

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

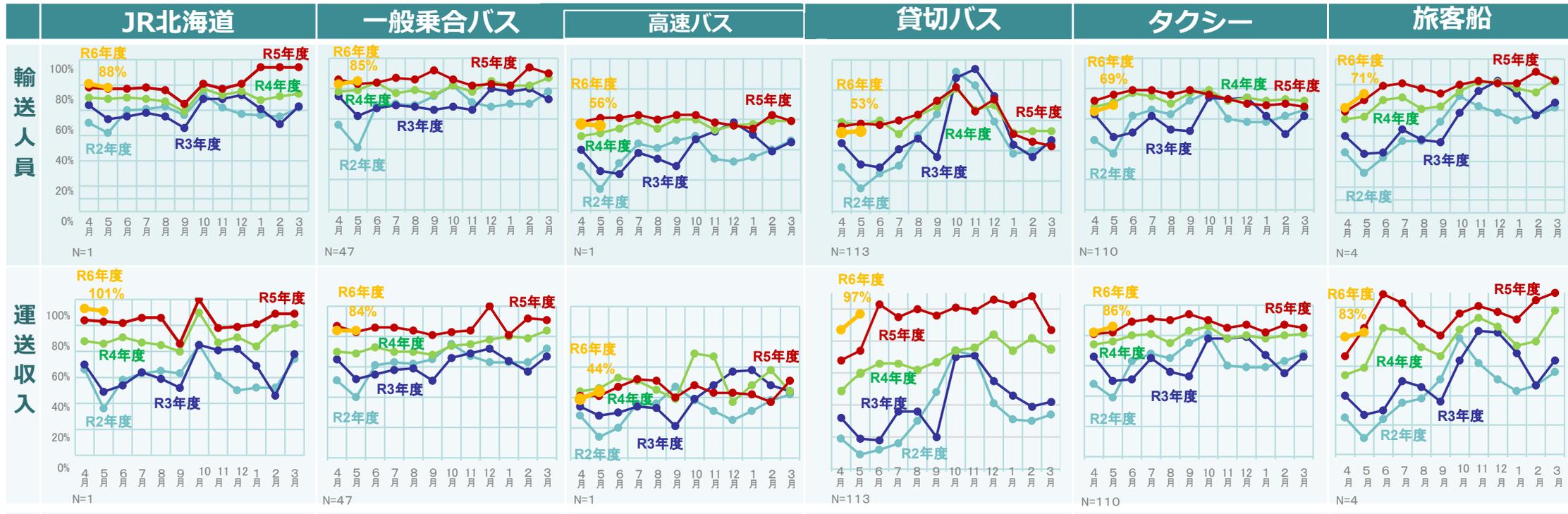


地域公共交通を取り巻く環境

北海道運輸局管内の交通事業者の状況

交通事業者の概況

- ※輸送人員、運送収入は、令和元年（2019年）同月実績とを比較した割合。
- ※輸送実績、運送収入の調査対象数はNの値を基本とするが、事業者都合により未回答の月がある。
- ※高速バスは一般乗合バスの内数。
- ※資金繰り欄は、1年未満と回答した者の数。



【鉄道】 輸送人員は横ばい、運送収入は令和元年度より増加している。

【一般乗合バス】 運転者不足の影響により減便等を実施しているため、輸送人員、運送収入ともに横ばいで推移している。

【貸切バス】 輸送人員は1団体の少人数化もあり横ばい、運送収入は増加傾向にある。

【タクシー】 運転者不足の影響により稼働台数を絞っているため、輸送人員は減少しているが、運送収入は横ばいで推移している。

【旅客船】 輸送人員は増加傾向にある。

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＞

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

- | | | |
|--|---|---|
| ◇ 軌道運送高度化事業
LRT（Light Rail Transit）の整備 | ◇ 道路運送高度化事業
BRT（Bus Rapid Transit）の整備 | ◇ 鉄道事業再構築事業
鉄道の上下分離等 |
| ◇ 地域旅客運送サービス継続事業
公募を通じた廃止予定路線の交通の維持 | ◇ 貨客運送効率化事業
貨客混載の導入 | ◇ 地域公共交通利便増進事業
路線、ダイヤ、運賃等の見直しによるサービス改善等 |



実施計画

- 個々の**特定事業**について、地方公共団体・事業者が実施計画を作成
- 実施計画について**国土交通大臣の認定**を受けた場合、**予算上の措置**（地域公共交通確保維持改善事業等）や**法律上のワンストップ特例**（許認可手続の一元化）などの特例措置

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】

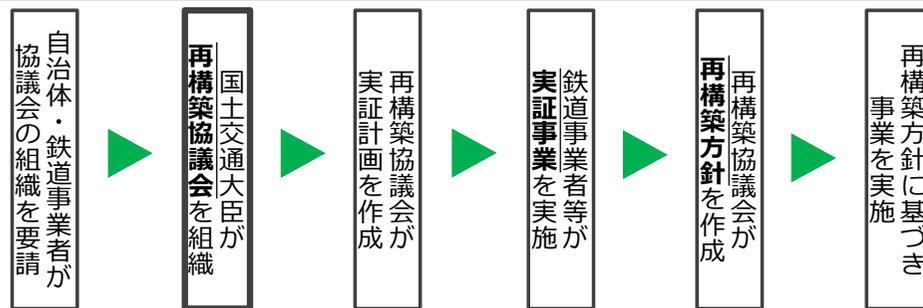
- 公募を通じた廃止予定路線の維持を図る「地域旅客運送サービス継続事業」を創設。
- 地域公共交通再編事業を拡充し、「地域公共交通利便増進事業」を創設。

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

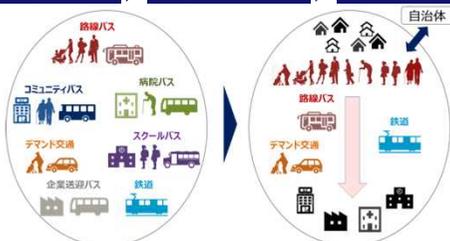


3つの共創

官民の共創

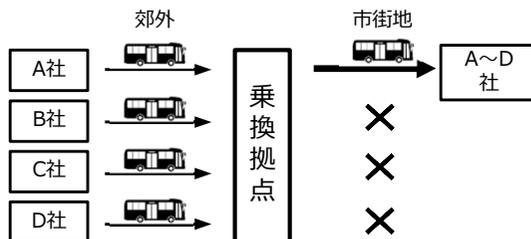
一定のエリアにおいて、地域でサービス水準を決定し、事業者が複数路線を一括して長期間運行

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



地域公共交通リ・デザイン関係予算一覧 (令和5年度補正予算・令和6年度予算)

地域公共交通確保維持改善事業

(令和5年度補正:279億円 令和6年度:208億円)

1. 地域公共交通のリ・デザインの加速化

● 共創・MaaSプロジェクト

- AIオンデマンド・MaaS等「デジタル」や多様な関係者（医療・介護、教育・スポーツ、農業・商業、環境等）の「共創」による交通プロジェクトを各地の足の現状3類型（A・B・C）に応じて支援
- モビリティ「人材」（プロデューサー・コーディネーター、DX人材など）の育成支援

A 中小都市、交通空白地など

B 地方中心都市など

C 大都市など

● 自動運転社会実装推進事業

2027年度100か所以上の目標に向けて自動運転の社会実装に係る取組を支援

● ローカル鉄道の再構築支援

ローカル鉄道に係る公共交通再構築に向けた協議の場の設置、調査・実証事業を支援



2. バス・タクシー等公共交通事業者の人手不足対策

● 旅客運送事業者の人材確保

- 2種免許取得、採用活動等、人材確保のために行う取組を支援
- 女性・パートタイム運転者拡大のための勤務形態柔軟化・設備投資促進等「タクシー不足に対応する緊急措置」の推進

● 交通DX・GXによる省人化・経営改善支援

地域交通事業者によるDX・GX等による利便性向上や人材確保に資する取組に対して支援
・キャッシュレス・配車アプリ、運行管理システム、EVバス・タクシー導入 等

3. 既存の地域交通に対する支援

- 地域公共交通計画に基づく地域公共交通の運行等の支援強化
- 賃上げ等のための運賃改定を実施する事業者に対する支援強化

- 公共交通におけるバリアフリー整備
- 車両の更新等地域鉄道における安全対策の推進

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

- 地域鉄道における安全性向上に資する設備整備を支援

訪日外国人受入環境整備 (交通)

(令和5年度補正:244億円の内数 令和6年度:14億円の内数)

公共交通機関におけるストレスフリーで快適に旅行できる環境を整備するため、多言語対応の強化、キャッシュレス決済の普及、バリアフリー化の推進等に関する個別の取組に対して支援

- 車両の大型化や荷物スペースの設置、観光車両の導入・改良
- 多言語対応のデジタルサイネージ、デジタルを活用した混雑状況の可視化 等



社会資本整備総合交付金 (地域公共交通関連)

(令和5年度補正:542億円の内数 令和6年度:5,065億円の内数)

- バス停留所や鉄道施設等の施設・設備に対する支援

先進車両導入支援事業

(令和6年度:6億円)

- 鉄道・バスに係るEV車両等の先進的な車両導入・改良を支援

財政投融资

(令和6年度:102億円)

