

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



国土交通省北海道運輸局

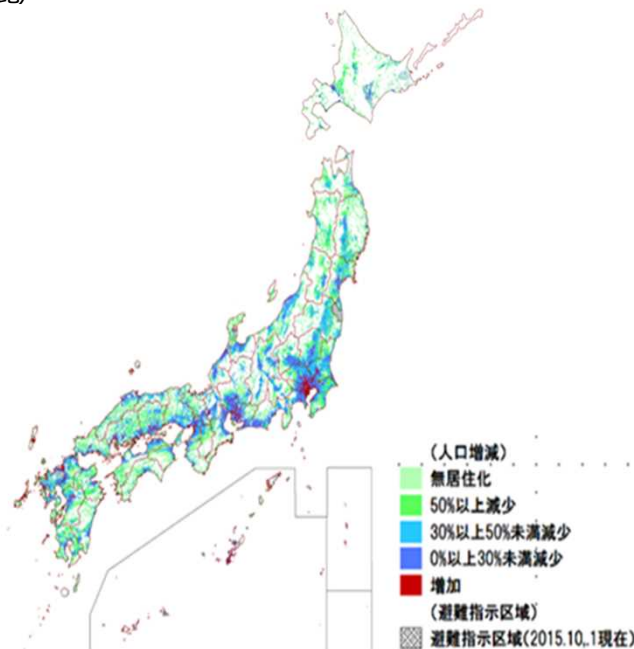
地域公共交通を取り巻く環境

地域公共交通の現状①

- 人口減少及び高齢化が全国的に進む中、免許返納した高齢者をはじめ移動手段の確保に対する不安が高まっている。
- 一方、乗合バス・鉄軌道路線の減便・廃止やバス・タクシードライバーの減少が進み、公共交通の確保は危機的な状況。

将来の人口増減状況

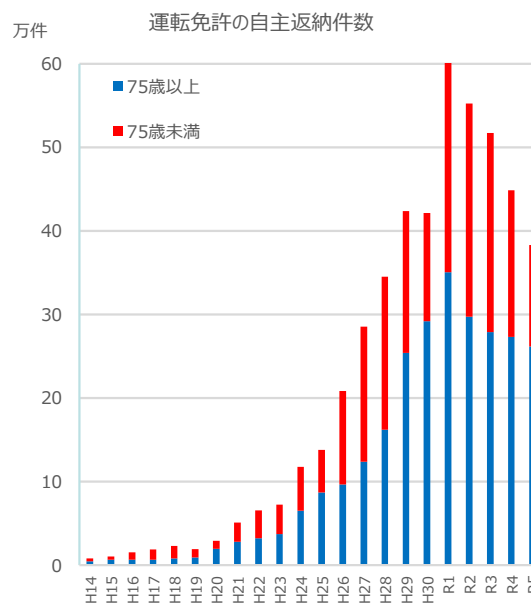
・2050年には全国の約半数の地域で人口が**50%以上減少**（2015年対比）



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

運転免許返納数の推移

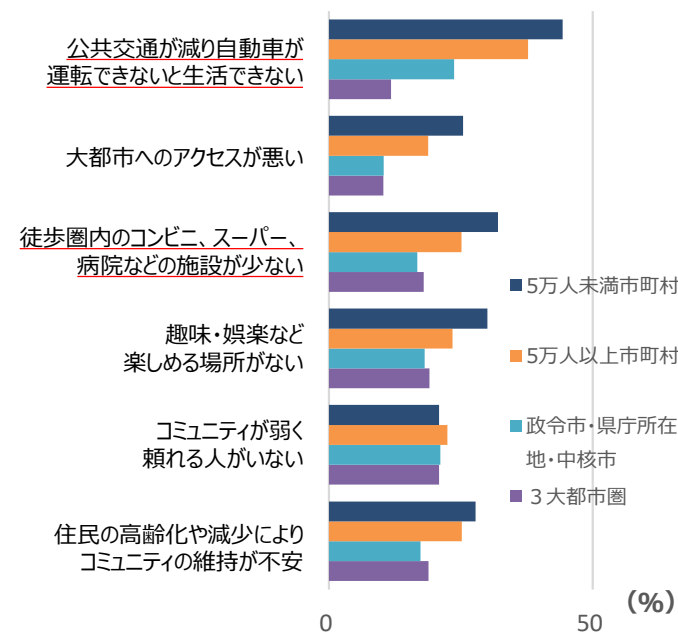
・運転免許の返納が進展しており、令和5年度においては、年間**約40万件**返納された。



(出典) 警察庁「運転免許統計」をもとに国土交通省総合政策局作成

居住地域に対する不安（地域別）

・公共交通が減り自動車が運転できないと生活できない：**約40%**
 ・徒歩圏内のコンビニ、スーパー、病院などの施設が少ない：**約30%**



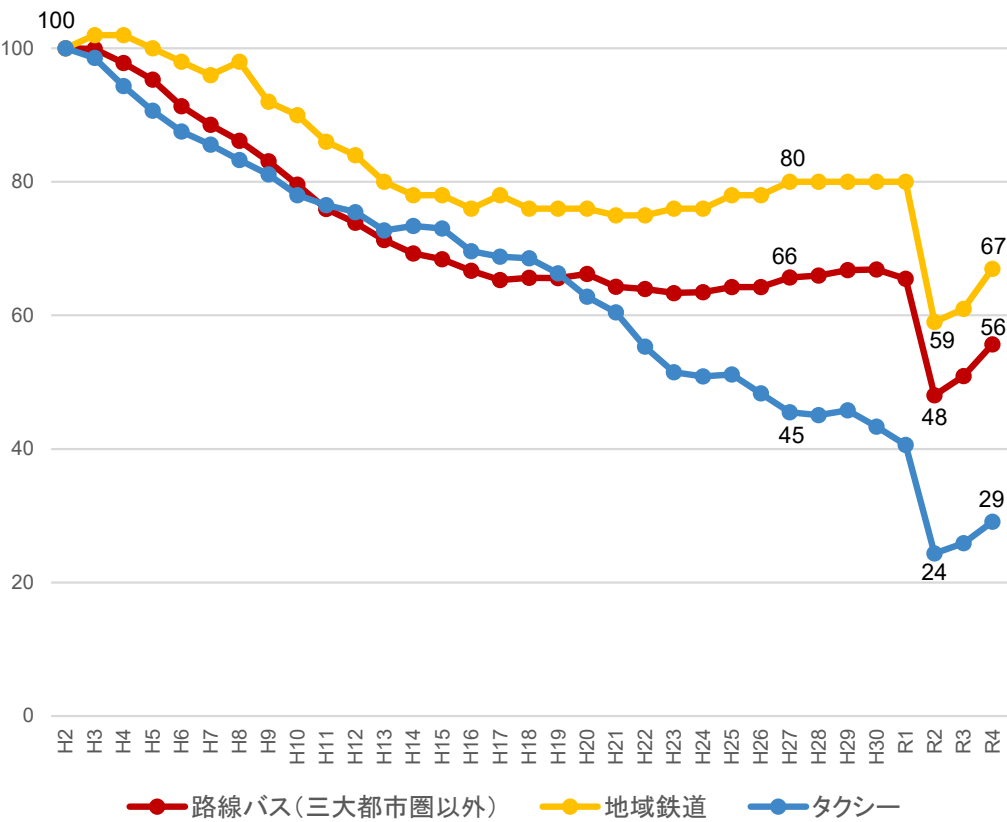
(出典) 国土交通省「平成29年度国民意識調査」

地域交通の現状② 利用者数の減少と路線廃止

○ 人口減少やモータリゼーションによる利用者の減少と路線廃止などサービスの低下が続いている。

路線バス・地域鉄道・タクシーの利用者数

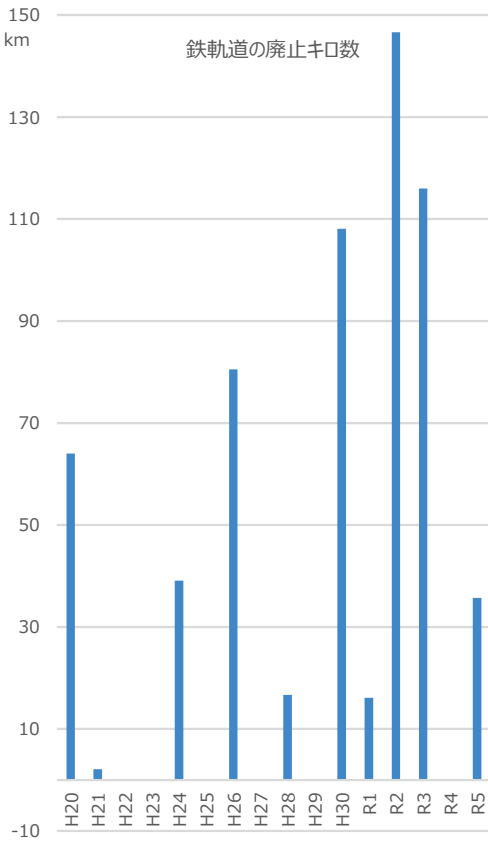
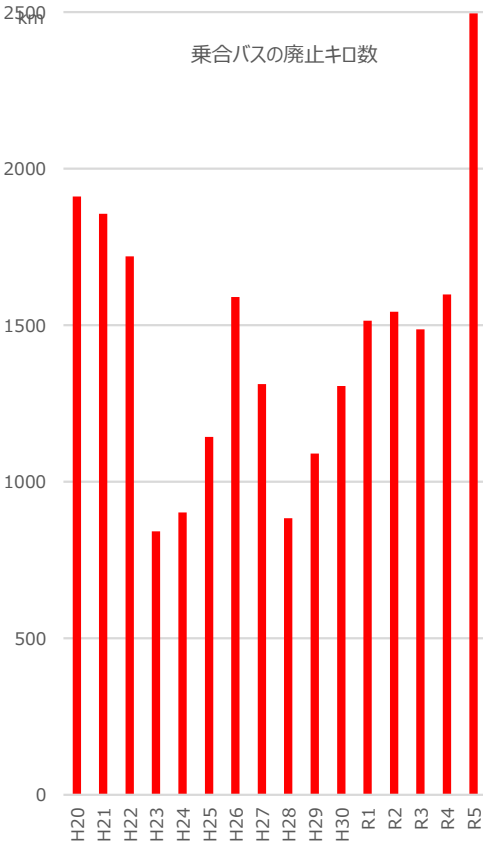
路線バス、地域鉄道、タクシーの利用者



(出典)「自動車輸送統計年報」「鉄道統計年報」より国土交通省作成

路線廃止の状況

- ・乗合バス：計23,193kmの路線が廃止 (2008年度→2023年度)
- ・鉄軌道：計625.1km、18の路線が廃止 (2008年度→2023年度)

