

能登地域における地域公共交通の復興対応手法・ 移動モデルの構築に関する調査報告

令和7年3月25日



受託事業者 (株)日本海コンサルタント・(株)ケー・シー・エス共同提案体

調査目的・概要

- 令和6年能登半島地震により、奥能登地域を中心として甚大な被害が生じた。復旧・復興に向けた取組が進められているが、対応の長期化が想定される。
- このような中、地域公共交通については、まちづくりの骨格として、復興まちづくりと歩調を合わせて検討を進めていくことが重要。



本日お話する内容

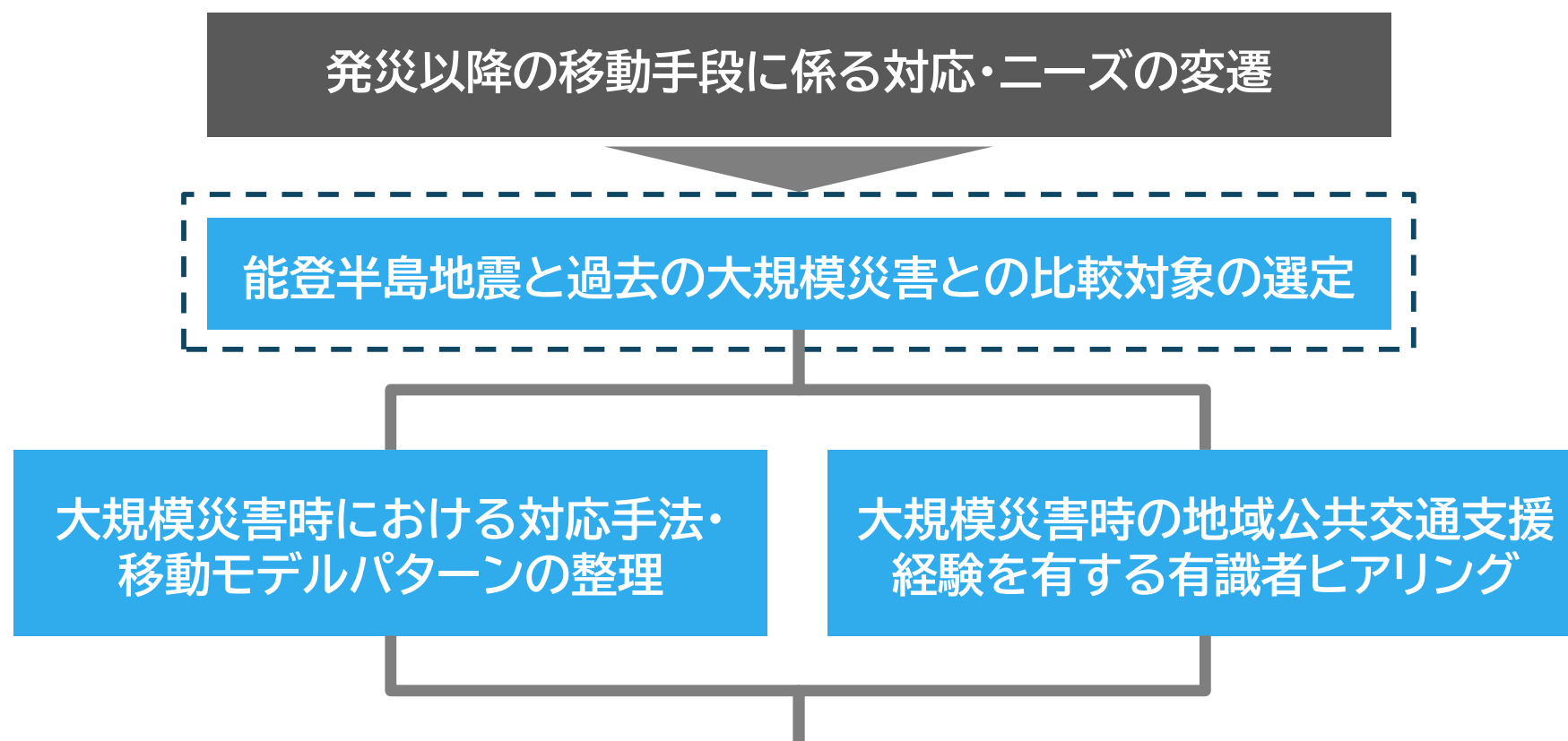
奥能登2市2町を中心として…

- 1.被災自治体における交通の現況及び被災状況
- 2.過去の被災自治体における公共交通確保の事例調査
- 3.移動手段の確保に向けたスキーム整理及び移動モデルの構築に向けた検討

本調査の目的及び内容

検討フロー

- 能登半島地震後の対応・ニーズの変遷を踏まえ、さらに過去の大規模災害時の事例を参考に、復興における対応手法・移動モデルの検討を、下記フローに基づき調査を実施した。



能登半島の復興における対応手法・移動モデルの検討

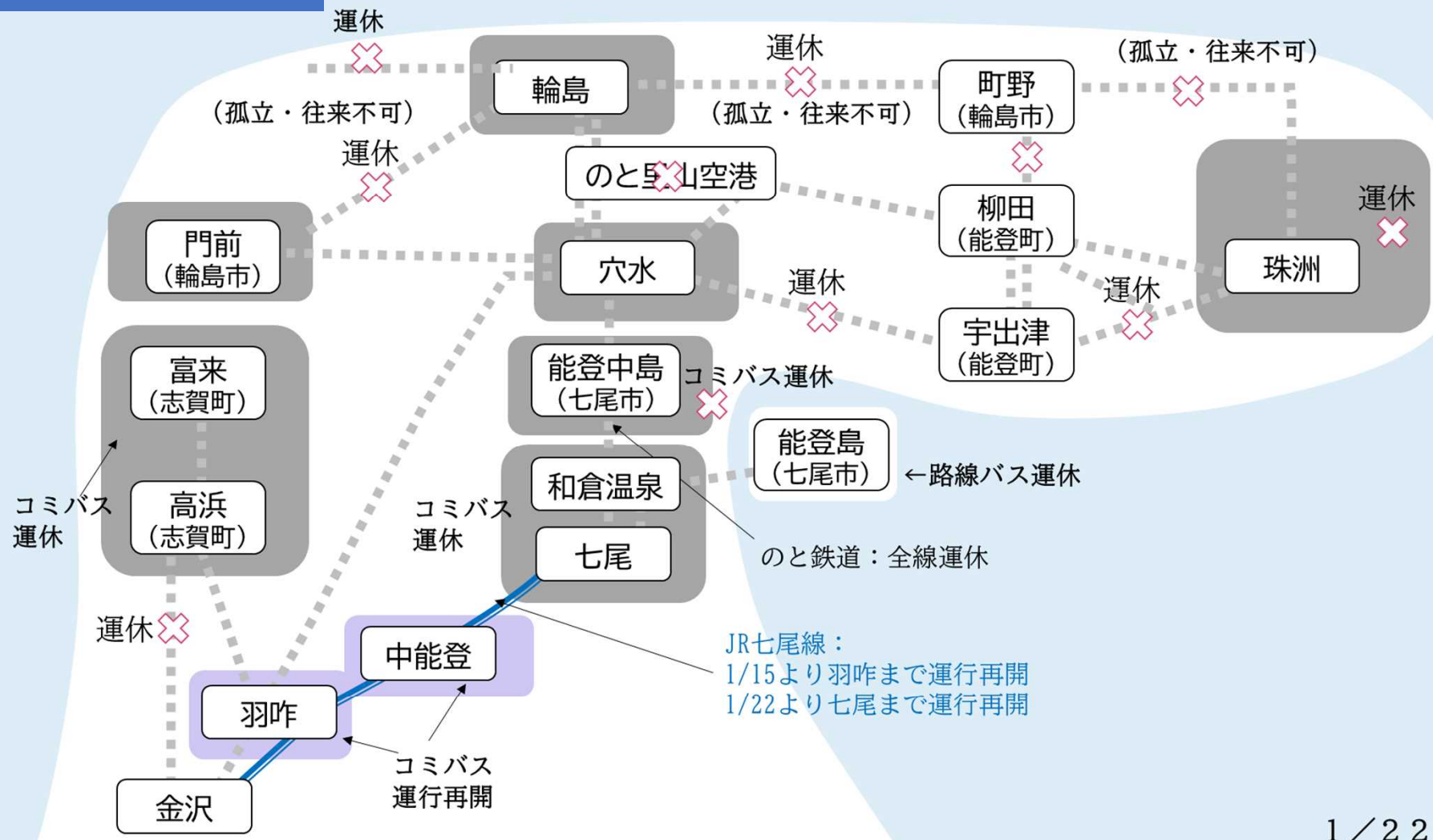
図：検討フロー

- 1.被災自治体における交通の現況及び被災状況
- 2.過去の被災自治体における公共交通確保の事例調査
- 3.移動手段の確保に向けたスキーム整理及び移動モデルの構築に向けた検討

- 1.被災自治体における交通の現況及び被災状況
- 2.過去の被災自治体における公共交通確保の事例調査
- 3.移動手段の確保に向けたスキーム整理及び移動モデルの構築に向けた検討