- バス・タクシー・鉄道等のDX・GX投資に対する出融資

国土交通省「交通空白」解消本部の設置

- 全国各地で、タクシー、乗合タクシー、日本版ライドシェアや公共ライドシェア等を地域住民や来訪者が使えない「交通空白」の解消に向けて早急に対応していくため、国土交通省「交通空白」解消本部を設置した（令和6年7月17日）。
- 当該本部のもと、自治体・交通事業者とともに、「交通空白」の解消に向けた取り組みを進める。

国土交通省「交通空白」解消本部

目的	構成員
<ul style="list-style-type: none"> ○ 地域の足対策 全国の自治体において、<u>タクシー、乗合タクシー、日本版ライドシェアや公共ライドシェア等</u>（以下、<u>タクシー等</u>という）を地域住民が利用できる状態を目指す。 ○ 観光の足対策 主要交通結節点（主要駅、空港等）において、<u>タクシー等</u>を来訪者が利用できる状態を目指す。 	<p>本部長 国土交通大臣</p> <p>本部長代行 副大臣及び大臣政務官</p> <p>副本部長 事務次官、技監及び国土交通審議官</p> <p>本部長 官房長、公共交通政策審議官、鉄道局長、物流・自動車局長、海事局長、港湾局長、航空局長、観光庁長官、地方運輸局長等</p> <p>※事務局：総合政策局 公共交通政策部門、物流・自動車局及び観光庁</p>

取組事項とスケジュール

- ① **日本版/公共ライドシェアの取組に未着手の自治体（約600）への伴走支援** → 約600自治体においてタクシー等を利用可能に
※日本版/公共ライドシェアを実施済み/実施に向けて準備中の約1100自治体を除く自治体
- ② **主要交通結節点（約700）の2次交通アクセス向上支援** → 約700交通結節点においてタクシー等を利用可能に
R6.9 特に先行的に解決する必要性が高い自治体や交通結節点において、「交通空白」解消に向けた方策が実施／準備されていることを目指す→公表
R6.12 上記以外の自治体・交通結節点において、「交通空白」解消に向けた方策が実施／準備されていることを目指す →公表
- ③ **「日本版ライドシェア」や「公共ライドシェア」のバージョンアップと全国普及**
R6.9 バージョンアップ 第1弾のとりまとめ（天候・大規模イベント等への対応等）
R6.12 バージョンアップ 第2弾のとりまとめ（新たなダイナミックプライシングなどの運賃料金の多様化等）

※解消本部に課長級の幹事会を設置し（毎月開催）、定期的に報告・議論

地域の足対策

○日本版/公共ライドシェアの取組に未着手の自治体への伴走支援

【取組の例】

- ・タクシーの利便性向上（ドライバーの増加、営業区域の柔軟な運用など）
- ・乗合タクシーの更なる普及促進
- ・日本版ライドシェアや公共ライドシェアを導入
- ・自治体とタクシー事業者が公共ライドシェアを共同で運営

観光の足対策

○主要交通結節点の2次交通アクセス向上支援

【取組の例】

- ・交通結節点へのタクシー等の計画的な配車
- ・一次交通事業者の協力も含めたタクシー等の予約環境の整備（特急列車車内や航空機搭乗時におけるタクシー等の予約サービスの実施等）
- ・タクシー等のサイネージ、案内の掲出
- ・乗合タクシーの更なる普及促進、日本版ライドシェアや公共ライドシェアの導入

日本版ライドシェア等のバージョンアップと全国普及

○バージョンアップ第1弾

- ・天候、大規模イベント等への対応
- ・台数制限の緩和
- ・貨客混載、協議運賃の導入
- ・5%ルールの適用時間拡大
- ・マッチング率の算定方法合理化

○バージョンアップ第2弾

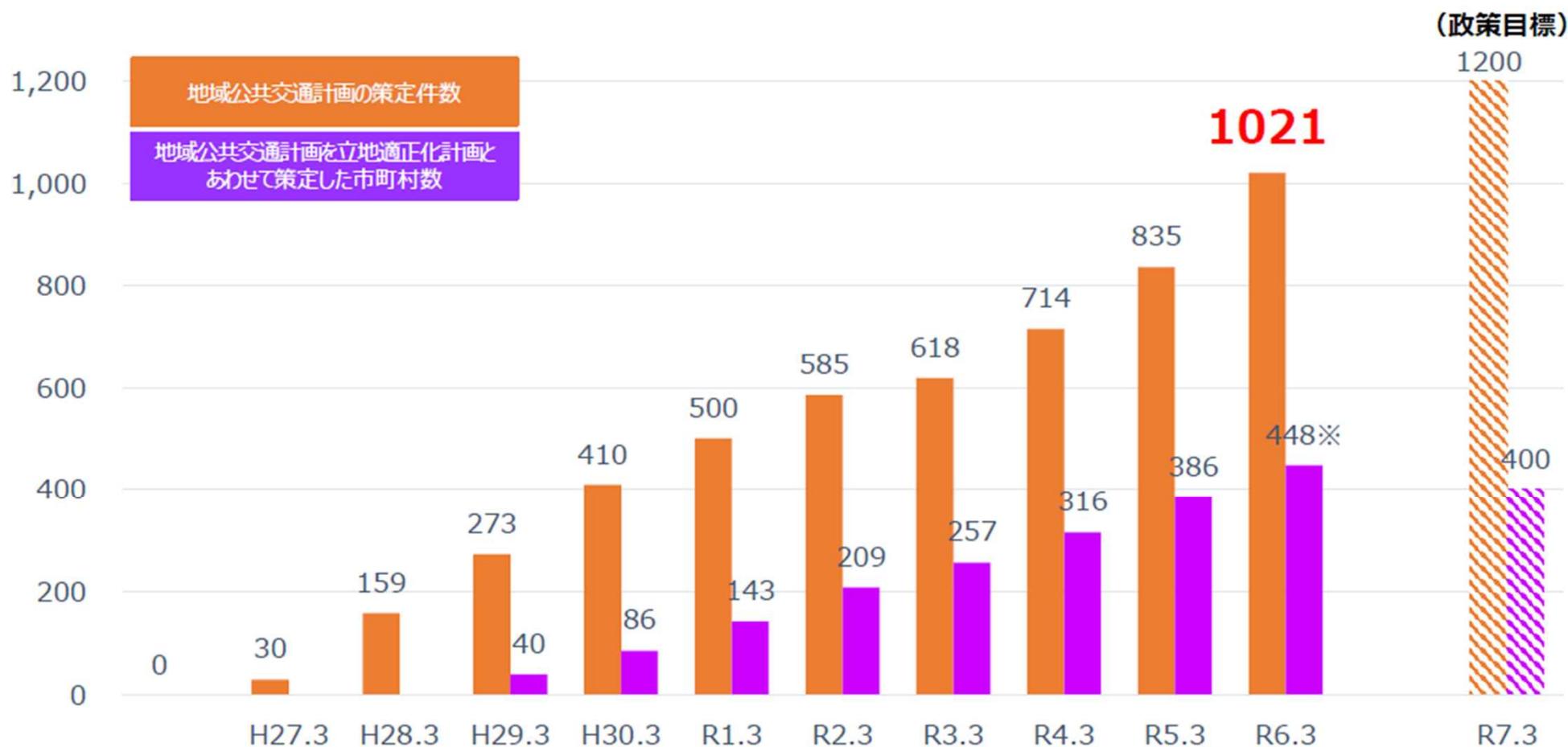
- ・新たなダイナミックプライシングなど運賃料金の多様化
 - ・タクシー以外の運送事業者（バス、鉄道等）の参入促進
- ※交通政策審議会自動車部会にて検討

地域交通関係

地域公共交通計画の法的位置付け

- ・「地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生を推進するための計画」＝「地域公共交通計画」（地域交通法（地域公共交通活性化再生法（平成19年法律第59号）第5条）
- ・ **全ての地方公共団体**に対して**作成の努力義務**（市町村にあっては単独で又は共同して、都道府県にあっては当該都道府県の区域内の市町村と共同して作成）
- ・ 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

地域公共交通計画の策定状況



※立地適正化計画の作成状況の最新値がR5・12時点であるため、R5・12時点の数字を記載

広域(道+市町村)地域公共交通計画の策定状況(R6.7.31現在)

北海道留萌管内地域公共交通計画

北海道(留萌振興局)、留萌市、増毛町、小平町、
苫前町、羽幌町、初山別村、遠別町、天塩町

北空知4町地域公共交通計画

北海道(空知総合振興局)、沼田町、妹背牛町、
秩父別町、北竜町
※深川市は計画区域に含まれていないが、
協議会構成員として参加。

中空知地域公共交通計画

北海道(空知総合振興局)、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

南空知地域公共交通計画

北海道(空知総合振興局)、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

さっぽろ連携中枢都市圏 地域公共交通計画

北海道(石狩振興局)、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

北海道後志 地域公共交通計画

北海道(後志総合振興局)、小樽市、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、
長万部町

宗谷地域公共交通計画

北海道(宗谷振興局)、
稚内市、猿払村、浜頓別町、
中頓別町、枝幸町、豊富町、
幌延町、利尻町、利尻富士町、
礼文町

北海道上川地域公共交通計画

北海道(上川振興局)、旭川市、士別市、名寄市、富良野市、
和寒町、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、
剣淵町、下川町、美深町、音威子府村、中川町、幌加内町

