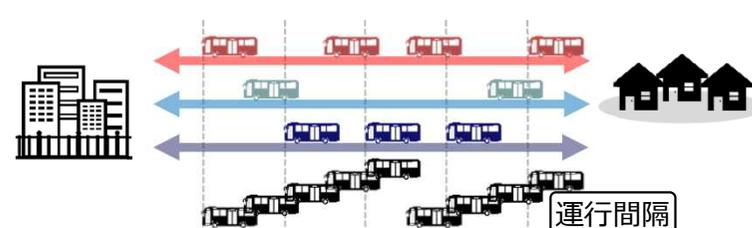
- ① 路線等の編成の変更
- ② 他のモードへの転換
- ③ 自家用有償旅客運送の導入等



### (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

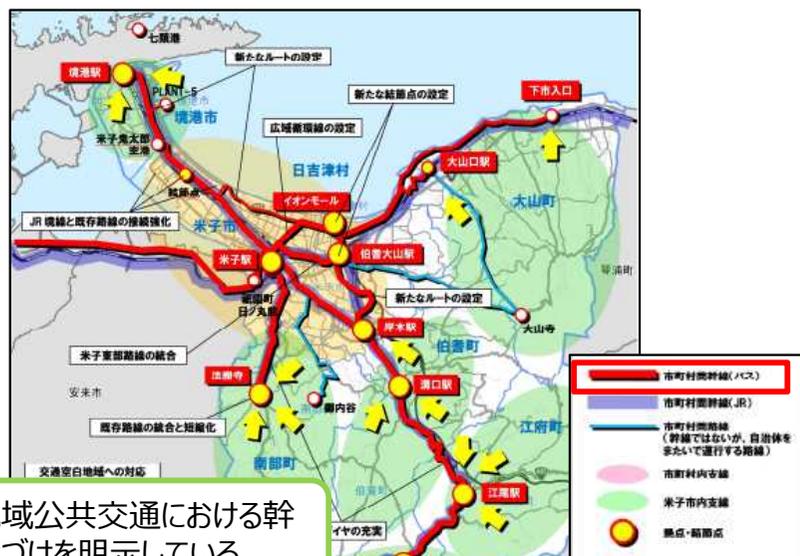
# 地域公共交通計画と補助制度との連動化について

- 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システム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。）

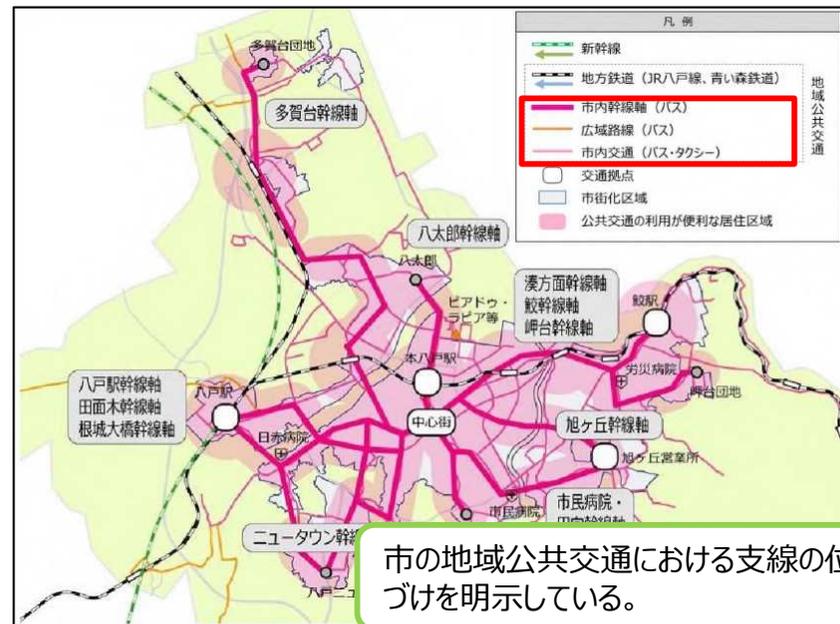
<例：鳥取県西部地域（地域公共交通網形成計画）>



## 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）>



# 【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)

## 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)

### ○地域間幹線バス交通・地域内フィーダー交通の運行

- ・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等を支援
- ・過疎地域等のコミュニティバス・デマンドタクシー・自家用有償旅客運送等の運行や車両購入、貨客混載の導入を支援
- ・旅客運送サービス継続のためのダウンサイジング等の取組を支援

### ○離島航路・離島航空路の運航

- ・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・離島航空路の運航等を支援

### ○エリア一括協定運行 **新設**

- ・交通事業者が一定のエリアを一括して運行（**エリア一括協定運行**）する場合には  
おける長期安定的な支援



## 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)

- バリアフリー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
- 経営基盤の脆弱な地域の鉄道の施設・車両の更新
- 障害者用ICカードの導入 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の策定)