・ 七尾以北の全ての公共交通が運休し、公共交通が機能していない状況にあった。

被災直後（発災～3週間）

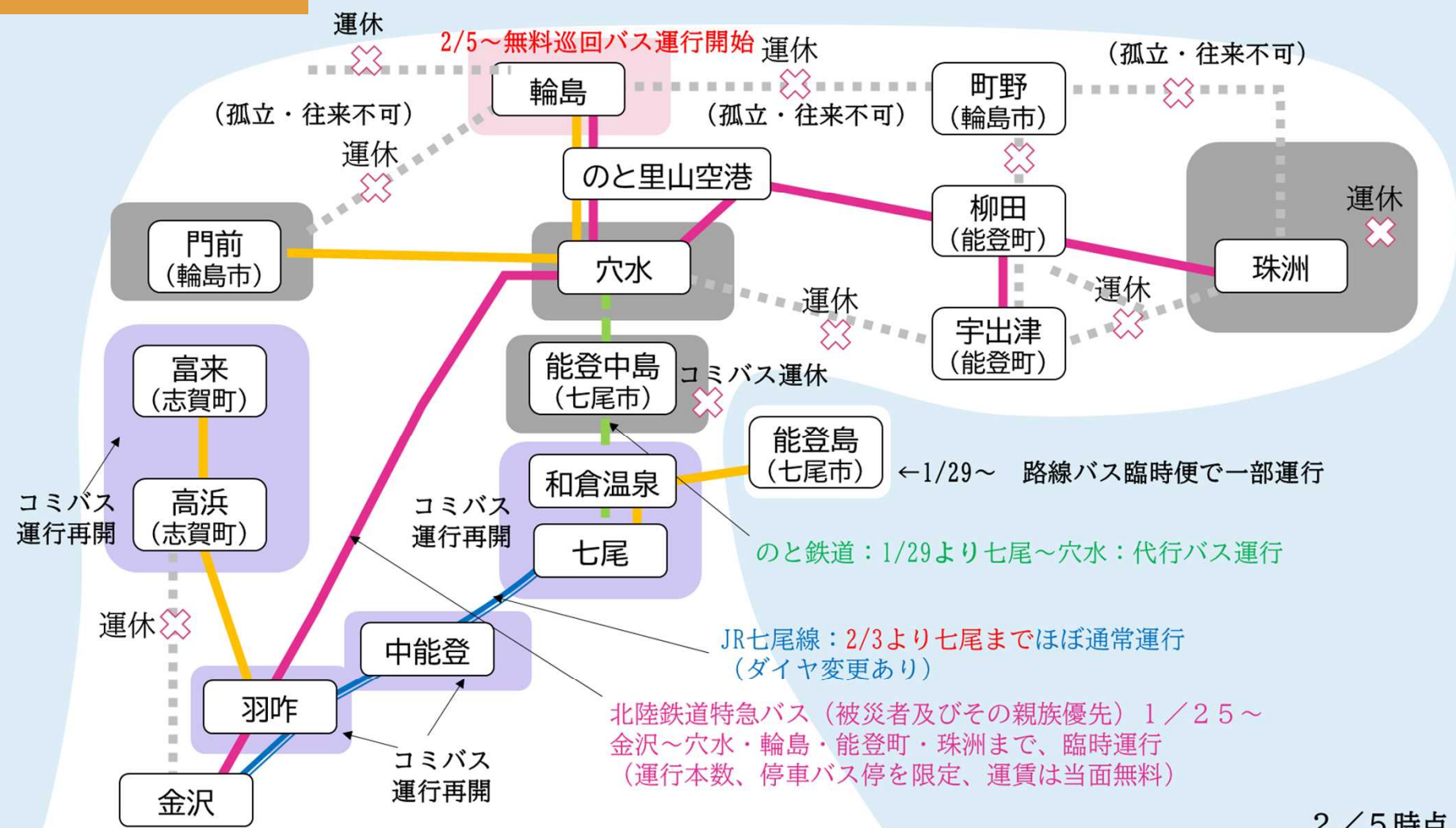


1 / 2 2 時点

地域公共交通における復旧・復興の変遷

- 南北をつなぐ特急バスが運行を再開(1/25～当面は運賃無料)、復興の足がかりに。
- のと鉄道:七尾駅～穴水駅間は臨時代行バスにより通学等の足を確保。

被災1カ月後

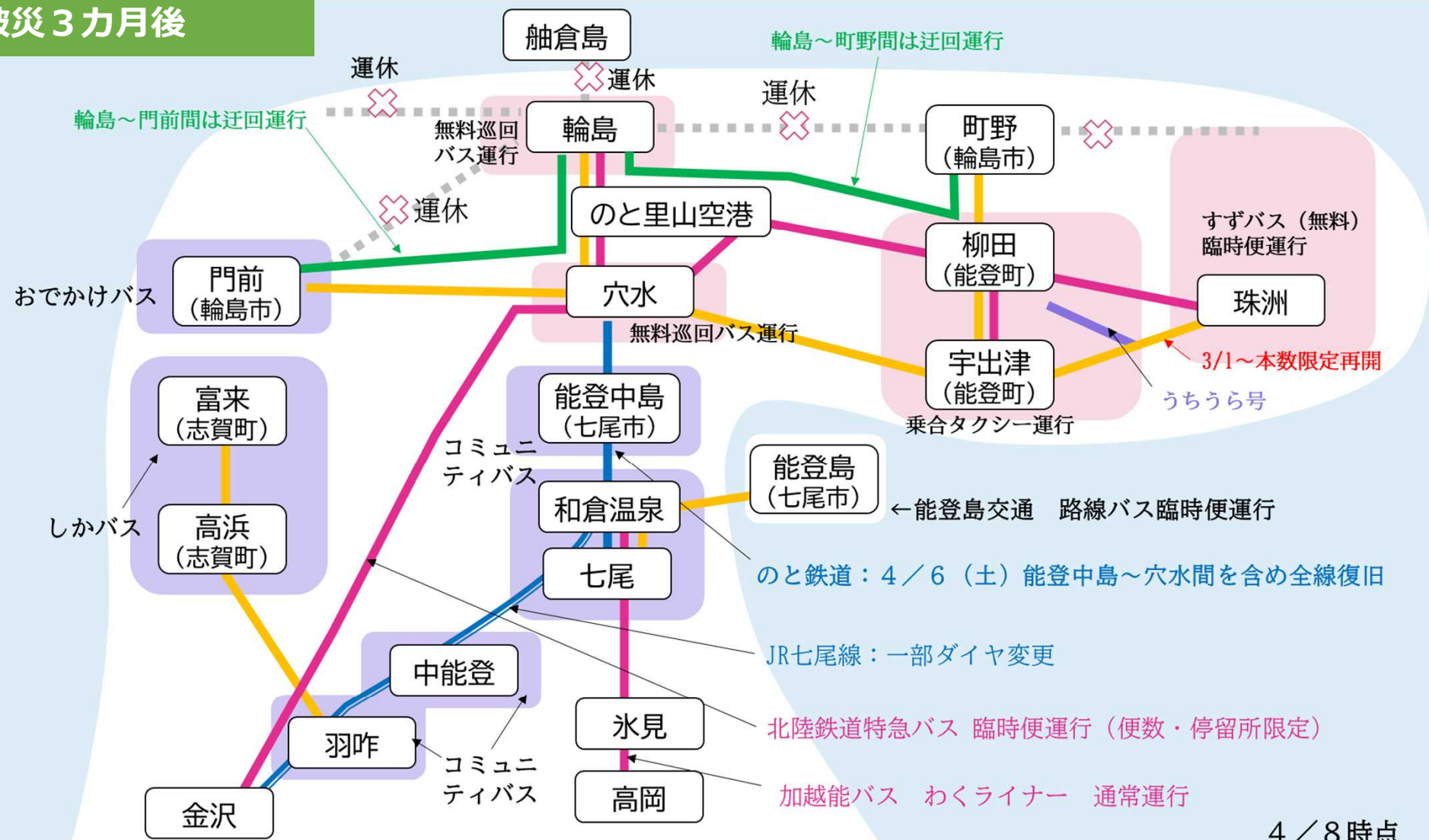


2/5時点

地域公共交通における復旧・復興の変遷

- のと鉄道が全線復旧。路線バス等も臨時ダイヤ等で続々と運行を再開。
- 一部市街地エリアでは、無料巡回バスの運行が始まる(輪島市、穴水町)。

被災3カ月後



4/8時点

- ## 被災1年後



能登半島地震後の公共交通に対するニーズの変遷

避難先・仮設住宅と市街地を結ぶ移動手段の確保

- ・既存のバス路線が一部運休・減便を余儀なくされる
- ・生活に必要な通院・買い物などへの交通手段を確保できない状況

金沢と奥能登/市町跨ぎの広域的な移動手段の確保

- ・道路寸断により、一部地域では通学・通院・買い物の移動が制限
- ・主要幹線道路の早期復旧が公共交通の安定運行の鍵

バス・タクシー事業者の担い手不足の顕在化

- ・運転士不足(運転士自身も被災)による減便や廃止の継続
- ・タクシー事業者・車両の被災による減少や事業継承の課題

新しい移動手段の検討

- ・需要が少なくなった地域でのデマンド交通の導入
- ・ライドシェアの導入検討

公共交通の広域連携

- ・中長期的には市町単独での対応が限界に。市町の枠を超えた視点が必要。
- ・県や隣接自治体との協力による効率的で便利な交通ネットワークの構築

※市町担当者との意見交換及び県能登地域公共交通協議会での議論等をもとにまとめ

【参考】能登半島地震における復興支援(地域公共交通)

- 発災 1 ヶ月後から、鉄道が復旧し、路線バスが再開し始めると、地域公共交通へのニーズが高まってきたが、**まずは従来の公共交通(コミバス、デマンド等)の現状復旧で対応する市町が多かった。**
- 一方、仮設住宅などの建設が進めば、新たな移動ニーズが生じると想定されるほか、被災車両の買い替えニーズも高まっていたため、2月に奥能登6市町を直接訪問し、「支援メニューまとめ」パンフレット(運輸局作成)を自治体・事業者へ直接配布。
▶ **被災6市町の全てで共創MaaS実証プロジェクトを活用。** スキーム作成など検討段階から運輸局が伴走支援。

これまでの応急対策＝被災者の移動手段確保

- ・仮設住宅からの移動需要を含め、デマンド交通等の新規運行に対し、「共創・MaaS実証プロジェクト」により国から財政支援。

※輪島市、穴水町、七尾市・中能登町、七尾市、珠洲市(2)、能登町

▼輪島市デマンド交通「のらんけプラス」

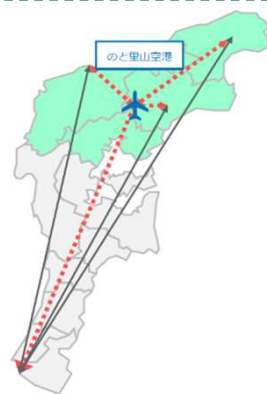
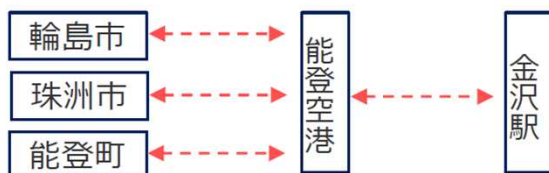


▼珠洲市夜間相乗りタクシー



- ・金沢と奥能登を結ぶ特急バスも路線集約により**実質増便化**。
【幹線交通(特急バス)の確保】(9/7～再編実証)

路線集約により、
双方向からの往来回数を維持



今後の対応＝能登地域公共交通計画の策定

- ・県、市町、事業者等により「**能登地域公共交通協議会**」を設立。
今年度末に「**能登地域公共交通計画**」(第一次)を策定。
- ・第二次計画は、交通体系全体の再構築に取り組む。

▶▶ 広域交通や運転士不足の対応等、**単独市町では解決困難な課題に能登地域全体で対応へ**

＜被災自治体・事業者に配布したビラ＞

【能登半島地震】主な交通関連支援策のご案内

交通分野を対象とした支援策		
実証運行の実施…(例) 関係者と連携した実証運行への支援(現状調査、車両購入、運行費等)		
○共創モデル実証プロジェクト(補助金)		
内容 関係者と連携した実証運行の経費を最大1億円まで2/3補助(500万円まで定額) ※1人1回1人1回まで	スケジュール 今後 二次公募(予定) ※採択時期は柔軟に対応	問い合わせ 石川県 北陸信越運輸局 交通企画課 (025-285-9151)
業横断的支援		
設備・施設の復旧…(例) 営業所の修繕、事業用車両の買換え		
○なりわい再建支援補助金(補助金)		
内容 設備・施設の復旧整備に係る経費を最大15億円まで3/4補助 ※1人1回1人1回まで	スケジュール 4/1～ 二次公募	問い合わせ 石川県 北陸信越運輸局 (076-265-4428) ※石川県・富山県については各府県事務所
災害からの事業再建…(例) 営業所の修繕、事業用車両の買換え		
○持続化補助金(災害支援枠)(補助金)		
内容 小規模事業者による事業再建に向けた取組を最大200万円まで2/3補助	スケジュール 3/8～4/26 二次公募	問い合わせ 最寄りの商工会議所・商工会
雇用の維持…(例) 休業等において雇用を維持した場合の休業手当、賃金等への助成		
○雇用調整助成金(補助金)		
内容 中小事業者に対する支給要件の緩和、助成率引き上げ(2/3→4/5)支給日数延長(100日/年→300日/年)等	スケジュール 1/23～ 制度改正	問い合わせ 石川県労働局 (076-231-4275) ※石川県・富山県については各府県事務所
売上げ減に伴う資金繰り…(例) 運転資金の確保、災害復旧のための設備資金		
○令和6年能登半島地震特別貸付(中小企業事業)(融資)		
内容 災害復旧のための資金繰りについて長期・低利融資(上乗率特3割、金利0.9%引き下げ等)	スケジュール 1/31～ 取組開始	問い合わせ 日本政策金融公庫 金沢支店 (076-231-4275) ※石川県・富山県については各府県事務所