北海道オホーツク地域等公共交通計画

北海道(オホーツク総合振興局)、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、陸別町、枝幸町

北海道釧路・根室 地域公共交通計画

北海道(釧路総合振興局、
根室振興局)、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

十勝地域公共交通計画

北海道(十勝総合振興局)、
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

日高地域公共交通計画

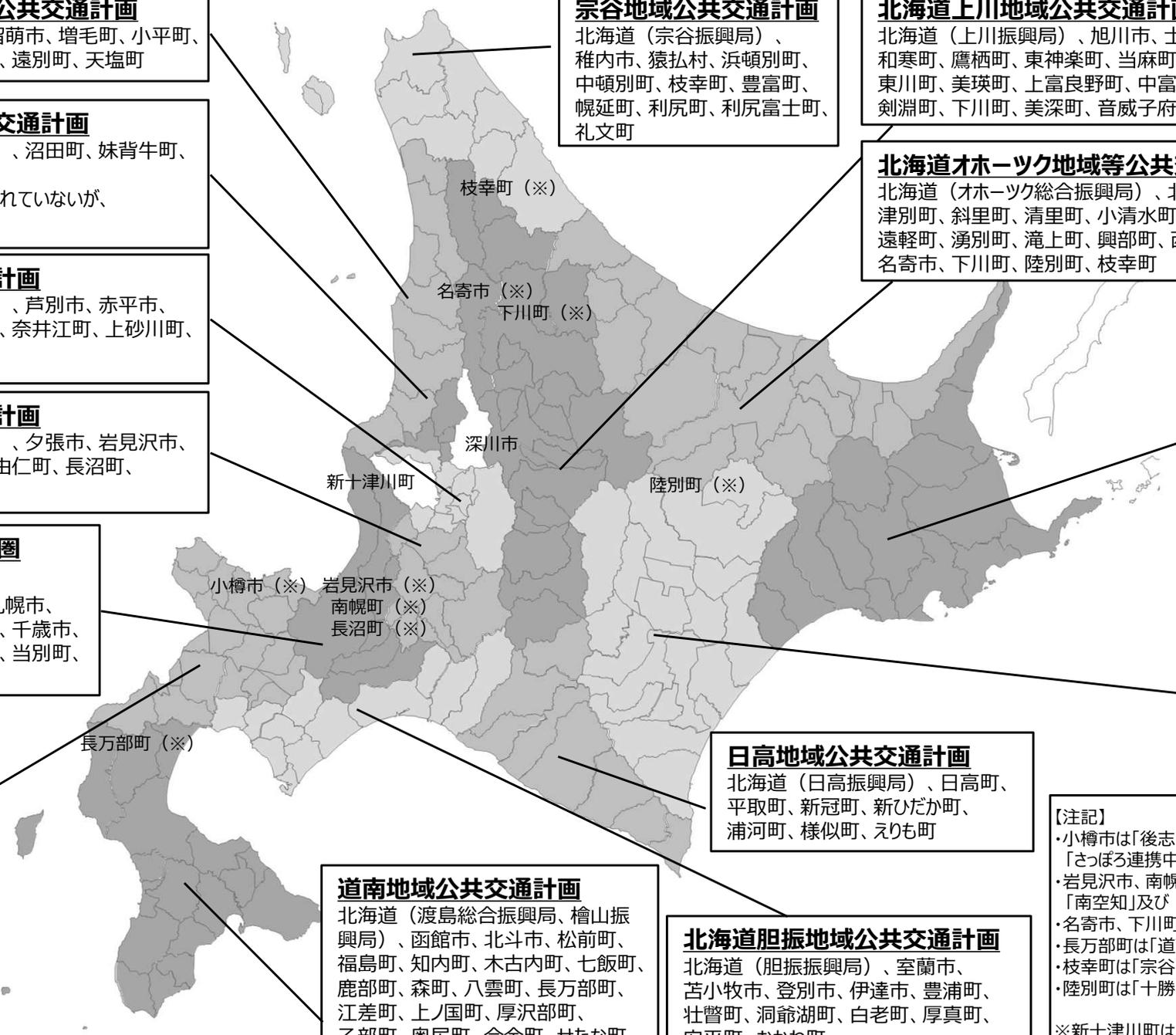
北海道(日高振興局)、日高町、
平取町、新冠町、新ひだか町、
浦河町、様似町、えりも町

道南地域公共交通計画

北海道(渡島総合振興局、檜山振興局)、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、八雲町、長万部町、
江差町、上ノ国町、厚沢部町、
乙部町、奥尻町、今金町、せたな町

北海道胆振地域公共交通計画

北海道(胆振振興局)、室蘭市、
苫小牧市、登別市、伊達市、豊浦町、
壮瞥町、洞爺湖町、白老町、厚真町、
安平町、むかわ町



【注記】
 ・小樽市は「後志」及び「さっぽろ連携中枢都市圏」に参照
 ・岩見沢市、南幌町、長沼町は「南空知」及び「さっぽろ連携中枢都市圏」に参照
 ・名寄市、下川町は「上川」及び「オホーツク」に参照
 ・長万部町は「道南」及び「後志」に参照
 ・枝幸町は「宗谷」及び「オホーツク」に参照
 ・陸別町は「十勝」及び「オホーツク」に参照
 ※新十津川町は中空知地域公共交通活性化協議会にオブザーバーとして参加。

リ・デザイン実現会議とりまとめ

地域の公共交通リ・デザイン実現会議の開催について

令和5年9月6日
令和6年4月1日改定
国土交通省

1. 趣旨

人口減少・少子高齢化の進展等を背景に、居住地域について、移動手段に関する不安が高まっている一方、公共交通事業者は、新型コロナの影響もあり、従来のサービス水準を維持することが困難となっている。

このため、国土交通大臣は、デジタルを活用しつつ、地域の多様な関係者の共創による地域公共交通の「リ・デザイン」や、広域的な公共交通ネットワークの高機能化・サービス向上を促進することにより、地域の公共交通の「リ・デザイン」と社会的課題解決を一体的に推進するため、デジタル田園都市国家構想実現会議の下、地域の公共交通リ・デザイン実現会議（以下「会議」という。）を開催する。

2. 会議の構成

本会議は、別紙に掲げる者をもって構成し、議長は国土交通大臣とする。

議長は、必要と認める場合、構成員を追加する。

3. 検討事項

会議は、公共交通の「リ・デザイン」と地域となる事項について検討を行う。

4. 庶務

会議の庶務は、内閣官房の協力を得て、

5. 雑則

前各項に定めるもののほか、会議の運営

地域の公共交通リ・デザイン実現会議 とりまとめ

令和6年5月17日

法定協議会（地域交通法）のアップデート

法定協議会においては、地域課題に応じて多様な主体の参画が重要とされているが、教育・福祉等の各分野の関係者の参画は限られている。

一方で、地域交通の「リ・デザイン」と地域の社会的課題の解決を一体的に進めるためには、地域の多様な関係者による連携・協働が必要であり、法定協議会においても地域住民をはじめ、多様な分野の関係者が実質的に参画していくことが重要となる。

また、利用の減少、運転手不足等に伴う路線バスの廃止・減便やタクシーの供給量減少等の動きは加速しており、これまで以上に短期サイクルで施策を講じる必要が生じている。

そのため、次々と生じる課題に対して、機動的に施策の実行・見直しを図るため法定協議会のもとで、データを活用しながら、自治体と交通事業者等を軸に継続的にモニタリングする体制を整備することが重要、となる。このように、**法定協議会については、機動的・横断的な実行体制へとアップデートを図ることが求められている。**

地域公共交通計画のアップデート

地域交通を取り巻く状況を踏まえ、地域公共交通計画についても、「モデルアーキテクチャ（標準構造）」に基づくシンプルで一貫性のある構成としながら、移動に関わるデータを活用することにより、可視化された課題に対して、**分野横断で関係者の参画を得て、先手先手で地域全体を面的に捉える計画へアップデートしていくことが求められている。**

地域公共交通計画の実質化に向けた検討会

構成員

(50音順・敬称略・◎は座長)

浅井 康太 (株)みちのりホールディングス グループディレクター	鈴木 春菜 山口大学大学院創成科学研究科 准教授
伊藤 昌毅 東京大学大学院情報理工学系研究科 准教授	◎中村 文彦 東京大学大学院新領域創成科学研究科 特任教授
加藤 博和 名古屋大学大学院環境学研究科 教授	日高 洋祐 (株)MaaS Tech Japan 代表取締役CEO
神田 佑亮 呉工業高等専門学校環境都市工学分野 教授	吉田 樹 福島大学経済経営学類 教授 前橋工科大学学術研究院 特任教授

オブザーバー：国土交通省総合政策局参事官（交通産業）、モビリティサービス推進課、
物流・自動車局、鉄道局、海事局、都市局、各地方運輸局等
事務局：国土交通省公共交通政策審議官部門（地域交通課）