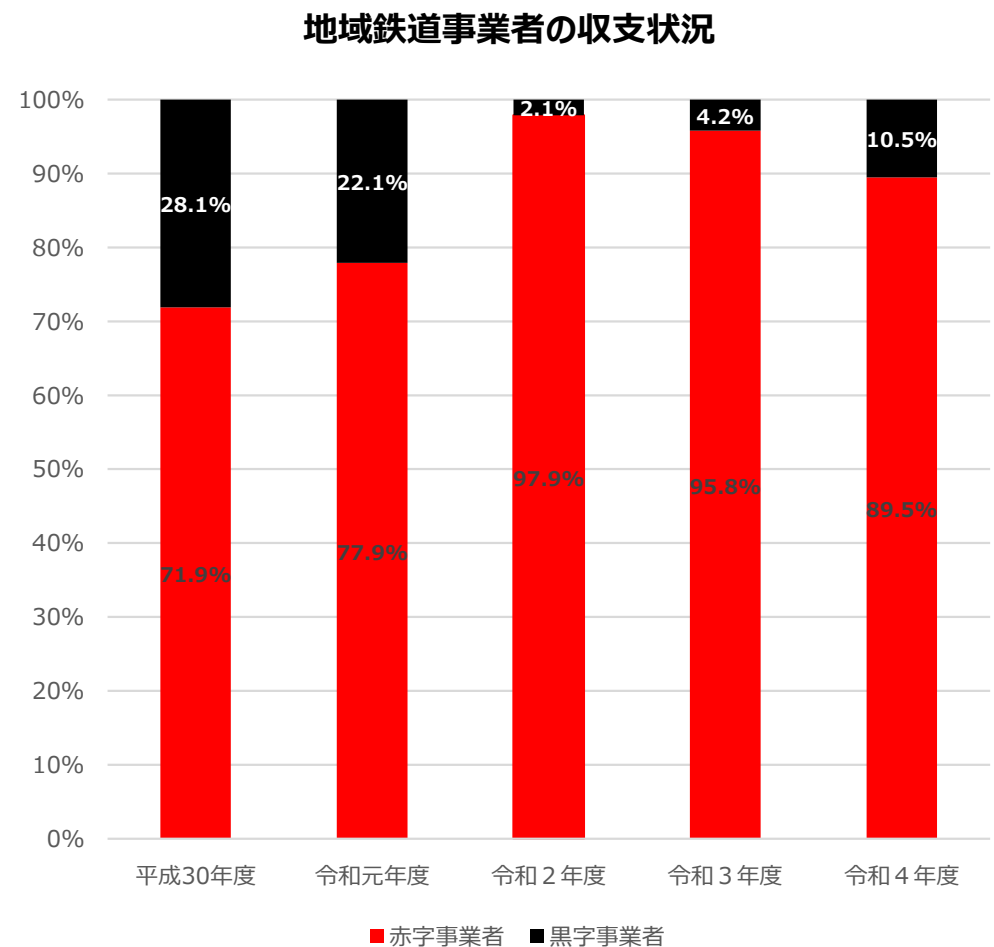


(出典) 国土交通省総合政策局作成

担い手の現状①:地域交通事業者の経営状況

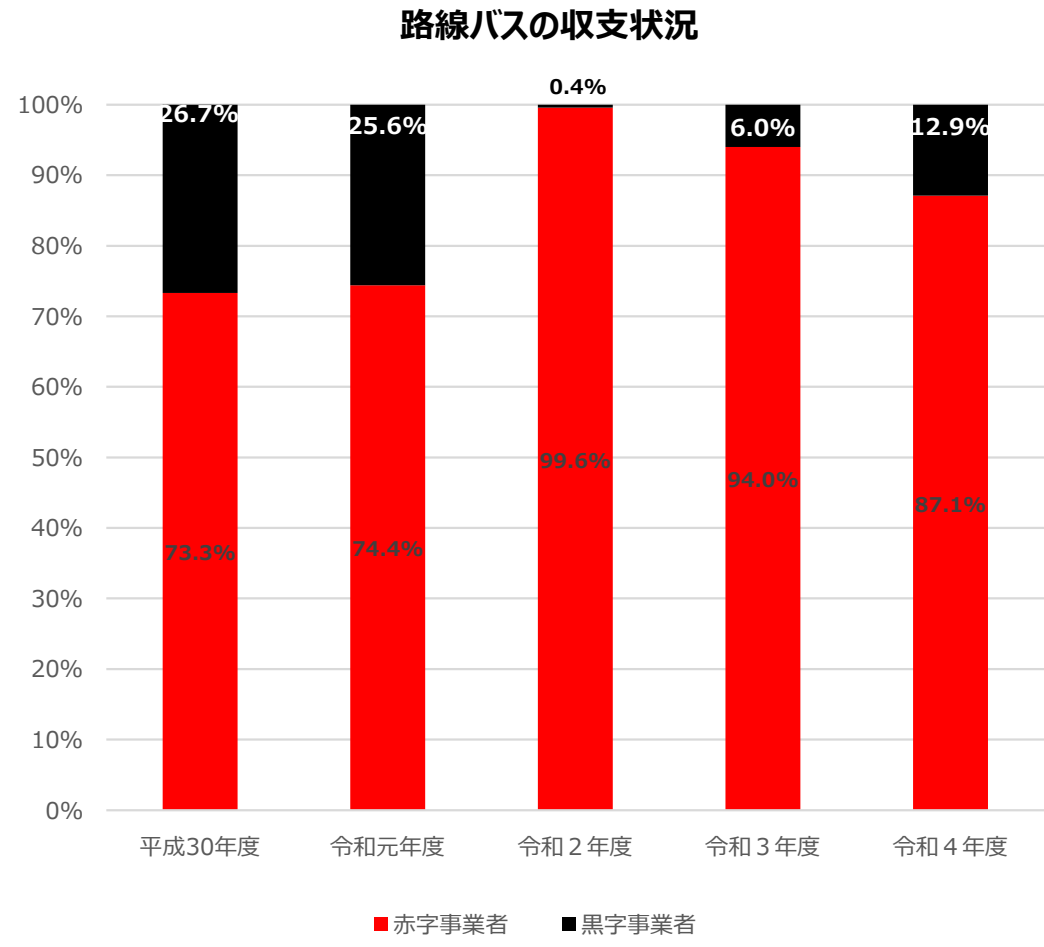
○ 地域交通事業者は、コロナ前から厳しい経営状況にあり、コロナ禍を経てさらに悪化している。

地域鉄道事業者の収支



(出典) 国土交通省鉄道局調べ
※令和元年度から95社 (富山ライトレールと富山地方鉄道が合併)

路線バス事業者の収支

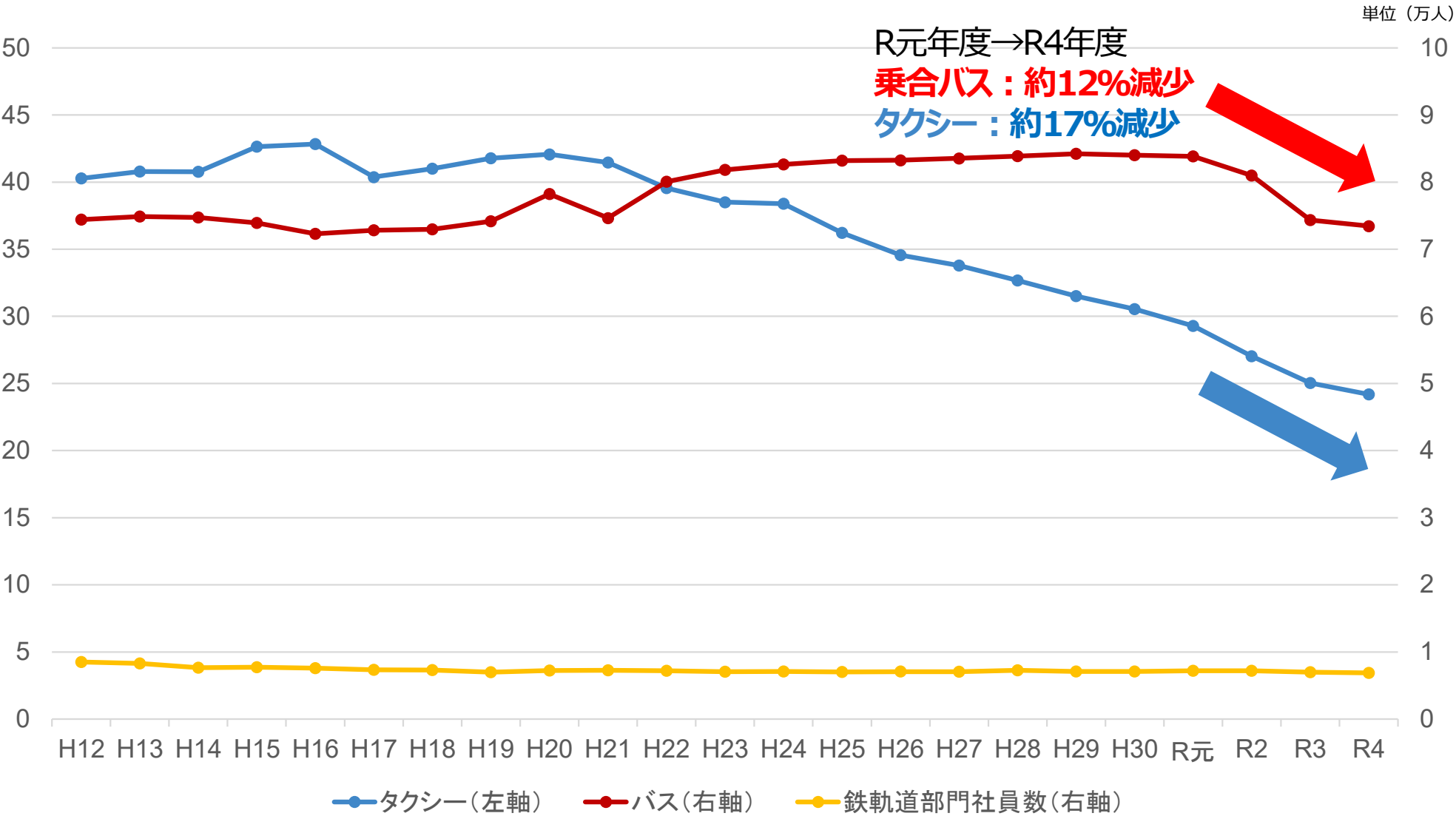


(出典) 国土交通省物流・自動車局調べ
※「運転者数の推移」は「数字で見る自動車」における乗合バスと貸切バスの運転者数の合計 (2023年6月時点では「数字で見る自動車」は2021年までのデータが掲載)。
※「収支状況」「営業収益」は、保有車両30両以上の一般路線バス (高速バス及び定期観光バスを除く) が対象
※「営業収益」は運送収入、運送雑収、営業外収入の合計値。

運転手の不足

○ 運転者不足はコロナ前からの課題だが、コロナ禍を経て、一気に顕在化している。

運転者数の推移（バス・タクシー・鉄軌道）



（出典）「自動車輸送統計年報」「鉄道統計年報」より国土交通省作成

地域公共交通活性化・再生法関係

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
- 国土強靱化の観点から踏まえ、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＞