【交通関連相談窓口】その他お困り事の際はご相談ください。
北陸信越運輸局 復興支援室(交通企画課内) 025-285-9151
石川運輸支局 076-208-6000 (アナウンス後3)

▼8/20被災地担当者情報共有会(運輸局主催)



▼石川県能登地域公共交通協議会



能登半島地震を受けた地域公共交通の課題

- 能登地域は、震災前より人口減に伴い路線・ダイヤとも漸減傾向であり、一部の民間路線バスは自治体運営のコミュニティバスやスクールバス混乗、自家用有償旅客運送(公共ライドシェア)等に移行。
- 震災後は、道路復旧及び復興フェーズに合わせて、公共交通も順次復旧進んでいるものの、一部路線は運休及び減便が続いている状況。今後、人口流出及び運転士不足がさらに進むと、公共交通の確保・維持が困難となる事態がいつそう加速する懸念がある。
(全国の過疎地域が10年後に直面する課題に先んじて直面しているとも言える)
- 一方で、高校生の通学や仮設住宅等からの移動等、学生・高齢者を始めとして、クルマを運転できない方々の移動手段を確保することを通じて、幅広い世代がその地域で定住し続けるために必要な環境を整え、復興を下支えする必要。
- そのため、ニーズや利用実態を踏まえつつ、持続可能性と利便性を勘案した公共交通ネットワークの見直しが急務と考えられる。

1.被災自治体における交通の現況及び被災状況

2.過去の被災自治体における公共交通確保の事例調査

3.移動手段の確保に向けたスキーム整理及び移動モデルの
構築に向けた検討

被災状況及び既存データを基にした類似自治体の選定結果

- 被災状況として過去災害との類似点は多くは見られなかったが、奥能登2市2町の特徴的な被害から**地域公共交通を維持・確保する上での課題・ポイントが類似する自治体を選定した。**

表：被災状況及び既存データを基にした類似自治体選定結果

市町村名	能登半島2市2町の被災概況・課題		市町村名	候補事由(青字:被災発生時の状況、赤字:実施した対応)
輪島市	- 交通事業者の撤退 - 大規模な家屋被害 - 地元小売商店の復興・観光地化	➡	宮城県 南三陸町	- 人口と全壊住宅数、仮設住宅戸数が同規模。 - 民間交通事業者撤退。町営でバス運行(車両や運転手の不足)。 - 現在は乗合バス、都市間高速バスが運行、復興商店街等の観光拠点の立地。
	- 市内の飛び地集落毎の移動手段の検討 - 自治体連携による広域移動 - 交通事業者の撤退	➡	福島県 南相馬市	- 地区別に交通サービスの格差が発生。 12市町村を対象とした避難地域公共交通網形成計画を策定。 - 隣接町、民間企業と連携した新モビリティを活用したまちづくりを実践。
珠洲市	- 津波に伴う居住地の移転 - 交通事業者の被災	➡	岩手県 陸前高田市	- 高田バスターミナル全壊。バス車両7両大破又は不明。 - バス需要増加に伴い運転手が不足。県内陸部の運転手を沿岸部に回して対応。 - 現在はBRT、予約乗合タクシー、路線バス、グリスロが運行。高台移転で町が変化。
		➡	宮城県 気仙沼市	- ミヤコーバス(株)気仙沼営業所焼失。バス車両21両水没又は焼失。 - 仙台間のバス需要に対応できる運転手と拠点が不足。運転手は休日出勤で対応 - 現在は都市間、地域内交通が運行 BRTにおける自動運転バスレベル4の認可取得済
穴水町	- 広域的な窓口(駅)を有する - 周辺自治体との連携	➡	熊本県 益城町	- 住民の要望によりテクノ仮設住宅と町中心部・熊本市内間を繋ぐ路線が運行 - 市街地調整区域の一部を災害復興ゾーンに位置付け、被災者の移転先に設定 - R6.10からはAI活用による「のーとUMEらいん(予約制乗合バス)」に変更。
	- 交通事業者の撤退 - 大規模な家屋被害 - 地元小売商店の復興・観光地化	➡	宮城県 南三陸町	- 民間交通事業者撤退。町営でバス運行(車両や運転手の不足) - 現在は乗合バス、都市間高速バスが運行 - 高台で居住ゾーンと公共公益ゾーンの整備
能登町	- 通学手段の減少 - 周辺自治体との連携 - 大規模な家屋被害	➡	岩手県 大槌町	- バス需要増加に伴い、通学、通院に間に合わない、乗り継ぎが悪い等の問題が発生。 - 現在は町民バス、路線バスが運行。乗合タクシーの実証運行中
		➡	福島県 広野町	- 避難先である「いわき市」でバスを運行 - 町民のバスの運行に対して、住民ニーズを把握できていない - 鉄道駅付近を経由する町民バスの運行、障がい者等の外出・移送支援の実施 - 中高一貫のふたば未来学園が開校。8市町村から公共交通でアクセスが可能 - 路線バスとデマンド交通を曜日別で組み合わせた「NOSSE」が運行

過去の大規模災害からの復興期の事業スキーム

- 過去の大規模災害時は、関係者が連携して地域の実情に合わせた事業体制を構築。
- 事業スキームを整理するとおおまかに3タイプに分類される。

	自治体主導タイプ	交通事業者主導タイプ	広域産官学連携タイプ
特徴	- 災害規模が大きく、交通事業者の被災、公共交通ネットワークの壊滅的な被害。 - 被災者移動支援を自治体主導で実施。 - 復興事業と並行のため、職員負担大。 - 当面の交通課題への対応が中心で、中・長期計画対応まで着手できない。	- 災害規模は大きかったが、公共交通ネットワークが残存。 - 交通事業者主導で自治体と連携し、役割分担を明確したことで、自治体職員の負担減。 - 交通事業者主導のため各種申請が迅速。柔軟に対応することが可能。	- 災害規模が大きく、広域的対応が必要だった。避難自治体と受入自治体による組織運営が求められた。 - 複数自治体での協議において、大学・交通事業者が参画。産官学連携による協議体を設置し、広域マネジメント体制を強化。
自治体	岩手県大槌町 宮城県気仙沼市 宮城県南三陸町 福島県南相馬市	岩手県陸前高田市	福島県広野町他(いわき市) 熊本県益城町

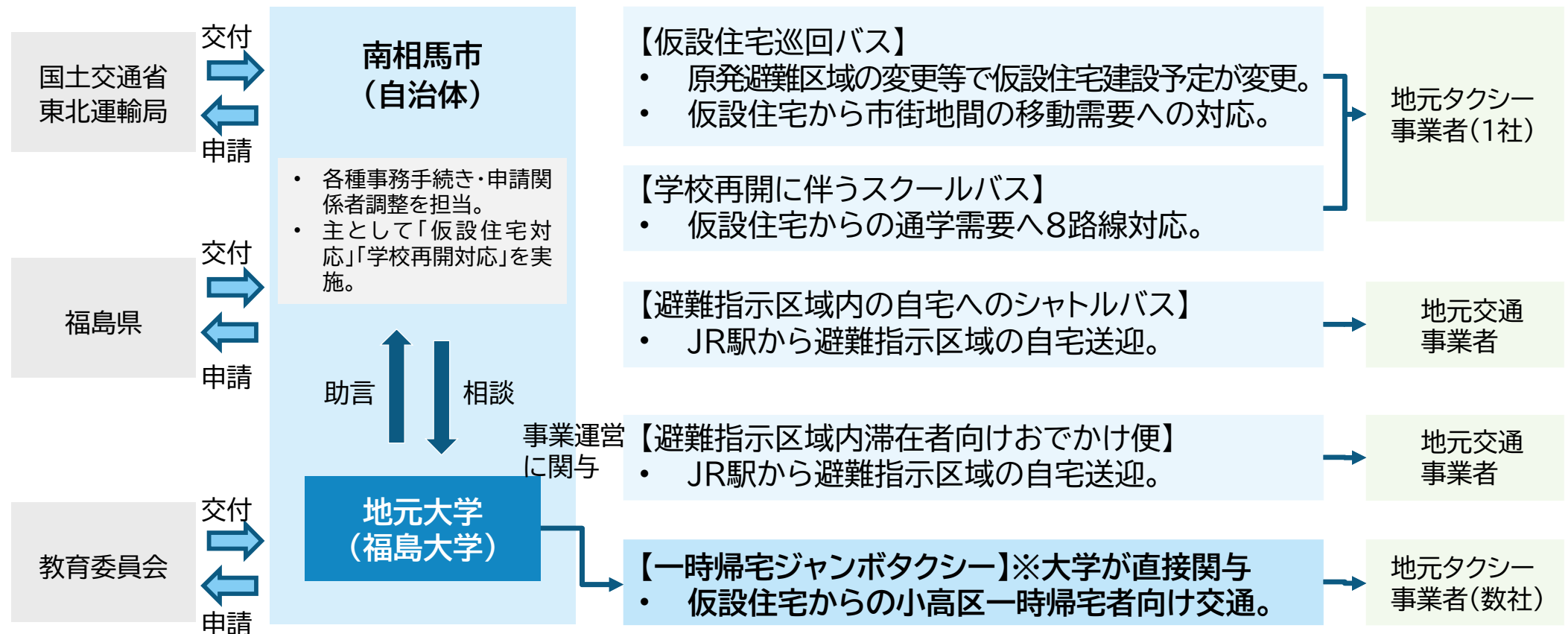
図：事業スキームタイプ別特徴の整理

過去の大規模災害時における対応手法事例

【自治体主導タイプ】

自治体×地元大学の連携による災害時地域公共交通を運営/大学が事業運営に参画

- 原発被害の影響により「バス事業者廃業・撤退」。多様な需要への対応が課題。
- **自治体と地元大学が連携し、官学連携体制を構築**。交通課題・ターゲット別に事業を検討。
- 原発避難受入後から対応、復興期・発展期まで継続。現在、運行形態を変更し社会実装。