検討経緯

令和5年 12月12日 (火)	第1回	<ul style="list-style-type: none"> 地域公共交通計画の課題整理 構成員からのプレゼンテーション
令和6年 1月12日 (金)	第2回	<ul style="list-style-type: none"> 地域公共交通計画の構成・分量、「目指す姿」・「目標」・「KPI」の定型 地域公共交通計画の推進体制、専門人材の確保・育成、資金確保 都道府県の役割 <p>【自治体からのヒアリング】</p> <ul style="list-style-type: none"> 三重県南伊勢町：3K（高齢者、高校生、観光客）の目標設定、交通事業者との連携 兵庫県西宮市：公共交通のサービスレベル、庁内連携体制の構築 栃木県：ベンチマークの設定、連携体制の構築 奈良県：バスカルテに基づく評価、新技術の導入支援
2月14日 (水)	第3回	<ul style="list-style-type: none"> モビリティ・データ等の利活用 <p>【自治体からのヒアリング】</p> <ul style="list-style-type: none"> 青森県八戸市：データ提供に係る協定、可視化・分析システムによる活用事例 山形県：地域公共交通情報共有基盤の構築、市町村と連携した活用事例 広島県：モビリティデータ連携基盤の構築、市町のデータ利活用に向けた支援
3月14日 (木)	第4回	<ul style="list-style-type: none"> 地域公共交通のR・デザインの加速化（施策・事業） 中間とりまとめ骨子（素案）
3月28日 (木)	第5回	<ul style="list-style-type: none"> 中間とりまとめ（素案）
4月9日 (火)	第6回	<ul style="list-style-type: none"> 中間とりまとめ（案）

地域公共交通計画の実質化に向けた検討会

- 地域交通は、多くの地域で深刻な状況にあり、自治体、交通事業者はじめ地域の多様な関係者が連携・協働して地域交通の再構築（リ・デザイン）を進め、その利便性・生産性・持続可能性を高めていく必要がある。
- 各地の厳しい現状に対応しながら、自家用車に頼りすぎることなく、誰でも気兼ねなくおでかけできる社会の実現を目指し、**地域公共交通計画には、司令塔・実行機能やデータ活用の強化・拡張など「アップデート」が求められ**、本検討会においては、モビリティデータを活用した、無理なく、難しくなく、実のある計画の実現に向け、その方向性や官民に期待される取組をとりまとめた。

地域公共交通計画のアップデート

～2027年までにトップランナー100を創出。現行計画が更新期を迎える2030年頃までに地方都市を中心※1に全自治体のアップデート※2を推奨～

連携・協働（共創）

面的・統合的取組

機動的・継続的対応

先手先手の対応

モデルアーキテクチャ（標準構造）に基づく計画

- シンプルで一貫性ある構成へ
2大目標：①公共交通軸の充実・保証、②移動制約者の足の確保と、10の中核KPI
- 適材適所の施策の集中展開
地域交通ネットワークを面的・統合的に、モードミックスの施策展開
- 具体的なPDCAスケジュール
年2～3回の評価や、施策の検討から実行までの目標日程を明示



モビリティ・データの利活用

- データも活用した計画策定・実行
現状診断、将来予測、コミュニケーション充実、マネジメントコスト削減
- 他分野データの活用
移動・施設の動向（福祉・医療・教育・商業等）や需要見込
- データ共有体制の確立
自治体、交通事業者等間で共有の目的・範囲・条件等の明確化



機動的・横断的な実行体制

- 多様な関係者の実質的参画
多様な関係者の協議会参画、庁内連携体制の構築、市民・住民との共有共感
- 専門人材の確保・育成
①交通の知見、②データ活用ノウハウ、③コーディネートスキルを持つ人材・伴走者
- モニタリングチームの組成
自治体、交通事業者等による、信頼とデータに基づく機動的体制の構築

連携・サポート

都道府県の役割

- 地域間交通（地域鉄道、幹線バス等）、市町村間調整
- 市町村の牽引・伴走・リ・デザイン
実証運行、新技術等を先導
- データ
データ共有枠組の構築
- ヒト&プレイス
人材育成、ネットワークワーキングの場の創出



※1 「地域の公共交通リ・デザイン実現会議」（座長：国土交通大臣）が提示する地域類型のうち、B（地方中心都市など）及びA（交通空白地など）の地域
※2 今後、国が提案するガイダンスに沿った取組または、より地域事情に適した取組

国による推進策（例）

ガイドランスの提供

モデルアーキテクチャ（標準構造）など
計画策定のガイダンスの策定

ポータルサイトの整備

ベンチマークの提供
協議会マネジメント支援

対話型支援

地域公共交通計画等を有識者等との対話によりレベルアップ

官民デジタル化

車両IoT化、国への申請等デジタル化、データ共有の枠組構築の推進

専門人材の確保・養成

有識者等データベース
専門人材養成プログラム

※「地域の公共交通リ・デザイン実現会議」における検討を踏まえ、関係省庁とともに先行的な取組を行う自治体を支援

実質化検討会 中間とりまとめ ポイント①

- 地域交通は、多くの地域で深刻な状況にあり、自治体、交通事業者はじめ地域の多様な関係者が連携・協働して**地域交通の再構築（リ・デザイン）**を進め、その**利便性・生産性・持続可能性**を高めていく必要がある。地域公共交通計画には、各地の厳しい現状に対応するため、**司令塔機能やデータ活用の強化・拡張**が求められる。
- 本検討会では、“モビリティ・データを活用し、（各自治体にとって）無理なく、（地域住民や関係者にとって）難しくなく、（地域にとって）実のある”**地域公共交通計画へのアップデート**の方向性や官民に期待される取組をとりまとめた。

地域交通に求められる視点

連携・協働（共創）

- ・ 交通分野の資源（人員・車両・資金等）だけで、移動ニーズを満たすことが困難。
- ・ 地域の輸送資源の総動員・最適化、多様な関係者との連携・協働を加速化する必要。

面的・統合的取組

- ・ 既存の交通モードを前提とした改善・工夫や個別・局所的対策に限界。
- ・ LRT・BRT導入、デマンド化など適材適所のモード選択やネットワーク全体の対策が必要。

機動的・継続的対応

- ・ 利用の減少、運転手不足等に伴い、路線バスの廃止・減便、タクシーの空白などの動きが加速。
- ・ 課題が次々と生じるなかで、自治体による事業化含め、これまで以上に、短期のサイクルで施策を講じる必要。

先手先手の対応

- ・ 人口減少や働き手の減少は今後も継続・加速化していく見込み。
- ・ データを活用することで、対処療法でなく、将来予測される課題・状況に先回りした対応が必要。

地域公共交通計画の現状

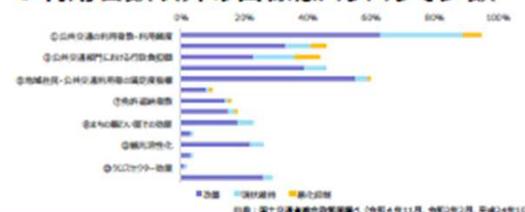
計画の構成

- 現状分析が多く、今後の取組が少ない。



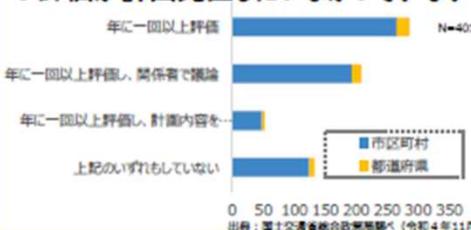
数値指標（KPI）の設定

- 利用者数以外の目標はバラバラで少数



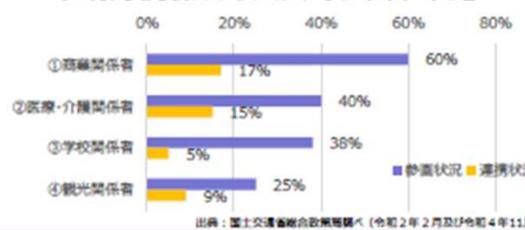
PDCAの運用

- 評価が計画見直しにつながっていない



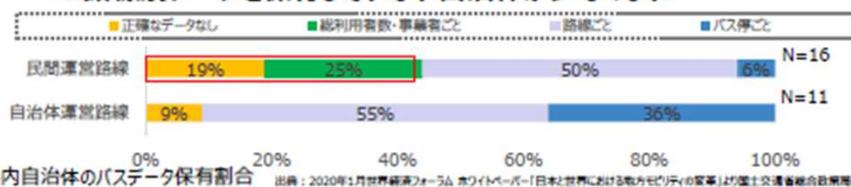
他分野の参画

- 多様な関係者の実質的参画が不足



データの取得・活用状況

- 路線別データを保有していない自治体が少なくない



上記を踏まえ、「地域公共交通計画」のアップデート

実質化検討会 中間とりまとめ ポイント②

「地域公共交通計画」のアップデート

- ①シンプルな論理構成と一貫性ある計画のもと、②交通モード統合的・面的に、③将来へ先手先手で対応し、④デジタルの力やデータを活用しながら、⑤分野横断で関係者の参画を得て、⑥現場課題へ機動的・継続的に対応

地域公共交通計画のアップデートに資する要素（市町村）

モデルアーキテクチャ（標準構造）に基づく計画	機動的・横断的な実行体制	モビリティ・データの利活用	都道府県の役割
<p>シンプルで一貫性ある構成への見直し 2つの中核目標：①公共交通軸と拠点の充実・保証 ②移動制約者（高齢者・子ども等）の足の確保と10の中核KPI等</p>	<p>モニタリングチームの組成（※） 自治体・交通事業者等によるデータ×場×信頼と明確な役割分担に基づく機動的体制の構築</p>	<p>データ共有体制の確立（※） ・共有の目的・範囲・条件等の明確化 ・継続的なデータ提供の体制確立</p>	<p>地域間交通等 (鉄道・幹線バス等)</p>
<p>適材適所の施策・事業の集中展開（※） 地域全体を面的に捉えたモードミックスと、目標・KPIと連動した施策・事業への集中等</p>	<p>多様な関係者の実質的参画 ・リ・デザイン関係者の協議会への参画 ・庁内横断体制の構築・多分野の資金確保 ・ワークショップを通じた住民・自治会等の主体的参画</p>	<p>他分野データの活用 移動・施設動向に関わるデータ（福祉・医療・教育・商業等）による需要見通し</p>	<p>地域内交通との接続、市町村間調整</p>
<p>具体的なPDCAスケジュール ・年3回の評価など、具体的な中長期日程の策定 ・検討から実行までのスケジュールの明示</p>	<p>専門人材の確保・育成 ①交通の知見 ②データ活用のノウハウ ③コーディネートスキルを持つ人材育成・伴走者確保</p>	<p>データも活用した計画策定・実行 データによる課題の鮮明化、コミュニケーション・合意形成の促進、マネジメントコストの削減</p>	<p>市町村の牽引・伴走 ※ 地域の実情を踏まえて実施</p> <p>○ヒト&プレイス (人材育成、ネットワーキングの場)</p> <p>○データ (共有の枠組の構築)</p> <p>○リ・デザイン (実証運行、新技術等を先導)</p>