- 公共交通のマスタープランである「地域公共交通計画」の策定に資する調査等
- バリアフリー化を促進するためのマスタープラン・基本構想の策定に係る調査
- **ローカル鉄道に係る官民共創による公共交通再構築**を促すため、**協議会の開催、調査事業、実証事業**等を支援  
(地域公共交通再構築調査事業) **新設**

## 被災地域地域間幹線系統確保維持事業

(【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)

- 被災地の幹線バスの運行

令和5年度概算決定額  
117百万円（前年度1.00倍）  
(東日本大震災復興特別会計：復興庁一括計上分)

# 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

### ○ 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

### ○ 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)

### ○ 補助率

1/2

### ○ 主な補助要件

都道府県等が定めた地域公共交通計画に位置付けられた系統であり(※1)

- ・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

※1: 令和6年度までは経過措置により、令和2年度以前の生活交通確保維持改善計画等による申請も可能。

## 補助対象系統のイメージ

A町

B市

C村

バス停

地域をまたがる幹線バス交通ネットワーク  
赤字バス系統(補助対象)

駅

地域をまたがる幹線交通ネットワーク  
黒字バス系統(補助対象外)

駅

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。

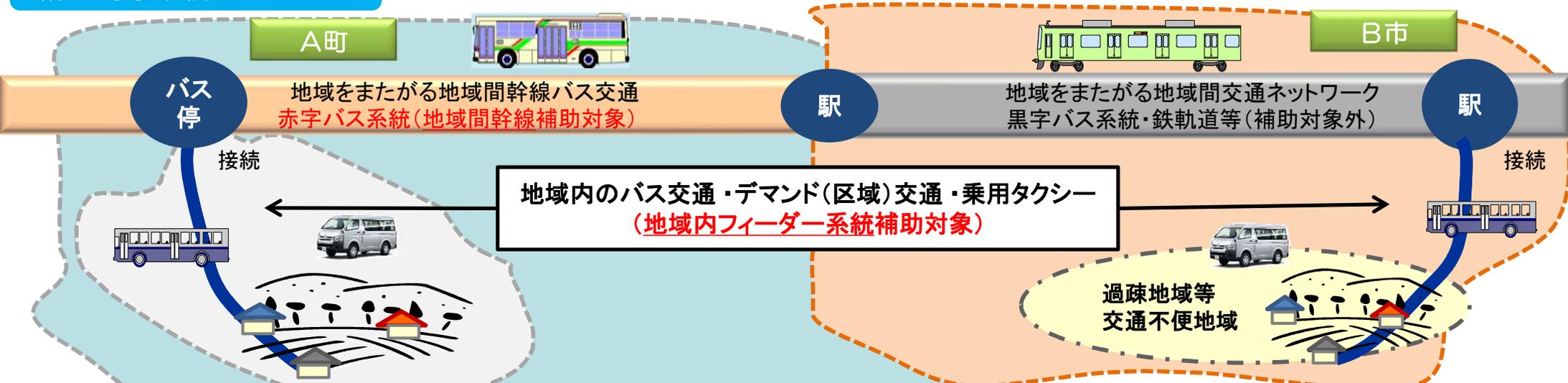
## 補助内容

- 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  
※令和6年度まではバス事業者等も対象
- 補助対象経費  
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



- 補助率  
1/2以内
- 主な補助要件  
市町村等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
  - ・補助対象地域間幹線バス系統等に接続するフィーダー系統であること
  - ・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
  - ・路線定期運行の場合、輸送量が2人/1回以上であること
  - ・経常赤字であること

## 補助対象系統のイメージ



※専ら政令市等が運行支援を行うもの及びその運行区域の全てが政令市等の区域内であるものは除外  
 ※交通不便地域は、地方運輸局長等が指定する地域4  
 ※乗用タクシーは、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

# 地域公共交通確保維持事業（陸上交通：車両購入に係る補助）

厳しい経営状況にある乗合バス事業者の負担の軽減や老朽更新による安全確保及び利用者利便を図る観点から、バス車両の更新等について支援。

## 補助内容

### ○ 補助対象事業者

#### 【車両減価償却費等補助】

幹線系統：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  
フィーダー系統：地域公共交通活性化再生法に基づく協議会  
※令和6年度まではバス事業者も対象