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

<新たに取る政策等>

- ・「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

<新たに取る政策等>

- ・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

<新たに取る政策等>

- ・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

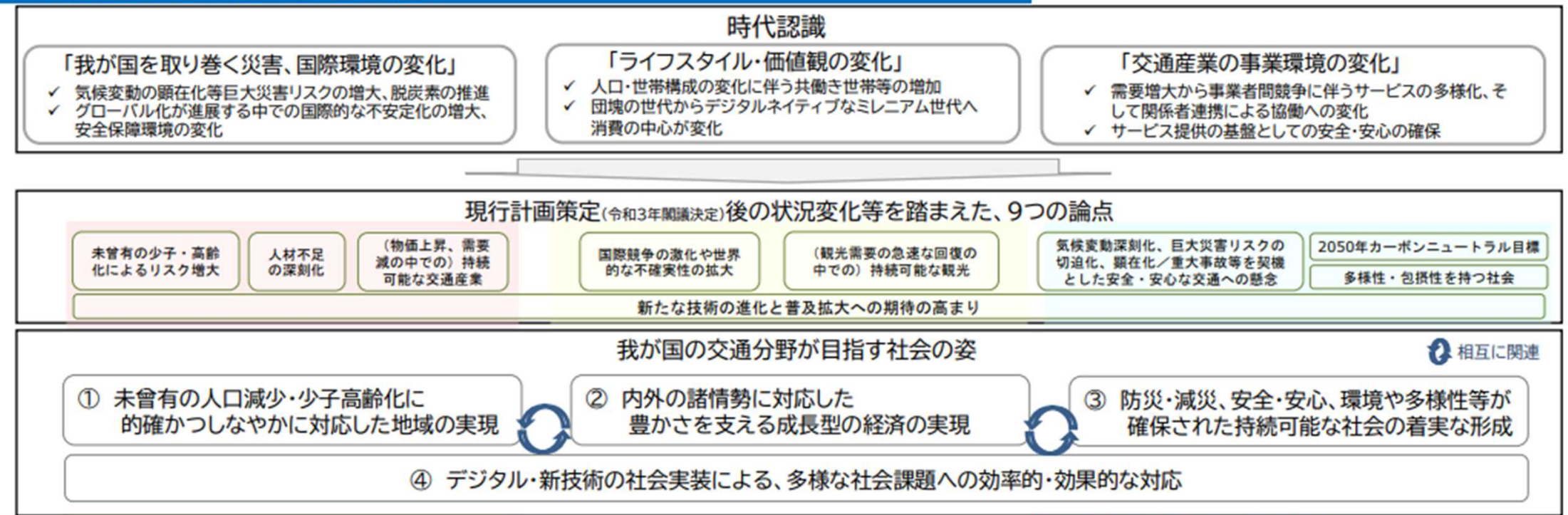
持続可能で強靱、高度なサービスを提供する「次世代型の交通システム」へ転換

第3次交通政策基本計画の全体構成案

交通政策審議会 交通体系分科会 計画部会HPより

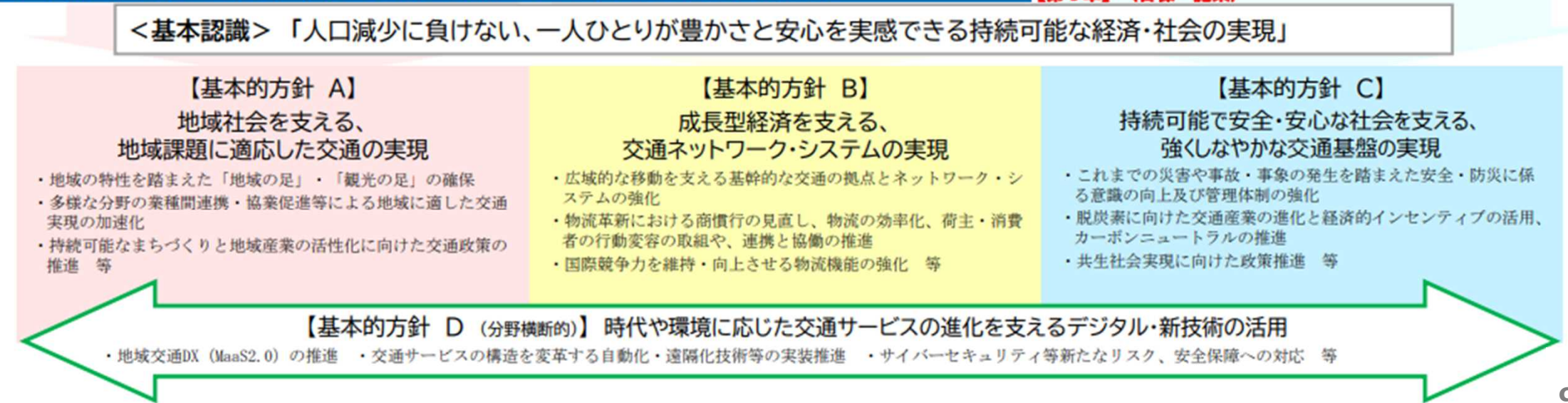
1 我が国を取り巻く課題の提示

【第1章】



2 課題を踏まえた、今後の交通政策の基本的な方針の提示

【第2章】 (基本認識・基本方針)
【第3章】 (目標・施策)



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

国土交通省「交通空白」解消本部の設置について

- 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
○ 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<u>地域住民</u>が利用できる状態を目指す。 ○ 観光の足対策 <u>主要交通結節点</u>（主要駅、空港等）において、<u>タクシー等</u>を<u>来訪者</u>が利用できる状態を目指す。	本部長 国土交通大臣 本部長代行 副大臣及び大臣政務官 副本部長 事務次官、技監及び国土交通審議官 本部員 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 ※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

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	

「交通空白」の解消等に向けた地域交通のリ・デザインの全面展開 (令和6年度補正・令和7年度予算)

「交通空白」の解消、多様な関係者の連携・協働等による 持続可能な地域交通への進化

■「交通空白」解消等リ・デザイン全面展開プロジェクト

喫緊の課題である「交通空白」の早期解消等に向け、

- ・「交通空白」の課題がある自治体において、都道府県が先導する場合も含め、公共/日本版ライドシェア導入等を総合的に後押し
(調査・計画策定・合意形成、実証運行に係る車両・システム・運行費等の支援)
- ・地域の多様な主体の連携・協働による「共創」実証運行、MaaSの広域化等支援
- ・『「交通空白」解消・官民連携プラットフォーム」パイロットプロジェクト推進
(官民連携、地域間連携、モード間連携の広域的解決モデルを横展開)

■交通DX・GXによる省力化・経営改善支援

配車・運行管理システムの導入・共通化、
キャッシュレス決済の導入等支援



■自動運転の社会実装に向けた支援

自動運転大型バス等への支援を強化



■交通分野における人材確保支援

2種免許取得、採用活動等、人材確保を支援

■財政投融资（鉄道、バス、タクシー等のDX・GX投資に対する出融資） (令和7年度：135億円)

地域公共交通確保維持改善事業等

令和6年度補正 326億円、令和7年度 209億円

- ・社会資本整備総合交付金（地域交通関係）
：令和6年度補正 37億円、令和7年度 4874億円の内数
- ・鉄道施設総合安全対策事業費
：令和6年度補正 69億円の内数、令和7年度 45億円の内数
- ・訪日外国人旅行者受入環境整備
：令和6年度補正 158億円の内数、
令和7年度 6億円の内数、国際観光旅客税充当額 25億円の内数

■訪日外国人旅行者受入環境整備（観光庁予算）

訪日外国人旅行者の「観光の足」確保に向け、

- ・公共/日本版ライドシェア等活用による観光地の二次交通の高度化
- ・乗場・待合環境整備等の二次交通へのアクセスの円滑化
- ・多言語対応、キャッシュレス決済の普及や、観光車両導入等の
公共交通機関における受入環境整備



■地域公共交通計画・協議会のアップデート支援

「交通空白」解消に向けた実態把握やモビリティデータの利活用等の支援

■ローカル鉄道再構築

再構築に向けた協議の場の設置、調査・実証事業を支援

■地域公共交通再構築（社会資本整備総合交付金）

地域交通ネットワーク再構築に必要なバス・鉄道施設整備支援

■EV車両・自動運転車両等の先進車両導入支援



地域公共交通の維持・確保等

■生活の基盤となる地域公共交通の維持確保等

- 離島航路、離島航空路、幹線・地域内フィーダー系統の運行費等に対する支援
- バリアフリー対応車両導入や施設整備等、公共交通機関のバリアフリー化支援
- 地域鉄道における安全対策（鉄道施設総合安全対策事業費等）
- 安全に問題があるバス停の移設等

上記のほか、関係予算として公共予算のうち、道路整備費（自動運転の走行環境整備等）、都市・地域交通戦略推進事業（公共交通に係る支援等）がある。

「交通空白」解消緊急対策事業

「交通空白」解消等リ・デザイン全面展開プロジェクト（令和7年度）

「交通空白」解消緊急対策事業

【担当部署】
・総合政策局（地域交通課）
・物流・自動車局（旅客課）

何らかの対応が必要な「交通空白」を抱える地域において、「交通空白」の解消に向けたサービスを実施するための仕組みの構築を支援します！

補助対象事業者

公共ライドシェア・日本版ライドシェア等、新たに導入する交通サービスの運行主体（運行委託する場合を含む）となる地方自治体、交通事業者、NPO法人、観光協会、商工会、社会福祉協議会等又はそれらを含んだ協議会 ※

補助対象経費

- ① 事業実施のための基礎データ収集・分析、協議会・説明会等開催に要する費用
（悉皆ヒアリング調査・利用予測シミュレーション、有識者謝金・会場使用料等）
- ② サービス提供のために必要となる車両の導入、配車アプリ・運行管理等のシステム開発・導入、運転者募集等に要する費用（車両の購入・リースによる取得、仕切板、ドライブレコーダー等の設置、運転者を募集するための広告費用等）
- ③ 実証事業に要する費用（運行経費、実証事業後の利用データ分析、路線・区域・料金設定等の検討等）



【事業イメージ例】 以下のような検討段階から地域の合意形成までの取組みについて、ワンストップの支援を想定

- 公共ライドシェア等の導入にあたり、実証運行する地域・時間帯の特定に向けた調査、利用予測シミュレーション 等
- 実証運行の実施体制構築・合意形成に向けた地域内調整
- 実証運行に係る車両・配車アプリ等の導入、車両改装・ラッピング、運転者募集 等
- 実証運行経費・実証運行後の利用データの分析・検証 等
- 本格運行に向けた住民説明会