※特に交通事業者にも一体的な取組が求められる要素

連携・サポート

国に求められる主な推進策

ガイダンスの提供	ポータルサイトの整備	対話型支援	官民デジタル化	専門人材の確保・養成
<p>アップデート・ガイドラインの策定（地域公共交通計画等の作成と運用の手引きの改訂等）</p>	<p>【ベンチマークの提供】 ・運送・輸送状況、予算・人員など</p>	<p>地域公共交通計画の策定・実行を対話を通じてレベルアップする仕組み構築（第三者評価の拡張）</p>	<p>車両IoT化（キャッシュレス等を活用した乗降データのデジタル化） 【国支援のありかた検討】</p>	<p>人材確保・養成に資する国の制度や成功・失敗事例の紹介</p>
<p>モデルアーキテクチャ（標準構造）の策定（2つの中核目標、10の中核KPI等）</p>	<p>【情報取得支援】 ・計画関係情報の一元化（計画・協議会資料・議事録等） ・協議会運営事例の横展開 ・有識者・伴走者データベース</p>	<p>地域公共交通関係予算とのリンクを検討</p>	<p>運輸局・運輸支局等の申請デジタル化の推進</p>	<p>有識者・伴走者データベース（全国版）構築</p>
<p>施策カタログの提供 （12のソリューション類型等に基づく施策・事業レシピ）</p>	<p>【マネジメント支援】 ・スケジュール管理 ・関係者間の資料等共有</p>	<p>省内ワンチームの組成（ITツールを活用した本省・運輸局・運輸支局の対応体制強化）</p>	<p>データ共有のモデル提示・枠組の作成支援</p>	<p>専門人材養成プログラムの支援・展開（養成プログラムに対し国が推奨する仕組みの検討）</p>

※「地域の公共交通リ・デザイン実現会議」における検討を踏まえ、関係省庁とともに先行的な取組を行う自治体を支援

等

実質化検討会 中間とりまとめ ポイント③

○ 現行計画の改訂が一巡する**2030年頃までに、地方都市を中心に全自治体におけるアップデート**（新規策定含む）を**推奨**するとともに、**2027年までに先導するトップランナーの創出**（100計画）が期待される。また、取組を推進するため、市町村、都道府県、民間事業者の取組とそれを後押しする国の推進策の展開が期待される。

（ロードマップ）

		短期				中長期
		2024年度 (令和6年度)	2025年度 (令和7年度)	2026年度 (令和8年度)	2027年度 (令和9年度)	2030年度 (令和12年度)
市町村	地域公共交通計画のアップデート	(期間を満了する計画 ※累計見込数)	(約150計画)	(約350計画)	(約550計画)	(約1200計画) ※地方都市を中心に全自治体におけるアップデートを推奨（更新・新規）
		トップランナーの創出 100計画				
都道府県	市町村の補完 (ヒト&プレイス、データ、リ・デザイン)	トップランナーの創出			人材育成・ネットワーキングの場の創出 実証運行・新技術の導入の拡大 データ共有の枠組の拡大	市町村への支援充実
	ガイダンスの提供	ガイドラインの策定 モデルアーキテクチャ（標準構造）の策定 施策カタログの提供				
	ポータルサイトの整備	機能・要件等の検討 → 運用方法等の検討 → システム構築・試験導入			ポータルサイトの実装	
	対話型支援	仕組みの構築 省内ワチームの組成	対話型支援の試行・見直し		対話型支援の展開	
国	官民デジタル化	地域公共交通確保維持改善事業	ICカード情報の活用検証	乗降調査からICカード情報への転換	デジタル・データによる申請の推進	官民情報のデジタル化
		道路運送法上の手続	e-mlitによる申請等手続のオンライン化			
		民間事業者におけるデジタル化	車両IoT化（キャッシュレス等を活用した乗降データのデジタル化）【国支援のあり方も検討】			円滑なデータ活用環境の実現
	データ共有の枠組	データ共有のモデル提示	データ共有の枠組の作成支援 データ共有フォーマット等の標準化に対する支援		都道府県に対するデータ共有の枠組の構築支援	
	専門人材の養成・確保	専門人材養成プログラムの支援・展開【国が推奨する仕組みも検討】				地域における交通人材の充実
		有識者・伴走者データベース（全国版）の構築 制度・事例の横展開				

基本的な構成【計画の構成の見直し】

○ 地域公共交通計画は、今後何をするか（アクション）の記載をより充実させるべき。

従来の地域公共交通計画の構成例

はじめに

・計画作成の趣旨及び位置付け

・計画の区域、期間

1 地域の現状等

・地勢・地理、社会状況・経済状況

2 上位・関連計画の整理

・総合計画、都市計画マスタープラン

・立地適正化計画、観光圏整備計画

・その他の計画

3 地域旅客運送サービスの現状等

・地域旅客運送サービスの整備・利用状況、利用者の意向等

4 地域旅客運送サービスの役割と課題整理

5 基本的な方針

6 計画の目標

7 目標達成のための施策・事業、

資金調達計画、関係者相互間の連携

8 計画の達成状況の評価

参考資料

・法定協議会の構成員・開催状況

・地域の現状、地域旅客運送サービスの現状等の詳細整理結果の紹介

・目標・数値目標・目標設定の根拠 等

今後の地域公共交通計画の基本構成 (30ページ程度)

<計画本体>

法定記載事項との関連

① 基本的な方針

基本的な方針【法5②I】

○地域交通の現状診断

※現状整理はデジタルを活用

○目指す姿

※立地適正化計画・総合交通戦略・観光圏整備計画等と連携して設定

② 計画目標・K P I

計画の目標【法5②III】

○計画目標（5年程度）

○K P I

③ 適材・適所の施策・事業（アクション）

目標達成に向けた事業・実施主体
【法5②IV】

○事業・実施主体・スケジュール

④ 計画の達成状況の評価

達成状況の評価に関する事項
【法5②V】

○具体的なPDCAスケジュール ※“検討”のみは避ける

⑤ 計画の推進力

○機動的・横断的な実行体制

○モビリティ・データの活用

+ 概要カルテ、デジタルデータ

（・地域の現状等 ・上位・関連計画の整理 ・目標等の根拠等）

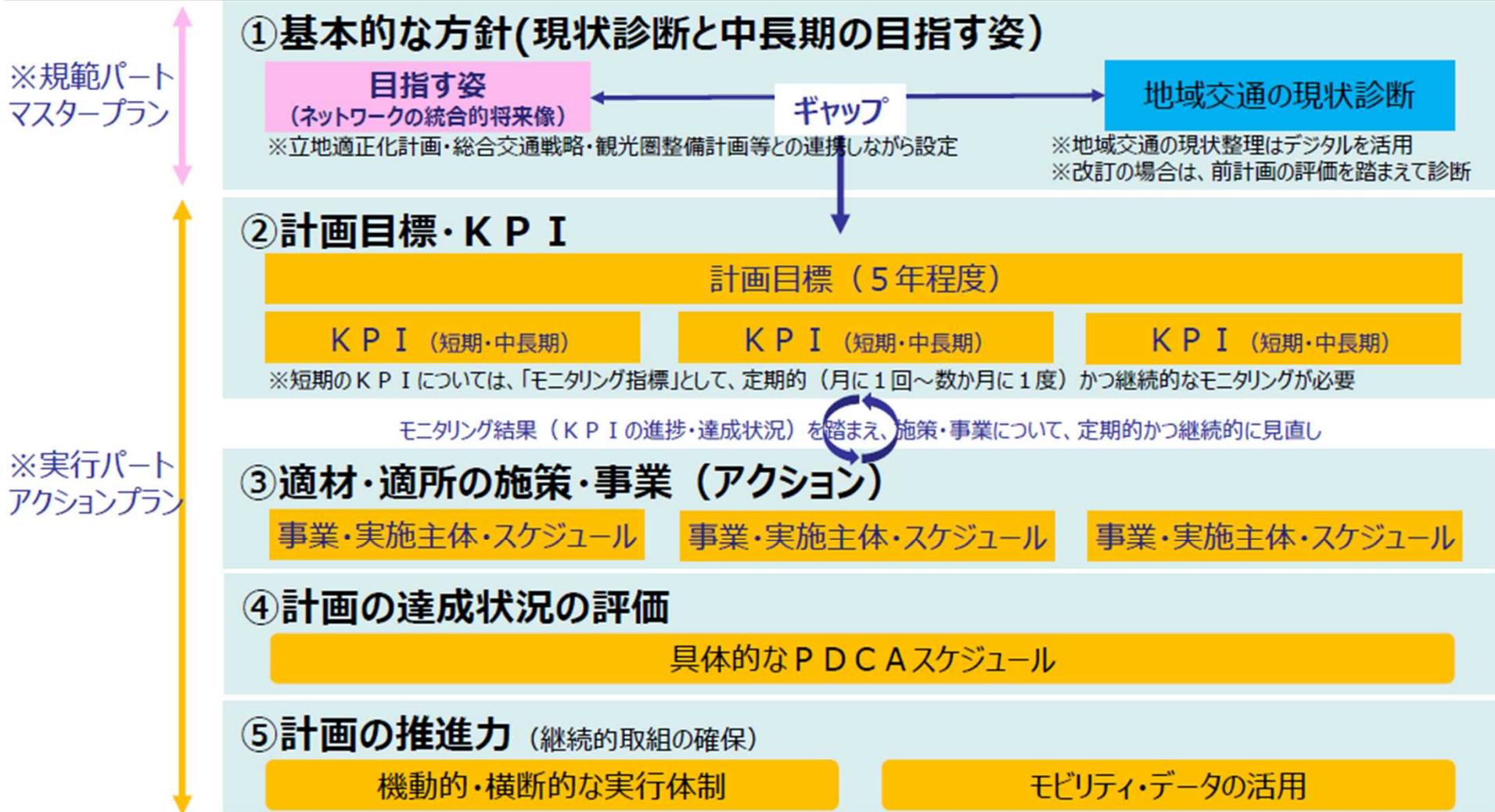
※現状整理パートについては、共通フォーマット+デジタルデータも活用しながら、特にアンケート調査を施策検証に必要な情報に絞り、総花的・漫然とした実施を避け、効率化を図る。