#### 【公有民営補助】

地方公共団体又は地域公共交通活性化再生法に基づく協議会  
※令和6年度までは協議会を構成する市町村も対象

### ○ 補助対象経費

#### 【車両減価償却費等補助】

補助対象購入車両減価償却費及び  
当該購入に係る金融費用の合計額  
(地域公共交通利便増進計画又は地域旅客運送  
サービス継続計画に位置付けられた系統につい  
ては、車両購入費の一括補助も可)

#### 【公有民営補助】

#### 補助対象車両購入費用

※補助対象経費の限度額  
① ノンステップ型車両：1,500万円  
② ワンステップ型車両：1,300万円  
③ 小型車両：1,200万円  
④ 都市間連絡用車両：1,500万円

### ○ 補助率

1/2

### ○ 主な補助要件

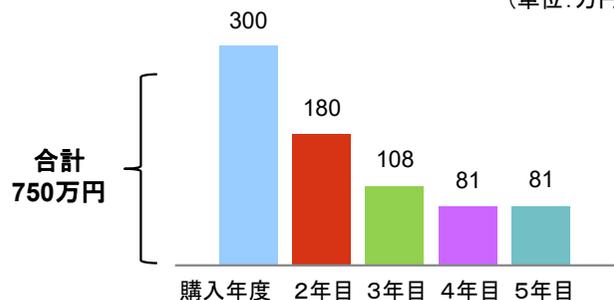
- ・補助対象期間中に新たに購入等を行うもの
- ・主として地域間幹線又は地域内フィーダーの補助対象システムの運行の用に供するもの
- ・地上から床面までの地上高が65センチメートル以下かつ定員11人以上の車両であって次のいずれかに該当するもの
  - ① ノンステップ型車両(スロープ又はリフト付き)
  - ② ワンステップ型車両(スロープ又はリフト付き)
  - ③ 小型車両(①及び②の類型に属さない長さ7メートル以下かつ定員29人以下の車両)
- ・運行区間の一部に高速道路等を含む補助対象システムの運行の用に供するものであって道路運送車両の保安基準(座席ベルト、ABS等の設置)に適合した定員11人以上の車両

## 補助方式のイメージ

### 車両減価償却費等補助

<車両価格1,500万円のノンステップバスを購入し、定率法(残存価額×0.4)を用いて5年間で償却する場合>

(単位:万円)

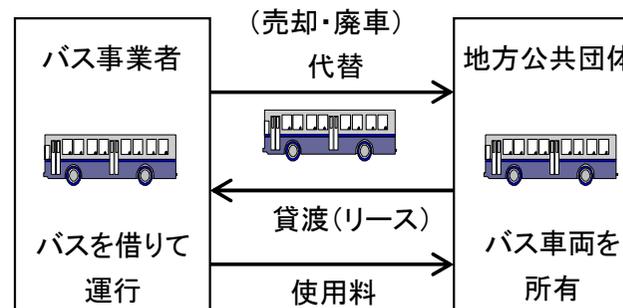


車両購入に係る  
減価償却費・金融費用を  
5年間にわたって交付

※ 補助対象金融費用は、  
年2.5%が上限

### 公有民営補助

<車両価格1,500万円のノンステップバスを購入した場合>



協議会で、  
老朽車両の代替を含む  
「収支改善計画」を策定

2年間で均等に分割して交付  
1年目 375万円  
2年目 375万円

# R5補助年度 (R4.10~R5.9) フィーダー系統補助

85市町村 292系統

## 札幌運輸支局管内 28市町村

美瑛市 17系統	新十津川町 4系統	赤井川村 1系統
芦別市 7系統	石狩市 3系統	余市町 3系統
三笠市 1系統	砂川市 3系統	
滝川市 2系統	由仁町 1系統	
恵庭市 2系統	千歳市 5系統	
当別町 5系統	岩内町 2系統	
二セコ町 1系統	夕張市 2系統	
倶知安町 10系統	岩見沢市 11系統	
南幌町 1系統	江別市 4系統	
奈井江町 3系統	仁木町 1系統	
長沼町 4系統	月形町 1系統	
栗山町 5系統	小樽市 16系統	
浦臼町 7系統	上砂川町 1系統	

## 函館運輸支局管内 10市町村

松前町 5系統	せたな町 3系統
福島町 1系統	知内町 2系統
上ノ国町 1系統	鹿部町 7系統
今金町 3系統	北斗市 3系統
函館市 1系統	八雲町 1系統

## 室蘭運輸支局管内 8市町村

苫小牧市 1系統	日高町 3系統
壮瞥町 1系統	新冠町 3系統
厚真町 3系統	安平町 1系統
むかわ町 6系統	洞爺湖町 3系統

## 旭川運輸支局管内 15市町村

旭川市 1系統	愛別町 1系統	下川町 2系統	鷹栖町 2系統
稚内市 1系統	和寒町 1系統	美深町 2系統	上川町 1系統
名寄市 2系統	剣淵町 1系統	小平町 1系統	深川市 1系統
北竜町 4系統	東川町 1系統	遠別町 2系統	