▲公共ライドシェアの立ち上げ（イメージ）

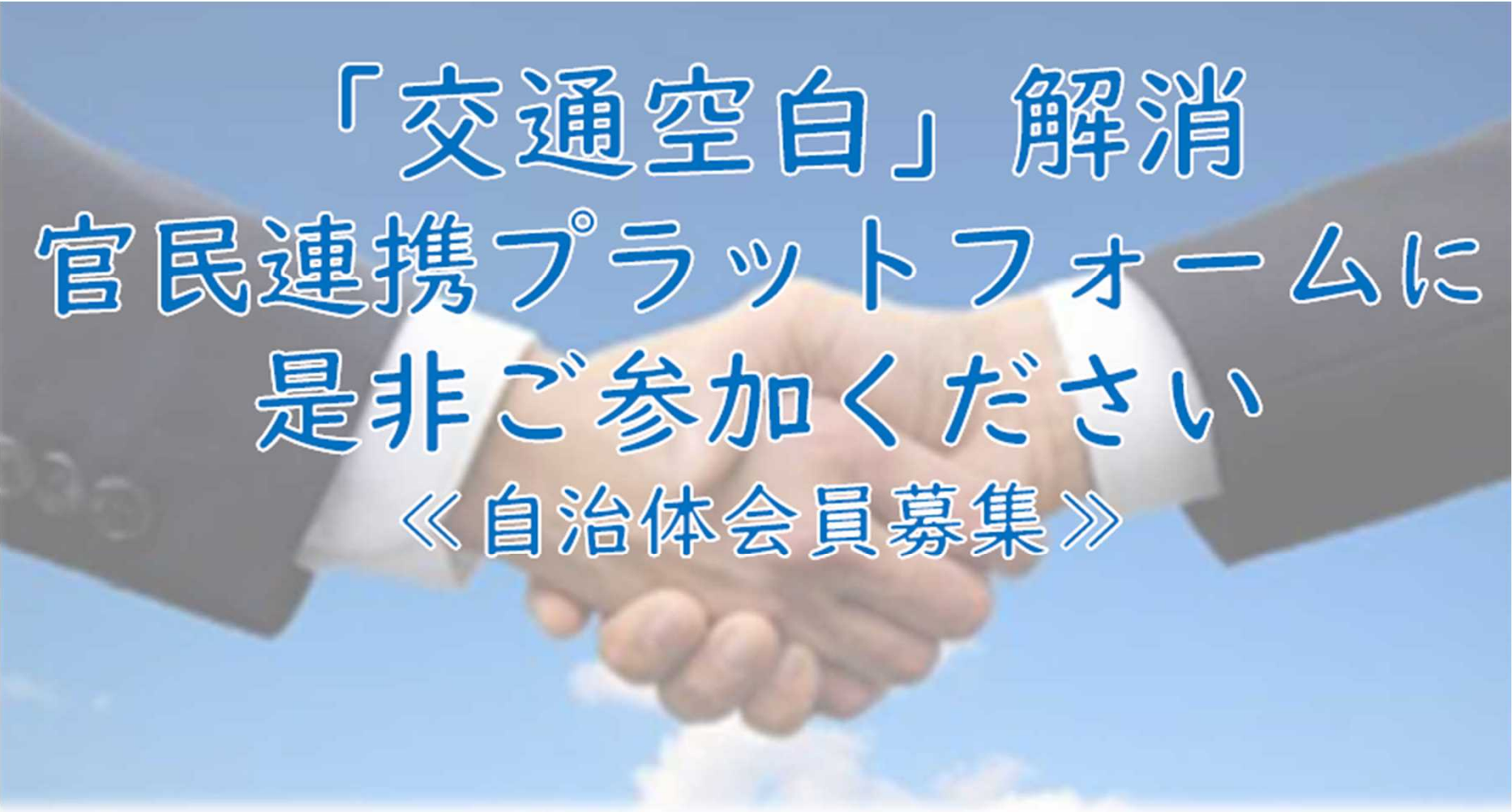
補助④

500万円まで定額、500万円を超える部分は2/3（上限1億円）

※ 車両購入に係る費用については定額補助の対象外（車両購入は、対象事業者自身が有する車両がサービス提供のために活用することができない場合に限る）

※ 都道府県が主導するなど複数市町村が共同してサービスを提供することを予定している場合、補助対象経費のうち①については定額の引き上げ（上限2,000万円）

※ 一度本補助を受けた同一自治体内において同一類型の別の事業（別地域での実施）への補助を受ける場合、2件目以降の補助については1/2



**「交通空白」 解消
官民連携プラットフォームに
是非ご参加ください
《自治体会員募集》**

**「交通空白」に係るお困りごとを抱える
自治体・交通事業者と幅広い分野の
企業・団体を結びつけます**

「交通空白」解消官民連携プラットフォーム

課題×ソリューションの マッチング

- ソリューション企業からの適切なアプローチ
及びマッチング機会の創出
- お困りごと解決に向けた効果的なソリューション
の提案

交通空白解消に向けた ナレッジ の共有

- 商談会やセミナー等を通じたナレッジの共有
- 国土交通省のほか、関係省庁の支援策を共有

※プラットフォーム参加により交通空白解消を支援する補助制度を活用いただけます。
※プラットフォームへの参加手続きはとても簡単です。



詳しくはこちら

国土交通省 交通空白解消本部



https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport_tk_000237.html

※国土交通省HP内、「【会員募集】「交通空白」解消・官民連携プラットフォーム」の入会手順をご確認の上、是非ご応募ください。

地域交通の補助制度について

01. 地域交通に関する補助制度

地域公共交通確保維持改善事業の概要

02. 地域内フィーダー系統の補助制度

03. 地域公共交通計画について

04. 計画、協議会のアップデートについて

05. 特定事業について

「交通空白」の解消等に向けた地域交通のリ・デザインの全面展開

(令和6年度補正・令和7年度予算)

「交通空白」の解消、多様な関係者の連携・協働等による持続可能な地域交通への進化

■「交通空白」解消等リ・デザイン全面展開プロジェクト

喫緊の課題である「交通空白」の早期解消等に向け、

- ・「交通空白」の課題がある自治体において、都道府県が先導する場合も含め、公共/日本版ライドシェア導入等を総合的に後押し

(調査・計画策定・合意形成、実証運行に係る車両・システム・運行費等の支援)

- ・地域の多様な主体の連携・協働による「共創」実証運行、MaaSの広域化等支援

- ・『「交通空白」解消・官民連携プラットフォーム」パイロットプロジェクト推進

(官民連携、地域間連携、モード間連携の広域的解決モデルを横展開)



■訪日外国人旅行者受入環境整備 (観光庁予算)

訪日外国人旅行者の「観光の足」確保に向け、

- ・公共/日本版ライドシェア等活用による観光地の二次交通の高度化
- ・乗場・待合環境整備等の二次交通へのアクセスの円滑化
- ・多言語対応、キャッシュレス決済の普及や、観光車両導入等の公共交通機関における受入環境整備

■交通DX・GXによる省力化・経営改善支援

配車・運行管理システムの導入・共通化、キャッシュレス決済の導入等支援



■自動運転の社会実装に向けた支援

自動運転大型バス等への支援を強化



■交通分野における人材確保支援

2種免許取得、採用活動等、人材確保を支援

■財政投融資 (鉄道、バス、タクシー等のDX・GX投資に対する出融資)

(令和7年度: 135億円)

■地域公共交通計画・協議会のアップデート支援

「交通空白」解消に向けた実態把握やモビリティデータの利活用等の支援

■ローカル鉄道再構築

再構築に向けた協議の場の設置、調査・実証事業を支援

■地域公共交通再構築 (社会資本整備総合交付金)

地域交通ネットワーク再構築に必要なバス・鉄道施設整備支援

■EV車両・自動運転車両等の先進車両導入支援



地域公共交通の維持・確保等

■生活の基盤となる地域公共交通の維持確保等

- 離島航路、離島航空路、幹線・地域内フィーダー系統の運行費等に対する支援
- バリアフリー対応車両導入や施設整備等、公共交通機関のバリアフリー化支援

- 地域鉄道における安全対策 (鉄道施設総合安全対策事業費等)
- 安全に問題があるバス停の移設等

上記のほか、関係予算として公共予算のうち、道路整備費 (自動運転の走行環境整備等)、都市・地域交通戦略推進事業 (公共交通に係る支援等) がある。

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。

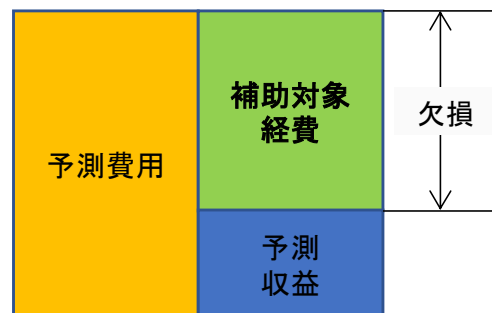
補助内容

○ 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）

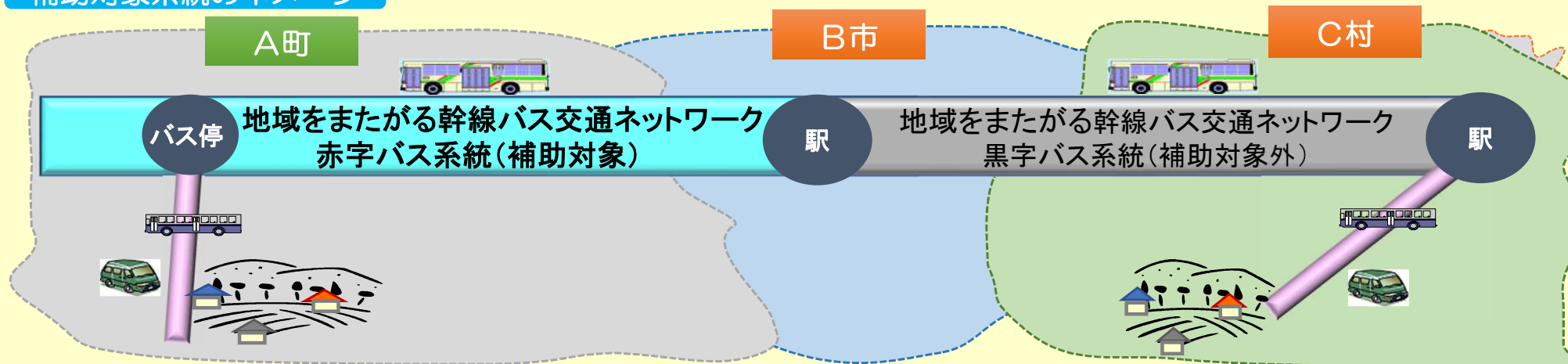
○ 補助率

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、
- 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

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補助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



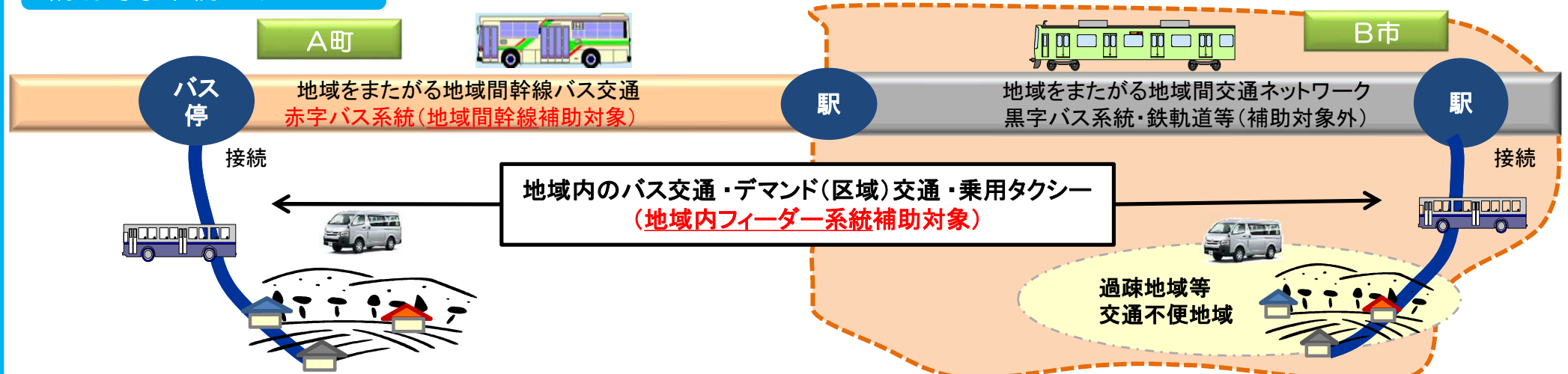
- 補助率
1／2以内

○ 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

※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

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補助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補助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系統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）

