

北海道運輸局管内の各自治体における
交通サービス等実態調査等業務
報告書

令和7年3月14日
北海道運輸局

目 次

第1章	業務概要	1
1-1	業務名	1
1-2	業務目的	1
1-3	業務内容	1
第2章	実態調査	3
2-1	調査概要	3
第3章	ニーズ調査	4
3-1	調査概要	4
3-2	調査結果概要	5
第4章	情報整理	16
4-1	交通シートの構成	16
4-2	整理時の留意点	19
4-3	更新にあたっての留意点	20
第5章	複数市町村が運営する広域に跨る自家用有償旅客運送の事例調査	21
5-1	調査概要	21
5-2	道内事例	22
5-3	道外事例	26
第6章	各種補助メニューなどの支援策の整理	32
6-1	補助メニュー整理の視点	32
6-2	補助メニュー個票の事例	33
6-3	補助メニューの一覧	35
6-4	フローチャートの作成	37

第1章 業務概要

1-1 業務名

北海道運輸局管内の各自治体における交通サービス等実態調査等業務

1-2 業務目的

コロナ禍において減少した移動需要はアフターコロナにおいても戻りきっておらず、さらに運転者不足による路線バスの減便やタクシー等稼働率の低下は運送事業者に大きな傷跡を残している。特に地方部における交通空白は深刻な状態となっており、また現在交通空白が発生していない地域においても、運転者の高齢化等により将来的な交通空白の発生を危惧する地域は少なくない。

交通空白を解消するためには、一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車による運送サービスのみならず、地域に存在する自家用車の活用や、市町村単独での取組が難しい場合は自治体間で連携を図るなど、あらゆる手段を駆使して取り組む必要がある。

国においても、各自治体内で展開される移動支援を後押しするため、プッシュ型・オーダーメイド型の伴走支援が求められている。そのためには、各自治体において提供される数々の交通サービスを把握する必要があるが、現状、それらを網羅的に整理した資料はないことから、実態を把握するための調査を実施するとともに、情報を整理する。

1-3 業務内容

(1) 実態調査

道内 179 の自治体において提供される交通サービスを調査すること。

- ・「交通サービス」とは、鉄道及び道路運送法の規定に基づく旅客運送事業のみならず、無償運行バスやスクールバス、福祉輸送等の当該自治体内で運行される全ての運送サービスのほか、タクシー助成等の当該自治体内で提供される全ての移動支援を含む。
- ・調査の範囲は以下のとおり。
 - ① 交通サービスの分類（「自家用有償旅客運送」「無償運行」「スクールバス」など）
 - ② 有償／無償の別（割引やその他の区分がある場合はそれらを含む）
 - ③ 運行ルート、運行区域・対象区域（デマンド運行の有無を含む）
 - ④ 運行便数
 - ⑤ 利用者限定の場合はその範囲
 - ⑥ 期間限定の場合はその期間

(2) ニーズ調査

(1) の調査にあわせ、各自治体に対し、以下の項目に着目したニーズ調査を実施すること。

- ①各地域内で提供されている交通サービスについて、安定的に継続していく上での課題はあるか。
- ②各地域内で、新たな交通サービスの導入または提供中の交通サービスの拡充を検討しているか。
- ③②に関連し、検討するにあたり、どのような支援（例、制度理解の促進、合意形成支援、規制見直し、資金手当て）があれば導入等可能性が高まるか。

(3) 情報整理（自治体交通シートの作成）

(1) で調査した情報を自治体毎に整理した「自治体交通シート」を作成する。

- ・本事業実施後に発注者が更新しやすいよう、Microsoft Office のソフトで作成すること。
- ・「自治体交通シート」を作成するにあたり、根拠としたデータ・資料を明らかにするとともに、ヒアリング等を根拠とした場合は対応者を明記したヒアリングメモ等を提出すること。

（４） 複数市町村が運営する広域に跨る自家用有償旅客運送の事例調査

道内外における自家用有償旅客運送（複数市町村が運営する広域運行）の事例を５件程度調査し、整理すること。

- ・複数市町村による自家用有償旅客運送の導入を検討する自治体が参考できるよう、経緯、課題、工夫事項など、検討から導入に至るまでの具体的な取組を調査すること。

（５） 各種補助メニューなどの支援策の整理

課題や取組に対応する補助メニューを整理し、フローチャート等わかりやすくまとめること。

第2章 実態調査

本章では、北海道内 179 自治体の公式情報や公表資料をもとに、各自治体が関与している、もしくは提供されている交通サービスについて、交通サービスの分類、有償/無償の別、運行ルートや便数、対象者や運行期間などを調査した概要を整理する。

なお、調査した内容は、「自治体交通シート」として整理し、自治体の地域交通担当者に確認後、取りまとめを行っているため、「第4章 情報整理」にて詳細を記載する。

2-1 調査概要

(1) 調査方法

インターネット上に自治体の公式情報や公表資料を通じた調査を実施した。

(2) 調査内容(2025 年 1 月末時点)

表 1 調査内容

大項目	中項目	小項目	調査内容
基本情報	基本情報	・人口規模 ・担当部署名	・－
自治体内の 運送手段	有償で運行されている 旅客運送事業	・鉄道・軌道	・駅数 ・便数
		・都市間高速バス	・事業者数 ・路線数 ・便数
		・路線バス等	・道路運送法に基づく運行サービスの便数（4 条、21 条、78 条）
		・予約運行	・運行区域別の道路運送法に基づく運行サービスの便数（4 条、21 条、78 条）
		・福祉有償運送	・事業者数
		・法人タクシー	・事業者数 ・サービス提供時間帯
	スクールバス、 患者送迎バス	・スクールバス	・路線数 ・便数 ・一般混乗の有無
		・患者送迎バス	・路線数 ・便数
	その他	・無料送迎バス等	・路線数 ・便数
移動支援策	バス等助成		・事業名
	タクシー助成		・実施の有無 ・実施している場合の事業内容

第3章 ニーズ調査

本章では、各地域内で提供されている交通サービスを安定的に継続していく上での課題や、各地域内で新たな交通サービス導入または提供中の交通サービスの拡充に向けた課題、検討するにあたって、導入等の可能性を高めるために必要な支援内容などを把握するために実施した、道内全 179 市町村を対象としたアンケート調査の結果を整理する。

3-1 調査概要

(1) 調査方法

発注者から道内自治体の地域交通担当者に展開する形式で調査を実施した。

(2) 調査期間

令和7年2月25日～3月7日

(3) 調査内容（2025年1月末時点）

表 2 調査内容

大項目	設問
交通サービスについて	・ 交通サービスに充てている財源 ・ 交通サービスを担う交通事業者等の課題（人材の確保、車両・設備等） ・ 地域交通を担当する職員の状況 ・ 交通サービスの利用状況の課題 ・ 自治体が所有する車両等の機材の課題 ・ 新しい交通サービスの導入意向（自動運転、スローモビリティ、訪問型サービスD、互助による輸送、無償バス） ・ 自治体が提供する既存の交通サービスの見直しの検討内容
地域交通の担当者としての意見	・ 地域交通に関する制度について必要な情報提供や支援 ・ 地域交通に関する合意形成を進める上で必要な情報提供や支援 ・ 他地域の事例を参照するにあたり必要な情報
地域交通を支える自治体としての意見	・ 地域交通の運行に関して、緩和を希望する規制 ・ 地域交通の運行財源における必要な支援制度

3-2 調査結果概要

(1) 交通サービスについて

- 自治体の交通サービスの財源は、一般財源や補助金、運賃収入に依存している。
- 自治体の財源への依存度が高く、運賃収入や広告収入などの多様な財源確保が課題となる。

【Q2】 貴自治体において交通サービスに充てている財源をお答えください。(n=135)

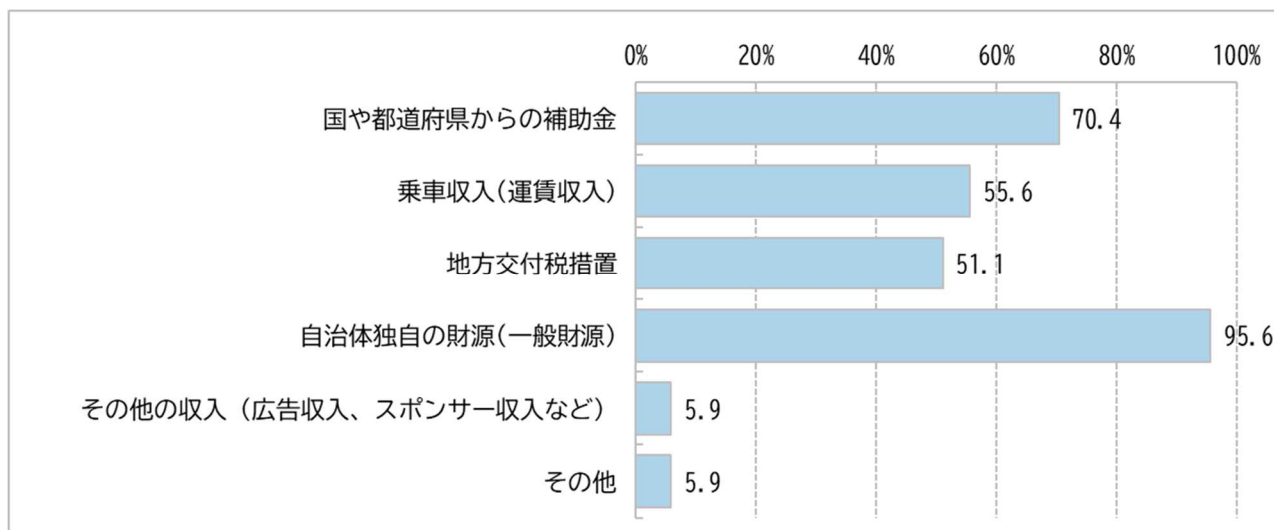


図 1 交通サービスに充てている財源

- 自治体内の交通事業者の課題として「人材確保」が 93.3%と最も多く、「車両・設備」「経営悪化」も大きな課題となっている。
- 特に人材不足が深刻であり、車両・設備の維持や経営の安定化が求められる。

【Q3】 貴自治体内において交通サービスを担う交通事業者等の課題について、おわりの範囲で教えてください。(n=135)

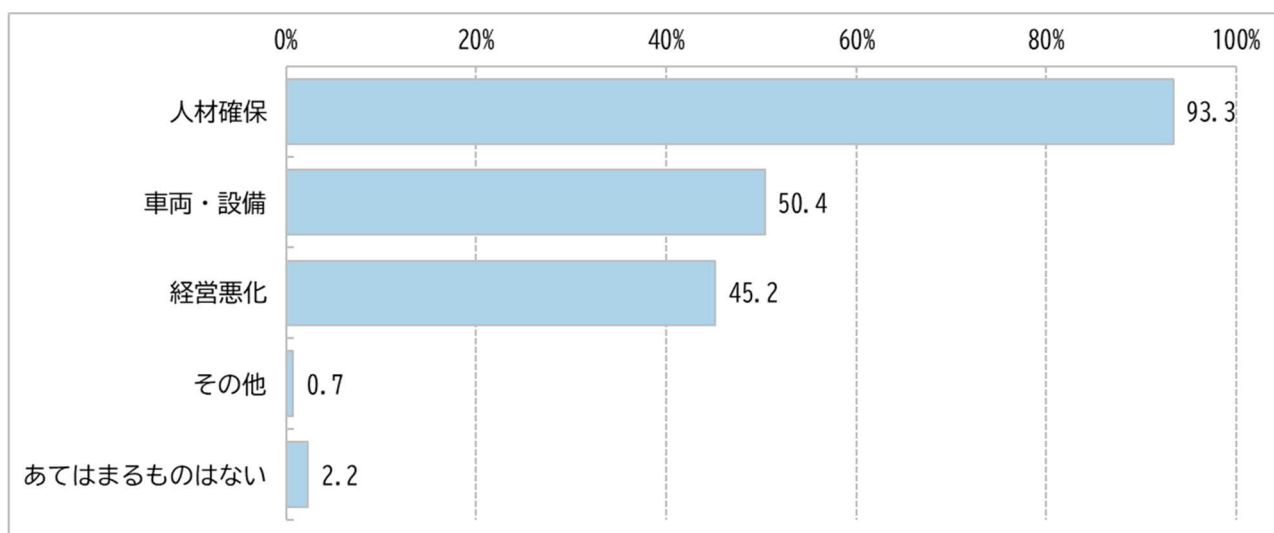


図 2 交通サービスを担う交通事業者等の課題

- 交通事業者の人材確保の課題として、乗務員不足が100%と最も深刻であり、整備士や事務職の不足も課題となっている。
- 特に運転手の確保が困難であり、安定した運行の維持が難しくなっている。

【Q4】 貴自治体内において交通サービスを担う交通事業者等が、どのような人材の確保に課題を感じているか、おわかりの範囲で教えてください。(n=126)