## 北見運輸支局管内 4市町村

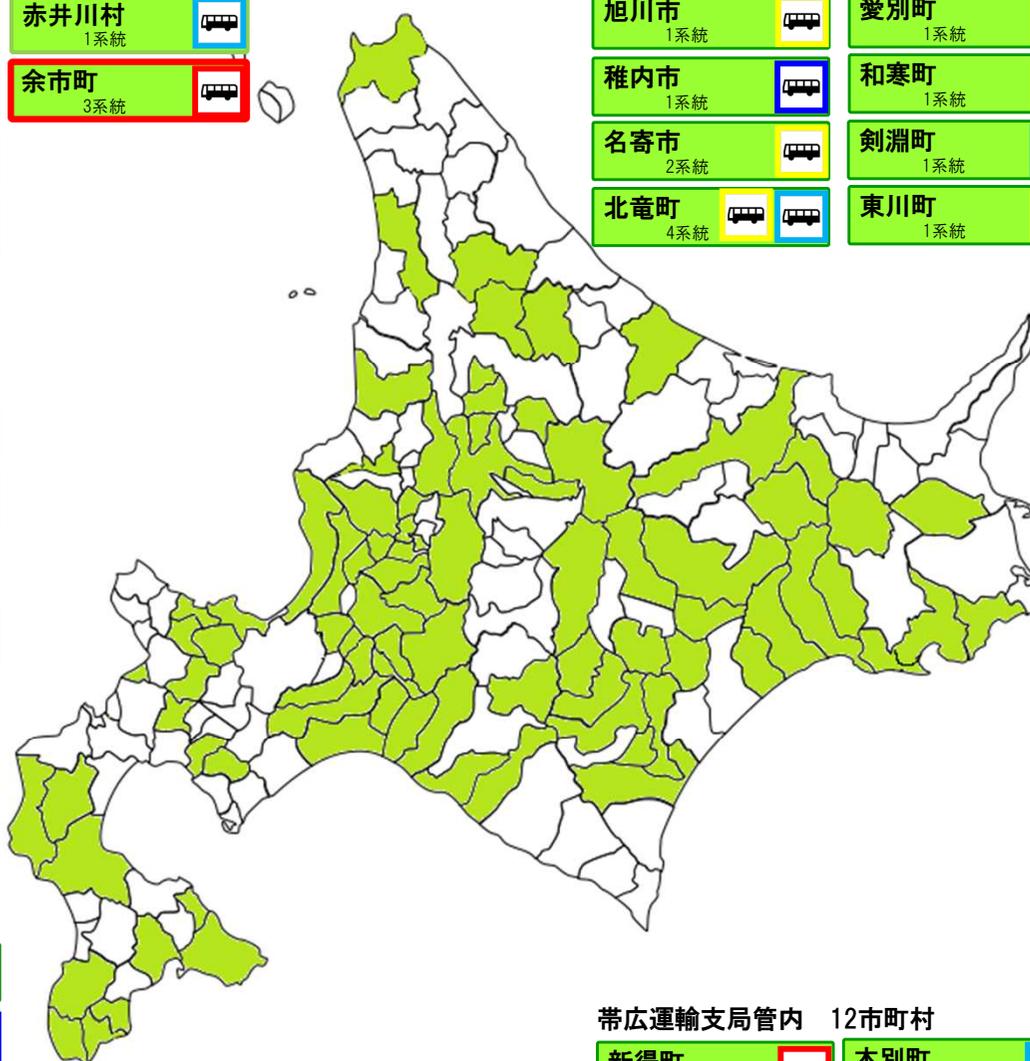
北見市 3系統	美幌町 19系統
紋別市 5系統	津別町 1系統

## 釧路運輸支局管内 8市町村

釧路市 10系統	鶴居村 1系統
弟子屈町 5系統	
中標津町 7系統	
白糠町 4系統	
厚岸町 5系統	
釧路町 3系統	
浜中町 4系統	

## 帯広運輸支局管内 12市町村

新得町 2系統	本別町 8系統	更別村 1系統
清水町 2系統	足寄町 1系統	上士幌町 4系統
芽室町 1系統	帯広市 4系統	大樹町 1系統
幕別町 5系統	音更町 1系統	
池田町 1系統		



【交通モード】

- 4条乗合バス型
- 4条デマンド型
- 78条乗合バス型
- 78条デマンド型

(参考) R4補助年度実績 約2.8億円

※赤外枠はフィーダー系統補助を新規に受ける市町村

# 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))

### 地域公共交通計画の記載事項(イメージ)

- 計画の効果的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

- 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)
- 補助率: 1/2
- 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