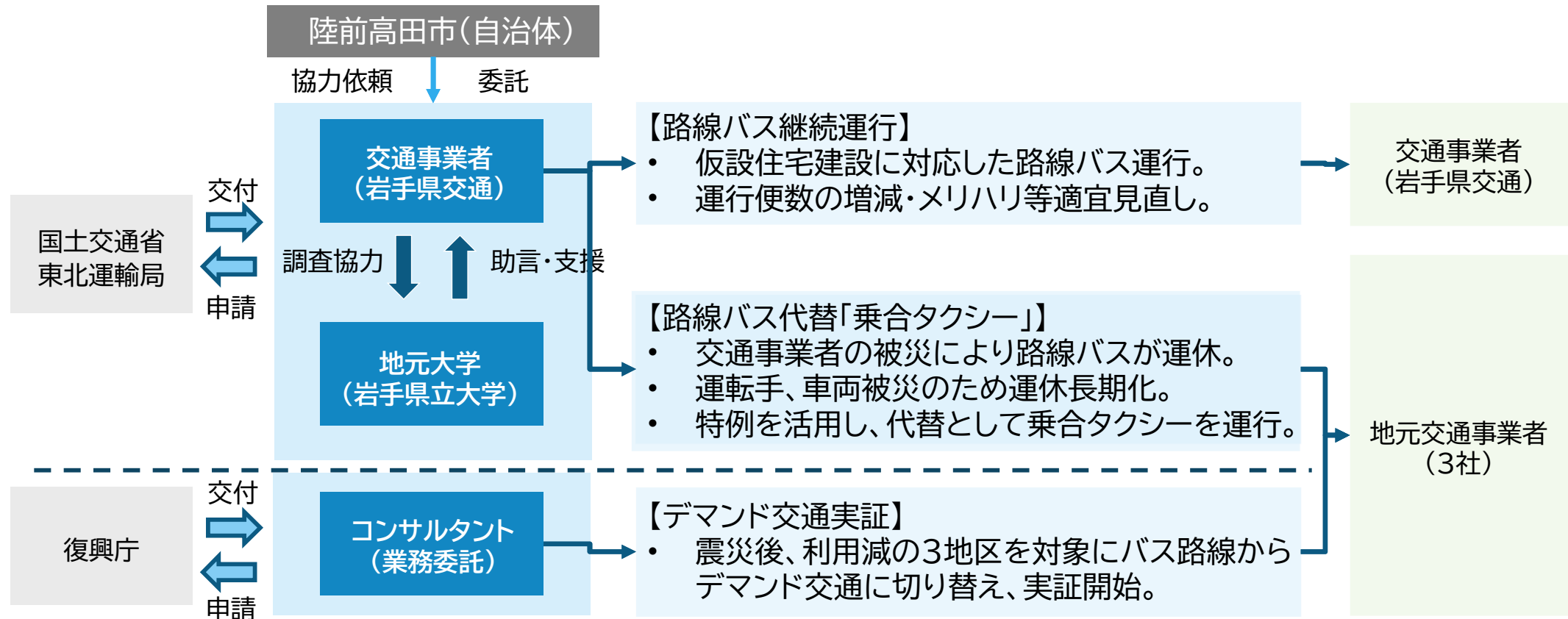
図：福島県南相馬市の対応手法・事業体制例（東日本大震災）

過去の大規模災害時における対応手法事例

【交通事業者主導タイプ】

自治体×交通事業者×地元大学の産官学連携。交通事業者を「核」に支援

- 東日本大震災の中でも最大クラスの被害。行政機能全壊、交通事業者も車両等流出。
- 職員・運転手のリソースが減少。**行政・交通事業者・地元大学による産官学連携体制**を構築。
- 「交通事業者」を中心に、**地元大学がフォローする形で公共交通事業支援を推進**。



図：岩手県陸前高田市の対応手法・事業体制例（東日本大震災）

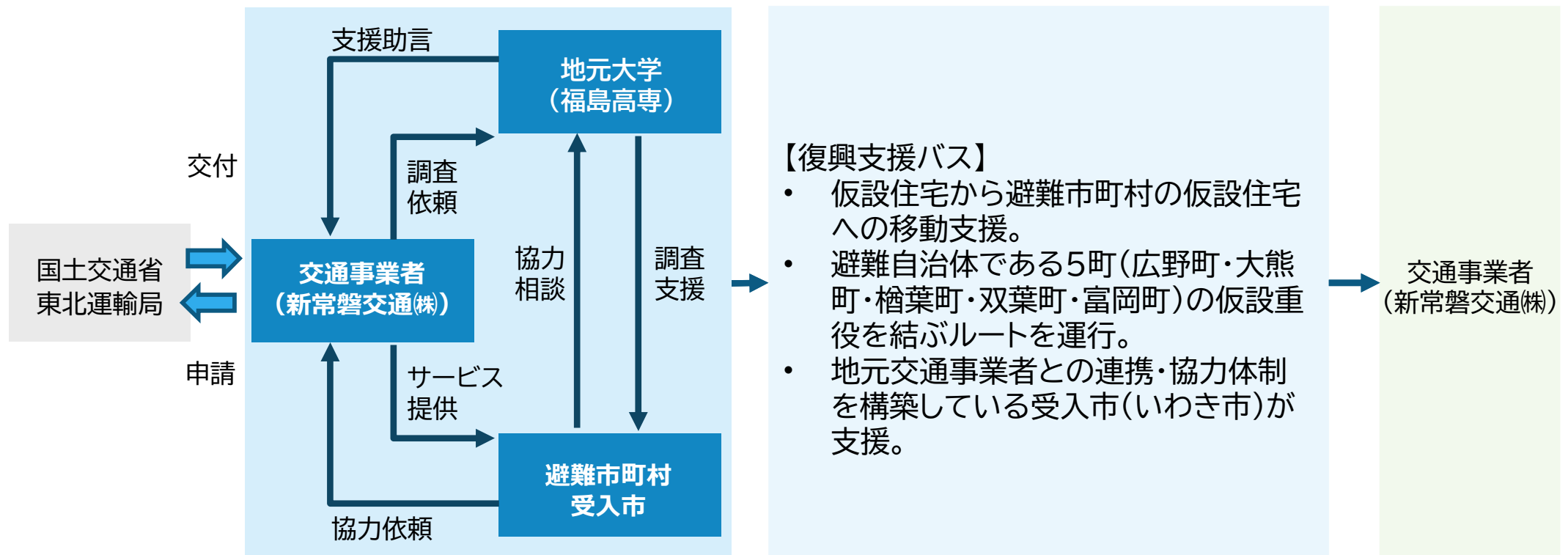
過去の大規模災害時における対応手法事例

【広域産官学連携タイプ】

避難自治体×交通事業者×地元大学の産官学連携し、連絡協議会を設置

- 原発事故の影響で、警戒区域・避難指示区域に指定。浜通り地区住民が「いわき市」に避難。
- 「大学」「交通事業者」「避難市町村」「受入市」による「協議会」を設置し、移動支援策を検討。
- 原発事故の警戒区域指定が長期化し、復興期・発展期まで継続。

【調査事業連絡協議会】



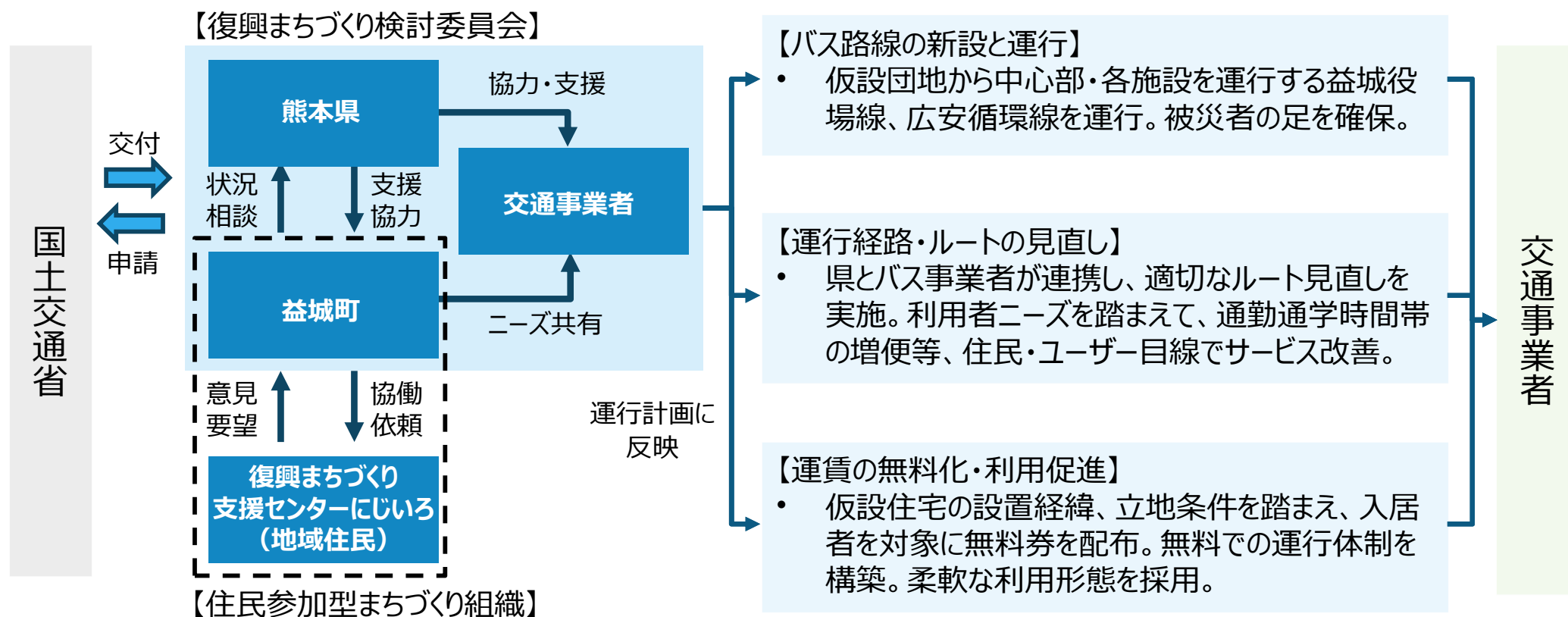
図：福島県広野町他（いわき市）の対応手法・事業体制例（東日本大震災）

過去の大規模災害時における対応手法事例

【広域産官学連携タイプ】

県×自治体×地域住民参加型による復興まちづくり・地域公共交通検討スキームを構築

- 熊本地震発災後、道路・橋梁の倒壊により、道路インフラが寸断。家屋倒壊率が高かった。
- 県は被災自治体と協議できる「場」を設置。被災自治体は「住民参加型まちづくり組織」を設置し、住民協働による復興まちづくりを実践。



