

# 地域公共交通活性化再生法の制度概要等について

令和8年5月  
北陸信越運輸局  
交通政策部 交通企画課



公共交通利用促進キャラクター「のりたろう」

北陸信越運輸局

http://www.hokuriku-kyuho.co.jp/

## 本セミナーの趣旨

- ✓ 地域公共交通に関連する法律や予算に関する基礎知識、国と県における最新の取組を学び、自身の業務に活かしていただくこと
- ✓ (当局職員ふくめ) 参加者同士の横のネットワークを作っていただくこと

## 参加者皆さまへのお願い

- ✓ 講演中は、自身が担当されている業務や地元の実情と照らし合わせながら、能動的に情報を取りに行く姿勢で臨んでください。分からないことがあれば、セミナー中でも後でもいつでも当課・支局まで！
- ✓ (特に対面参加の方) 参加者同士、ぜひ名刺交換をしてください。  
悩みを共有し合えば、思わぬ解決の糸口が見つかることも。



- 地域公共交通を取り巻く現状
- 地域交通法－地域公共交通計画と特定事業
- 地域交通法－R5改正とR8改正
- 「交通空白」解消に向けて

## スライドごとの注目度（凡例）

重要

しっかり押さえていただきたい

R8新

今年から加わった新たな内容

発展

余裕があれば押さえていただきたい

## □ 地域公共交通を取り巻く現状

□ 地域交通法－地域公共交通計画と特定事業

□ 地域交通法－R5改正とR8改正

□ 「交通空白」解消に向けて

### スライドごとの注目度（凡例）

重要

しっかり押さえていただきたい

R8新

今年から加わった新たな内容

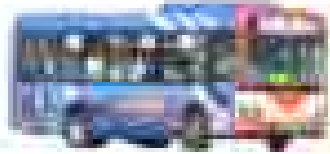
発展

余裕があれば押さえていただきたい

## 公共交通機関



鉄軌道



路線バス



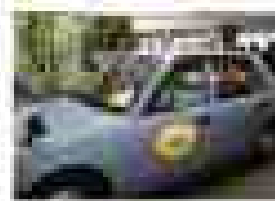
旅客船



コミュニティバス



デマンド交通



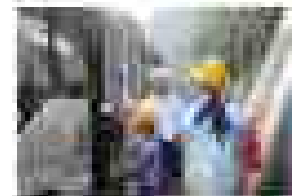
乗用タクシー



自家用有償旅客運送



福祉輸送、スクールバス、病院・商業施設等の送迎サービスなど



大学シャトルバスも地域公共交通の一端を担う

「日本版ライドシェア」は乗用タクシーの一部として実施

- 我が国の人口は、2050年には全国の居住地域の約半数で**50%以上減少**との予測。
- 近隣の中小店舗の減少、病院の統廃合・移転、学校の統廃合等により、**買い物、通院・通学など日常生活における「移動」の問題**が深刻化。
- パート勤務なども含め共働き世帯比率が高まったこともあり、高齢者の通院や児童の通学・習い事などに関して、**家族による送迎の負担も増大**。
- 高齢ドライバーによる自動車事故に関する関心が高まり、**運転免許の自主返納の動きが進展**する一方、自主返納後の移動手段に対する不安の声や、自主返納をためらう声も。
- 都市圏内や地域間の交通については、**インバウンドの急速な回復**やライフスタイルの変化（多様な働き方やQOL重視等）を踏まえた新たな対応の必要性。