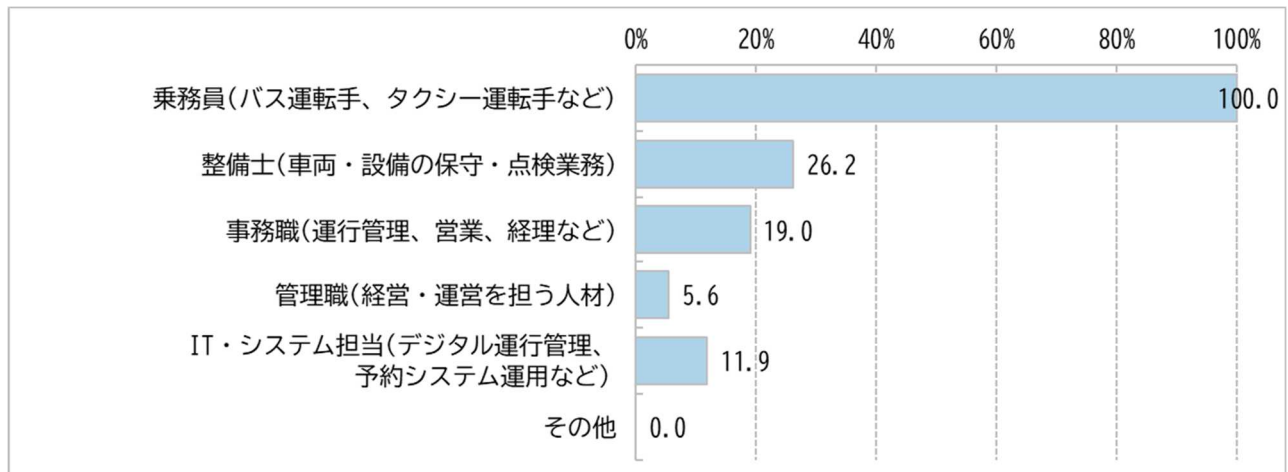


図 3 交通サービスを担う交通事業者等における人材確保の課題

- 車両・設備に関する課題として、燃料費・電力コストの増加(76.5%)や維持管理費の増加(75.0%)が特に深刻である。
- 老朽化が進む車両や設備の更新が難しく、財源確保や新規導入の困難さが大きな課題となっている。

【Q5】 貴自治体内において交通サービスを担う交通事業者等が、車両・設備にどのような課題を感じているか、おわかりの範囲で教えてください。(n=68)

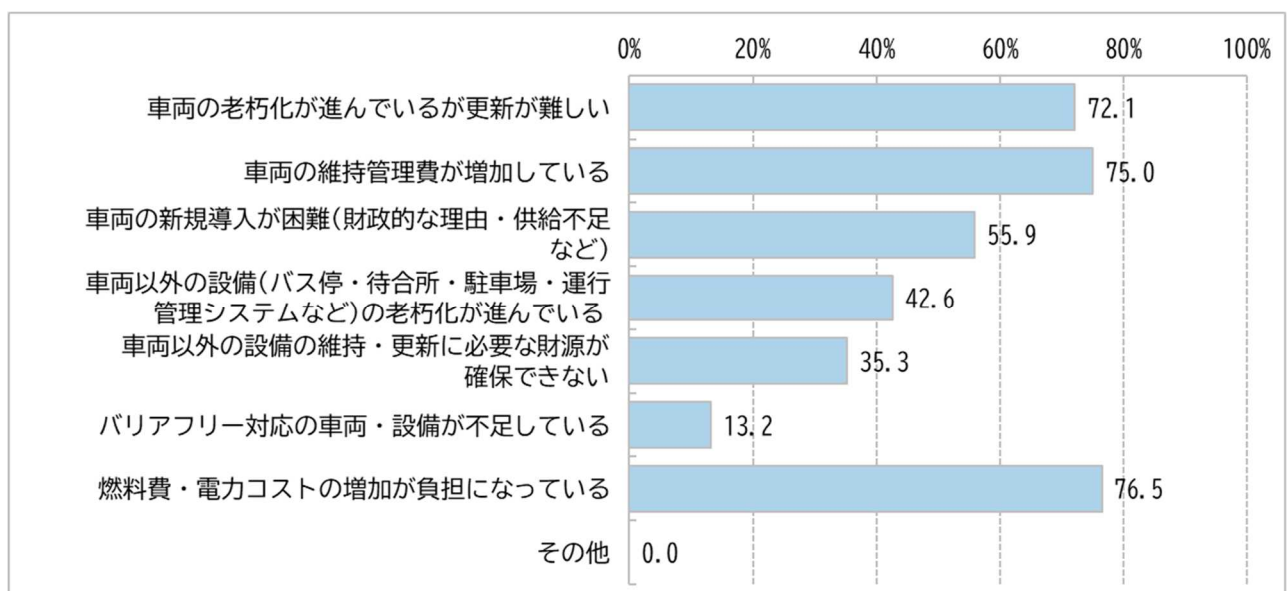


図 4 交通サービスを担う交通事業者等における車両・設備の課題

- 自治体の地域交通担当職員の多くが他の業務と兼務しており（94.8%）、人員不足や専門知識の蓄積が難しい状況にある。
- 専任職員の少なさや研修機会の不足により、継続的な対応や専門性の向上が課題となっている。

【Q6】ご自身も含めて、貴自治体の地域交通を担当する職員について、当てはまる状況をすべてお答えください。（n=135）

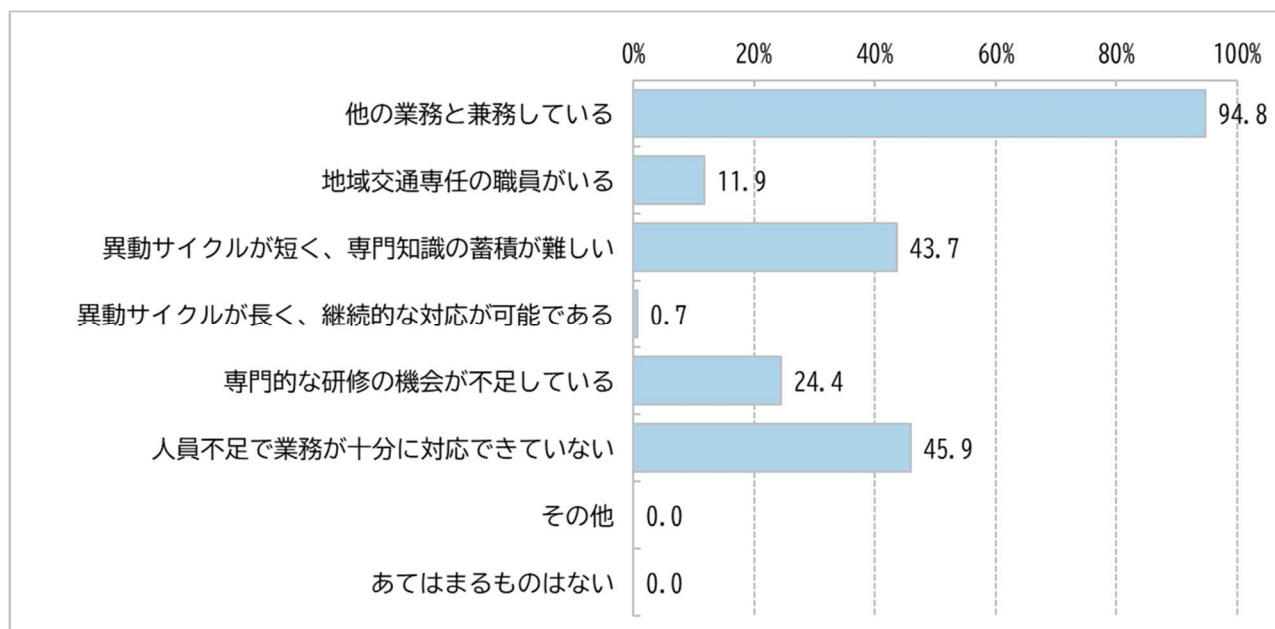


図 5 地域交通を担当する職員の状況

- 自治体の交通サービスの課題として、利用率の低迷（74.8%）が最も深刻であり、運行本数やダイヤの不一致、事業者の撤退も影響している。
- 特定地域や利用者層への対応不足も課題となり、利用促進策やサービスの最適化が求められる。

【Q7】 貴自治体の交通サービスの利用状況において、
課題として当てはまる内容をすべてお答えください。（n=135）

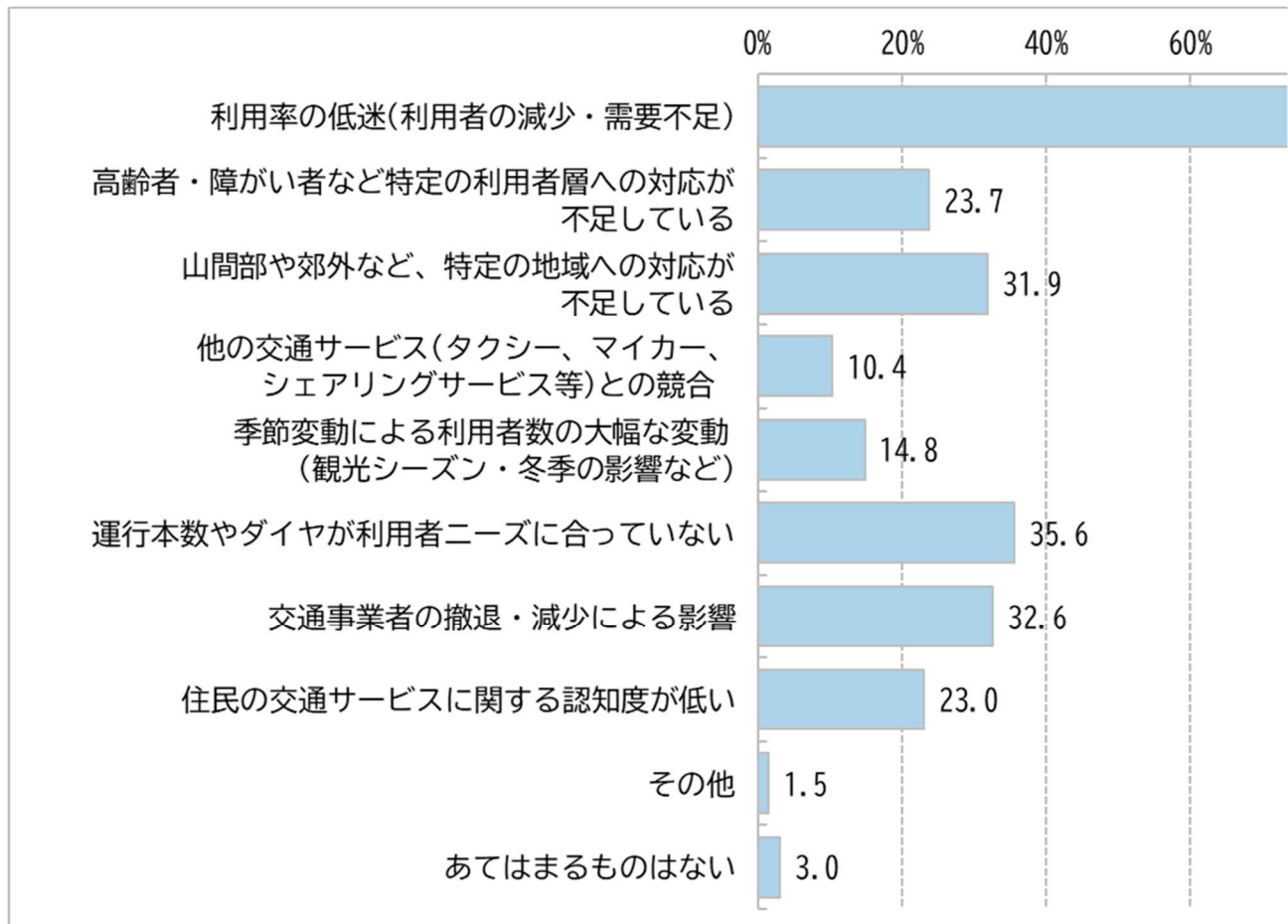


図 6 交通サービスの課題

- 自治体が所有する車両の課題として、燃料費・電力コストの増加（45.9%）や維持管理費の増加（42.2%）が大きな問題となっている。
- 老朽化した車両や設備の更新が難しく、新規導入や財源確保の困難さも課題である。

【Q8】 貴自治体が所有する車両等の機材において、
課題として当てはまる内容をすべてお答えください。（n=135）

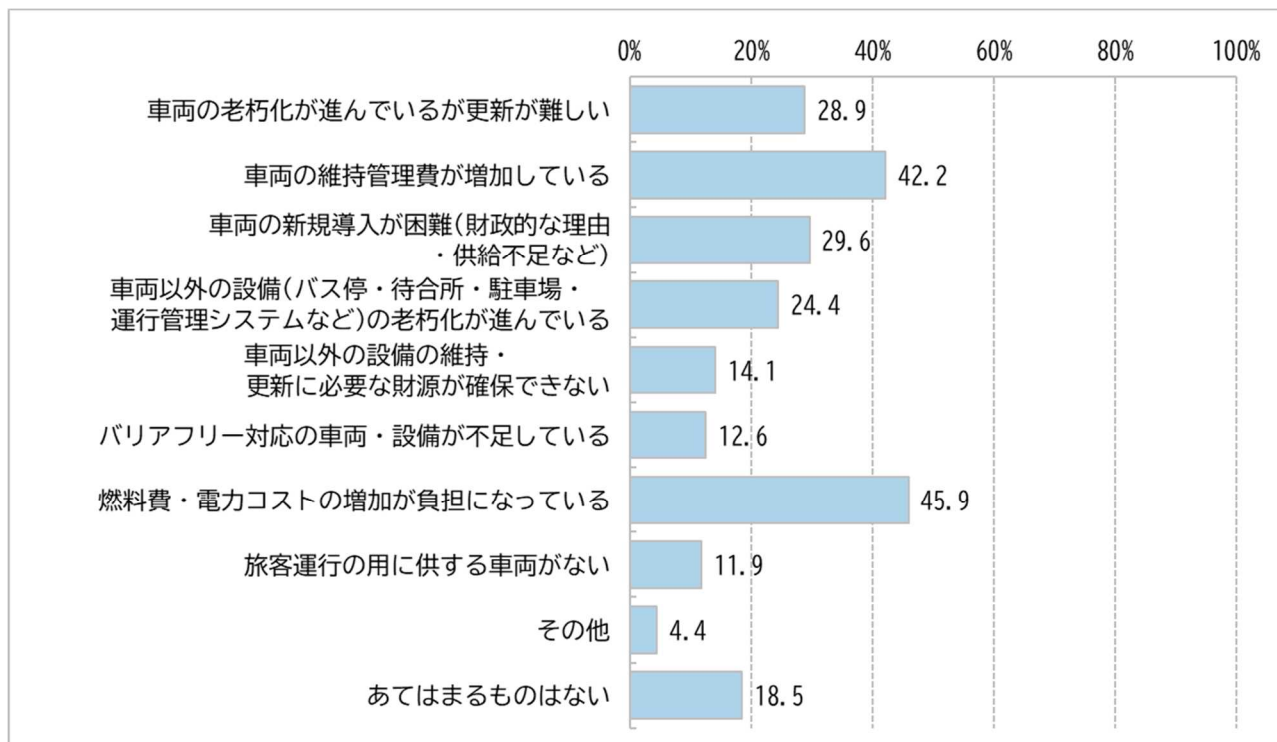


図 7 所有する車両等の機材の課題

- 新サービスの導入意向として、無償バスは住民からの要望が最も多く（46.7%）、自動運転や訪問型サービス、互助による輸送の関心も一定数ある。スローモビリティやその他のサービスはほとんどニーズがなく、導入に向けた具体的な取り組みが限られている。