# 地域公共交通協働トライアル推進事業

## 趣旨

- 平成26年に改正された地域公共交通活性化再生法に基づき、市町村を中心に地域公共交通計画(旧地域公共交通網形成計画)の策定が進む(令和3年4月末までに638件)一方で、都道府県の主導による交通圏全体を見据えた地域公共交通計画の策定は、一部の先進的な地域に限られている。
- 地域公共交通を巡る環境が厳しさを増しているとともに、地域住民の広域的な移動ニーズ、災害の広域化、長大鉄道路線の廃止等を踏まえ、これまで以上に広域的な地域公共交通ネットワークが重要となっている。
- このため、都道府県と複数の市町村を構成員に含む協議会が主体となった協働による取組に対し、計画策定やバス等の運行への支援の特例措置により、インセンティブを付与して後押しすることで、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を目指す。

## 概要

### 1. 地域公共交通調査等事業の特例

- 地域公共交通計画の策定への支援について補助上限額を緩和

令和元年度～
都道府県及び複数の市町村を構成員に含む法定協議会 補助率1/2(上限1,500万円)(※)
上記以外(単独市町村等) 補助率1/2(上限500万円)

※以下の要件を満たす計画の策定を支援。

- ①公共交通の利用者数、収支率に加え、広域移動手段の確保、地域内交通と地域間交通との円滑な接続の確保等の観点からの目標値その他の定量的な目標値を記載
- ②交通圏全体で、利用者の利便性を向上し、効果的・効率的な地域公共交通ネットワークの実現を図るため、地域公共交通ネットワークの再構築や、地方公共団体と交通事業者との役割分担の見直しについて検討し、路線等ごとの役割や運営のあり方を明確に記載
- ③都道府県及び複数の市町村の協働に関わる、組織・体制、費用負担その他の具体的な事項を記載

⇒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た計画を策定・推進

### 2. 地域公共交通確保維持事業(地域間幹線系統、地域内フィーダー系統)の特例

- 1. の要件を満たす地域公共交通計画を策定した法定協議会に対し、インセンティブを付与

#### (1) 地域内フィーダー系統

- 【原則】・**市町村毎に設定する補助上限額**の範囲内とする。
- 【特例】・3年間に限り、**地域公共交通計画の対象区域内の複数の市町村**について、**市町村毎に設定する補助上限額(原則と同様の合計額)**の範囲内で、法定協議会に対し補助金を交付し、柔軟に配分。

<イメージ>

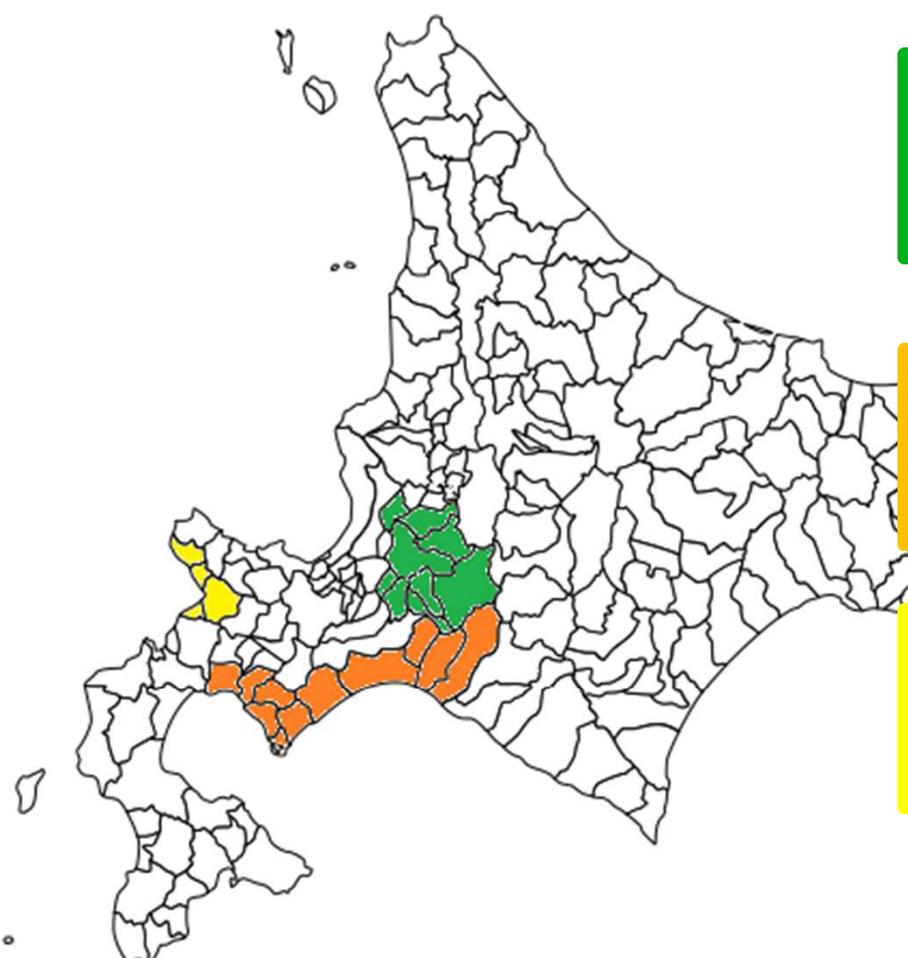
	原則			特例
	A市	B市	C町	交通圏(A市・B市・C町)
上限額	100	50	50	200
補助申請額	120	50	10	180
交付額	100	50	10	180