基本的な構成【計画の構成の定型】

○ 計画の基本構成・分量については、

- ・国が提案するモデルアーキテクチャ（標準構造）に沿って、シンプルで一貫性ある構成とし、
- ・現状整理パートは、デジタルデータも活用し、総花的になりがちなアンケート調査の絞込など効率化を進め、現状診断と、課題への機動的・継続的対応（アクション）により注力できる計画へ転換すべき。

※現状整理＝データや現状を整理すること（病の症状の整理） 現状診断＝現状整理をもとに課題の原因を探索・特定すること（病の原因の特定）
 ※基本的な方針や施策・事業（アクション）が明確に示されることにより、関係者（自治体職員等）が変更になった場合においても、関係者間の共通認識として引き継がれることにより、地域公共交通に関する取組が継続されていくことが期待される。



地域公共交通特定事業

事業名	イメージ	事業概要	主体 上段：計画決定主体 / 下段：事業実施主体
軌道運送高度化事業		定時性、速達性及び快適性に優れた軌道運送を確保する事業	事業者
			事業者
道路運送高度化事業		定時性、速達性及び快適性に優れた道路運送を確保する事業	事業者
			事業者
海上運送高度化事業		定時性、速達性及び快適性に優れた海上運送を確保する事業	事業者
			事業者
鉄道事業再構築事業		継続が困難又は困難となるおそれのある鉄道事業について、 経営改善を図りつつ上下分離等の事業構造の変更により存続を図る事業	地方公共団体・事業者共同
			事業者
鉄道再生事業		鉄道事業者と市町村が連携して、 事業の廃止届出がなされた鉄道事業の維持を図る事業	地方公共団体・事業者共同
			事業者
地域旅客運送サービス 継続事業		地域公共交通の維持が困難と見込まれた場合、公募により 新たな事業主体を選定し、地域旅客運送サービスの継続を図る事業	地方公共団体
			事業者
貨客運送効率化事業		旅客運送事業者による貨客混載運送の導入を円滑化することで、 継続的な地域旅客運送サービスを確保する事業	事業者
			事業者
地域公共交通 利便改善事業		地域公共交通ネットワークの再編や、ダイヤ・運賃等の改善により、 利便性の高い地域旅客運送サービスの提供を図るための事業	地方公共団体
			事業者

【参考】国土交通省ホームページ

国土交通省ホームページ (https://www.mlit.go.jp/) にて公共交通に関する情報を掲載しております。

政策情報・分野別一覧

組織別一覧 50音順

 総合政策	 国際	 運輸安全	 危機管理
 公共交通	 国土政策	 土地・不動産・建設業	 都市
 水管理・国土保全	 道路	 住宅・建築	 鉄道
 物流・自動車	 海事	 港湾	 航空
 北海道	 政策統括	 官庁営繕	 技術調査



公共交通政策

ホーム > 政策・仕事 > 総合政策 > 公共交通政策

基礎情報

- 別添
- 関連法令
- 予算
- 交通政策基本計画
- 交通政策白書
- 検討会等
- 大臣表彰
- 大都市交通センサス
- リンク

新着情報

- 令和6年度(第68回)船員労働安全衛生月間を開始します！(2024年8月26日) [詳細](#)
- はじめに読みたい！「公共交通政策ってなに？」をオープンしました！(2024年8月15日)
- お役立ち情報をまとめたページを作成しました！(2024年8月8日)
- 第1回国土交通省「交通空白」解消本部幹事会を開催しました！(2024年8月8日)
- 第1回国土交通省「交通空白」解消本部を開催します！(2024年7月16日) [詳細](#)

ピックアップコンテンツ

～はじめに～
**公共交通政策
ってなに？**

みんなで作る持続可能な公共交通
**地域公共交通
リ・デザイン**

**共創・MaaS実証
プロジェクト**

**「交通空白」
解消本部**

**地域公共交通の
リ・デザイン会議**

**リ・デザイン
関連予算**

交通政策白書

MaaSでつなぐ
前橋市のリ・デザイン

路線バス廃止から始まった
赤井川村のリ・デザイン

**地域公共交通に関する
お役立ち情報**

共同経営で拓く
熊本市のリ・デザイン

地域交通に関する補助制度

令和6年度予算
約208億円(前年度比1.01倍)
※令和5年度当初予算額 207億円

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
- ・賃上げ等のための運賃改定を実施する事業者に対する支援強化

○エリア一括協定運行(自治体との協定のもと、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を実施する場合における長期安定的な支援

○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

○交通DX・GXによる省人化・経営改善支援

- ・地域交通事業者によるDX・GXによる利便性向上や人材確保に資する取組を支援



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)

- 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)**

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6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5年度予算額 1億円