【Q9】 下記に挙げる新サービスの中で、貴自治体で導入意向をお答えください。

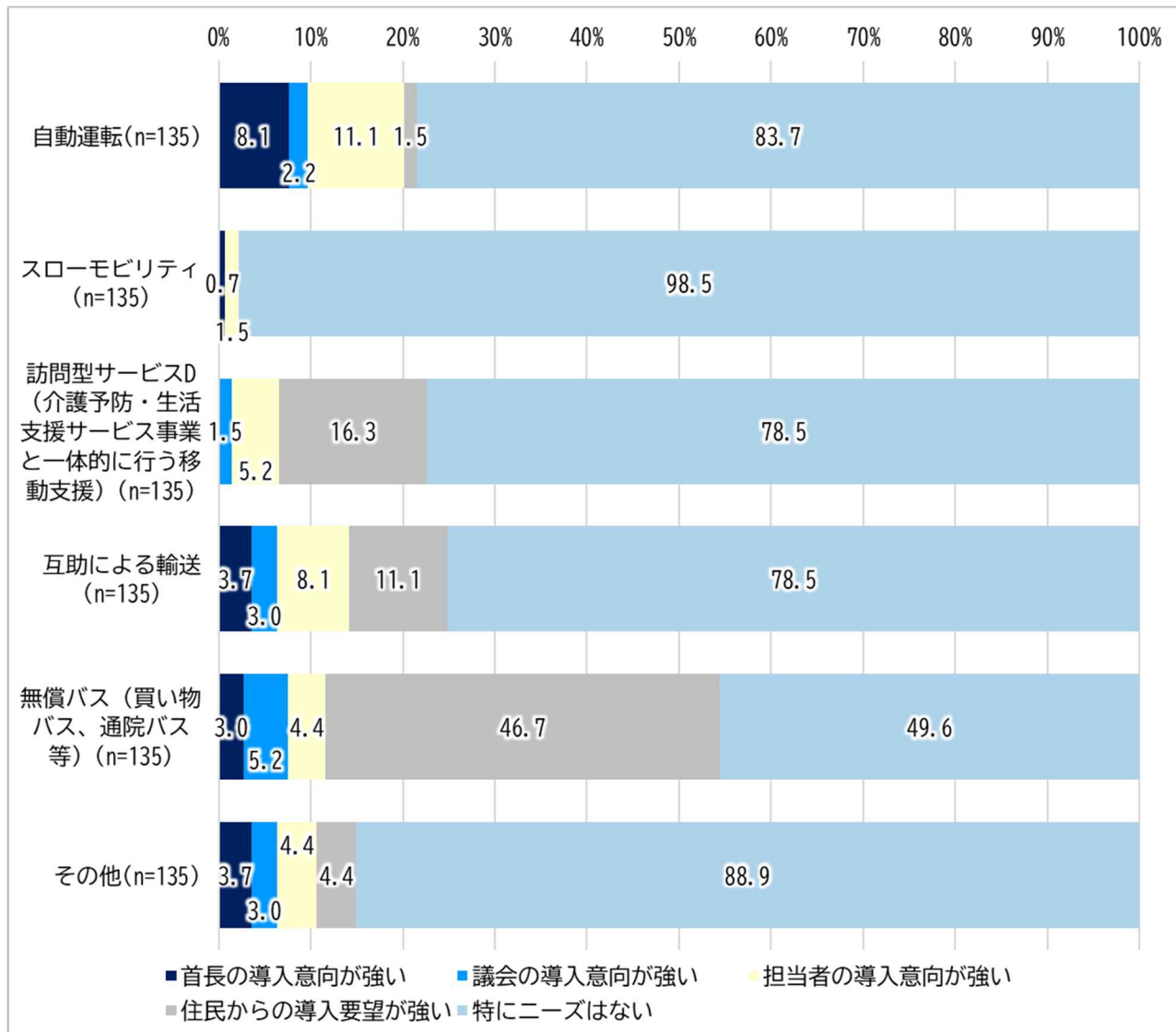


図 8 新しい交通サービスの導入意向

- 自治体の交通サービスの見直しでは、「サービスの合理化・最適化」（60.0%）が最も多く、運行区域の拡大や本数増加も検討されている。
- 財源や需要のバランスを考慮しながら、効率的な運行の維持が課題となっている。

【Q10】 貴自治体が提供する既存の交通サービスについて、見直しを検討している場合、当てはまるものをお答えください。（n=135）

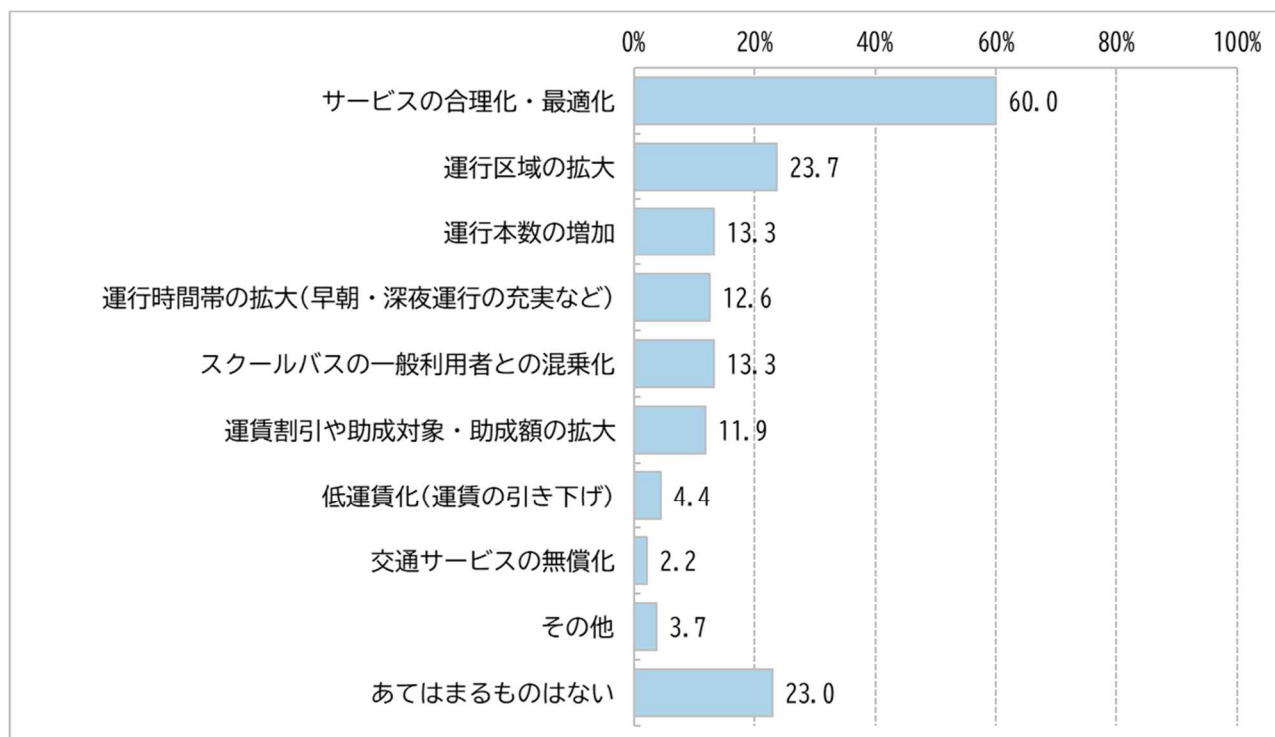


図 9 既存の交通サービスの見直しの検討内容

(2) 地域交通の担当者としての意見

- 地域交通に関する支援として、「補助金や助成制度の最新情報の提供」(76.3%)や「具体的な制度活用事例の紹介・共有」(61.5%)のニーズが高い。
- 制度理解の促進や情報提供の強化が求められ、研修や相談機会の拡充も課題となっている。

【Q11】【地域交通の担当者として】

地域交通に関する制度について、どのような情報提供や支援が必要と感じていますか。
(n=135)

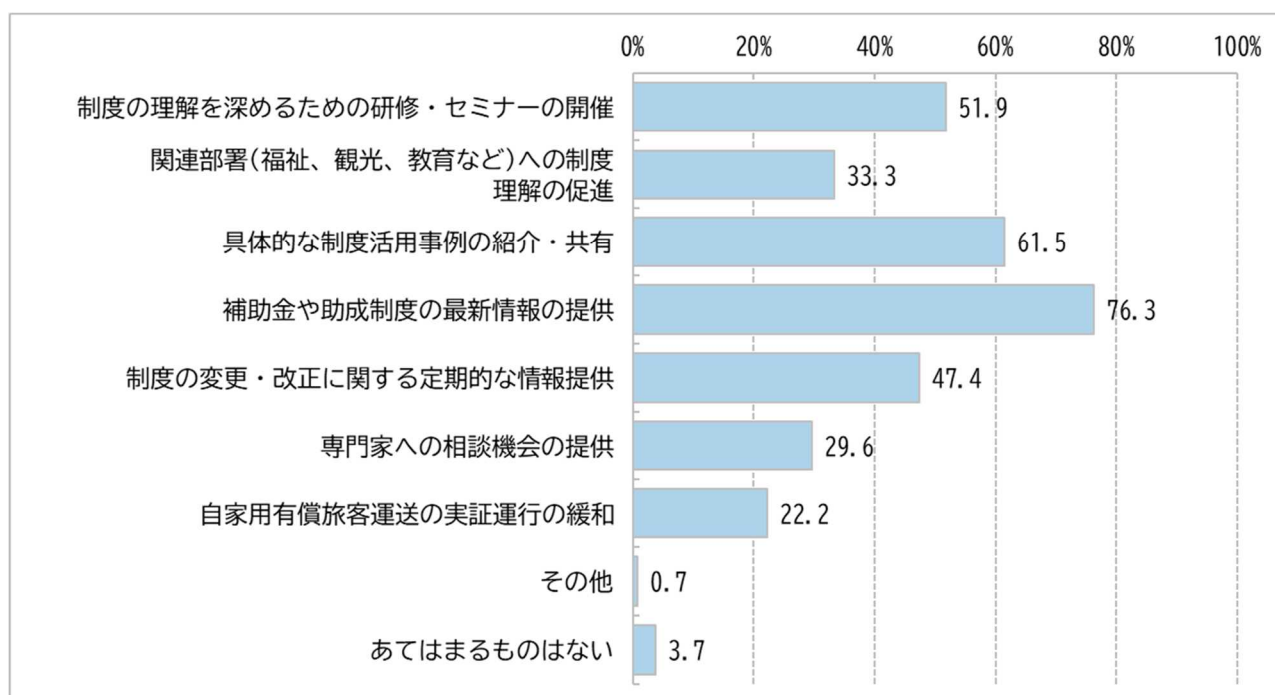


図 10 地域交通に関する制度について、どのような情報提供や支援が必要か

- 地域交通の合意形成において、「住民への効果的な周知・説明方法」（61.5%）や「関係機関との調整方法」（56.3%）の支援が求められている。
- 住民の意見を適切に反映する手法や成功事例の共有が不足しており、調整や説明の手法の改善が課題となっている。