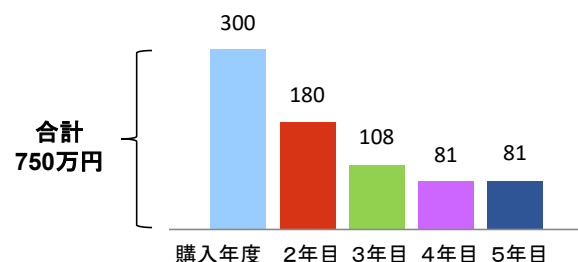
・運行区間の一部に高速道路等を含む補助対象系統の運行の用に供するものであって道路運送車両の保安基準（座席ベルト、ABS等の設置）に適合した定員11人以上の車両

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）

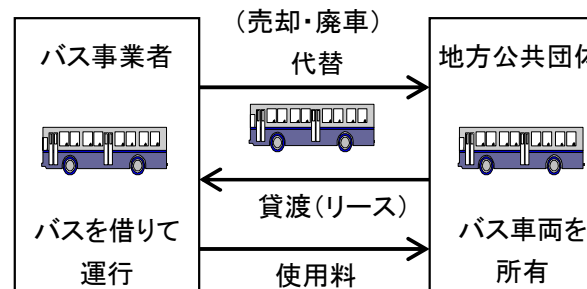


車両購入に係る減価償却費・金融費用を5年間にわたって交付

※ 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

R7補助年度（R6.10～R7.9）フィーダー系統補助

97市町村 310系統
令和7年7月1日現在

札幌運輸支局管内 33市町村

美瑛市 16系統	由仁町 4系統	滝川市 1系統
芦別市 7系統	千歳市 4系統	砂川市 3系統
三笠市 1系統	岩内町 2系統	浦臼町 4系統
恵庭市 2系統	岩見沢市 11系統	奈井江町 3系統
当別町 7系統	江別市 4系統	上砂川町 2系統
ニセコ町 1系統	仁木町 1系統	赤平市 1系統
倶知安町 10系統	月形町 1系統	共和町・岩内町・泊村・神恵内村 1系統
南幌町 1系統	小樽市 10系統	
長沼町 4系統	赤井川村 1系統	
栗山町 5系統	余市町 3系統	
新十津川町 4系統	古平町 2系統	
石狩市 3系統	積丹町 8系統	

函館運輸支局管内 14市町村

松前町 5系統	鹿部町 6系統
福島町 1系統	北斗市 7系統
上ノ国町 1系統	八雲町 2系統
今金町 5系統	乙部町 1系統
函館市 1系統	森町 3系統
せたな町 5系統	厚沢部町 3系統
知内町 3系統	江差町 1系統

室蘭運輸支局管内 9市町村

苫小牧市 1系統	むかわ町 5系統	浦河町 1系統
壮瞥町 1系統	日高町 3系統	
厚真町 3系統	新冠町 3系統	
洞爺湖町 4系統	安平町 1系統	

旭川運輸支局管内 16市町村

旭川市 1系統	愛別町 1系統	美深町 2系統	上川町 1系統
稚内市 1系統	和寒町 1系統	小平町 1系統	深川市 2系統
名寄市 2系統	剣淵町 1系統	遠別町 2系統	中頓別町・浜頓別町 1系統
北竜町 5系統	東川町 1系統	鷹栖町 2系統	

※東川町
R7.4～
4条→78条デマンド

北見運輸支局管内 7市町村

北見市 3系統	津別町 1系統
紋別市 4系統	遠軽町 6系統
美幌町 11系統	湧別町 2系統
	佐呂間町 2系統

釧路運輸支局管内 7市町村

釧路市 11系統	厚岸町 6系統	鶴居村 1系統
弟子屈町 7系統	釧路町 3系統	
中標津町 7系統	浜中町 4系統	

帯広運輸支局管内 11市町村

新得町 2系統	帯広市 4系統
芽室町 1系統	音更町 3系統
幕別町 5系統	更別村 1系統
池田町 1系統	上士幌町 4系統
本別町 2系統	大樹町 1系統
足寄町 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

※赤外枠はフィーダー系統補助を新規に受ける市町村

地域公共交通計画の策定に対する支援

地域公共交通計画策定事業

- ・ 単独市町村での作成
- ・ 補助上限額 500万円（補助率1/2）

【補助対象経費】

- ・ 協議会開催事務費、地域データの収集・分析の費用、住民・利用者へのアンケート、MMの実施、短期間の実証運行

地域公共交通アップデート化推進事業 【市町村型】

- ・ 単独市町村 or 複数市町村での作成
- ・ 補助上限額 1,000万円（補助率1/2）

【補助対象経費】

- ・ 協議会開催事務費、地域データの収集・分析の費用、住民・利用者へのアンケート、MMの実施、短期間の実証運行（左記に同じ）
- ・ 移動需要に関するデータ（ビッグデータといわれる携帯電話の基地局データやGPSデータ）
- ・ ICカード等から取得したデータ分析に係るシステム導入経費、GTFS-JP作成にかかる費用

地域公共交通アップデート化推進事業 【広域型】

- ・ 都道府県と、市町村での作成
- ・ 補助上限額 2,000万円（補助率1/2）

特定事業関係に対する支援

利便増進計画策定事業

- ・ 地域公共交通利便増進実施計画の策定に対する支援
- ・ 補助上限額 1,000万円（補助率1/2）

【対象経費】協議会開催事務費、地域データの収集・分析の費用、住民・利用者へのアンケート等

運送継続計画策定事業

- ・ 地域旅客運送サービス継続実施計画の策定に対する支援
- ・ 補助上限額 500万円（補助率1/2）

エリア一括協定運行調査事業

- ・ エリア一括協定運行事業の実施に係る調査に対する支援
- ・ 補助上限額 1,500万円（定額）
- ・ 【対象経費】路線再編の検討、対象系統の選定、住民への交通ニーズ調査のための費用 等

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推進に対する支援（計画策定後5年以内）
- ・ 補助上限額 設定なし（補助率1/2）

【対象経費】利用促進に係る事業（マップ作成等）、計画の達成状況等の評価に係る事業

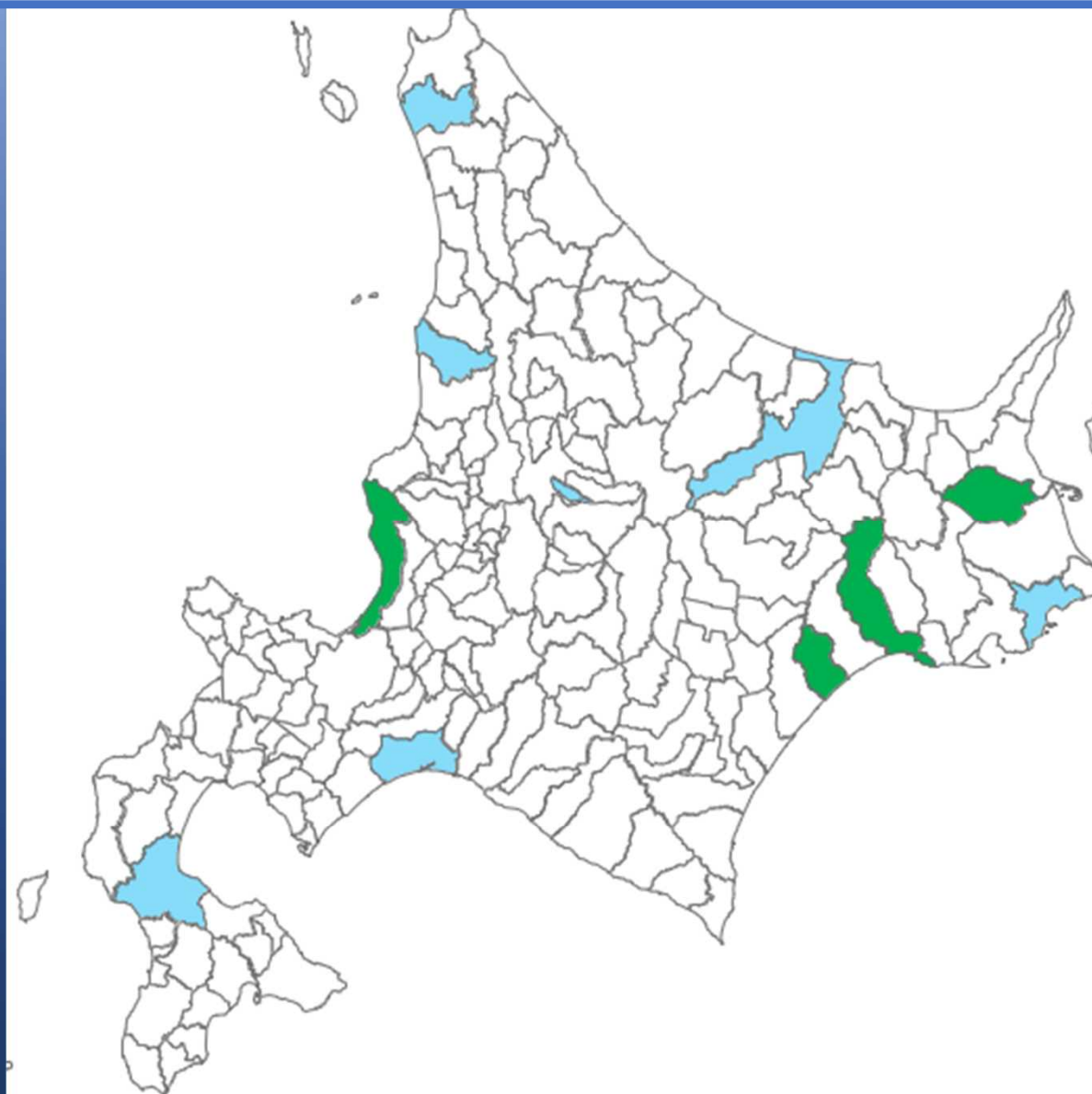
運送継続計画推進事業

- ・ 地域旅客運送サービス継続実施計画の推進に対する支援（計画策定後5年以内）
- ・ 補助上限額 設定なし（補助率1/2）

共同経営計画策定事業

- ・ 独占禁止法特例法に基づく共同経営計画の策定に対する支援
- ・ 補助上限額 1,000万円（補助率1/2）
- ・ 【対象経費】協議会開催事務費、地域データの収集・分析の費用 等

【調査等事業／R7補助年度】計10協議会
アップデート化推進事業（7）、利便増進計画策定（3）



【アップデート化推進事業（市町村型）】
豊富町、苫小牧市、苫前町、八雲町、
浜中町、北見市、東神楽町

【利便増進事業（利便増進計画策定）】
石狩市、釧路市、中標津町

【凡例】

- 地域公共交通調査事業（アップデート化推進事業）
- 地域公共交利便増進事業（利便増進計画策定事業）

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

- 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
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