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

- 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



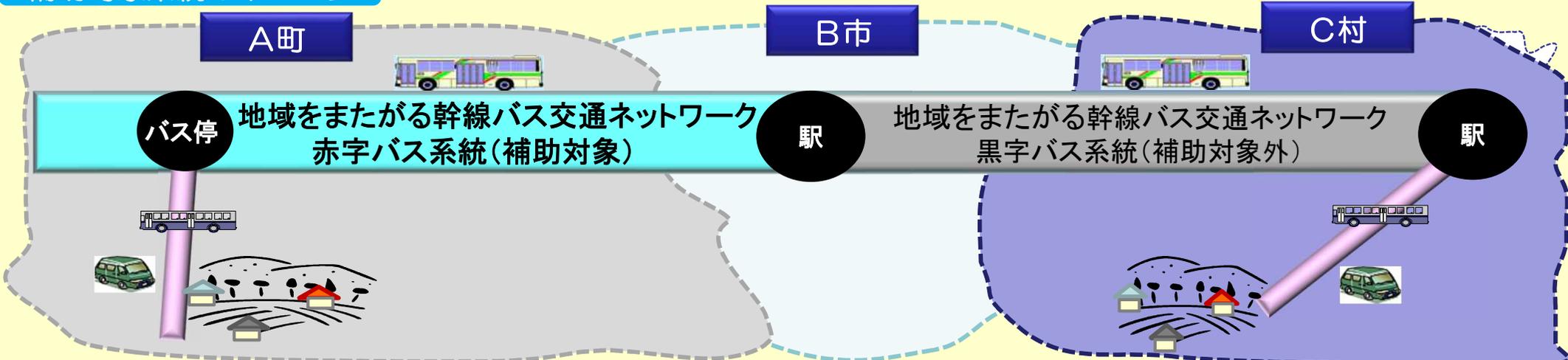
＜補助対象経費算定方法＞

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



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。

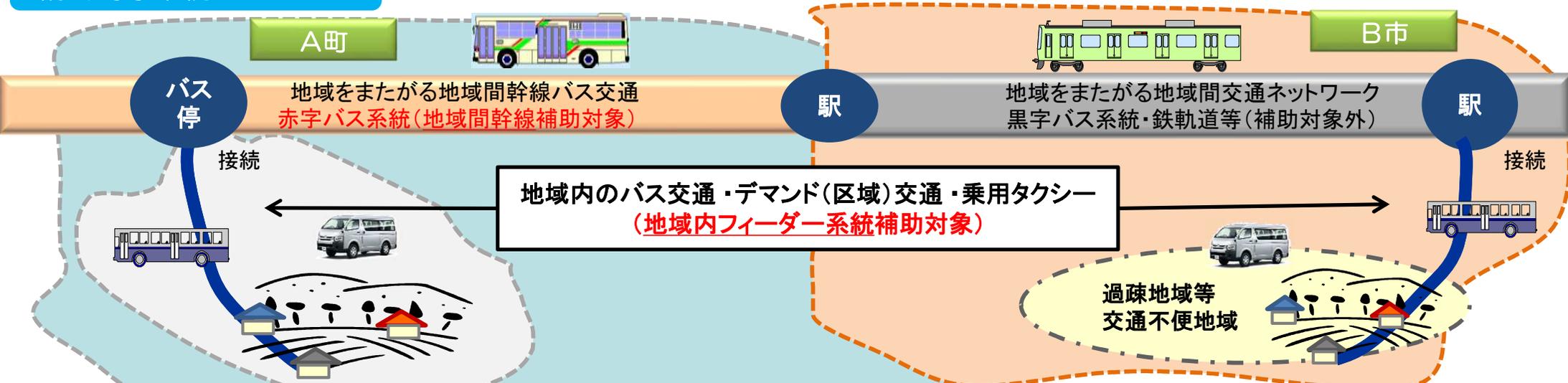
補助内容

- 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

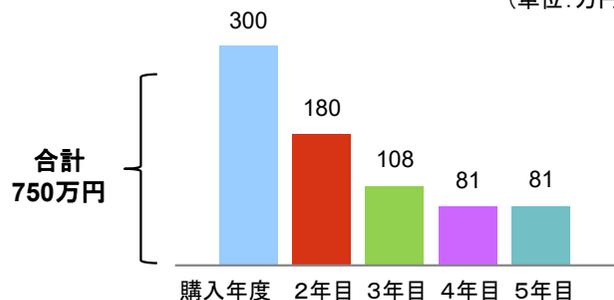
- ・補助対象期間中に新たに購入等を行うもの
- ・主として地域間幹線又は地域内フィーダーの補助対象システムの運行の用に供するもの
- ・地上から床面までの地上高が65センチメートル以下かつ定員11人以上の車両であって次のいずれかに該当するもの
 - ① ノンステップ型車両(スロープ又はリフト付き)
 - ② ワンステップ型車両(スロープ又はリフト付き)
 - ③ 小型車両(①及び②の類型に属さない長さ7メートル以下かつ定員29人以下の車両)
- ・運行区間の一部に高速道路等を含む補助対象システムの運行の用に供するものであって道路運送車両の保安基準(座席ベルト、ABS等の設置)に適合した定員11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

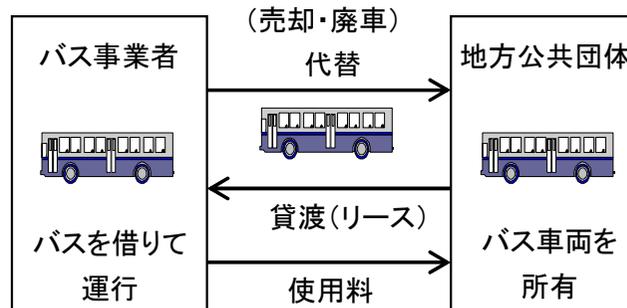


車両購入に係る
減価償却費・金融費用を
5年間にわたって交付

※ 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

R6補助年度(R5.10~R6.9)フィーダー系統補助

91市町村 304系統

令和5年10月1日現在

札幌運輸支局管内 29市町村

美瑛市 16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	古平町 2系統
滝川市 2系統	由仁町 1系統	積丹町 6系統
恵庭市 3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	岩見沢市 11系統	
倶知安町 10系統	江別市 4系統	
南幌町 1系統	仁木町 1系統	
奈井江町 3系統	月形町 1系統	
長沼町 4系統	小樽市 15系統	
栗山町 5系統	上砂川町 2系統	
浦臼町 7系統		

旭川運輸支局管内 17市町村

旭川市 1系統	和寒町 1系統	美深町 2系統	上川町 1系統
稚内市 1系統	剣淵町 1系統	小平町 1系統	深川市 1系統
名寄市 2系統	東川町 1系統	遠別町 2系統	中頓別町 1系統(浜頓別町と共通)
北竜町 4系統	下川町 2系統	鷹栖町 2系統	浜頓別町 1系統(中頓別町と共通)
愛別町 1系統			

北見運輸支局管内 4市町村

北見市 3系統	美幌町 12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	厚岸町 6系統
弟子屈町 5系統	釧路町 3系統
中標津町 7系統	浜中町 4系統
白糠町 4系統	鶴居村 1系統

函館運輸支局管内 12市町村

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

室蘭運輸支局管内 9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
洞爺湖町 4系統	登別市 2系統
むかわ町 6系統	

帯広運輸支局管内 12市町村

新得町 2系統	池田町 1系統	音更町 1系統
清水町 2系統	本別町 8系統	更別村 1系統
芽室町 1系統	足寄町 1系統	上士幌町 4系統
幕別町 5系統	帯広市 4系統	大樹町 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) R5補助年度実績 約2.5億円

※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>

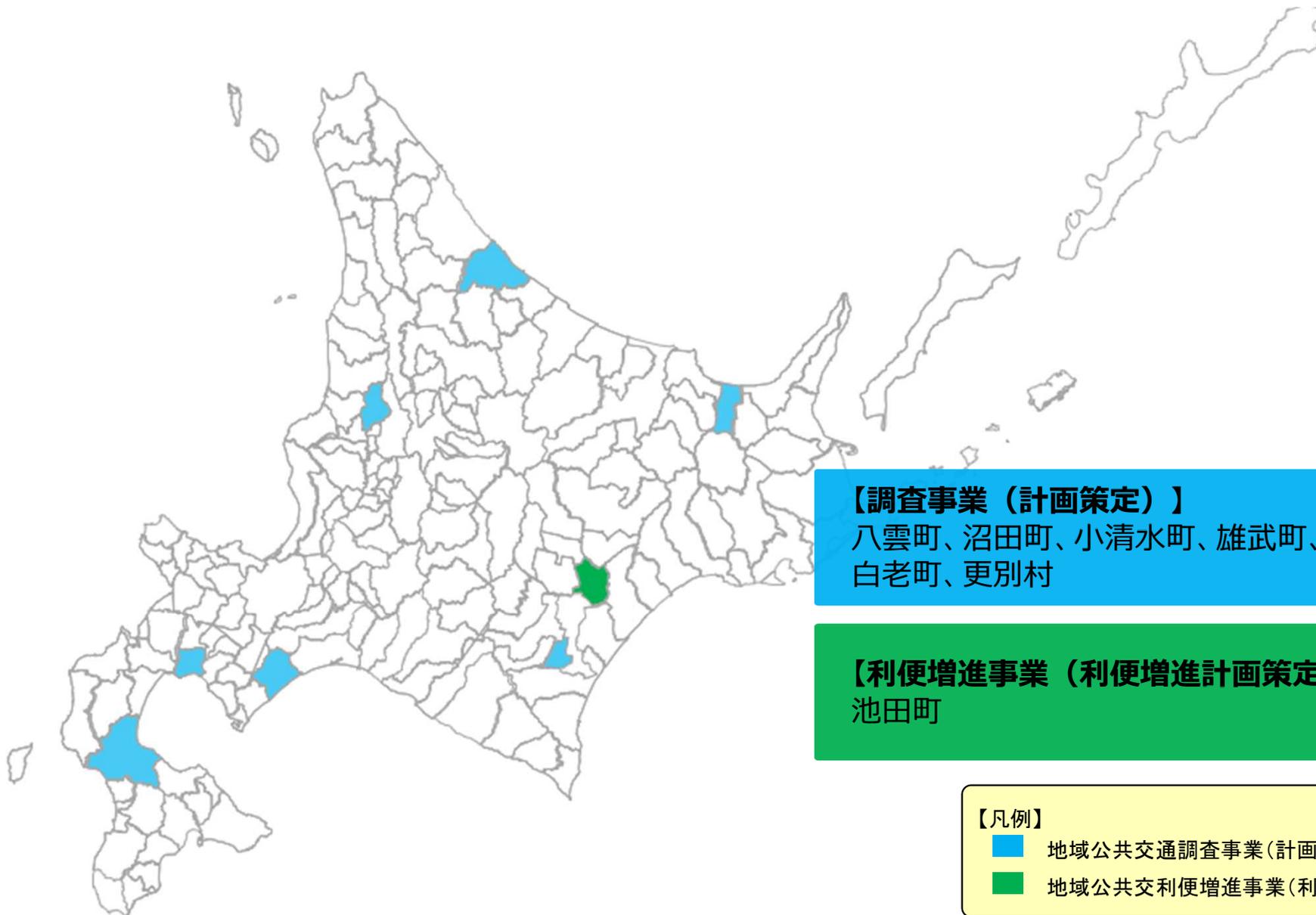
	原則			特例
	A市	B市	C町	交通圏(A市・B市・C町)
上限額	100	50	50	200
補助申請額	120	50	10	180
交付額	100	50	10	180

(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／R6補助年度】計8協議会 計画策定（7）、利便増進計画策定（1）



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。

「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

- **補助率**
1/2以内 ※乗用タクシー事業は上限100万円
- **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



<補助対象経費算定方法>

経常費用
(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)