【Q12】【地域交通の担当者として】

地域交通に関する合意形成を進める上で、
どのような情報提供や支援が必要と感じていますか。（n=135）

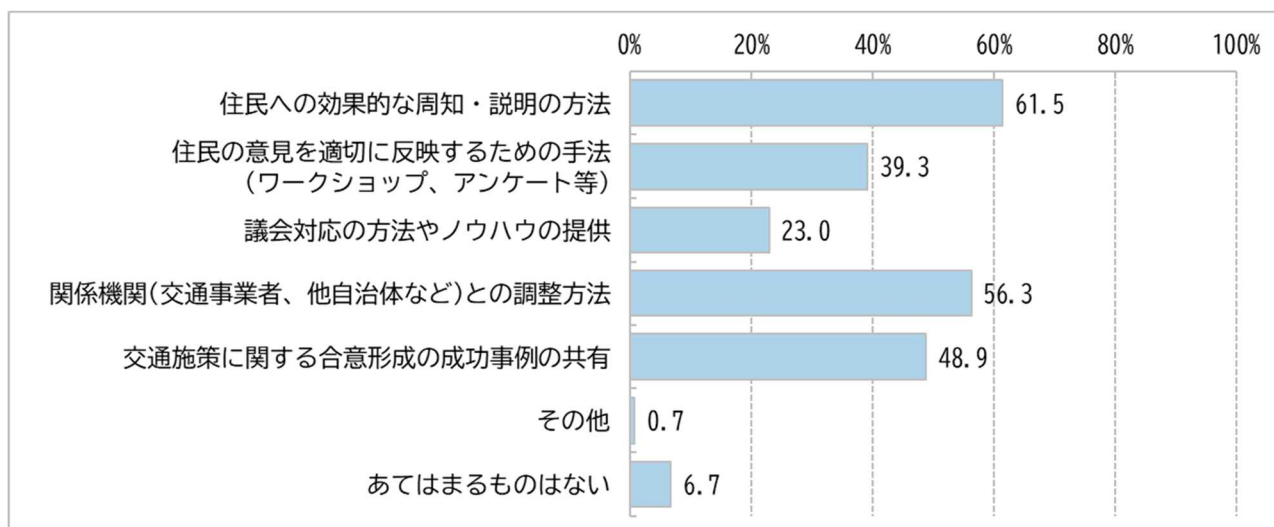


図 11 地域交通に関する合意形成を進める上で、どのような情報提供や支援が必要か

- 地域交通の事例に関して、「同規模・同条件の自治体の事例紹介」（79.3%）や「成功事例の提供」（73.3%）の需要が高い。
- 失敗事例の共有も求められており、新技術の活用事例や専門家の解説が不足していることが課題である。

【Q13】【地域交通の担当者として】

他地域の地域交通に関する事例について、どのような情報提供が必要と感じていますか。
(n=135)

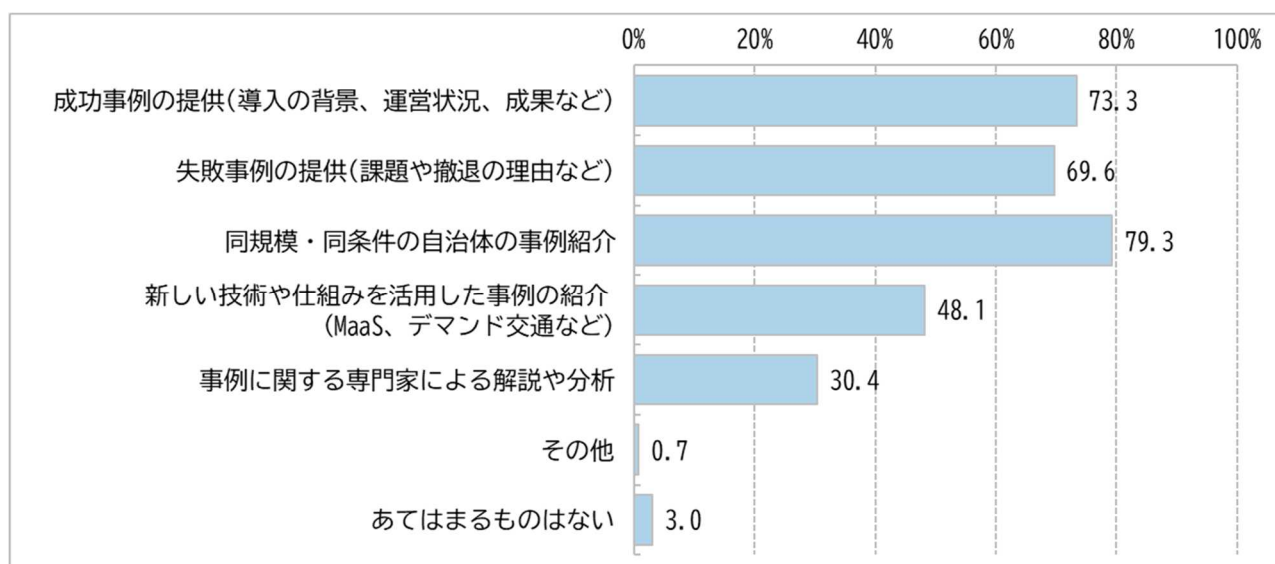


図 12 他地域の地域交通に関する事例について、どのような情報提供が必要か

(3) 地域交通を支える自治体としての意見

- 地域交通の運行に関する規制緩和では、「既存の補助制度の要件緩和」(49.6%)の要望が最も多い。
- 新たな交通サービス導入や運行規制の見直しも求められており、柔軟な制度対応が課題となっている。

【Q14】【地域交通を支える自治体として】

地域交通の運行に関して、緩和を希望する規制があれば、
当てはまるものをすべてお答えください。(n=135)

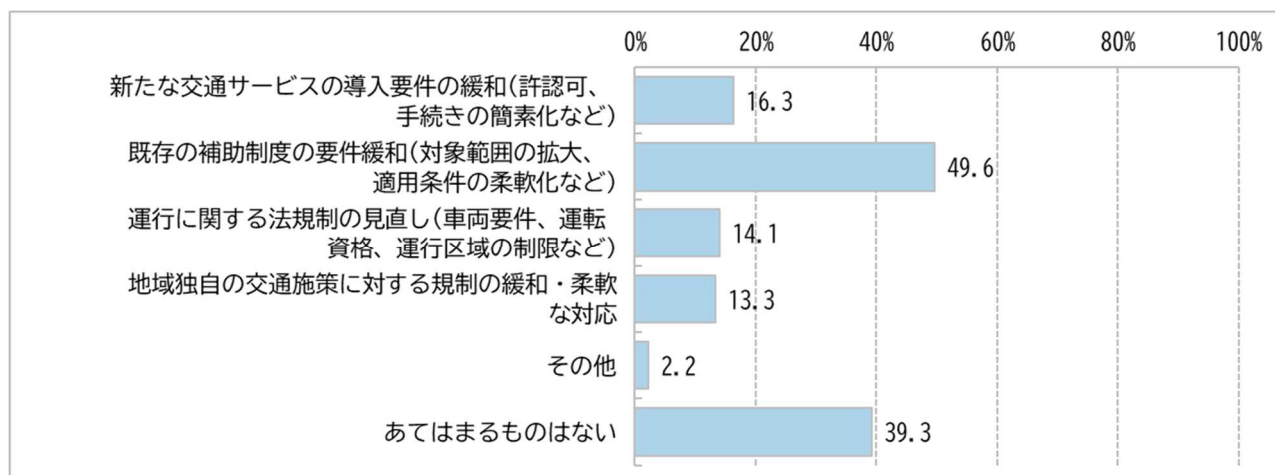


図 13 地域交通の運行に関して、緩和を希望する規制

- 自治体の財政負担を軽減する特別措置(78.5%)や補助金・助成金の適用範囲拡大(65.2%)の支援が求められている。
- 安定した財源確保が課題であり、補助率引き上げや新たな資金調達手法の導入が必要とされている。

【Q19】【地域交通を支える自治体として】

地域交通の運行に係る財源について、どのような支援制度が必要と感じていますか。
(n=135)

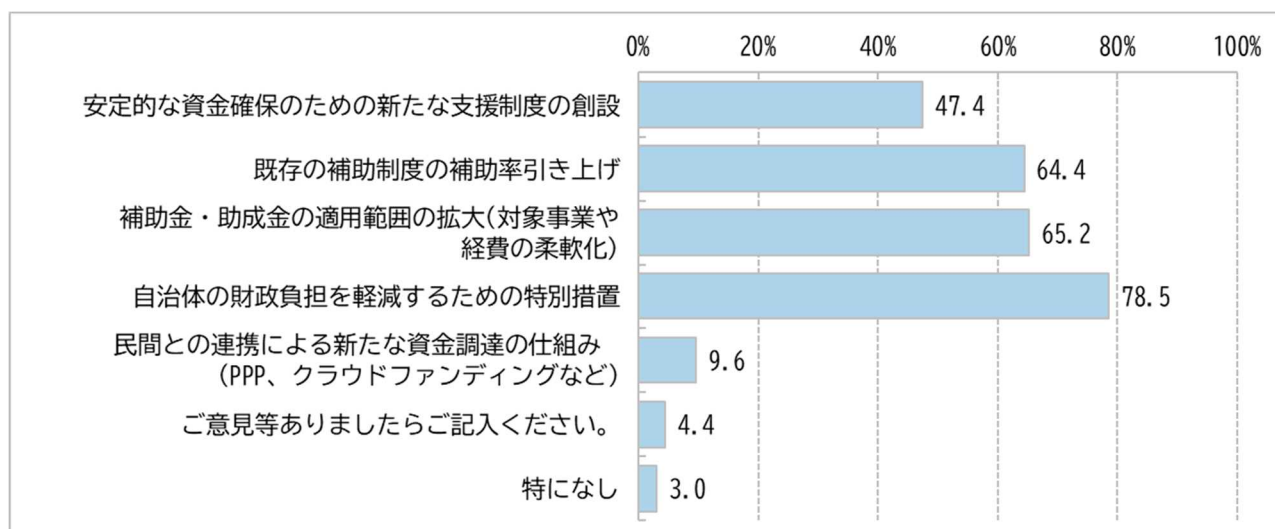


図 14 地域交通の運行に係る財源について、どのような支援制度が必要か

第4章 情報整理

4-1 交通シートの構成

「第2章 実態調査」で整理した内容をもとに、自治体の交通サービスを概要的に整理した「概要シート」と各交通サービスを整理した「詳細シート」の2種類を自治体ごとに作成した。

また、交通シート作成後は、自治体の地域交通担当者に確認し、取りまとめを行い、情報の精査を実施した。

表 3 交通シートで整理した内容（再掲）

大項目	中項目	小項目	調査内容（2025年1月末時点）
基本情報	基本情報	・人口規模 ・担当部署名	・－
自治体内の 運送手段	有償で運行されている 旅客運送事業	・鉄道・軌道	・駅数 ・便数
		・都市間高速バス	・事業者数 ・路線数 ・便数
		・路線バス等	・道路運送法に基づく運行サービスの便数（4条、21条、78条）
		・予約運行	・運行区域別の道路運送法に基づく運行サービスの便数（4条、21条、78条）
		・福祉有償運送	・事業者数
		・法人タクシー	・事業者数 ・サービス提供時間帯
	スクールバス、 患者送迎バス	・スクールバス	・路線数 ・便数 ・一般混乗の有無
		・患者送迎バス	・路線数 ・便数
	その他	・無料送迎バス等	・路線数 ・便数
移動支援策	バス等助成		・事業名
	タクシー助成		・実施の有無 ・実施している場合の事業内容

(1) 概要シート

※本シートは全体概要シートのため、個別シートを編集してください

※自治体HP等から得られる情報をもとに、2025年1月末時点の内容を記載していますが、誤りがある場合には
※また、備考で記載する内容がある場合には、セルを上書きして記載ください。

① 基本情報

自治体名：札幌市	人口規模：1,973,395人
担当部署名：	備考がありましたらご記載下さい

② 自治体内の運送手段

(1) 有償で運行されている旅客運送事業

1) 鉄道・軌道

駅数：	0	備考がありましたらご記載下さい
便数：	0	備考がありましたらご記載下さい

2) 都市間高速バス

事業者数：	0	備考がありましたらご記載下さい
路線数：	0	備考がありましたらご記載下さい
便数：	0	備考がありましたらご記載下さい

3) 路線バス等（自治体からの委託で有償運行しているコミュニティバスを含む）

4条：	0	備考がありましたらご記載下さい
21条：	0	備考がありましたらご記載下さい
78条：	0	備考がありましたらご記載下さい

4) 予約運行（デマンド、乗合タクシー等）

	全域	一部地域	
4条：	0	0	備考がありましたらご記載下さい
21条：	0	0	備考がありましたらご記載下さい
78条：	0	0	備考がありましたらご記載下さい

5) 福祉有償運送

事業者数：	0	備考がありましたらご記載下さい
-------	---	-----------------

6) 法人タクシー

事業者数：	0	備考がありましたらご記載下さい
サービス提供時間：	AM 0 ~ AM 0	備考がありましたらご記載下さい

(2) スクールバス、患者送迎バス ※有償の場合は備考に記載ください

1) スクールバス

路線数：	0	備考がありましたらご記載下さい
便数：	0	備考がありましたらご記載下さい
一般混乗の有無：	全路線で実施している	備考がありましたらご記載下さい

2) 患者送迎バス

路線数：	0	備考がありましたらご記載下さい
便数：	0	備考がありましたらご記載下さい

(3) その他 ※自治体が無料で運行するバスがありましたらご記載ください

路線数：	0	備考がありましたらご記載下さい
便数：	0	備考がありましたらご記載下さい

図 15 交通シート（概要）

：2025年1月末時点の内容として記載内容を変更してください。

③ 移動支援策

(1) バス等助成

	事業名等	備考
1		備考がありましたらご記載下さい
2		備考がありましたらご記載下さい
3		備考がありましたらご記載下さい
4		備考がありましたらご記載下さい
5		備考がありましたらご記載下さい
6		備考がありましたらご記載下さい
7		備考がありましたらご記載下さい
8		備考がありましたらご記載下さい
9		備考がありましたらご記載下さい
10		備考がありましたらご記載下さい

※記載欄が足りない場合は、別紙にご記載ください

(2) タクシー助成の実施状況

実施

事業内容：

地域交通図面貼り付け位置

図 16 交通シート（概要）

4-2 整理時の留意点

(1) 駅・停留所の整理について

自治体内の駅、停留所の数は、運行事業者の公開情報等から整理している。

なお、季節限定で停車する駅等、定期運行で立ち寄らない駅、停留所は、備考欄で別途記載するような整理としている。

(2) 便数の整理について

路線名別に、運行している便数を整理している。

なお、曜日によって、運行状況が異なる路線があるため、該当路線の最大便数を記載するような整理としている。(平日10便、土日祝日4便の場合は、10便を採用)