（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）

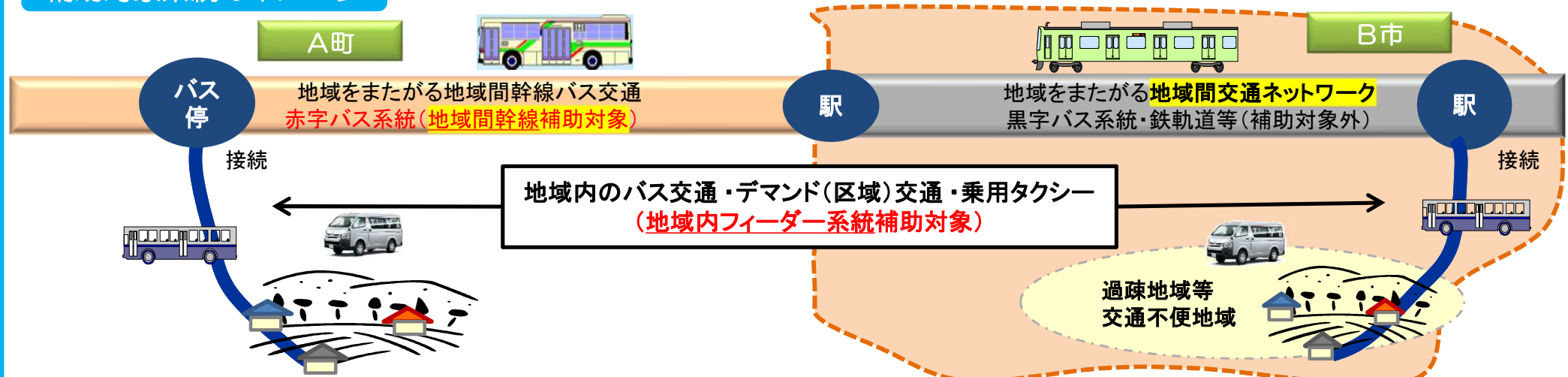
「フィーダー系統」とは、バスの停留所、鉄軌道駅、海港及び空港において、地域間幹線バス系統or地域間交通ネットワークと接続する運行系統

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こと、又は地交計画作成と同時に公的支援を受け始めるものであること
・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ていませんでしたが、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っています。

※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っては、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。

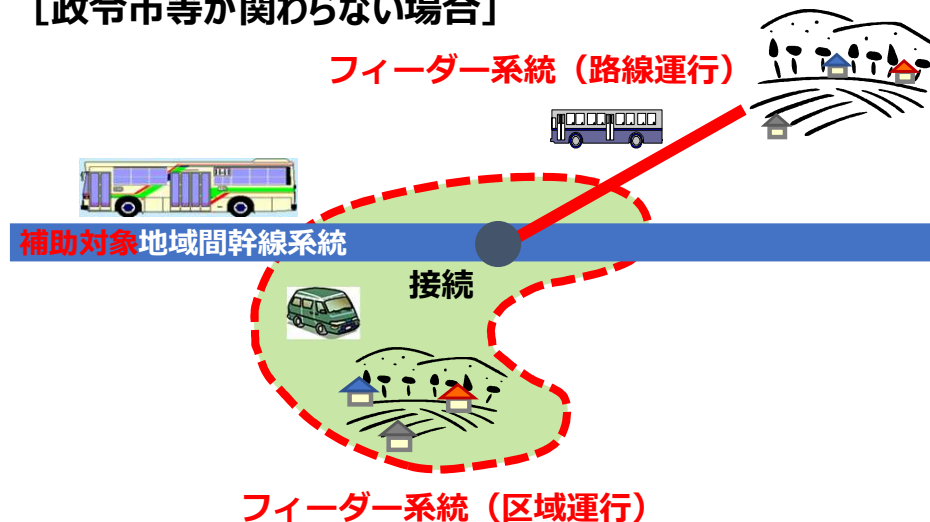
交付要綱 別表 7（八）

以下の①又は②のいずれかの要件を満たすもの

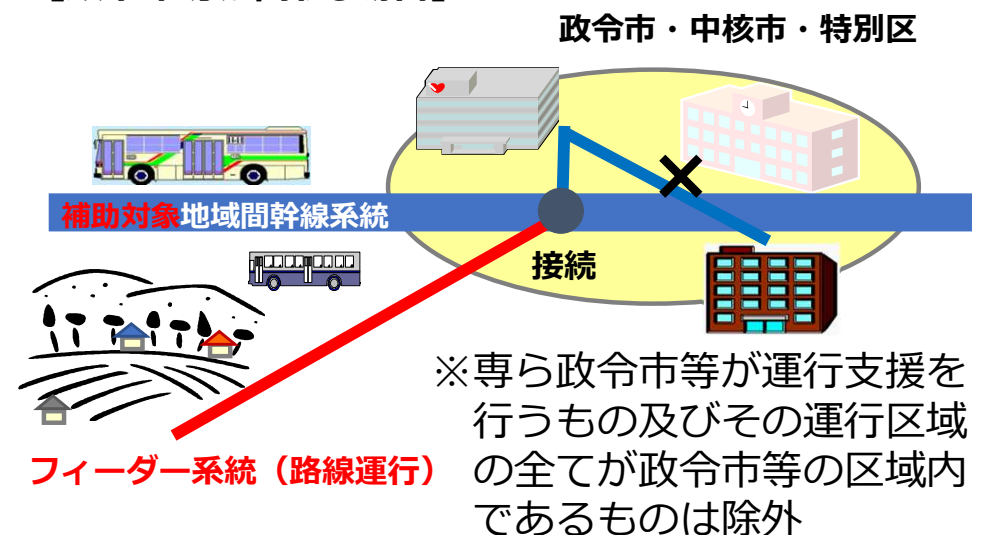
- ① **補助対象地域間幹線系統に接続する**フィーダー系統であること。ただし、**政令指定都市等が専らその運行を支援するもの及びその運行区域のすべてが政令指定都市等の区域内であるものを除く。**

※黄色マーカーのどちらかに該当したら補助対象外

〔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」

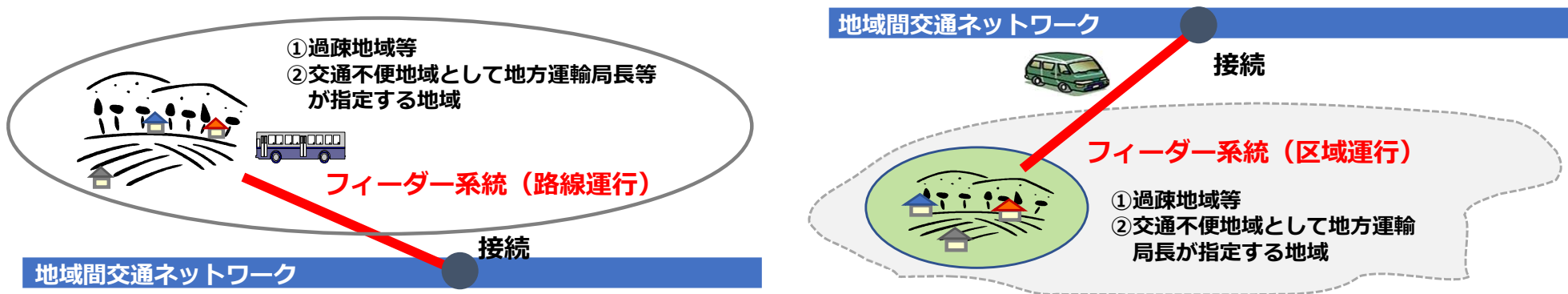
実施要領 2（1）⑥

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。

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（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1月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）

新規性要件

以下の①から③のいずれかに該当するもの

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系統について」

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 ※長期間実証運行を行っている場合や下記イに当たらない場合はNG

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。

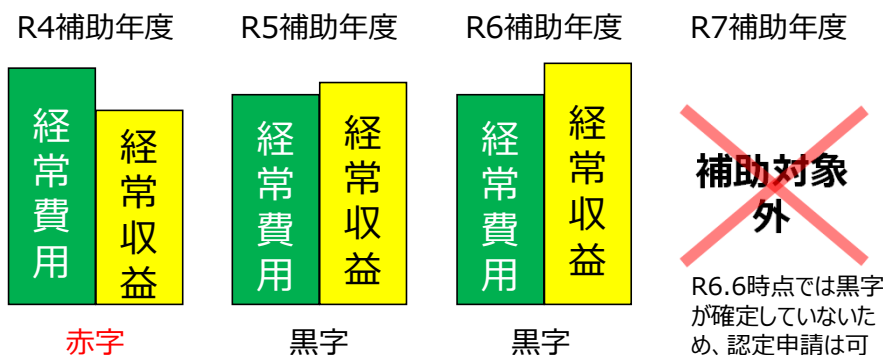
③ 前年度補助対象期間から地域公共交通計画又は生活交通確保維持改善計画に基づき運行されているもの

交付要綱 別表7（ハ）

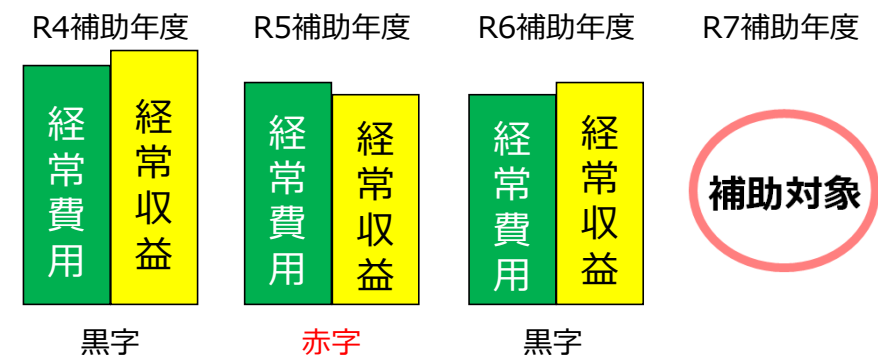
※補助対象期間は10月1日～翌年9月30日

補助対象期間に、当該運行系統の運行によって得る経常収益が同期間の当該運行系統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系統を除く。

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に補助対象系統の合併、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、同一の補助対象系統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。（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。（当該年度のみ）
- 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**（現在、北海道活用無し）

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。



定義

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
(地域公共交通活性化再生法第5条より)



努力義務

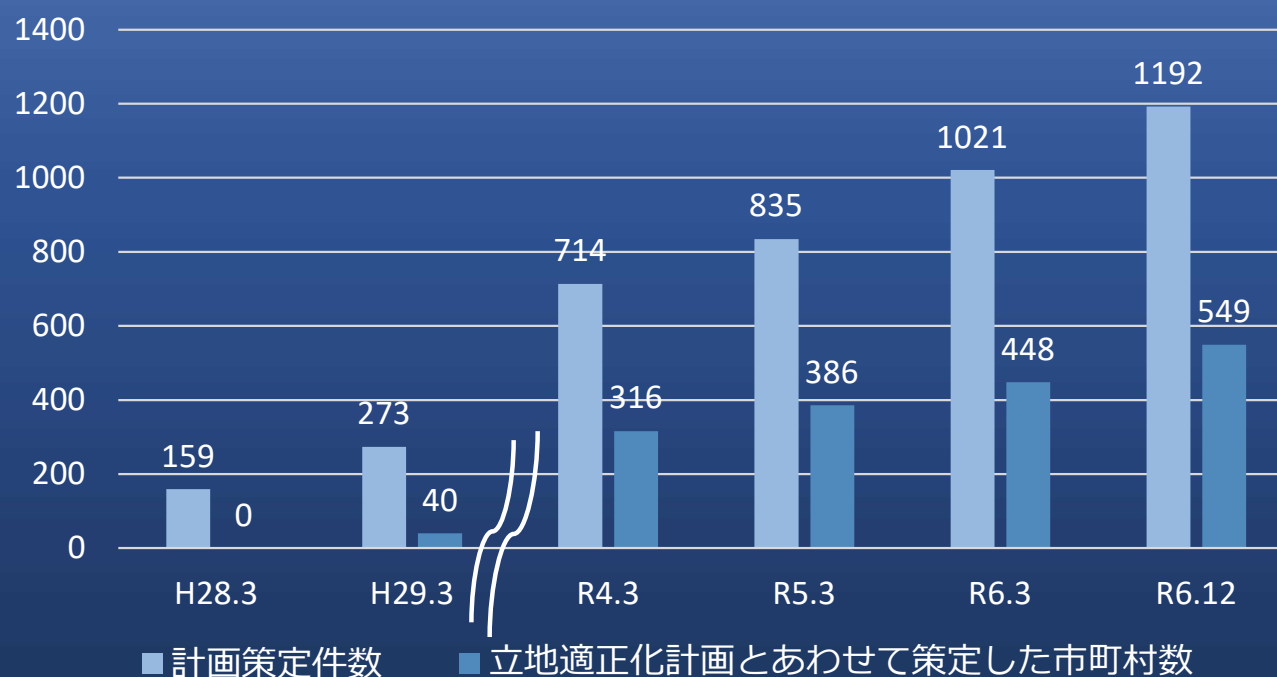
全ての地方公共団体は、当該市町村の区域内について（中略）計画を作成するよう努めなければならない