#### (2) 地域間幹線系統

- ・3年間に限り、みなし運行回数によるカット措置を適用除外とする。(過去に補助対象となっていない系統に限る。)

⇒複数市町村にまたがる交通圏全体を見据え、幹線交通とフィーダー交通との最適な組合せを柔軟に検証

## 【調査等事業／R5補助年度】計20協議会 トライアル（計画策定）（3）、計画策定（17）



【協働トライアル（計画策定）／南空知地域公共交通活性化協議会】  
北海道、夕張市、岩見沢市、美唄市、三笠市、南幌町、由仁町、  
長沼町、栗山町、月形町

【協働トライアル（計画策定）／北海道胆振地域公共交通活性化協議会】  
北海道、室蘭市、苫小牧市、登別市、伊達市、豊浦町、壮瞥町、  
白老町、厚真町、洞爺湖町、安平町、むかわ町

【協働トライアル（計画策定）／岩宇地域公共交通活性化協議会】  
北海道、共和町、岩内町、泊村、神恵内村

- 【凡例】
- 協働トライアル事業（南空知エリア）
  - 協働トライアル事業（胆振エリア）
  - 協働トライアル事業（岩宇エリア）



# 地域内フィーダー系統の補助制度

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。

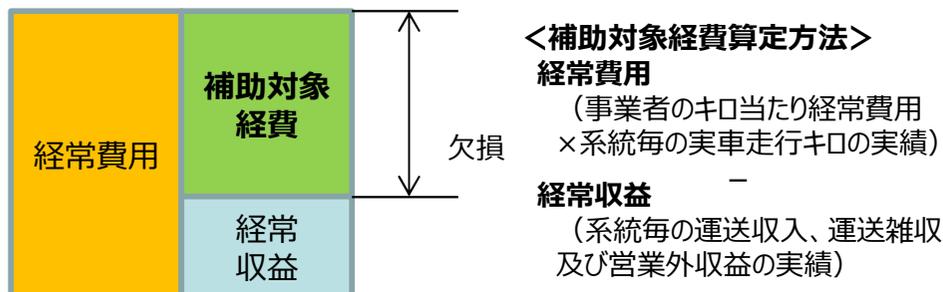
## 補助内容

- **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
- **補助対象経費** ※ 令和6補助年度まではバス事業者等運送実施者も対象  
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

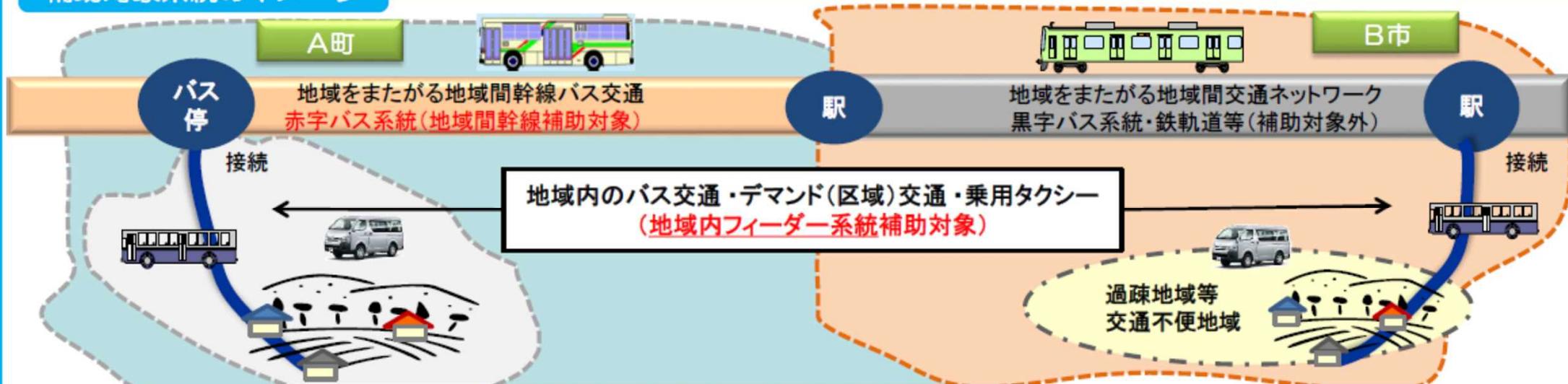
**「フィーダー系統」とは、バスの停留所、鉄軌道駅、海港及び空港において、地域間交通ネットワークと接続する運行系統**