(3) 運行時間帯について

始発時間帯から終発時間帯を運行時間帯として整理している。

今後の整理方法として、交通空白時間帯の把握の観点から、時間帯別の交通空白状況を視覚的に整理することが必要である。(図17)

併せて、交通空白地域の状況についても整理が必要である。(図18、図19)

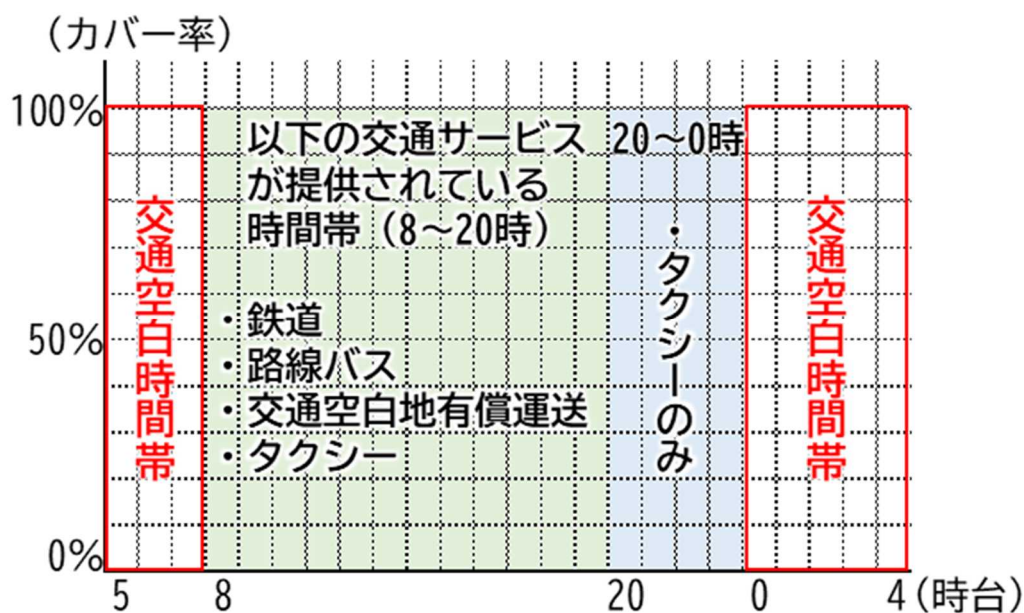


図17 交通空白時間帯の整理イメージ (沼田町の例)

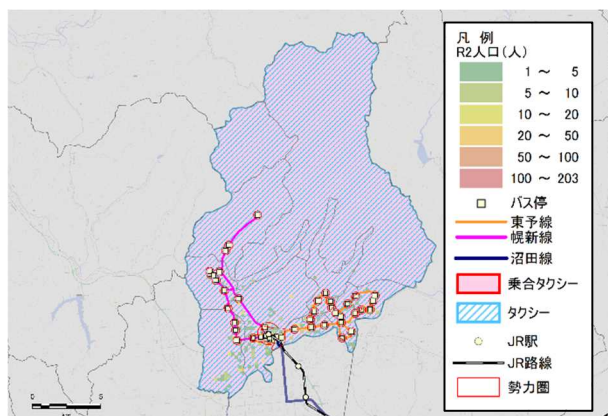


図18 日中時間帯の交通サービス状況の整理イメージ (沼田町の例)

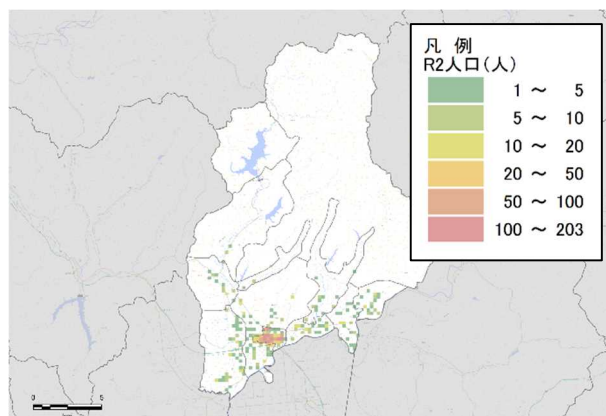


図19 24時以降の交通サービス状況の整理イメージ (沼田町の例)

4-3 更新にあたっての留意点

(1) 交通サービス内容の更新について

一般的に1年に1回以上は交通サービスの内容が更新となるため、更新時期に留意する必要がある。

交通サービスの状況を正確な内容とするには、更新頻度は多くなるものの、鉄道や路線バスのダイヤ改正時に合わせた更新が望ましい。

一方で、自治体が提供する交通サービスは新年度開始時、もしくは10月に改正となる傾向にあるため、当該時期を更新時期とすることも有効である。

(2) 根拠データ等

表4 項目別の根拠データ一覧

交通サービス等	項目	根拠データ
人口規模	・人口規模	・公開されている最新の国勢調査
鉄道軌道	・駅数 ・便数 ・サービス提供時間	・JR北海道の公開情報
都市間高速バス 路線バス	・事業者名 ・路線数 ・便数 ・サービス提供時間	・各交通事業者の公開情報 ・北海道運輸局への届出・申請内容
21条運行バス	・事業者名 ・路線数 ・便数 ・サービス提供時間	・各交通事業者の公開情報 ・自治体の公開情報 ・北海道運輸局への届出・申請内容
78条運行バス	・事業者名 ・路線数 ・便数 ・サービス提供時間	・自治体の公開情報 ・自治体からの情報提供 ・北海道運輸局への届出・申請内容
予約運行	・事業者名 ・路線数 ・便数 ・サービス提供時間	・自治体の公開情報 ・自治体からの情報提供 ・北海道運輸局への届出・申請内容
福祉有償運送	・事業者名 ・サービス提供時間 ・運送地域	・自治体の公開情報 ・自治体からの情報提供 ・福祉有償運送実施団体の公開情報 ・北海道運輸局への届出・申請内容
法人タクシー	・事業者名 ・サービス提供時間	・タクシーハイヤー協会の公開情報 ・北海道運輸局への届出・申請内容
スクールバス	・事業者名 ・路線数 ・便数 ・サービス提供時間	・自治体の公開情報 ・自治体からの情報提供
患者送迎バス	・施設名 ・便数 ・サービス提供時間	・実施施設の公開情報 ・自治体からの情報提供

第5章 複数市町村が運営する広域に跨る自家用有償旅客運送の事例調査

本章では、道内自治体間における移動利便性の向上に向け、道内外における広域（複数市町村）に跨る自家用有償旅客運送の事例を調査した内容を整理する。

なお、調査の結果、複数自治体に跨がる自家用有償旅客運送や、複数自治体の実施主体となる4条乗合バス事例も同等事例として調査した。

5-1 調査概要

(1) 調査方法

自治体の公開情報等を基に一次整理を行うとともに、必要に応じて追加調査（ヒアリング）を実施し、情報の補完・精査を実施した。

(2) 調査内容

表 5 事例調査で把握した内容

大項目	調査内容
基本情報	・人口 ・高齢化率 ・取組キーワード
経緯と概要	・サービス実証前の状況、問題、課題 ・導入したサービスの概要 ・サービス導入による効果
交通サービスの概要	・実施主体 ・運行区間、区域 ・運行曜日 ・運行本数 ・運賃 ・支払い方法
取組成果	・延べ利用者数 ・平均乗車人数 等
導入効果	・定性的な効果 ・定量的な効果
課題と展望	・今後の運営等にあたっての課題 ・運行見通し等の展望
その他	・時刻表 ・路線図

5-2 道内事例

(1) 【岩宇地域】岩宇地域公共交通活性化協議会

■取組キーワード

- # 日本海沿岸の交通維持・確保
- # 医療・買い物・通学の移動手段確保
- # 冬期の移動困難地域への対応
- # 地域住民の足としての持続可能な交通

■地域の基本情報（R2国勢調査）

共和町	岩内町
・人口：5,772人	・人口：11,648人
・高齢化率：31.8%	・高齢化率：37.5%
泊村	神恵内村
・人口：1,569人	・人口：870人
・高齢化率：39.8%	・高齢化率：51.5%

■経緯と概要

【背景と課題】

- ・岩宇地域（岩内町、共和町、泊村、神恵内村）は、日本海沿岸に位置し、漁業や観光業を基幹産業とする地域である。しかし、近年は人口減少や高齢化が進み、公共交通の維持が大きな課題となっていた。
- ・特に、神恵内村を含む沿岸部は、冬期に雪が多く降るため移動が困難になりやすく、公共交通の確保が地域住民の生活にとって不可欠であった。
- ・これまで、この地域の公共交通は北海道中央バスの「神恵内線」が担っていた。しかし、慢性的な利用者減少や運行コストの増加により、事業の継続が困難となり、2024年9月30日をもって路線が廃止されることが決定された。
- ・これにより、岩宇地域の沿岸部では、通学・通院・買い物などの日常生活における移動手段が大きく制限されることが懸念された。

【新たな交通手段の検討と導入】

- ・この状況を受け、岩内町、共和町、泊村、神恵内村の自治体や関係機関が協議し、新たな交通手段の確保に向けた検討が行われた。
- ・検討の結果、2024年10月1日より、岩宇地域公共交通活性化協議会の主導のもと、新たなバス路線「岩宇地域海岸線（通称：しおかぜライン）」が運行を開始した。

【しおかぜラインの特徴】

- ・「しおかぜライン」は、従来の神恵内線のルートを引き継ぎつつ、岩内協会病院や岩内高校まで延伸し、地域住民の利便性向上を図っている。
- ・また、高齢者や学生の移動における経済的負担を軽減することを目的として、神恵内線の運行時よりも利用しやすい運賃設定とした。
- ・自治体が主体となって交通手段を確保する取り組みの一環であり、今後の運行状況や利用者の声を反映しながら、より持続可能な交通体系の構築が求められている。



出典：神恵内村公式 X（旧 Twitter）

項目	内容
運行形態	78 条乗合バス
実施主体	岩宇地域公共交通活性化協議会
運行委託先	株式会社共立ソリューションズ
運行区間・区域	岩内ターミナル～神恵内村方面（岩内協会病院、岩内高校まで延伸）
運行曜日	毎日運行
運行本数	1 日 5 便（詳細な時刻表は共和町の公式ウェブサイトを参照）
運賃	距離制運賃が基本 岩内町内のバス停間の乗車運賃は 200 円
支払い方法	現金、回数券、定期券、QR コード等の電子カード
利用可能対象者	住民、来訪者

■取組成果

- ・年間運賃収益（見込み）：約 14,000,000 円

■導入効果

【定性的な効果】

- ・「しおかぜライン」の導入により、地域住民の主要な移動手段が確保された。特に高齢者や学生の通院・通学が容易になり、地域内の移動の自由度が向上したと考えられる。

【定量的な効果】

- ・延べ利用者数：約 9,200 人（令和6年10月1日～令和7年1月31日）

■課題と展望

【住民の意見を反映した運行最適化】

- ・利用者の声を収集し、ダイヤやルート of の最適化を図ることが必要である。特に、病院や学校の利用に適した時刻設定や、停留所の追加検討が求められる。

【回数券・定期券の導入による利便性向上】

- ・回数券や定期券を導入し、利用者の経済的負担を軽減することが望ましい。また、電子マネーや IC カード決済の導入も、将来的な検討課題となる。

【地域内外の交通ネットワークとの連携】

- ・しおかぜラインを地域内の交通手段として定着させるだけでなく、既存の路線バスや鉄道との接続を改善し、広域的な移動手段の確保を目指すべきである。

【持続可能な運行体制の確立】

- ・補助金や自治体の財政支援だけに依存せず、地域住民や事業者と協力しながら、収支バランスの取れた持続可能な運行モデルを確立することが重要である。

しおかぜライン

のりかたガイド

2024 年 10 月 1 日

① バスに乗る前に

時刻を調べてください。
※平日ダイヤと土日祝ダイヤがあるので注意。



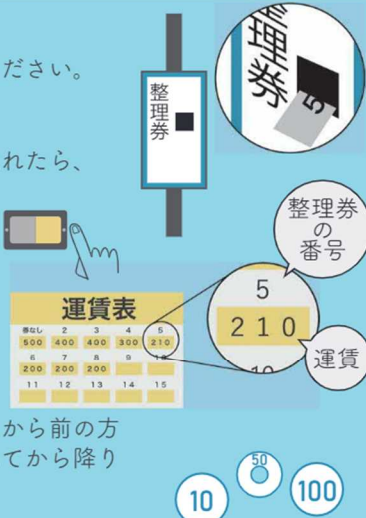
←時刻表はこちらから確認できます。

② バスに乗りましょう

- ・バス停の前から離れずにお待ちください。
- ・バスが来たら、行き先表示を見てください。

③ 現金で支払う場合

1. バスに乗る際には、整理券を取ってください。
2. 降りるバス停名の車内アナウンスが流れたら、ボタンを押して合図してください。
3. 運賃表で運賃を確認してください。
※運賃表は運転席の左上にあります。
4. バスが完全に停止し、前の扉が開いてから前の方に進み、運賃箱に整理券とお金を入れてから降りてください。



10 円、50 円、100 円等の小銭を用意してください。

紙定期券、割引券などの乗車券はバスの乗務員にはっきりと見せてください。

お問い合わせ

共和町企画振興課：0135-67-8795 岩内町総務部企画財政課：0135-62-1011
 神恵内村総務課：0135-76-5011 泊村まちづくり政策課：0135-75-2877