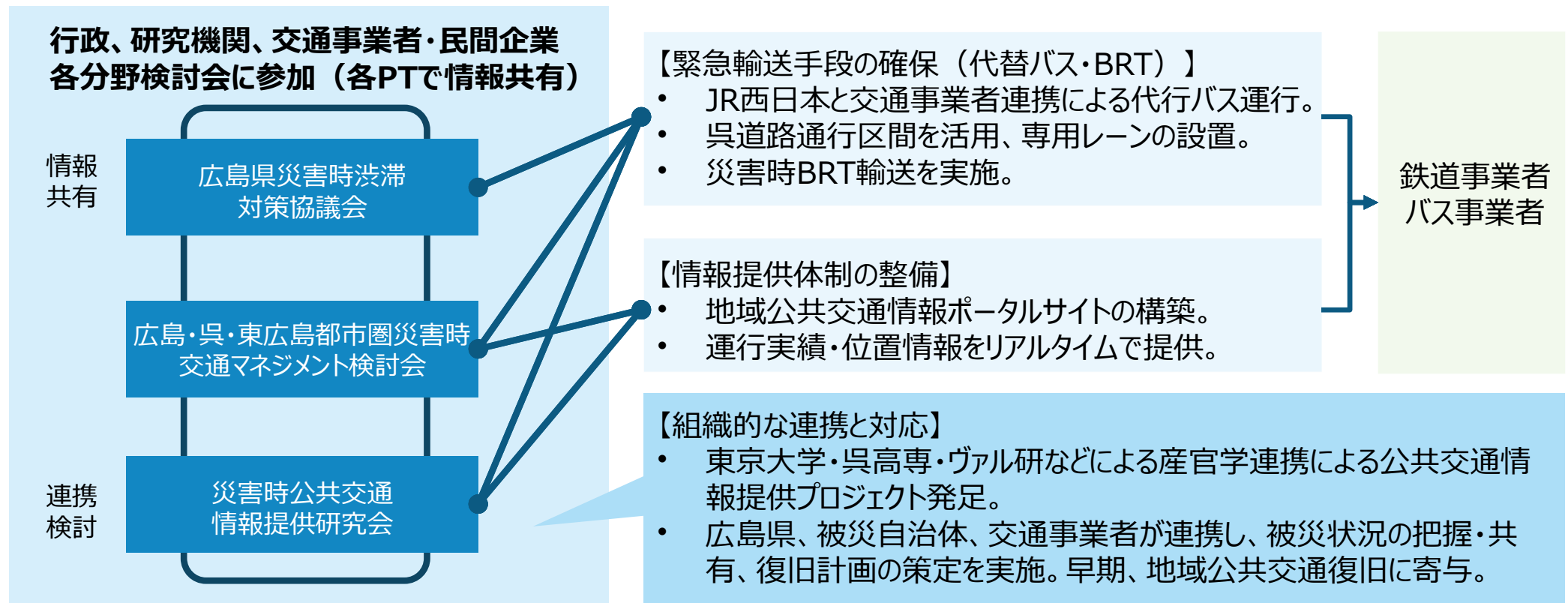
図：熊本県益城町の対応手法・事業体制例（熊本地震）

過去の大規模災害時における対応手法事例

【広域産官学連携タイプ】

被災状況の情報収集・共有/各分野PTが設置。情報の一元化し、事業推進体制を構築

- ・ 広島県全県、線路・道路冠水、土砂災害の影響で通行止めが発生。多くの交通機関が運休。
- ・ 早期復旧対応を行うため、**道路管理者、交通管理者、交通事業者、大学、民間企業等が連携**。
- ・ 被害情報の収集・共有を実施し、「災害輸送対応」「渋滞対策」「情報発信の一元化」を実施。
- ・ 災害発生時に設置した「交通マネジメント検討会」は、通常時においても機能は継続。



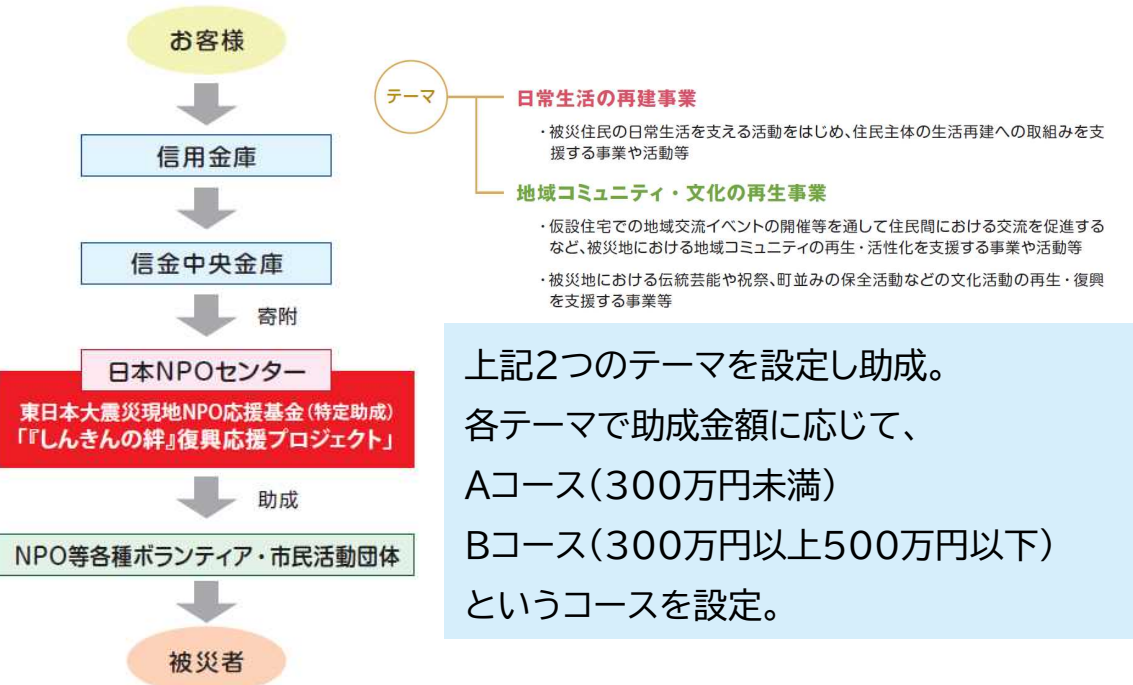
図：広島県呉市の対応手法・事業体制例（西日本豪雨）

過去の大規模災害時における対応手法事例

(参考) 特定非営利法人「移動支援Rera」への支援

- 信金中央金庫では、全国の信用金庫と連携し、「復興応援定期積立」サービスを提供。
- 積立金の0.2～0.25%を「東日本大震災現地NPO応援基金」に寄付し、日本NPOセンターが助成事業として復興支援を展開。その1つに「移動支援Rera」が被災者の移動支援をサポートする事例がある。

制度	特徴・概要	対象	運用方法	活用事例
民間金融機関連携基金	複数の金融機関が連携し基金を設立し、公共交通の復旧・運行維持に資金供給	公共交通事業者、地方自治体	金融機関が基金を共同運営し、資金供給と事業審査を実施	宮城県石巻市 特定非営利法人 移動支援Rera



図：信金中央金庫の助成事業スキーム及びテーマ

Project ①

特定非営利活動法人 移動支援Rera

(宮城)

日常生活の再建事業

外出手段を持たない住民のための助け合い送迎と見守りネットワークづくり

東日本大震災による津波被害が甚大であった宮城県石巻地域で、自力での移動手段を持たない人々のために震災直後から送迎支援を行い、2013年2月にはNPO法人を取得している。主な利用者は、高齢や障害、病氣・けがなどで自力での移動手段を持たない住民や、公共交通機関を利用できない不便なエリアの住民で送迎する家族・知人がおらず、経済的にゆとりがなくタクシー代を支払うことが困難な人々である。

約10名のスタッフが日曜日と元日を除いて毎日7～9台の車をフル稼働させている。その中には、車イスやストレッチャーにも対応できる福祉車両もある。利用者の負担は、ガソリン代などの送迎にかかる実費程度で、気軽に乗れると喜ばれている。平日の利用者は70～90人程度で年間では2万人を超えている。これまでの送迎者数は2015年1月に累計8万人に達して、走行距離はなんと地球24周半とのことである。

「しんきんの絆」復興応援プロジェクトでは、スタッフ人件費の一部や、車両修繕費、駐車場借料、通信費などを助成し、この送迎システムを支えている。

移動支援Reraでは、移動困難な住民のための送迎支援を財政的にも安定した運営にしていけるために、現在の無償(実費負担)送迎から、福祉有償送迎(タクシー代の半額程度の非営利送迎)への移行を検討している。さらに、地域の人々からの寄付などが税制上優遇される仕組みである「認定NPO法人」取得に向けて動き出している。

■ 所在地：宮城県石巻市

■ 活動地域：宮城県石巻市と周辺

■ <http://www.npo-rera.org/>

図：助成事業活用事例

過去の大規模災害時における対応手法事例

(参考) 東日本旅客鉄道株式会社 JR大船渡線・気仙沼線

- 東日本大震災時、JR大船渡線、気仙沼線が被災。当初、仮復旧としてBRTを導入。
- 「社会資本整備総合交付金」などの公的支援を活用しつつ、事業者負担分を民間の基金・融資を組み合わせる形で事業を推進。

制度	特徴・概要	対象	運用方法	活用事例
公的支援との連携スキーム	国・自治体の補助金・支援事業と民間の基金・融資を組み合わせ、総合的に支援	地方自治体、公共交通事業者	補助金と融資を組合せ、事業計画に応じた支援	BRT導入補助 気仙沼-大船渡線の復旧

BRTの整備等に対する総合的な支援スキーム

地方公共団体等向け
・公設部分
・事業者への間接補助 等

社会資本整備総合交付金
＜道路局、都市局＞

BRTの走行空間（走行路面、停留所、シェルター等）、車両基地等の整備、ICカードの導入等に対し総合的に支援

国費率：国 5.5/10等
【交付対象者】地方公共団体等

事業者向け

地域公共交通確保維持改善事業
＜総合政策局、自動車局＞

BRTシステムの構築に不可欠な施設（連節車両、停留所施設、PTPSの導入等）の整備、バスロケーションシステム、ICカードシステムの導入等に対して補助

補助率：国 1/3
【補助対象者】運送事業者等



民間金融機関からの融資・基金活用
(東日本旅客鉄道(株)で資金調達)

図：公的支援との連携スキーム（イメージ）

「第5回JR気仙沼線復興調整会議(平成24年5月7日;事務局 東北運輸局)」において、津波により甚大な被害を受けた気仙沼線の復旧に係る当面の措置として、BRTによる「仮復旧」を行うことで、JR東日本及び沿線自治体(気仙沼市、南三陸町、登米市)間で合意。昨年8月20日より暫定的なサービスを開始し、12月22日から本格運行開始。

- 【運行開始】 平成24年12月22日

【運行事業者】 東日本旅客鉄道(株)

【運行区間】 柳津～気仙沼 約55km(うち専用道区間11.6km)所要約2時間

【運行車両】 日野自動車製優良ハイブリッドバス
(全長)10.92m
(定員) 77名
- 【導入台数】 20台(新車18台、中古2台)

【その他】 バスロケーションシステム導入

- 【主な導入効果・特徴】
- ・鉄道運休中の柳津～気仙沼間(約55km)の約6割を専用道化する予定
 - ・運行便数は震災前(鉄道)の約1.5倍～3倍程度
 - ・沿線高校生など地元の要望を踏まえ、増便等ダイヤ改正、駅(停留所)の新設・移設
 - ・JR東日本が事業主体(道路運送法に基づく一般乗合旅客自動車運送事業者)となる(JR東日本としては初)