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

フィーダーシステムの補助要件（運行事業者・運行形態）

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。

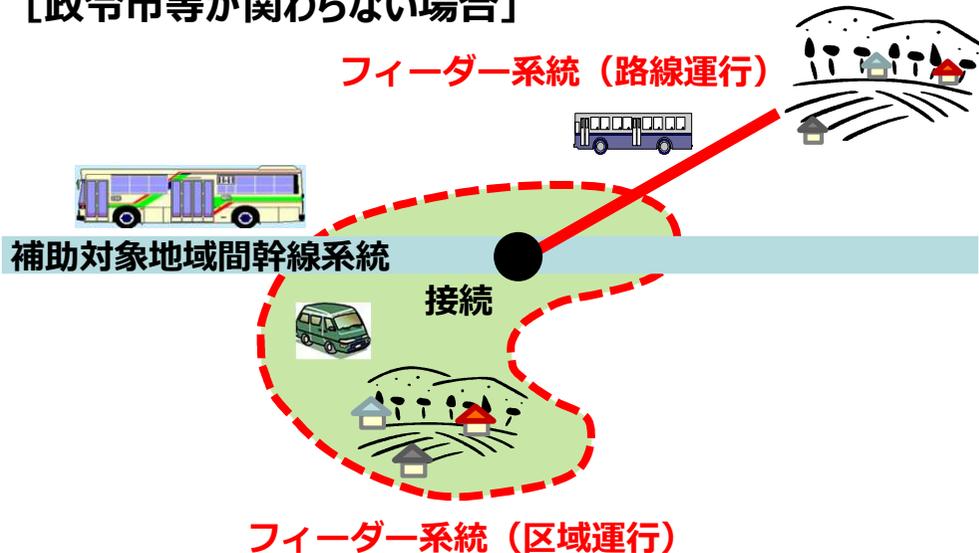
フィーダーシステムの補助要件（幹線等への接続要件 ①）

交付要綱 別表7（八）

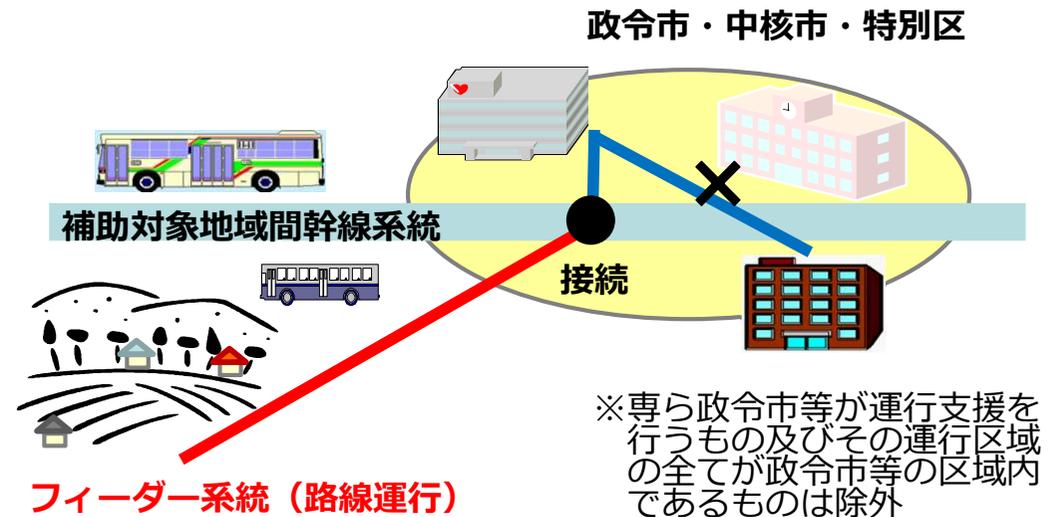
以下の①又は②のいずれかの要件を満たすもの

- 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、政令指定都市等が専らその運行を支援するもの及びその運行区域のすべてが政令指定都市等の区域内であるものを除く。

〔政令市等が関わらない場合〕



〔政令市等が関わる場合〕



「政令指定都市等が専らその運行を支援する地域内フィーダー系統について」

実施要領2（1）⑥

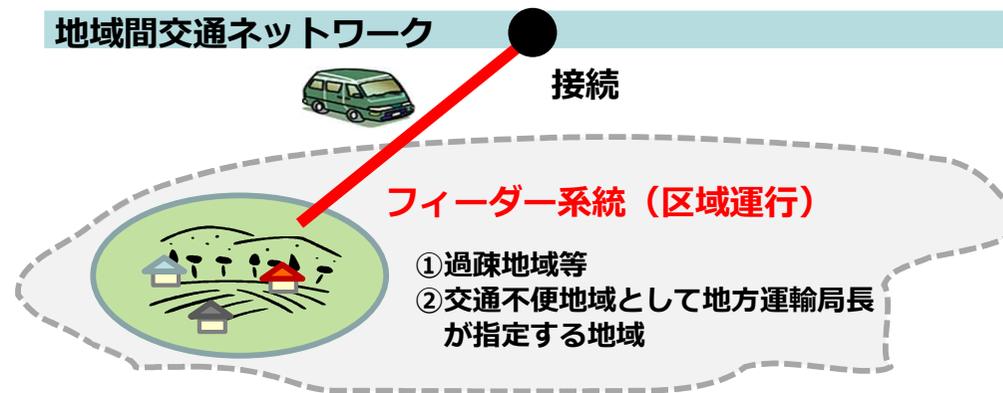
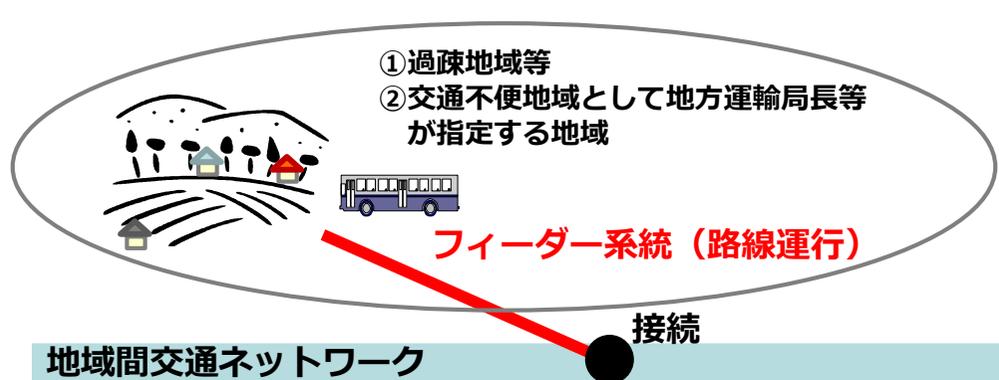
政令指定都市等が地元負担額の8割を超える額を負担する場合には、「政令指定都市等が専らその運行を支援」に該当するものとして取り扱う。

フィーダーシステムの補助要件（幹線等への接続要件 ②）

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を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 4 3 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（北海道運輸局内では旭川市東旭川町瑞穂，米原，豊田，東桜岡のみ）



○「**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（往復でいうと 3 往復）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11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。

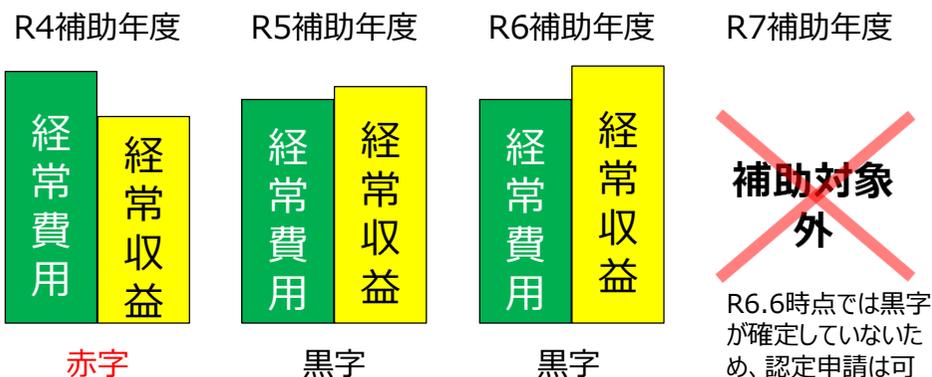
③ 前年度補助対象期間から地域公共交通計画又は生活交通確保維持改善計画に基づき運行されているもの

交付要綱 別表7 (ハ)

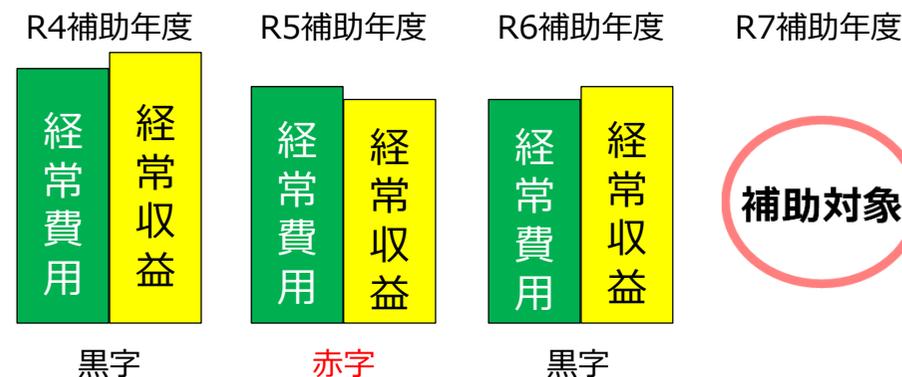
※補助対象期間は10月1日～翌年9月30日

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 1 回当たりの輸送量が **2 人未満** の場合、当該年度は交付申請対象外

「地域内フィーダーシステム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システムについては、補助金交付申請の対象外とする。（当該年度のみ）
- 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 運行システムの補助金交付申請額が 1 千円未満の運行システムは、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。