図 20 地域の交通サービス提供状況

出典：共和町

(2) 【中頓別町・浜頓別町】中頓別町・浜頓別町地域公共交通活性化協議会

■取組キーワード

過疎地域の移動支援 #JR 宗谷本線との接続
予約制デマンド交通 #冬季移動対策
道北の広域連携

■地域の基本情報（R2国勢調査）

中頓別町	浜頓別町
・人口 : 1,637 人	・人口 : 3,448 人
・高齢化率 : 40.0%	・高齢化率 : 37.6%

■経緯と概要

【背景と課題】

- ・中頓別町および浜頓別町は、北海道道北地域に位置し、いずれも人口減少と高齢化が進む過疎地域である。これに伴い、地域の公共交通も縮小傾向にあり、住民の移動手段の確保が喫緊の課題となっていた。
- ・2023 年（令和 5 年）9 月末に「天北宗谷岬線」の一部区間が廃止され、音威子府村へのアクセスが失われることが決定した。この路線は、町民にとって買い物・通院・広域移動のための重要な手段であったため、代替交通の確保が求められた。
- ・また、JR 宗谷本線や都市間バスとの接続が移動の要となるが、既存の交通網では利便性が低く、車を持たない高齢者や免許返納者にとって不便な状況であった。

【事業の導入とサービス内容】

- ・こうした課題を解決するため、中頓別町・浜頓別町は「地域公共交通活性化協議会」を設立し、2023 年（令和 5 年）8 月から代替交通手段としてデマンドバス「中頓別浜頓別線」の実証運行を開始した。同年 10 月には本格運行へ移行し、現在に至る。
- ・本路線は予約制を導入し、音威子府村の交通ターミナルを起点に、中頓別町、浜頓別町を結ぶ形で運行されている。JR 宗谷本線や都市間バス「天北号」「枝幸号」との接続を意識したダイヤ設定とすることで、広域移動の利便性向上を図っている。特に冬季の厳しい気象条件に対応できる交通手段として、地域特性に適した運行形態を整えている。

【予約システムと運行形態の工夫】

- ・当初、本路線の予約は電話受付のみであったが、2024 年（令和 6 年）7 月よりオンライン予約システムを導入し、スマートフォンやパソコンを利用した 24 時間予約が可能となった。これにより、利用者の利便性が向上するとともに、予約状況のデータ化が進み、より適切な運行計画の立案が可能となった。
- ・運行は、地元の建設会社に委託されており、同社は中頓別町のスクールバス運行を受託していた経緯がある。そのため、既存の交通事業者との競争を避けつつ、地域資源を活用した柔軟な運行体制を構築することができた。



項目	内容
運行形態	78 条デマンドバス
実施主体	中頓別町
運行区間・区域	音威子府村交通ターミナル前～中頓別町～浜頓別町
運行曜日	毎日運行
運行本数	下り 3 便（音威子府発浜頓別行）、上り 1 便（浜頓別発音威子府行）
運賃	浜頓別町～中頓別町 : 500 円、中頓別町～音威子府村 : 1,000 円、浜頓別町～音威子府村 : 1,500 円
支払い方法	現金のみ

■取組成果

- ・延べ利用者数：2,655 人（令和 5 年 10 月～令和 6 年 9 月）
- ・平均乗車人数：約 2.3 人/便
- ・その他指標：月平均収入：約 15 万～20 万円、年間収入：約 180 万円

■導入効果

【定性的な効果】

- ・住民からは「買い物や通院が便利になった」「冬季の移動手段が確保され、安心できる」との声が寄せられており、地域内の移動手段が確保されたことで、生活の質の向上に寄与している。広域移動の選択肢が増えたことで、JR 宗谷本線や都市間バスとの接続もスムーズになった。

【定量的な効果】

- ・年間目標利用者数 1,400 人に対し、実績として 2,655 人が利用し、目標を大きく上回っている。

■課題と展望

【予約制の認知度向上と利便性の改善】

- ・住民の中には、予約の手間や仕組みに慣れていない人もおり、さらなる周知が必要である。
- ・特に高齢者層に対して、電話予約だけでなく、地域の公共施設や商業施設での支援体制を整えることで、利便性向上が求められる。
- ・また、オンライン予約システムを導入したものの、利用率が限定的である可能性もあるため、デジタルデバイドの解消に向けた取り組みも必要となる。

【既存公共交通機関との接続強化】

- ・本路線は JR 宗谷本線や都市間バス「天北号」「枝幸号」との接続を考慮して運行されているが、利用者の移動ニーズに対して十分に機能しているかの検証が求められる。
- ・特に、冬季の厳しい気象条件の影響を受ける地域であるため、悪天候時の接続確保や、接続便の変更情報をリアルタイムで伝達する仕組みが必要である。
- ・また、都市間バスのダイヤ変更や減便が発生した際には、本路線の運行スケジュールの見直しを適宜行うことが求められる。

【冬季の運行安定性と道路状況への対応】

- ・本地域は降雪量が多く、運行遅延や一部区間の通行止めといった問題が発生した際の対応策として、代替ルートの確保や、運行情報の迅速な周知が必要である。
- ・また、冬季の道路維持管理の状況によっては、バスの運行安全性を確保するための追加措置（除雪の強化、凍結防止対策など）を行政と連携して検討する必要がある。

【持続可能な財政運営】

- ・本事業は自治体の公的資金によって運営されており、財政負担の軽減が今後の重要な課題となる。
- ・現在は目標を上回る利用者数を確保しているものの、将来的な人口減少や利用者数の変動によって、運行コストと収益のバランスが課題となる可能性がある。
- ・運賃体系の見直しや、企業・商業施設との連携によるスポンサーシップの導入、地域の観光資源との組み合わせなど、新たな収益確保策の検討が求められる。

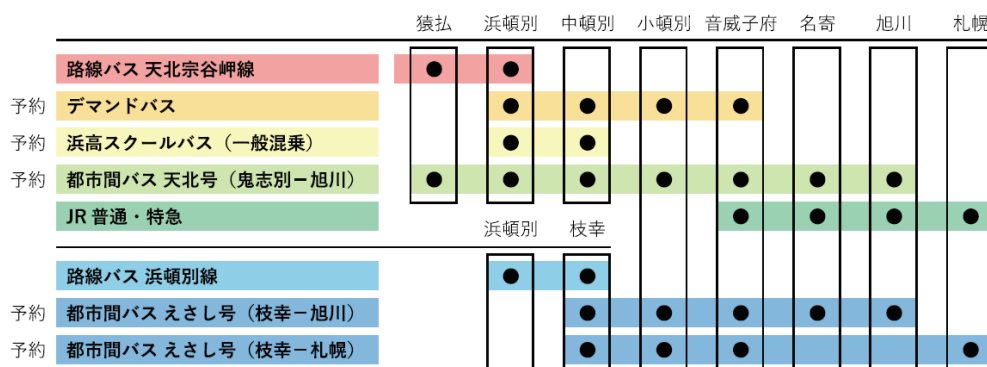


図 21 地域の交通サービス提供状況

出典：中頓別町

5-3 道外事例

(1) 【茨城県】地域連携公共ライドシェア

■取組キーワード

- # ドライバー不足解消 # 交通空白地解消
- # A I オンデマンド交通 # 地域連携
- # 持続可能な公共交通 # 公共ライドシェア

■地域の基本情報（R2国勢調査）

つくば市	土浦市
・人口 : 241,656 人	・人口 : 70,935 人
・高齢化率 : 20.4%	・高齢化率 : 26.2%
下妻市	牛久市
・人口 : 21,412 人	・人口 : 42,878 人
・高齢化率 : 26.0%	・高齢化率 : 31.4%

■経緯と概要

【サービス導入前の状況と課題】

- ・地域連携公共ライドシェアは、茨城県内の4市（つくば市、土浦市、下妻市、牛久市）が協力し、交通空白地や交通空白時間帯の解消を目的として導入された。
- ・サービス導入前は、各市で異なる交通課題を抱えており、交通空白地もあり、移動手段の確保が困難であった。
- ・そこで、4市が連携し、ドライバーバンクを共通プラットフォームとして整備し、ドライバー報酬をエリア共通にすることで、効率的なライドシェアサービスを実現した。
- ・一方で、4市で抱える交通課題が異なることから、運行条件をエリアごとに設定した結果、配車システムの機能開発が複雑になり、開発コストが増大した。
- ・また、本事業を自治体が主体となって実施するに当たり、条例や公金の取り扱いに課題があり、調整が難航した。
- ・エリアごとに運賃設定が異なることから、当初はドライバー報酬もバラバラに設定する予定だったが、稼げるエリアにドライバーが集中することを危惧する意見があり、最終的にはドライバー報酬をエリア共通とすることとした。
- ・ドライバーをシェアすることでドライバーが4つのエリアで運行できるというメリットがある一方で、自治体間の公平性を保つための調整が発生した。
- ・4市で協定を締結し、それぞれの負担額を算出することになっているため、ドライバーをシェアする関係から、ドライバーに関連する費用の負担割合を算出する明確な根拠を示すことが難しく、調整を要した。

【導入したサービスの概要】

- ・本サービスでは、ドライバーバンク「Community Crew」とCommunity Mobility 株式会社によるA I オンデマンド配車システム「mobi」の2つのプラットフォームを活用し、効率的かつ柔軟な交通サービスを提供している。
- ・具体的には、住民がスマートフォンアプリや電話を通じて乗車予約を行い、A I が最適なルートと配車計画を算出する仕組みを採用している。
- ・4市それぞれに運行エリアを設定しているため、エリア内での運行に伴い発生する費用（ドライバー人件費、システム利用料、燃料費、決済手数料、広報費）については、実績に応じて4市がそれぞれ負担している。



項目	内容
運行形態	78 条デマンドバス
実施主体	つくば市、土浦市、下妻市、牛久市
運行区間・区域	各市内の交通空白地および周辺地区
運行曜日	エリアにより異なる
運行本数	利用者の予約状況に応じて変動
運賃	エリアや利用状況により異なる
支払い方法	現金、PayPay、クレジットカード

■導入効果

【定性的な効果】

- ・交通空白地の移動手段確保により、住民の移動負担が軽減。
- ・ドライバーバンクを活用することで、稼働効率が向上し、ドライバー不足が解消。

【定量的な効果】

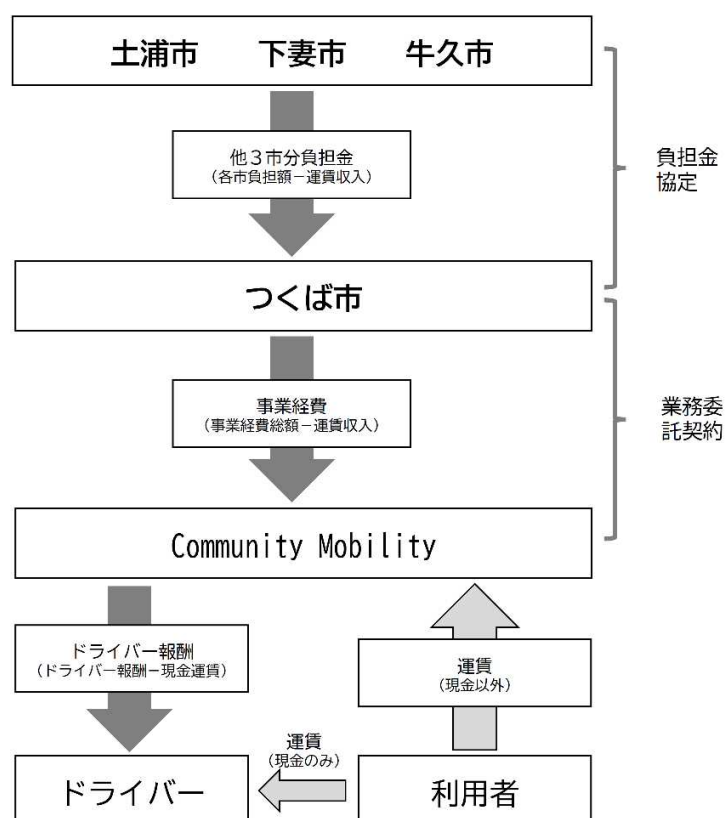
- ・具体的な数値は現在収集中であるが、利用者数の増加や移動時間の短縮が見込まれている。
- ・今後、詳細なデータが公表される予定である。

■課題と展望

【現時点の課題】

- ・運行が交通空白地に限られるため、交通空白地及び交通空白時間の設定について地域交通事業者との調整が難航し、運行エリアや時間帯によって利用者が限定されたことから、需要の掘り起こしに苦労している。
- ・ドライバーがシフト制ではなく好きな時間に運行できることで、利用者から受けた配車予約が成立しない可能性があり、成立しなかった配車予約を受けるバックアップドライバーを配置したことで、ドライバーの維持に必要以上のコストが発生している。
- ・4市がそれぞれ自家用有償旅客運送の実施主体として登録したことで、4市で異なる番号が交付されており、運行ごとに車体マグネット（交付番号を記載）の張り替えが必要となり、ドライバーの負担となっている。

地域連携公共ライドシェアにおける経費等の流れ（イメージ）



(2) 【滋賀県】湖東圏域公共交通活性化協議会

■取組キーワード

- # 地域交通再編 # 交通空白地解消
- # 予約型乗合タクシー # 広域連携
- # 地域住民主体の運営支援
- # 持続可能な交通モデル

■地域の基本情報（R2国勢調査）

彦根市	愛荘町
・人口 : 113,647 人	・人口 : 20,893 人
・高齢化率 : 24.9%	・高齢化率 : 22.0%
豊郷町	甲良町
・人口 : 7,132 人	・人口 : 6,362 人
・高齢化率 : 27.8%	・高齢化率 : 33.3%
多賀町	
・人口 : 7,274 人	
・高齢化率 : 33.9%	