駅(停留所)に設置されたバス・ロケーションシステム



バス・ロケーションシステム(携帯電話からも確認可能)



沿線「ゆるキャラ」のラッピング

図：JR大船渡線・気仙沼線のBRT事業概要

- 過去の大規模災害を経験した有識者ヒアリングからは「**広域連携の重要性**」「**中間支援組織体制の構築**」「**現行の法制度等の柔軟な運用・活用**」の3点が重要であると提言。

【平成23年東日本大震災 有識者ヒアリング結果(福島大学/前橋工科大学 吉田樹教授)】

ヒアリング区分	回答内容
東日本大震災時での経験	■都市間輸送の重要性 - 東日本大震災時、被災地と主要都市を結ぶ都市間輸送の需要増。 能登地域でも都市間輸送の確保は重要となる。 ■地域内交通の課題 - 被災後の復興において、地域内交通の果たすべき役割は大きい。 - 自治体職員の公共交通対応が遅れ＝復興の遅れに繋がる。 - 復興から発展フェーズにおいては、国の支援への依存が続き、交通体系構築に遅れが生じる可能性があるため、自立した体制づくりが重要。
能登半島地震の対応に向けた提言	■地域交通の柔軟な運用・地域特性を生かした交通モデルの構築 - 広域デマンド交通の導入に際しては、地域ごとに運用を変えるのが合理的。(中心部は定時定路線、郊外部はデマンド運行等の組み合わせなど) - 車保有率、担い手不足等を踏まえた、生活交通の充実を図ることが重要。(デマンド予約対応は地元住民、運営対応は産官学連携組織が対応。「事業者連携型の自家用車有償旅客運送の活用」や「共同輸送サービス提供」の活用も検討) ■広域連携のさらなる強化 広域連携で効率的かつ持続可能な交通モデルを構築することを提言。 - 復興計画との関係もあるので中長期的な視点での対応、多様な主体での体制構築が重要。

【平成28年熊本地震 有識者ヒアリング結果(熊本大学 円山琢也教授)】

ヒアリング区分	回答内容
熊本地震での経験	■自治体職員のメンタルケア・負担軽減の取り組み - 災害対応が多く、長期化。職員の健康管理が復興活動の妨げとなる。 - 自治体職員の休息を確保できる取り組み、体制が必要。 (復旧対応が集中。地域公共交通関連と同時並行的に動かすための組織設置は重要。)
	■被災者支援を軸とした柔軟な交通計画の必要性が高い - 避難者の移動支援、仮設住宅へ転入後にバス路線新設など、柔軟に計画見直し。震災以降もバス路線の再編を進め、AIデマンドの導入も実施。 - 柔軟な対応が求められるとともに、県・自治体・交通事業者の連携が重要。
	■地域住民と行政が一体となったまちづくりプロセスが重要 - 復興まちづくりのプロセスで住民参加型ワークショップを開催。 - 住民の声、ニーズを反映した交通・まちづくりを行うことで信用信頼関係の構築が重要。
能登半島地震の対応に向けた提言	■交通手段の多様化、交通事業者との協力連携が不可欠 - 熊本ではタクシー運転手不足で廃業等があり、統合・再編が進んだ。 - 多様化する移動サービスの提供、交通計画の見直しには、交通事業者との協議、連携、関係構築が重要。地域特性に合わせた仕組み導入、体制づくりが必要。
	■地域住民の計画づくりプロセスに参画、協力体制の構築が重要 - 復興過程における地域住民を巻き込んだ政策の意思決定判断が効果的だった。 - 住民と行政の対立構図を避け、相互理解・評価を行う仕組みづくりが重要。 - 住民と行政の間に立ち、客観的な視点で助言、評価できる中間支援組織が重要。

【平成30年西日本豪雨 有識者ヒアリング結果(呉工業高等専門学校 神田佑亮教授)】

ヒアリング区分	回答内容
西日本豪雨での経験	■スピード感を持った被災者の生活交通支援が重要 - 西日本豪雨では発災直後、きめ細やかな動きが多かった。災害時はデマンド交通が適している。 - 運行してみないとわからないことが多いため、とにかく実行・行動が求められる。 - ドライバー確保、運賃収受の問題が大きい。 ■幹線交通の確保が最優先、域内の交通体系が構築できない - 幹線交通を先に解決しなければいけないため、域内交通がどうしても後回し。 - 県及び各市町の職員に専門家がいなかったため対応が困難。広域災害の場合、県の管理能力が肝。（能登半島対応では、広域調整を県主導で担っていることが重要）
能登半島地震の対応に向けた提言	■奥能登におけるマネジメント組織体制づくり・構築が重要 - 被災地自治体で運行管理等のマネジメント対応を担うのは難しい。 - 県が関わり、マネジメントから配車まで対応可能な広域交通連合体制の構築が重要。（庄原市総領地区の過疎地有償運送「こまわりくん」の組織づくりは参考になる） ■マネジメント組織と地元交通事業者との関係構築・連携が重要 - 地域公共交通マネジメントのほか、運行は地元交通事業者との協力が不可欠。 - 交通事業者がカバーしきれていない「時間帯」「エリア」を整理した上で自家用有償運送を活用してはどうか。（事業者協力型自家用有償旅客運送や過疎地域の乗合タクシー輸送力補完の自家用自動車有償運送の許可制度等を活用したモデル構築を検討）

【事業者協力型自家用有償旅客輸送】

- 令和2年11月に「運行管理・車両整備管理」において、バス・タクシー事業者の協力を得ることができる制度として創設。
- 令和5年11月に「配車サービス提供等のノウハウ面の提供」も認められるようになった。

令和5年11月2日省令改正(国土交通省令第87号)

(制度のイメージ図)

事業者協力型自家用有償旅客輸送について、従前は「運行管理」に加えて「車両整備管理」に交通事業者が協力する場合のみ認めていたが、それだけでなく、「運行管理」に加えて配車サービスの提供等の「ノウハウ面の提供」等に交通事業者が協力する場合も認めること（交通事業者による協力類型の多様化）等を通じて、より一層の活用促進を図るもの。



図：事業者協力型 自家用有償旅客輸送の概要

【一般乗用旅客自動車運送事業者及び自家用有償旅客運送者による共同輸送サービス】

- 一般乗用旅客運送事業者(タクシー事業者)と自家用有償旅客運送者が協力し、交通空白地や交通不便地域における移動手段を確保するための共同輸送サービスが可能。

自家用有償旅客運送の運用改善について(令和6年4月26日改正)

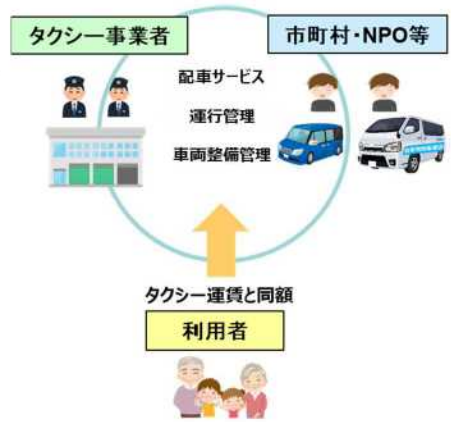
②タクシーとの共同運営の仕組みの構築

- タクシーサービスの補完として自家用有償旅客運送を活用するため、タクシー事業者と市町村・NPO等との共同運営(タクシーサービスと自家用有償旅客運送サービスとの一体的な提供)が可能であることを通達上明記する。
- ①タクシーと自家用有償旅客運送の一体的な配車サービスを導入し、タクシーの配車ができない場合に、自家用有償旅客運送を配車する仕組みを構築。
 - ・タクシーや自家用車活用事業による追加的な旅客輸送の提供が困難な地域の補完的な観点
 - ・**交通空白地有償運送であって、事業者協力型自家用有償旅客運送(タクシー)の場合に限る**
- ②共同運営を実施する場合には、利用者が支払う額はタクシー運賃と同額とした上で、うち約8割(実費相当額)は市町村・NPO等が収受し、約2割(協力金)は地域公共交通の確保改善に活用
 - ・**協力金についても、自家用有償旅客運送者が法令上収受できる実費とみなす**
 - ・**協力金の使途**としては以下を想定
 - 共同輸送サービスに係る、
 - 利用者の負担軽減(共通クーポンに係る費用等)
 - 提供に必要な施設及び車両の高度化(遠隔点呼システム、キャッシュレス決済機器の導入、車両の購入に係る費用等)
 - ドライバーの育成、募集(ドライバーの教育訓練や人材確保に向けた広報活動に係る費用等)
 - 利用促進を図るために必要となる情報の収集・分析(利用者拡大のためのマーケティング費用等)

通達新設

一般乗用旅客自動車運送事業者及び自家用有償旅客運送者による共同輸送サービスの提供について(令和6年4月26日付け国自旅第73号)

- 事業者協力型自家用有償旅客運送(令和2年に創設)
- ・運行管理・車両整備管理に加え、運送の手配に係るサービス提供について、一般旅客自動車運送事業者(バス・タクシー事業者)が協力する制度
 - ・登録に係る有効期間は5年(通常は新規2年、更新3年)
 - ・事業者協力型を行う場合は登録証に明記される
 - ・事業者協力型を行うかどうかの別の変更は、変更登録を要する(交通会議での協議を要する)



【過疎地域のデマンドバス輸送力補完の自家用有償運送輸送サービスの許可制度活用事例】

- 交通事業者が事業用自動車に十分有していないケースが多く、一定条件のもと一般ドライバーが補完的に自家用車を活用し、有償で運送することが可能。
- 広島県庄原市において、週末の夜間運行、一般ドライバーと事業用車両を組み合わせた全国初の取組で、夜間の移動手段確保と経済活性化を目指すことで実証実験を実施。

【施策⑦】乗合タクシー事業における補完的な自家用車の活用

国土交通省

背景・必要性

○ AI配車システムなどのDXの進展により、デマンド型で運行される乗合タクシーによる輸送サービスは、利便性・効率性の向上が見込まれており、ラストワンマイル・モビリティを担う交通手段として、今後益々期待がかかる。

○ 他方、乗合タクシー（区域運行型乗合事業）の導入が必要な交通不便地域において、交通事業者が十分に車両等を有していないケースが存在。

NEWS
Chugoku Transport & Tourism Bureau

人と物の移動を見つめ支えます
国土交通省中国運輸局

令和6年9月13日

全国初！
自家用車による夜間の移動を補完する実証実験
「庄原版ナイトタイムデマンドプロジェクト」開始！



改正の概要

「過疎地域における一般乗合旅客自動車運送事業（区域運行）の輸送力補完のための自家用自動車の有償運送の許可について（R5国土交通省令第266号）」

(1) 過疎地域において、区域運行を行う一般乗合旅客自動車運送事業者との雇用契約に基づき区域運行サービスを提供する一般ドライバーは自家用車を用いて有償運送を行うことが可能に。