交付要綱 別表7（注）

- **補助率**  
1 / 2 以内 ※ 乗用タクシー事業は上限 1 0 0 万円
- **主な補助要件**  
市町村等が定めた地域公共交通計画に確保・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  
 ・補助対象地域間幹線バス系統等に接続するフィーダー系統であること  
 ・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  
 ・路線定期運行の場合、乗車人員が 2 人 / 1 回以上であること  
 ・経常赤字であること



## 補助対象系統のイメージ



※専ら政令市等が運行支援を行うもの及びその運行区域の全てが政令市等の区域内であるものは除外  
 ※交通不便地域は、地方運輸局長等が指定する地域  
 ※乗用タクシーは、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

# フィーダーシステムの補助要件

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た運行系統の運行のうち、次のイ～チの全てに適合するもの。  
ただし、乗用タクシー事業による運行の場合は、イ～ト、リの全てに適合するもの。

※令和6補助年度までは経過措置として地域公共交通計画の作成を要しないが、令和7補助年度からは地域公共交通計画の作成がなければ補助対象外となります。

※フィーダーの補助対象期間は10月1日～翌年9月30日です。

## 交付要綱 別表7 (イ)

次の運送予定者による運行であること



- ・乗合バス（乗合タクシー）事業者
- ・自家用有償旅客運送者
- ・乗用タクシー事業者（市区町村から運賃低廉化の支援を受ける場合）

## 交付要綱 別表7 (ロ)

次の運行形態であること

- ・路線定期運行、路線不定期運行、区域運行
- ・交通空白地有償運送（乗合旅客の運送に係るもの）
- ・乗用タクシー事業

※交通空白地有償運送にあつては、補助対象期間の開始前に、国庫補助金の交付を申請することを示した上で、旅客から収受する対価について協議が整っていること。

## 交付要綱 別表7 (八)

# 接続要件

以下の①又は②のいずれかの要件を満たすもの

- ① **補助対象地域間幹線系統に接続する**フィーダー系統であること。  
ただし、政令指定都市、中核市等が専らその運行を支援（地元負担額の8割を超える額を負担）するもの及びその運行区域のすべてが政令指定都市、中核市等の区域内であるものを除く。
- ② 以下の（1）又は（2）のいずれかを満たす**交通不便地域**における**地域間交通ネットワークに接続する**フィーダー系統であること。
  - （1）以下に掲げる過疎地域等のいずれかをその沿線に含む地域間交通ネットワークのフィーダー系統
    - ・過疎地域の持続的発展の支援に関する特別措置法第2条第1項及び第43条の適用される要件に該当する**過疎地域**
    - ・離島振興法第2条第1項の規定に基づき指定された同項の**離島振興対策実施地域**
    - ・半島振興法第2条第1項の規定に基づき指定された**半島振興対策実施地域**
    - ・山村振興法7条第1項の規定に基づき指定された**振興山村** 等
  - （2）半径1キロメートル以内にバスの停留所、鉄軌道駅、海港及び空港が存しない集落、市街地その他の交通不便地域として**地方運輸局長等が指定する地域の住民等の移動確保のための地域間交通ネットワークに接続する**フィーダー系統であること

○「**接続**」とは、バス停留所相互又はバス停留所と駅、海港又は空港との近接・共有、乗り継ぎに適したダイヤの設定、乗り継ぎ割引の設定など、乗り継ぎ円滑化のためのいずれかの措置が講じられていることをいう。

○「**地域間交通ネットワーク**」とは、地域間幹線バス系統、鉄軌道路線、内航旅客船航路及び国内定期航空路をいう。この場合において、「地域間幹線バス系統」は、複数市町村にまたがる平日1日当たりの計画運行回数が3回以上のものとする。

## 交付要綱 別表 7 (二)

当該システムの運行内容について、効率的・効果的運行のための「コミュニティバスの導入に関するガイドライン」（「地域公共交通会議及び運営協議会に関する国土交通省としての考え方について」（令和2年1月27日付け国自旅第315号）別添2）なども踏まえ、**地域における既存の交通ネットワークや地域公共交通計画の地域間幹線系統に係る部分の記載との調整・整合が図られているもの**