■経緯と概要

【サービス導入前の状況と課題】

- ・湖東圏域では、人口減少や高齢化の進行に伴い、公共交通の利用者が減少し、特に鉄道駅やバス停から離れた地域では交通空白地が拡大していた。
- ・また、バスやタクシーの運転手不足が深刻化し、持続可能な公共交通の提供が難しい状況であった。
- ・これに対応するため、平成 21 年度に「湖東圏域公共交通活性化協議会」が設立され、圏域全体での公共交通の活性化とネットワーク化を図る取り組みが始まった。

【導入したサービスの概要】

- ・現在、湖東圏域で 15 路線を運行し、料金は移動する区間に応じて 2 区分を設定。利用者は乗車 1 時間前までに予約して利用するため、予約があった便のみを運行することにより効率化を図っている。
- ・メーター運賃から利用者負担分を引いた金額が行政の負担する運行経費となっているが、路線ごとに各市町の負担按分率を定めて運用しているため、路線の変更を行う場合においても費用負担按分についての協議を行う必要がなく、円滑に進めることが可能となっている。



項目	内容
運行形態	4 条デマンドバス
実施主体	湖東圏域公共交通活性化協議会 近江タクシー株式会社
運行区間・区域	7 地域・15 路線
運行曜日	毎日（年末年始を除く）
運行本数	最大 371 本 （概ね 7 時台～18 時台毎時 1 本）
運賃	400 円または 800 円 相乗りによる割引（ふく割）あり
支払い方法	現金、回数券、定期券

■取組成果

・利用人数等（令和 5 年度）

〔延べ利用人数〕 51,897 人 〔平均乗車人数〕 9.7 人（1 日平均）、1.53 人（1 便当たり）

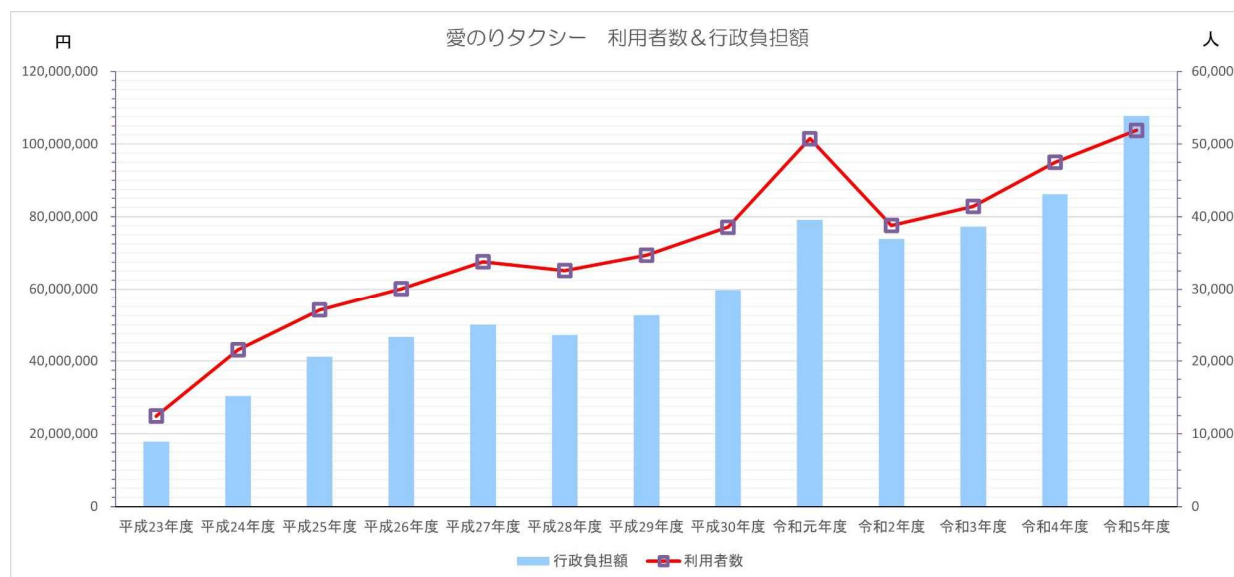


図 22 愛のりタクシー 利用者数 & 行政負担額

出典：彦根市ホームページ

■導入効果

【定性的な効果】

- ・外出目的は、通院 37%、買い物 21.7%と、日常的な移動の割合が多くなっている。
- ・ご利用の多い停留所は、鉄道駅・商業施設・総合病院が毎年上位を占めている。

【定量的な効果】

- ・利用者は増加傾向であることから、公共交通の利便性向上に寄与していると考えている。

■課題と展望

【現時点の課題】

- ・利用促進を図りながら、できるだけ利便性を損なうことなく、行政負担額を抑えること。

【今後の改善策や展望】

- ・複数人予約割引の更なる周知により、乗り合い利用を促進する。
- ・免許返納者に対して出前講座の活用を図る。
- ・停留所までの移動について、福祉や介護の担当部門と連携・協議を行っていく。
- ・利用者が増加すると行政負担も比例して増加する構造である点は今後研究が必要である。



図 23 利用者数 1,000 人突破の様子

出典：ひこね・公共交通ニュースレター第 6 号

(3) 【群馬県】多野藤岡広域市町村圏振興整備組合

■取組キーワード

- # 廃止代替
- # 医療・買い物・通学の移動手段確保
- # 長距離路線
- # 持続可能な公共交通
- # SNS

■地域の基本情報（R2国勢調査）

高崎市（旧新町含む）	藤岡市（旧鬼石町含む）
・人口：372,973人	・人口：63,261人
・高齢化率：28.2%	・高齢化率：32.4%
上野村	神流町（旧万場町、旧中里村）
・人口：1,128人	・人口：1,645人
・高齢化率：45.9%	・高齢化率：61.5%

■経緯と概要

【サービス導入前の状況と課題】

- ・群馬県多野藤岡地域は、群馬県南西部に位置し、高崎市、藤岡市、神流町、上野村の2市1町1村からなる地域である。（導入時は合併前で1市3町2村）
- ・各市町村を結んでいた路線バス事業者（上信バス（株）：令和4年（株）上信観光バスに事業譲渡）から、利用者の減少により平成9年11月をもって路線バスを廃止すべく申し入れがあったことを受け、関係6市町村（当時）による代替バス運行検討のための多野藤岡地域代替バス対策協議会を設立。翌月より同協議会が運営主体となって代替バス「奥多野線（かんながわ号）」の運行を開始した。

【導入したサービスの概要】

- ・JR高崎線新町駅（高崎市）を起点とし、神流川に沿い上野村しおじの湯を終点とする全長76.1kmの路線である。
- ・運営にあたっては、利便性の高いバス、利用者負担の軽減などを目的として、急行バス（トイレ付）を導入した。（平成19.3.31廃止）
- ・児童生徒の通学時間に合わせた運行ダイヤの設定、運賃の値下げなどを実施、利用者ニーズに対応し、かつ地域に密着したサービスへ改善が図られた。

多野藤岡地域代替バス 新町駅～上野村
「奥多野線」
SNS はじめました
@tanofujikoukib

「奥多野線」のことを皆さんに知ってもらいたいから、
多野藤岡地域の魅力をもっと知ってほしいから、
Instagram（インスタグラム）と
X（エックス）で情報発信します！

フォロー、おねがいします

Instagram QRコード [Instagram]
X (旧Twitter) QRコード [X (旧Twitter)]

問い合わせ 多野藤岡広域市町村圏振興整備組合
TEL 0274-24-1621

項目	内容
運行形態	4条乗合バス
実施主体	多野藤岡広域市町村圏振興整備組合 日本中央バス株式会社
運行区間・区域	新町駅～上野村しおじの湯 （段階的に延伸）
運行曜日	毎日
運行本数	19本（詳細な時刻表は多野藤岡広域市町村圏振興整備組合の公式ウェブサイトを参照）
運賃	距離制運賃が基本 100～2,080円
支払い方法	現金、PayPay フリー乗車券、学生割引（半額）、運転免許証自主返納者割引（半額）

■取組成果

- ・導入後一定期間は、経費の削減、利用者の増加による増収等によって、運賃を値下げしたにも関わらず、従前より市町村負担が軽減された。
- ・各市町村の負担金は、バスの負担金の総額に実車走行距離の総計に対する当該市町村の実車走行距離の割合を乗じて得た額で算出。(当該年度の負担金分賦割合の基礎となる距離は、前年度の実車走行距離をもって算出)
- ・補助金額は以下のとおりである。

〔運行費補助金〕

R 1 66,973 千円／R 2 65,712 千円／R 3 66,347 千円／R 4 72,414 千円／R 5 73,325 千円

〔車両購入費補助金〕

R 1 15,000 千円／R 2 15,000 千円／R 3 15,000 千円／R 4 - /R 5 15,000 千円

- ・令和7年度当初予算における運行費負担金の負担割合は、以下のとおりである。

藤岡市 (50.11%) / 上野村 (20.14%) / 神流町 (27.91%) / 高崎市 (1.84%)

■導入効果

【定性的な効果】

- ・小中学生の通学時間にあったダイヤ設定により、スクールバスとしての機能を強化することができた。

【定量的な効果】

- ・従前より運賃を平均 15%値下げしたが、導入後一定期間は利用者の増加により運賃収入も増収となった。
- ・近年の輸送人員：R 1 56,175 人／R 2 41,157／R 3 46,318 人／R 4 43,973 人／R 5 43,414 人

■課題と展望

【現時点の課題】

- ・利用者の減少を止め、利用者を増やすことが課題となっている。

【今後の改善策や展望】

- ・現在、SNS (Instagram、X (旧ツイッター)) を活用し、情報発信を行っている。
- ・バス時刻に合わせて通院や買い物等をしている高齢者、通勤通学での利用はあるが、バス以外の移動手段を持たない人の利用を期待している。



図 24 奥多野線路線図

出典：多野藤岡広域市町村圏振興整備組合 HP

第6章 各種補助メニューなどの支援策の整理

本章では、自治体職員が利活用可能な各種補助メニューを効果的に検索することが可能なよう、各省内で整備している地域交通に関する補助メニューを横断的にとりまとめた内容を整理する。

なお、本報告書では、代表的な補助メニューを掲載し、他補助メニューの個票については、資料編として整理した。

6-1 補助メニュー整理の視点

(1) 事業の概要

「事業の概要」の項目では、当該補助メニューがどのような事業であるかを概要的に説明する項目としている。

(2) 事業の要件

「事業の要件」の項目では、当該補助メニューを活用するにあたって、どのような要件が求められるか、概要かつ重要な要件を抜粋して記載している。

(3) 支援内容

「支援内容」の項目では、対象経費、補助率及び上限額を整理している。対象経費については、代表的なものの記載としている。

なお、補助率・上限額については、北海道の自治体が活用することを前提としているため、地域要件がある場合には、過疎地域に該当する内容を抜粋して記載している。

(4) エントリー方法

「エントリー方法」の項目では、申請書類の提出にあたっての留意事項を記載している。

(5) スケジュール

「スケジュール」の項目では、過年度のスケジュールを参考に、大まかな内容を記載している。

(6) 備考

「備考」の項目では、当該補助事業において、特筆すべき事項等がある場合に記載している。

6-2 補助メニュー個票の事例

「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）

所管官庁／都県名	事業名称
国土交通省	地域公共交通確保維持改善事業費補助金 「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）

対象者							
協議会	地方公共団体			交通事業者			その他
	都県	政令指定都市	市区町村 政令市除く	鉄軌道事業者	バス事業者	タクシー事業者	
●	●	●	●	●	●	●	●

事業の概要

「交通空白」解消等リ・デザイン全面展開プロジェクトは、交通を地域の暮らしと一体として捉え、地域の多様な関係者が連携・協働した取組を通じて、地域交通の維持・活性化を図る事業を支援するもの。

【1. 「交通空白」解消緊急対策事業】

- ・「交通空白」の課題があると自治体が判断した地域において、公共ライドシェア・日本版ライドシェアやAIデマンド、乗合タクシー等の「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する事業

【2. 共創モデル実証運行事業】

- ・官民・交通事業者間・他分野など複数の主体の「共創」による取組や「共創」を支える仕組みの構築を支援する事業

【3. モビリティ人材育成事業】

- ・地域交通を軸とした「共創」の取組の促進・普及に向け、広域でモビリティ人材の育成に関する仕組みの構築・運営を支援する事業

【4. 日本版MaaS推進・支援事業】

- ・複数の交通事業者の連携・協働により、多種多様な交通サービスを「一つのサービス」として利用可能とすることで、マルチモーダルかつシームレスな移動体験を提供するサービスであるMaaS(Mobility as a Service)を推進する事業

事業の要件（概要）

【1. 「交通空白」解消緊急対策事業】

- ・事業主体として、地方公共団体、交通事業者、NPO法人等（道路運送法上の許可・登録を要しない輸送サービスの実施主体を含む）が求められる
- ・交通空白地域の特定と交通課題の明確化を行うこと。
- ・住民アンケートやヒアリング調査を実施し、地域住民の移動ニーズを分析すること。
- ・公共ライドシェア、AIデマンド交通、乗合タクシーなどの新たな交通手段の導入計画を策定すること。
- ・実証運行を実施し、運行結果に基づいた利用状況データの収集・分析を行うこと。
- ・収集したデータを活用し、持続可能な本格運行に向けた最適な運行計画を策定すること。
- ・運行事業者や地方公共団体間での連携体制を構築し、サービスの継続性を確保すること。
- ・運行に必要な配車システム、アプリ、車両導入に関する設備整備計画を検討すること。