内容

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作成するもの

地域公共交通計画の策定状況



全道 179市町村	件数
作成済み	122
全国（R6.12末）	1192

札幌運輸支局

札幌市	小樽市	夕張市	岩見沢市
美唄市	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		

※共和町・岩内町・泊村・神恵内村の4町村で作成
（共和町・岩内町は単独計画あり）

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

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		

※佐呂間町と遠軽町と湧別町は3町で作成

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
（地域公共交通網形成計画を含む）

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画。

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、
美瑛市、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

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

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、占冠町、
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

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」に参画
・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」に参画
・名寄市、下川町は「上川」及び「オホーツク」に参画
・長万部町は「道南」及び「後志」に参画
・枝幸町は「宗谷」及び「オホーツク」に参画
・陸別町は「十勝」及び「オホーツク」に参画
※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

<https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/content/001745857.pdf>

検討の背景

- 日常生活における「移動」の問題が深刻化
 - 交通分野に限らない人手不足
- 交通事業者のみでは旅客運送サービス継続が困難



課題解決の方向性

- 地域輸送資源の総動員・公的関与強化
 - 地域交通の再評価・徹底活用
- 利便性・快適性に優れたサービス提供



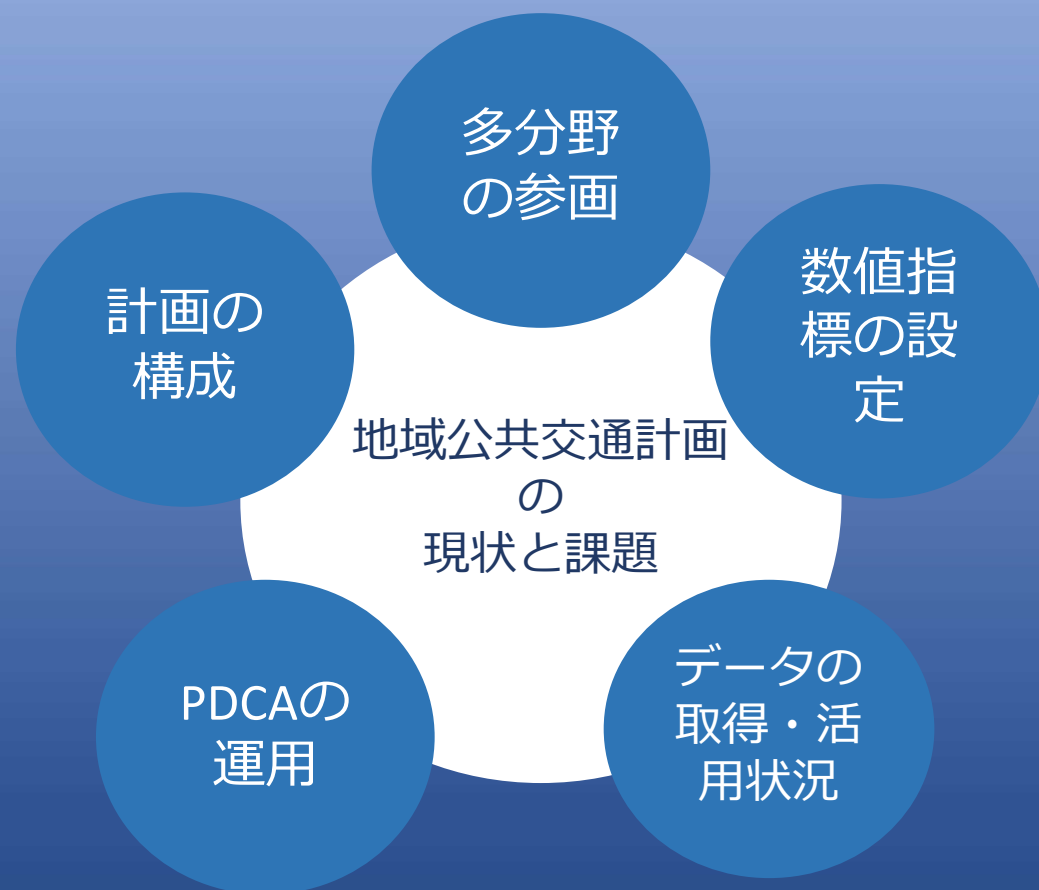
環境醸成

- 政府共通指針の策定
 - 地域住民の混乗、公共交通への委託、空き時間の活用推進の事項明確化
- 連携・協働の例についてデータを交えてカタログ化



取組の実装

- 法定協議会のアップデート **機動的・横断的な実行体制へ**
 - ・多様な関係者の協議会参加 ・デジタル活用による運営効率化
- 地域公共交通計画のアップデート
 - ・データを活用し、可視化された課題に先手で地域全体を面的に捉えて取り組み
- 施策のアップデート
 - ・自家用有償旅客制度、自家用車活用事業の活用 ・貨客混載の推進
 - ・新技術、デジタル技術の活用 ・モビリティハブの機能強化 ・交通事業者の共同経営
 - ・エリア一括協定運行



計画の構成

- 現状分析が多く、今後の取組が少ない。

多分野の参画

- 多様な関係者の実質的参画が不足

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

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

PDCAの運用

- 評価が計画見直しにつながっていない

支援ツールとして「MOBILITY UPDATE PORTAL」公開

<https://mobility-update.mlit.go.jp/>

地域交通に求められる視点

連携・協働（共創）

- ・交通分野の資源だけで移動ニーズを満たせない
- ・地域の輸送資源の総動員、最適化、多様な関係者との連携が必要

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対策
- ・面的対策が必要

機動的・継続的対応

- ・利用の減少、運転者不足による路線バスの廃止、タクシー不足等が加速
- ・短期のサイクルで施策の必要

先手先手の対応

- ・働き手の減少は今後も加速
- ・データを活用し、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



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、交通事業者等の中で共有の目的・範囲・条件等の明確化

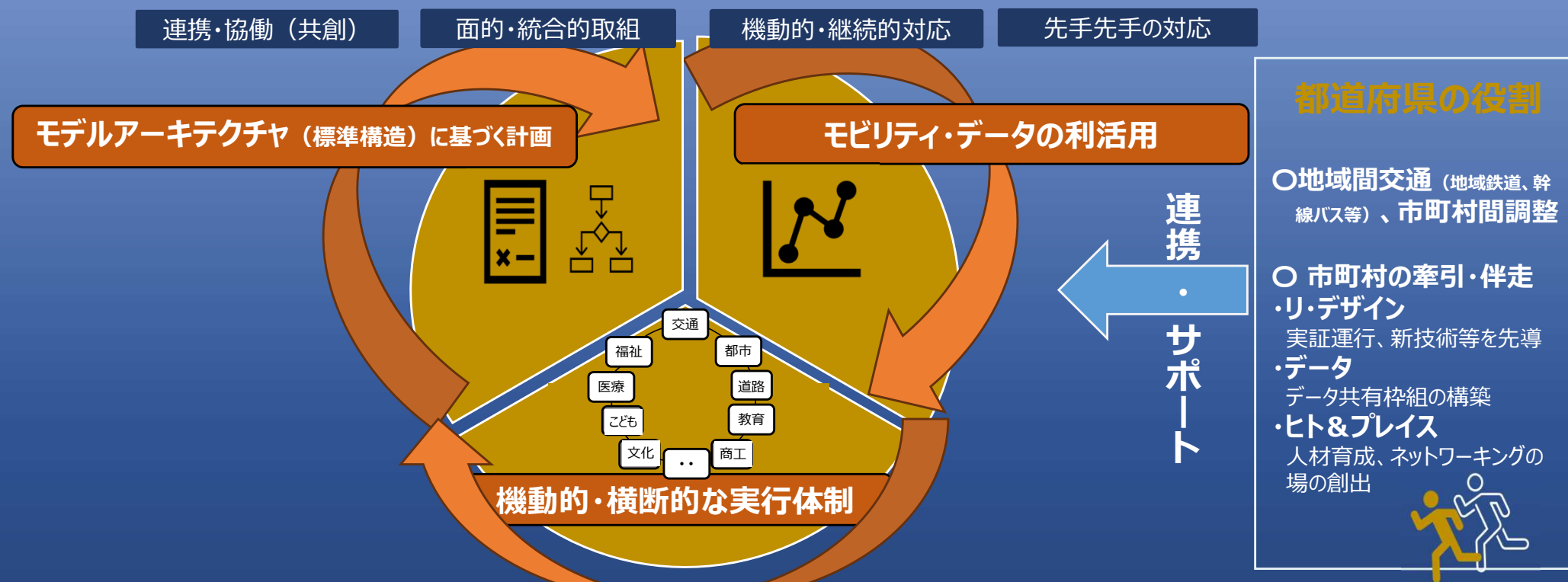


機動的・横断的な実行体制

- 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
- 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
- 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

- 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

～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～



※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）

ガイダンスの提供

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

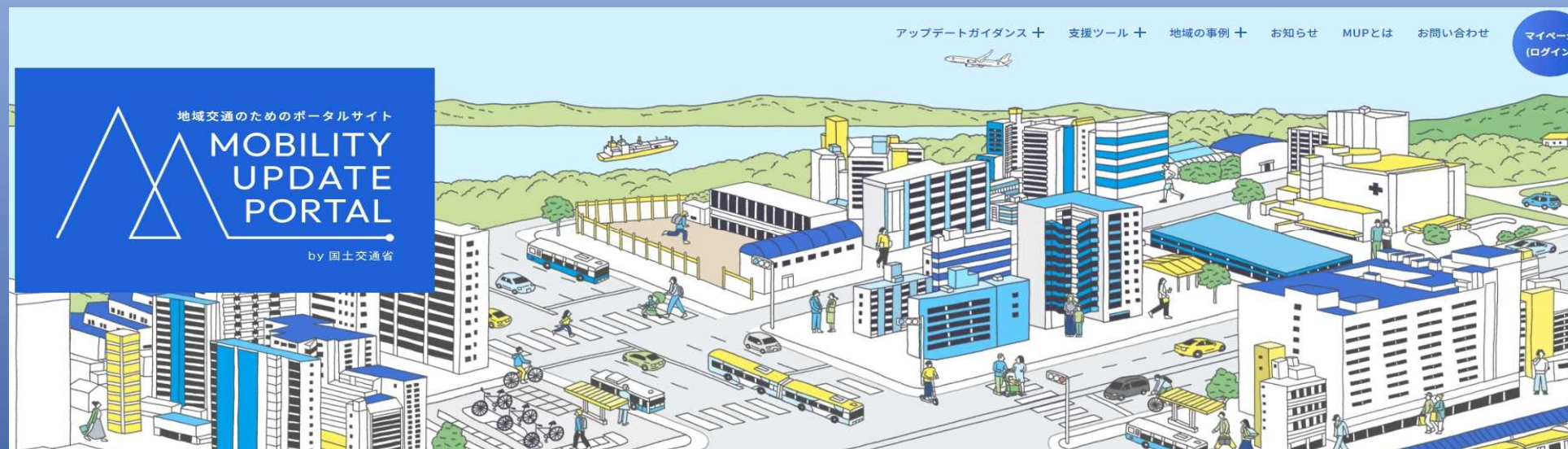
官民デジタル化

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



●ポータルサイトの概要

モビリティデータの利活用など新たなアプローチを支援するツールや業務負担を軽減するツールに加え、活用可能な関連情報を提供

- 地域公共交通計画等をアップデートするための概要書、手順書、データ活用の手引き

アップデートガイ
ダンス



- 課題解決や円滑な協議会運営を支援する有識者のリスト

- 【全国から145名掲載】

有識者リスト



- 目的にあった施策事例をタグ選択により効率よく検索・参照

- 【全国100事例以上】

施策事例を調べる



- ダウンロードして活用する各種フォーマットやサンプル

その他



- 地域の実情に応じて様々な取組の実施を円滑化するための事業
- 地域公共交通計画に事業の実施を記載し、別途当該計画を作成
- 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。