→許可申請者（ドライバー）は、①二種免許取得者、②一種免許取得者＋講習を受けた者でもどちらでも可、乗合タクシー事業者との雇用契約の締結が必要

→許可期限は5年、（ドライバーによる）許可申請は、乗合タクシー事業者による代理申請。

(2) 許可申請に当たっては、地域交通法上の法定協議会等での了承が必要。



図：ナイトタイムデマンドプロジェクト「よるくる」27

- 1.被災自治体における交通の現況及び被災状況
- 2.過去の被災自治体における公共交通確保の事例調査
- 3.移動手段の確保に向けたスキーム整理及び移動モデルの
構築に向けた検討

調査結果を踏まえた対応手法・移動モデルの整理

能登地域における復興フェーズごとの公共交通の対応手法

考えられる課題

取り組むべき対応

復旧期

- ・通学及び復興支援のための幹線交通の確保
- ・低密度の地域交通(通院, 買い物など)への対応

- ・金沢と能登を結ぶ幹線交通(鉄道・特急バス)を維持・活性化
- ・地域内交通は、道路復旧に合わせて順次復旧しつつ、新たな輸送手段の実証運行等を検討

現在のフェーズ

復興期 (短期)

- ・仮設住宅・災害公営住宅での暮らしが長期化することを想定して、住宅と主要拠点を結ぶ移動手段が必要
- ・一方で担い手不足への対応のため、輸送資源の総動員の検討が必要

- ・多様な輸送形態(定時定路線、区域・デマンド等)及び車両(バス・タクシー・自家用車)を組み合わせた交通体系の確立

発展期 (中長期)

- ・復興計画・復興まちづくり計画(土地利用計画)に合わせた、地域ごとの公共交通ネットワークの確立
- ・市町単独や事業者単独での取組の限界/非効率

- ・長期的な土地利用計画を踏まえた適材適所の交通網を確立
- ・地域主体で移動を支える仕組み作り
- ・複数自治体及び関係者の協働による広域連携/自立的な仕組み作り

輸送手段確保の選択肢

- 輸送手段及び運行の担い手の選択肢は、一般的に下記の組み合わせが挙げられるが、限られた輸送資源や担い手に制約がある中で、今後、関係者と議論・検討を進めることが必要。

輸送手段の選択肢

- ① 路線バス・コミュニティバス等(定時定路線)
- ①' スクールバスへの一般旅客混乗(定時定路線)
- ② 乗合タクシー(区域乗合・デマンド)
- ③ 一般のタクシー(乗用)

運行の担い手・許認可制度の選択肢

- ① バス事業者
- ② タクシー事業者
- ③ 一般ドライバー(公共ライドシェア、日本版ライドシェア)
- ④ ボランティア輸送、無償運送

調査結果を踏まえた対応手法・移動モデルの整理

【参考】輸送モードの変更に関する特長・課題

本表は参考であり、今後地域ごとの事情に合わせて選択されるべきものである。

選択肢	主な特長	導入に当たっての課題
① 路線バス・コミュニティバス等(定時定路線)	- 運行ダイヤ・ルートが決まっており<u>予約不要</u> - ITツールに抵抗のある高齢者を含む幅広い層に利用可能 <u>広域・大量輸送に向いている</u>。特に高校生の通学・帰宅手段としては輸送力が必要。	- 利用者減少時の運行コストが高い - 空席率が高い場合には非効率な運行 - 運行エリアが薄く広がる場合、運転者の確保・維持が大きな課題
①' スクールバス混乗	<u>既存資源を活用できるため追加コスト低</u> - 安定した需要(学生利用)があるため継続負担低 - 地域住民と学生のふれあい増加で地域交流促進 - 教育予算も活用しながら運行可能 - スクールバスと他の交通が混在しているエリアについては混乗の検討の余地があり	- 安全基準やルート設定が複雑化 - 学生以外の利用時間・数が制約される可能性 - 運行時間が学校スケジュールに依存
② 乗合タクシー(区域運行・AIデマンド)	- 需要に応じた柔軟な運行が可能 - コスト効率が良く、利用者希薄地域に適合 <u>小規模エリア、小ロットでの運行に最適</u> - スマートフォンアプリで簡単に予約可能 - 運行経路や利用状況のデータ活用による運行最適化に向けた検証が容易	- 予約システムが必須で事業者・利用者ともに手間 - 利用が集中した際の積残し、所要時間変動のリスク - AIシステムの場合、追加コスト(導入・維持) <u>輸送力に一定限界(概ね40人/日・台が目安とも)</u> - エリアが広域すぎる場合、ドアtoドアのフルデマンド運行では、かえって非効率となる可能性
③ 一般タクシー(乗用)の活用	<u>個別対応(ドアtoドア)が可能で利便性が高い</u> - 運行車両数を調整しやすい - 地域の事業者活用により地域雇用・経済に貢献 - タクシー券補助などで<u>施策実現コストが低</u>(新たなシステム等の導入が不要)	- 輸送力に限りがあり、大量輸送には不向き - 補助がない場合は運賃が高く定期利用には不向き - 補助がある場合は利用されるほど行政負担が増大

調査結果を踏まえた対応手法・移動モデルの整理

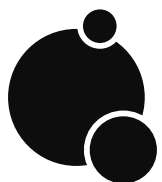
【参考】担い手・許認可制度の特長・課題

本表は参考であり、今後地域ごとの事情に合わせて選択されるべきものである。

選択肢	主な特長	導入に当たっての課題
①路線バス事業者	・ 厳しい安全基準をクリアしている ・ 広域・大量・不特定多数の輸送を得意とする ・ 既存の運営インフラとドライバーを活用可能	・ 能登地域における急速な運転手不足により投下できる人的資源に限界(年々減少) ・ 利用者が少ない路線では単位輸送当たり運行維持コストが高い
②タクシー事業者	・ 厳しい安全基準をクリアしている ・ 小回りが利き、狭い道の運行やドアtoドアなど個別対応を得意とする ・ 既存の運営インフラとドライバーを活用可能	・ 能登地域における急速な運転手不足により投下できる人的資源に限界(年々減少) ・ 能登地域では小規模事業者が多く、需要が不安定だと事業継続も困難に
③自家用有償旅客運送 (公共ライドシェア(2号))	・ 一種免許ドライバーの活用可能 ＝運転手不足問題への対応 ・ 区域運行やタクシー(乗用)との柔軟な組み合わせ・併用も可能	・ 十分な運行管理体制となるよう留意 ・ 交通事業者との競合による共倒れとならないよう十分な協議・配慮が必要
④ボランティア輸送、無償運送 (許可・登録を要しない運送)	・ 道路運送法に基づく各種届出が不要 ・ 一種免許ドライバーの活用可能 ＝運転手不足問題への対応 ・ 迅速・柔軟な運行内容の変更が出来る	・ ほとんど対価を収受しないことから事業継続性に課題(財源・人材・車両維持等) ・ 運行の質や安全性の担保が課題 ・ 運転者・利用者間でのトラブルリスク(特にボランティア輸送)

能登地域における地域公共交通の復興対応手法・移動モデル案

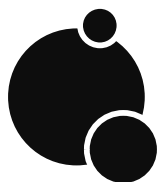
- 本調査結果から下記の3つのポイントをもとに、能登地域における地域公共交通の復興対応手法・移動モデルを検討する。



奥能登2市2町の自治体及び交通事業者のリソース不足を補い、支援できる体制の構築



震災後の人口減・担い手の減少、さらに公共交通のニーズの変遷に合わせた柔軟な公共交通運営体制の確立



市町・事業者単独での取組から、広域で一体となって取り組むことによる効率化



上記の能登地域に特徴的な地域事情を踏まえて、
「国×県×市町×有識者・専門家連携による広域検討体制」が重要ではないか

調査結果を踏まえた対応手法・移動モデルの整理

広域による地域公共交通検討体制の案

- 国・県・市町の協働により、一体的に議論・検討・運営を行い、支えていく場の構築が重要。

※他事例などを踏まえ、あくまで現時点で考えられるスキームとして提案するもの。今後、地域の関係者との協議を踏まえ調整・具体化する必要。国としても、県・市町・事業者が協働した検討・取組を、引き続き全力で支援していく。