【2. 共創モデル実証運行事業】

- ・事業主体として、交通事業者等を含む複数の共創（連携・協働）主体で構成される協議会や連携スキームが求められる
- ・官民共創（地方公共団体と交通事業者の連携）、事業者間共創（複数の交通事業者の連携）、他分野共創（交通事業者と異業種の連携）のいずれかを満たすこと。
- ・新たな交通サービスやシステムの導入により地域の移動課題を解決すること。
- ・交通事業者間の協力体制を確立し、持続的な事業運営の枠組みを構築すること。

図 25 補助メニュー個票（「交通空白」解消等リ・デザイン全面展開プロジェクト-1/2）

【3. モビリティ人材育成事業】 ・事業主体として都道府県、市町村、交通関連団体、NPO法人等であり、複数主体が連携して広域的に実施することが求められる ・交通政策立案、データ分析、合意形成を推進できる人材の育成を行うこと。 ・研修、ワークショップ、現地スタディ等を実施し、実践的なスキルを習得できる機会を提供すること。 ・他地域との知見共有、ネットワーク構築を行い、持続可能な地域交通の発展に寄与すること。 【4. 日本版MaaS推進・支援事業】 ・事業主体として、地方公共団体、地方公共団体と連携協定を締結した民間事業者、またはこれらを構成員とする協議会が求められる ・交通機関の経路検索、乗車券の予約・購入、電子決済機能などを統合したMaaSアプリを開発・運用すること。 ・交通データの収集・分析を行い、地域交通施策に活用すること。 ・他業種（観光、商業、医療、福祉等）との連携を図り、地域課題の解決に貢献すること。
支援内容（対象経費・補助率・上限額）※補助率・上限額は人口10万人未満の地方公共団体の場合
【1. 「交通空白」解消緊急対策事業】 ・調査費、実証運行費、データ収集・分析費、配車システム・アプリ導入費等が対象経費となる。 ・定額500万円、超過部分は2/3（上限1億円）。 【2. 共創モデル実証運行事業】 ・基礎データ収集費、協議会開催費、システム構築費、実証運行費、データ分析費、報告書作成等が対象経費となる。 ・定額500万円、超過部分は2/3（上限1億円）。 【3. モビリティ人材育成事業】 ・研修・ワークショップ開催費、現地スタディ実施費、人材育成プログラム開発費、知見共有・ネットワーク構築費等が対象経費となる。 ・定額500万円、超過部分は2/3（上限1億円）。 【4. 日本版MaaS推進・支援事業】 ・MaaSアプリ開発・運用費、経路検索・電子決済システム構築費、データ収集・分析費、連携基盤整備費等が対象経費となる。 ・定額補助（上限3,000万円）。
エントリー方法 ・公募要領に従い、所定の応募書類を提出。 ※提出後、ヒアリング実施の可能性あり。
スケジュール ・2月下旬～4月上旬：実証運行事業及び人材育成事業（1次公募） ・4月上旬～5月上旬：公募内定後、順次交付申請→交付決定→事業実施（翌年2月末まで） ・3月：実績報告→額確定
備考 本事業はモデル事業として取組を支援することを通じ、他の地域等における取組の参考とし、横展開を図ることを目的の一つとしています。このため、選定された事業については、その実施状況等について、国土交通省及び事務局からフォローアップ等を行うことを予定しており、必要な資料提供等の報告を行っていただきます。 なお、本事業の効果を把握するため、本事業を活用した事業の終了後にも、取組の実施状況の把握に協力いただくことがあります。

図 26 補助メニュー個票（「交通空白」解消等リ・デザイン全面展開プロジェクト-2/2）

6-3 補助メニューの一覧

担当省庁	事業名	運行費 (本格運行)	運行費 (実証運行)	車両本体の 購入・改造	交通関連 施設・設備	決済・ 情報提供・ システム・ データ化	調査・ 人材育成・ イベント	その他
国土交通省	地域間幹線系統確保維持費国庫補助金	●						
国土交通省	地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金	●						
国土交通省	エリア一括協定運行事業	●						
国土交通省	車両減価償却費等国庫補助金			●				●
国土交通省	公有民営方式車両購入費国庫補助金			●				
国土交通省	貨客混載導入経費国庫補助金			●				
国土交通省	バリアフリー化設備等整備事業（鉄軌道）				●	●		
国土交通省	バリアフリー化設備等整備事業（自動車）			●	●	●		
国土交通省	利用環境改善促進等事業（BRT）			●	●	●		
国土交通省	鉄道軌道安全輸送設備等整備事業			●	●			
国土交通省	地域公共交通計画策定事業						●	●
国土交通省	利便増進計画策定事業						●	●
国土交通省	運送継続計画策定事業						●	●
国土交通省	共同経営計画策定事業						●	●
国土交通省	エリア一括協定運行調査事業						●	●
国土交通省	利便増進計画推進事業						●	●
国土交通省	運送継続計画推進事業						●	●
国土交通省	地域公共交通バリアフリー化調査事業						●	●
国土交通省	地域公共交通再構築調査事業		●				●	●
国土交通省	「交通空白」解消等リ・デザイン全面展開プロジェクト		●	●	●	●	●	
国土交通省	交通DX・GXによる経営改善支援事業（MaaSの実装に向けた基盤整備事業）					●		
国土交通省	交通DX・GXによる経営改善支援事業（鉄軌道）					●	●	
国土交通省	交通DX・GXによる経営改善支援事業（自動車）		●	●	●	●	●	
国土交通省	自動運転社会実装推進事業	●	●	●	●	●	●	
国土交通省	危険なバス停対策事業				●			
国土交通省	鉄道からバスへの転換事業				●			

図 27 補助メニューの一覧（1/3）

担当省庁	事業名	運行費 (本格運行)	運行費 (実証運行)	車両本体の 購入・改造	交通関連 施設・設備	決済・ 情報提供・ システム・ データ化	調査・ 人材育成・ イベント	その他
国土交通省	地域公共交通確保維持改善事業費補助金（先進車両導入支援事業）			●			●	●
国土交通省	地域公共交通関連技術研究開発費補助金（先進車両導入支援試験実証事業）			●			●	●
国土交通省	交通サービス利便向上促進事業（鉄軌道）			●	●	●		
国土交通省	交通サービス利便向上促進事業（自動車）			●	●	●		
国土交通省	インバウンド対応型鉄軌道車両整備事業			●				
国土交通省	交通サービス調査事業					●	●	●
国土交通省	インバウンド先進車両導入支援事業			●				
国土交通省	公共交通利用環境の革新等事業（鉄軌道）			●	●	●		
国土交通省	公共交通利用環境の革新等事業（自動車）			●	●	●		
国土交通省	公共交通利用環境の革新等事業（観光促進型MaaS支援事業）					●		
国土交通省	地下高速鉄道整備事業費補助				●			
国土交通省	次世代ステーション創造事業				●			
国土交通省	老朽化対策事業				●			
国土交通省	耐震対策事業				●			
国土交通省	浸水対策事業				●			
国土交通省	踏切保安設備整備事業				●			
国土交通省	鉄道軌道安全輸送設備等整備事業				●			
国土交通省	豪雨対策事業				●			
国土交通省	ホームドア整備事業				●			
国土交通省	交通事業者の持続可能性を高めるためのDX・GX投資に対する金融支援（鉄軌道）			●	●	●		●
国土交通省	交通事業者の持続可能性を高めるためのDX・GX投資に対する金融支援（自動車）			●	●	●		●
国土交通省	EVバス導入にかかる税制特例							●
国土交通省	モーダルシフト等推進事業費補助金	●	●				●	
国土交通省	地域公共交通再構築事業（鉄軌道）			●	●	●	●	
国土交通省	地域公共交通再構築事業（BRT・バス）			●	●	●	●	
国土交通省	バリアフリー環境整備促進事業				●		●	●

図 28 補助メニューの一覧（2/3）

担当省庁	事業名	運行費 (本格運行)	運行費 (実証運行)	車両本体の 購入・改造	交通関連 施設・設備	決済・ 情報提供・ システム・ データ化	調査・ 人材育成・ イベント	その他
国土交通省	都市・地域交通戦略推進事業							
国土交通省	まちなかウォークアブル推進事業							
国土交通省	都市構造再編集中支援事業							
国土交通省	都市再生整備計画事業							
内閣府	地方創生推進タイプ（デジタル田園都市国家構想交付金）		●		●	●	●	●
内閣府	デジタル実装タイプ（デジタル田園都市国家構想交付金）					●		●
内閣府	未来技術社会実装事業							
総務省	過疎地域等集落ネットワーク圏形成支援事業		●	●	●	●	●	●
総務省	過疎地域持続的発展支援事業		●	●	●	●	●	●
総務省	地域デジタル基盤活用推進事業（計画策定支援・実証事業・補助事業）		●			●	●	●
総務省	地域課題解決のためのスマートシティ推進事業					●	●	●
環境省	商用車の電動化促進事業（タクシー・バス）			●				
環境省	環境配慮型先進トラック・バス導入事業			●				
環境省	環境配慮型先進連節バス導入事業			●				
環境省	グリーンスローモビリティ導入促進事業			●	●			
環境省	鉄道事業等におけるネットワーク型低炭素化促進事業			●	●			
環境省	LRT・BRT導入利用促進事業			●	●			
経済産業省	水素充てんインフラ整備補助事業				●			●
経済産業省	充電インフラ整備補助事業				●			
経済産業省	地域新MaaS創出推進事業		●			●	●	●
その他関連団体	離島におけるグリーンスローモビリティの活用に向けた試走・実証調査			●				
その他関連団体	経営環境が悪化した事業者に対する事業再生支援及びファンドを通じた支援							●
その他関連団体	経営環境が悪化した中小企業に対する経営サポート							●

図 29 補助メニューの一覧（3/3）

6-4 フローチャートの作成

自治体職員が各種補助メニューを活用しやすいように、一般的な地域交通の検討をモデルケースとしたフローチャートを作成した。

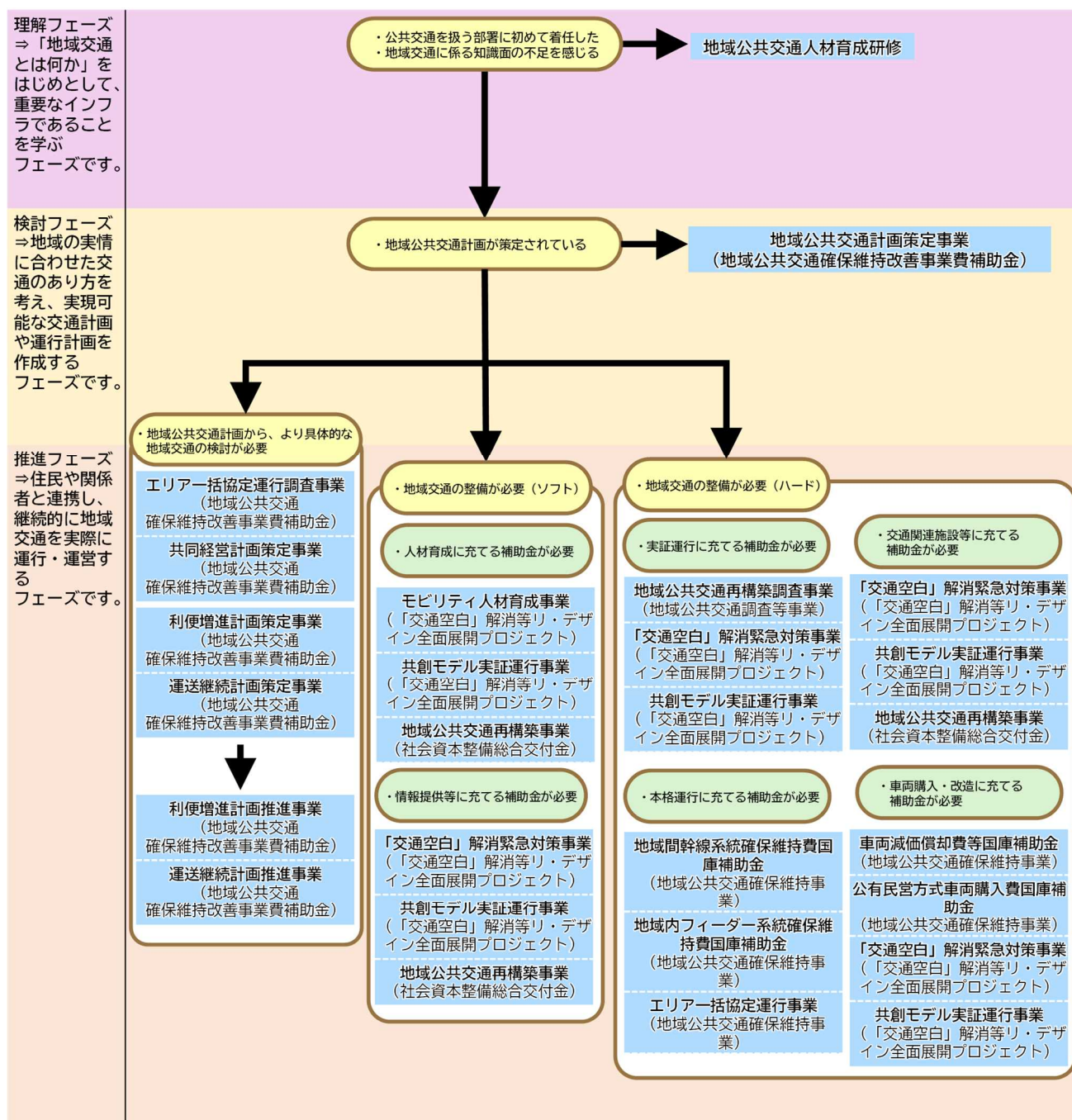


図 30 フローチャート