特定事業一覧

軌道運送高度化事業

道路運送高度化事業

海上運送高度化事業

鉄道事業再構築事業

鉄道再生事業

貨客運送効率化事業

地域旅客運送
サービス継続事業

地域公共交通
利便増進事業

① 地域旅客運送サービス継続事業とは

- 路線バス等の廃止に至る事例が増えている中、地域の関係者が一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
- 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を図る

地方公共団体が路線
バス等の維持困難を
把握

既存の事業者を含め
協議し、地域公共交
通計画へサービス継
続事業を位置づけ

実施方針を策定し、
実施事業者を公募

地域旅客運送サービ
ス継続実施計画を作
成

運行開始

●雷電線地域旅客運送サービス継続事業実施計画

- 岩内町と寿都町を結ぶ路線バス「雷電線」は通勤・通学・通院・買い物など、地域住民の生活交通として利用されるとともに、地域を跨がる広域交通としての利用もあり、2 町間での移動の他、寿都・島牧の住民においては岩内町での「高速いわない号」への乗換により地域の核となる小樽市、政令指定都市である札幌市を結ぶ交通としても重要な役割を担っている。
- 一方、当該路線は人口減少や新型コロナウイルス感染症の影響もあり、利用者数が伸び悩む等の理由により、令和 6 年に運行事業者よりサービス維持が困難である旨の申し出があった。
- 当該路線は地域住民の足として重要な役割を担っており、今後も交通ネットワークとして維持・確保を図る必要があることから、寿都町・岩内町・蘭越町・黒松内町を中心とした地域での検討を経て、「地域旅客運送サービス継続実施計画」を策定し、利用促進や利用者ニーズへの対応にかかる取組を地域で連携して進めることとした。

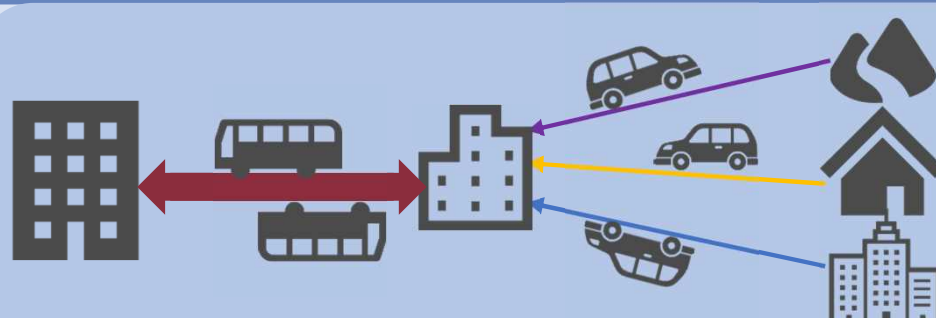
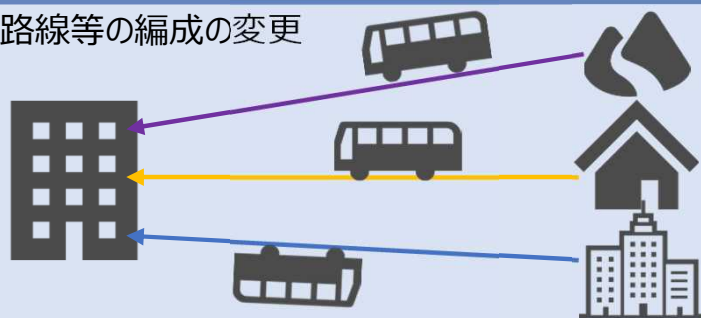


② 利便増進事業とは

- 運転者不足等を踏まえ、地方都市のバス路線等で単純な路線再編だけでなく、運賃、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
- ハブ＆スポークの路線再編、路線ネットワークの構築、定額制乗り放題運賃、等間隔運行など

イ 地方公共団体がその全部又は一部の区域における輸送需要に応じた地域公共交通網の整備を図るために行う事業であって、公共交通事業者等への支援を行うことにより次に掲げる措置の実施を促進するもの

① 路線等の編成の変更



② 事業の転換



③ 自家用有償旅客運送の導入若しくは変更



□ 地方公共団体がその全部又は一部の区域における輸送需要に応じた地域公共交通網の整備を図るために行う事業であって、公共交通事業者等への支援を行うことにより次に掲げる措置の実施を促進するもの

① 運賃又は料金の設定



② 運行回数又は運行時刻の設定

・等間隔運行、パターンダイヤ等

③ 共通乗車券の発行

・電車、バス 1 日乗り放題切符、観光周遊フリーパスの発行

ハ イ、ロに掲げる事業と併せて行う以下の事業

- ・乗継を円滑にする運行計画の改善
- ・交通結節点における乗降場の改善
- ・乗継に関するわかりやすい情報提供
- ・運賃支払いのIC、クレカ、二次元コードの導入
- ・利便の増進に資する新たな車両の導入
- ・利便の増進に資する経営の改善の措置
- ・他、地域公共交通の利便の増進に資する措置

バスロケーションシステム



●新十津川町地域公共交通利便増進計画

- 新十津川町では全域で人口減少が進展しており、町内を運行している路線バスの利用者の減少が続いている。一方で、乗合ワゴンや乗合タクシー、スクールバスなど多様な交通資源を確保していることから、これらの交通資源を最大限活用して運行形態やダイヤ、ルートを再構築し、公共交通の再編を行い、さらには乗継拠点の整備やわかりやすい運賃体系の導入、運行情報の提供など、効率的で利用しやすい公共交通サービスの確立、地域でまもり育てる公共交通の実現を目指す。

事業の内容

①町内・町外移動を分けた持続可能な公共交通網の再編

町内を運行し町外への滝川駅まで結んでいる路線バス3路線に替わって、町の中心部（役場庁舎）と滝川駅を結ぶ路線と、町内を運行するデマンド交通及びスクールバスの一般利用者混乗に再編を実施。

②役場庁舎を乗換拠点として快適な待合環境・空間を整備

役場庁舎に各交通の乗換拠点として待合所を設置、車両位置情報が確認できるバスロケーションシステムをデジタルサイネージにより表示。

③乗り継ぎに配慮したダイヤ・運賃設定

町内交通と町外交通の乗継時間を考慮した運行ダイヤの設定、町内移動は乗車1回につき100円とするわかりやすい運賃体系。

事業の効果

・町内移動のデマンド交通化による利用者利便性の向上

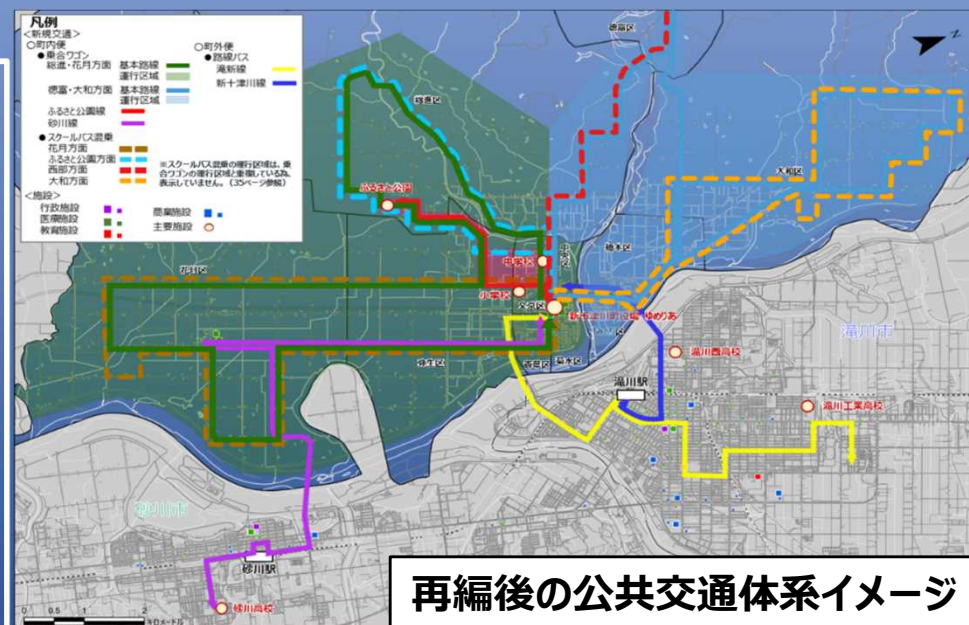
デマンド化により既存バス停より多くの乗降場を設置、路線バスよりも自宅から乗降場への距離を短くすることで利用者の利便性が向上。一部の便についてはドアtoドアとすることで特に高齢者の利便性が向上。

・快適な待合環境・空間の形成

待合環境の整備、バスロケーションシステムの導入などにより乗り継ぎにおける快適性、利便性が向上。

・町内移動が気軽にできるわかりやすい運賃体系により町民負担軽減

わかりやすい運賃体系とすることで町民の負担を軽減し、利用者の増加、満足度の向上を図る。



再編後の公共交通体系イメージ



↑ 総進花月線等の14人乗り乗合ワゴン

← 乗換拠点となる役場バス待合所

・作成自治体

北海道新十津川町

・事業実施区域

新十津川町全域

・事業実施予定期間

R4年4月～R9年3月

<https://www.town.shintotsukawa.lg.jp/hotnews/detail/00003677.html>

Summary

1 フィーダー補助を狙うときは早めに相談しましょう

要件は複雑かつ長大です。
 **迷ったらまずは管轄支局へ**

2 地域公共交通計画を作成orアップデートしましょう

ご相談は随時承ります
国土交通省のHP内にも他自治体の事例は搭載
作成は自前でもコンサルでも可能
 **ポータルサイトを是非活用ください**

3 特定事業計画を作成し、持続可能な交通へ

路線廃止の相談があったら特定事業のチャンス
上手に活用し、要件緩和・上限アップ
 **早めに（できれば半年以上前）交通企画課へ！**