## 交付要綱 別表 7 (ホ)

以下の①から③のいずれかに該当するもの

# 新規性要件

### ① 当該補助対象期間中に新たに運行を開始するもの

「新たに運行を開始する地域内フィーダーシステムについて」

実施要領 2 (1) ⑦

以下については新たに運行開始するものと取り扱う。

- ア 実証運行を行った運行系統が本格運行に移行する場合 ※下記系統見直しやサービス改善も必要
- イ 当該主系統のうち、既存系統と運行区間が重複していない区間のキロ程が当該主系統のキロ程の20%を超える場合又は3キロ以上の場合
- ウ 地域のニーズ等を踏まえた予約システムの改善等によるサービス改善に資する取組を行う場合

### ② 既に運行を開始しているもので地域公共交通計画に基づき新たに地方公共団体が支援を開始するもの

エ **新たに地域公共交通計画を策定**し地方公共団体による支援を位置付けた場合は、補助対象の基準を満たすこととして取り扱う。ただし、**地域公共交通計画（網形成計画を含む）の変更**の場合は除く。

### ③ 前年度補助対象期間から地域公共交通計画又は生活交通確保維持改善計画に基づき運行されているもの

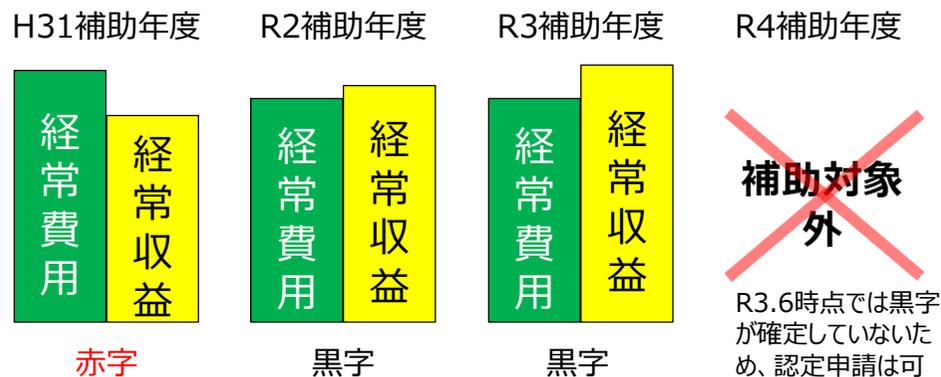
# フィーダーシステムの補助要件

## 交付要綱 別表7 (ハ)

※補助対象期間は10月1日～翌年9月30日

補助対象期間に、当該運行システムの運行によって得る経常収益が同期間の当該運行システムの補助対象経常費用に達していないもの。ただし、過去2ヶ年度連続して経常収益が経常費用を超えた運行システムを除く。

例1)



例2)



## 交付要綱 別表7 (ト)

補助対象期間の末日（9月30日）において引き続き運行されるものであること。

※補助対象期間の途中で補助対象システムの合併、分割その他の再編を行う場合にあっては、再編を行う日までに地域公共交通計画の認定又は変更の認定を受けて実施する場合に限り、同一の補助対象システムが補助対象期間中継続して運行しているものとして取り扱う。

## 交付要綱 別表 7 (チ)

(**輸送人員÷運行回数**) で算出される補助対象期間の 1 回当たりの輸送量が 2 人以上であるもの

※路線定期運行形態のみ

「地域内フィーダー系統に係る地域公共交通計画に記載された補助対象期間中の計画運行回数と実績運行回数に著しく乖離が生じた場合等における補助金交付申請の取り扱いについて」

実施要領 2 (1) ⑩

- ア. 路線型（路線定期運行又は路線不定期運行）については、地域公共交通計画に記載された補助対象期間中の計画運行回数に対する実績運行回数の運行割合が 30% に満たなかった運行系統については、補助金交付申請の対象外とする。
- イ. 区域型についても、待機時間を含めたサービス提供時間の割合にかかわらず、上記アと同様に、計画運行回数に対する実績運行回数の運行割合が 30% に満たなかった場合は、補助金交付申請の対象外とする。
- ウ. 1 運行系統の補助金交付申請額が 1 千円未満の運行系統は、補助金交付申請の対象外とする。

## 交付要綱 別表 7 (リ)

### ※乗用タクシー事業のみの追加要件

過去に乗合バス事業等により乗合旅客の運送を行っていた地域であって、乗用タクシー以外での輸送が著しく困難であるものとして地方運輸局長等が認めた地域内の運行であること。