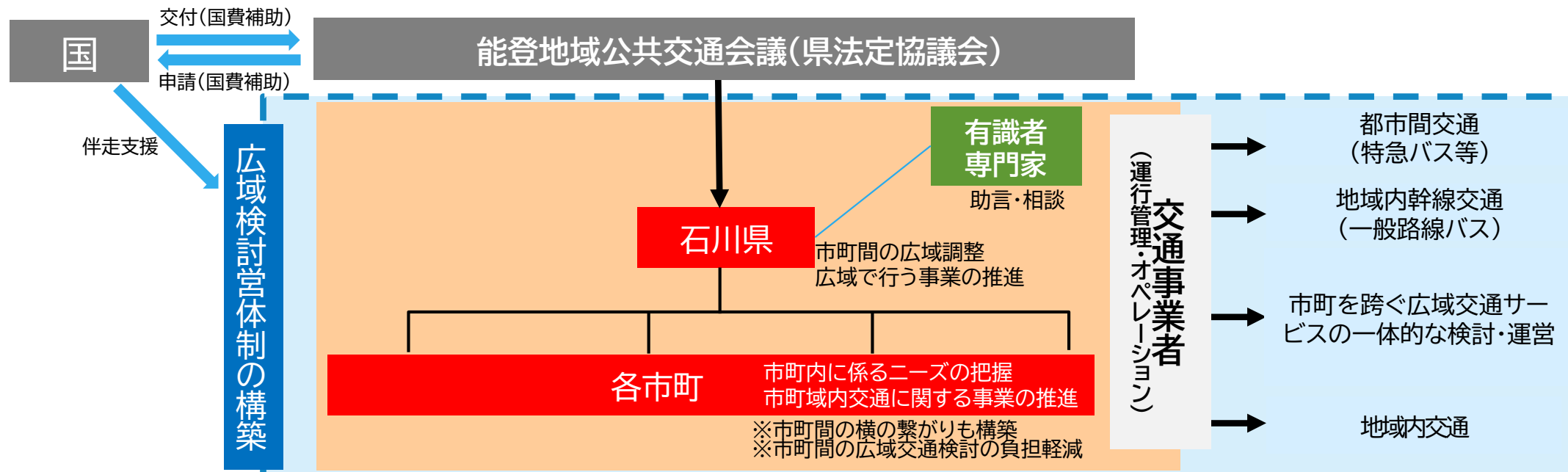


図:能登地域における地域公共交通の復興対応手法・移動モデル構築体制イメージ

想定される効果

スケールメリットを生かした運営効率化

既存の交通モードの共同運営化(予約配車の共同化等)や広域化により金銭的・人的・物的資源の効率的活用

統一的な情報発信

時刻表やバス停のデザイン統一化、GTFS-JPの一括整備

運営体制の構築

予約配車、運行管理、人材確保などを一元的にマネジメントする運営体制を構築

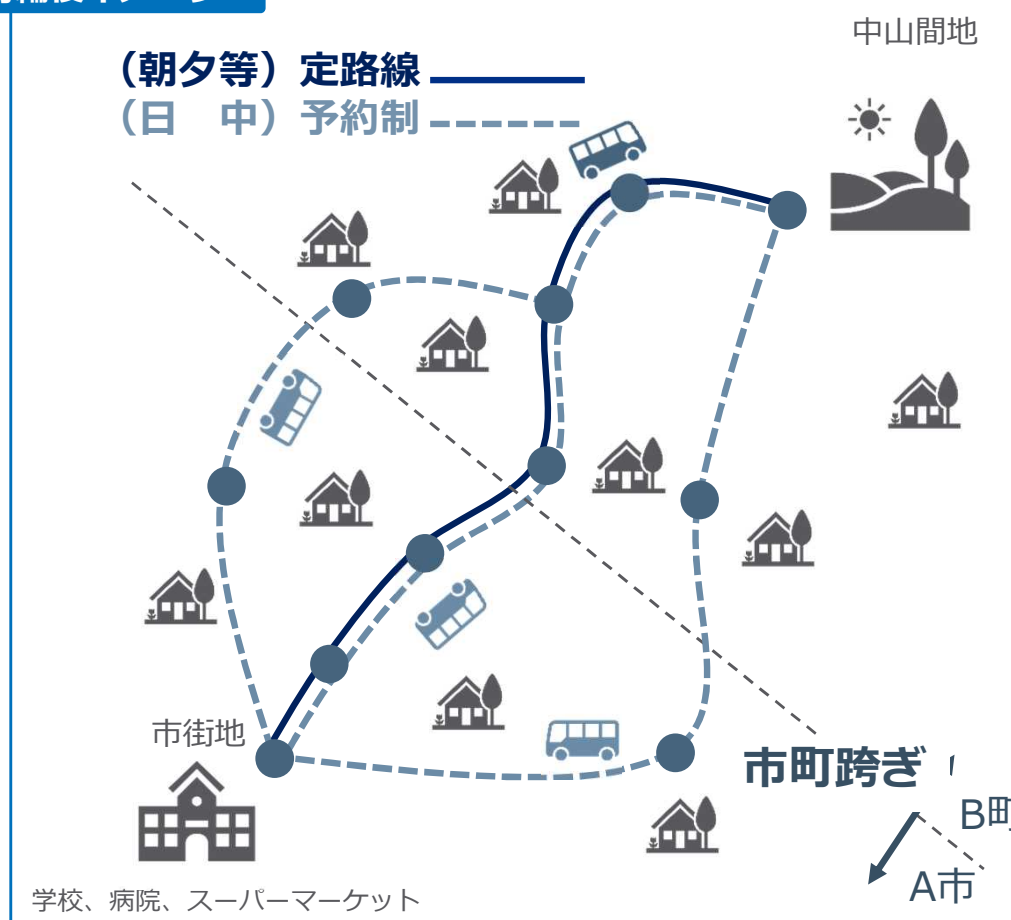
輸送資源の総動員による地域公共交通の再構築(イメージ)

- 本検討結果をもとに、今後地域公共交通計画(第二次計画)において施策の具体化を図る。

〈検討イメージ〉

- 現役世代の定住を支えるため、**通学需要の確保を優先**し、朝の通学時間帯や大量輸送(概ね10人以上/便)が必要な路線は、定時定路線のバスを維持する
- 日中の移動需要が分散する時間帯は、**AIオンデマンド交通や公共ライドシェア等**の新たな交通モードや制度の導入を検討し、**高齢者等の通院・買物へのアクセス向上**を図る
- 市町の域にとらわれず生活圏**を中心に交通網を形成
- 地域幹線交通(市町間移動)だけでなく、地域内交通(市町内移動)も合わせて再編
- 能登地域を全体1つのサービス**(アプリ、コールセンター)で完結することにより、利用者・来訪者の利便性向上

再編後イメージ



出典:第2回能登地域公共交通協議会資料(石川県作成)

以下、ご参考

石破内閣総理大臣所信表明演説 (令和6年10月4日・抜粋)



五 地方を守る（地方創生）

「地方こそ成長の主役」です。地方創生をめぐる、これまでの成果と反省を活かし、地方創生2.0として再起動させます。

～略～

地域交通は地方創生の基盤です。全国で「交通空白」の解消に向け、移動の足の確保を強力に進めます。

国土交通省「交通空白」解消本部（本部長：国土交通大臣）

取組内容

① 「地域の足対策」と「観光の足対策」

○ 地域の足対策

全国の自治体において、タクシー、乗合タクシー、日本版ライドシェア、公共ライドシェア等（以下、タクシー等という）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、タクシー等を来訪者が利用できる状態を目指す。

② 「公共ライドシェア」や「日本版ライドシェア」のバージョンアップと全国普及

開催状況

R6.7.17 第1回「交通空白」解消本部
R6.8.7 第1回「交通空白」解消本部 幹事会
R6.9.4 第2回「交通空白」解消本部
R6.10.30 第2回「交通空白」解消本部 幹事会
R6.12.11 第3回「交通空白」解消本部

R6.11.25 「交通空白」解消・官民連携プラットフォーム立ち上げ（第1回会合）

都道府県や交通関係者のほか、商業・農業、エネルギー、金融・保険、福祉、教育、観光など多様な分野の関係者、また、大企業からスタートアップまで幅広い関係者が参画し、発足時点で計167者が参画。

※同日より、市町村、交通事業者、パートナー企業等の公募を開始。

「交通空白」解消のツール（例）

公共ライドシェア

日本版ライドシェア

乗合タクシー

AIオンデマンド

許可・登録を要しない輸送

「交通空白」 解消本部

(R6年7月17日設置)



解消本部と官民連携プラットフォームを両輪として、
「交通空白」の解消に向けた取り組みを強力に推進

「交通空白」解消・ 官民連携 プラットフォーム

(R6年11月25日発足)



地方運輸局・運輸支局による
自治体、交通事業者への伴走支援



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・団体群の連携・協働体制

★プラットフォーム会員（発足時） 計167者

①47都道府県、②交通関係31社

③30団体、④パートナー企業58

(十勝バス、第一交通、全国自治体ライドシェア連絡協
議会、JR東日本、イオン、電脳交通、日野自動車等)

→公募を経て、今後さらに拡大予定



FIRSTステップ

本年7月の本部立ち上げ以降、600超の首長訪問等により、
公共・日本版ライドシェア等の取組に未着手の自治体が622から24に減少するなど、
全国の自治体において一定の前進

NEXTステップ

今後実装段階に進むツールをもとに、全国各地の「交通空白」の一つ一つの解消に向けて、
令和7年度～9年度を「交通空白解消・集中対策期間」として対策を強化。

年明け～

：全自治体における個々の交通空白をリストアップ

令和7年5月頃

：3カ年の「取組方針」を策定、国による総合的な後押し

運輸局・運輸支局による伴走支援

(他地区展開など)

民間の技術・サービスの導入

(官民連携プラットフォーム)

立ち上げに対する財政支援

「地域の足」「観光の足」確保により、地方創生を実現

「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)

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	612億円の内数	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

「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。

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）

補助率

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

問合せ先 各地方運輸局交通政策部交通企画課

公募期間

令和7年3月10日（月）～4月7日（月）

【採択時期目安：令和7年4月中（予定）（先着順）】

※ 既存路線の廃止・減便等を受けた代替交通の導入であって、かつ緊急的な取組の必要性が高いものに限り、先んじて採択を行う場合があります。

※応募にあたっては、自治体が「交通空白」と認める地域で実施することが要件となります。
※自治体については、「交通空白」解消・官民連携プラットフォームに加入していることが要件となります。

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の「共創」(連携・協働)※によりその維持・活性化に取り組む
実証事業、人材育成を支援します！ ※「共創」:「官民共創」・「交通事業者間共創」・「他分野共創(交通と他分野の垣根を越えた連携)」

1. 共創モデル実証運行事業

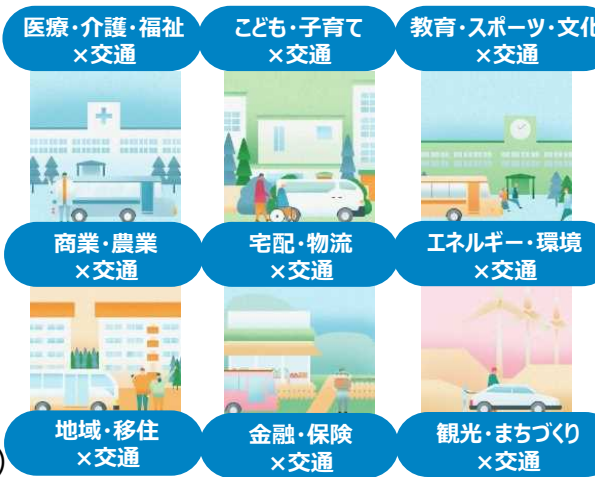
【注意！】官民PFと連動

補助対象事業者

交通事業者等※を含む複数主体で構成される協議会や連携スキーム等（共創プラットフォーム）
※交通事業者等：一般乗合・一般乗用旅客自動車運送事業者、鉄軌道事業者、一般旅客定期航路事業者、公共ライドシェアの実施主体、シェアサイクル等の事業実施主体、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 等
(注) 単一の事業者のみでは補助対象となりません。

補助対象経費

- 新たな事業の立ち上げ及び実証運行に係る以下の経費対して支援を実施
- ①基礎データ収集・分析、協議会開催に要する経費（有識者謝金・会場使用料 等）
 - ②システム構築（配車・運行管理・AIオンデマンド 等）、実証運行に使用する車両導入（車両の購入・リース等）による取得・改造に要する経費
 - ③実証事業に要する経費（新規運行に係る経費、実証環境の整備 等）



▲ 他分野共創の分類例

補助率	A 中小都市、過疎地など (人口10万人未満の自治体)	B 地方中心都市など (人口10万人以上の自治体)	C 大都市など (東京23区・三大都市圏の政令指定都市)
	500万円以下は定額、 500万円超部分は2/3	補助率 2/3	補助率 1/3

【事業例】 ※R5年度:77事業、R6年度:256事業を支援

- スクールバス・介護輸送・商業施設送迎等の地域輸送資源の混乗化、遊休時間帯における地域路線への活用
- 介護予防プログラムの一環として公共交通を利用した外出を促進（介護予防財源の活用）
- 教育委員会との関係による児童の登下校・部活動送迎にあわせたデマンド交通等の実証運行
- 商工会議所・商工会や社会福祉協議会、観光協会、地域金融機関、農協等の地域経済界による取組 等



2. モビリティ人材育成事業

(定額：上限3,000万円)

補助対象事業者

地域における交通やまちづくりに取り組む人材の育成を行う都道府県、市町村・民間事業者等

補助対象経費

地域交通分野におけるモビリティ人材の育成に関する取組実施経費 (注) 市町村域を超えた広域的な取組に限ります。

問合せ先 各地方運輸局交通政策部交通企画課 公募期間 令和7年3月10日（月）～4月7日（月）

※応募にあたっては、自治体又は運輸局の推薦を受けていることが要件となります。 【採択時期目安：令和7年5月上旬（予定）】

※自治体については、「交通空白」解消・官民連携プラットフォームに加入していることが要件となります。