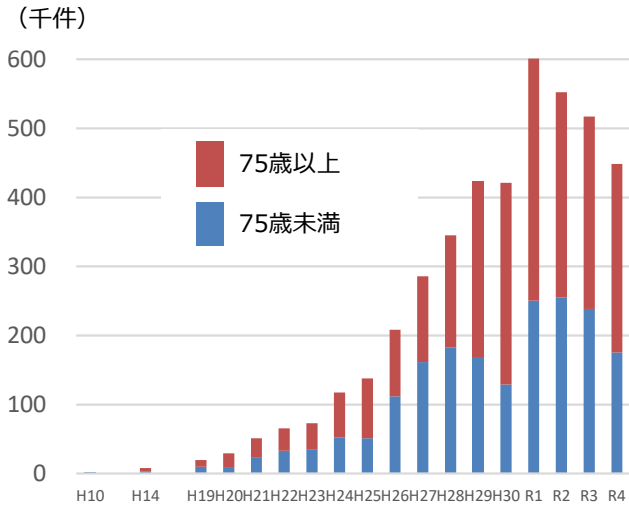
## 将来の人口増減状況

2050年には全国の約半数の有人メッシュで人口が50%以上減少（2015年対比）



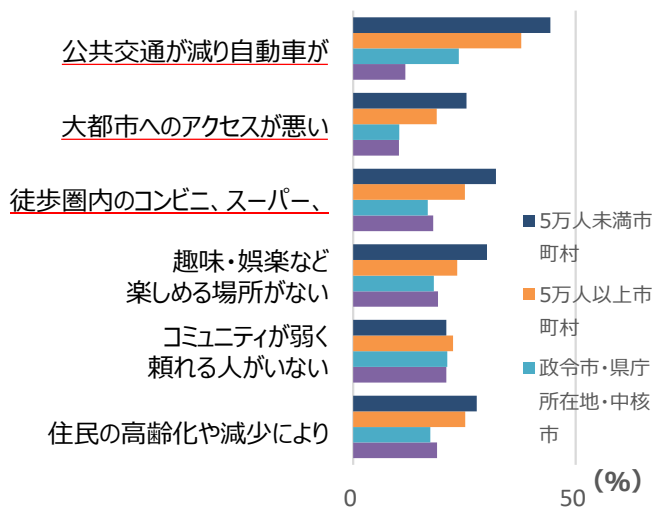
（出典）総務省「平成27年国勢調査」、国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（平成30年推計）」等をもとに国土交通省作成。

## 免許返納数の推移



（出典）警察庁公開資料より、国土交通省総合政策局作成

## 居住地に対する不安（地域別）



（出典）国土交通省「平成29年度国民意識調査」

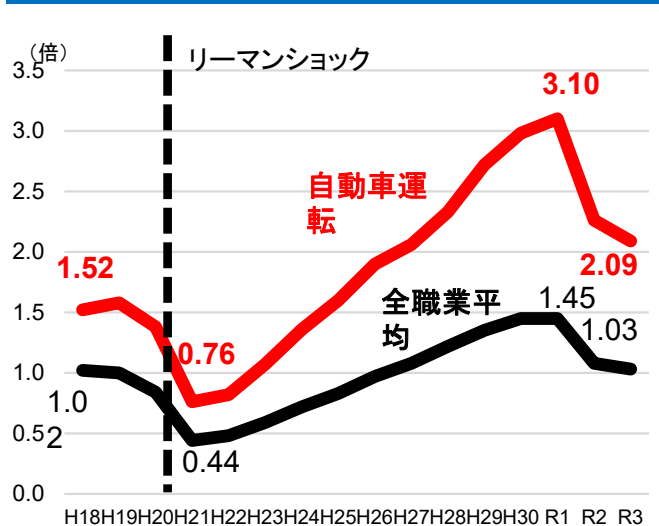
- 長期的な利用者の減少、コロナの影響による急激な落ち込みもあり、公共交通事業者の経営環境は悪化。コロナ後も利用者数がコロナ以前の水準までには回復していない状況。
- 路線バスや地域鉄道について、**多くの事業者が赤字**となっており、回復の見通しが厳しいことから、今後の安定的な公共交通サービスの提供に課題。
- **自動車（バス・タクシー）の運転業務の賃金水準は低く、人手不足が深刻化**（有効求人倍率は全職業平均の2倍程度の水準で推移）。人手不足を要因とする路線バスの休廃止などの動きが拡大していくおそれ。
- 交通分野において、多くの事業者でキャッシュレス決済対応や運行管理、車両・設備管理、労務管理等について、**DXの取組に遅れ**。

## 路線バス・地域鉄道・タクシーの利用状況



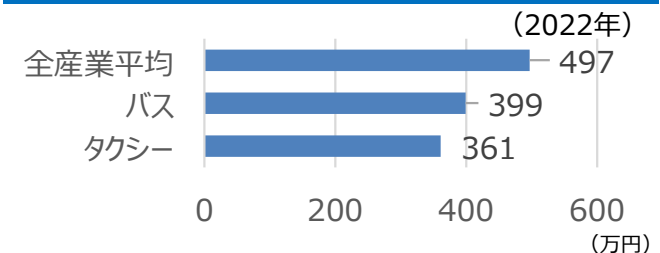
(出典) 「自動車輸送統計年報」、「鉄道統計年報」より国土交通省作成

## 自動車運転業の人手不足



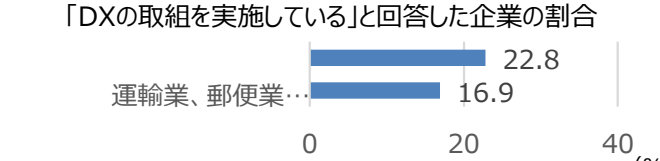
(出典) 厚生労働省「一般職業紹介状況」より国土交通省作成

## 自動車運転者の賃金水準



(出典) 厚生労働省「賃金構造基本統計調査」から国土交通省推計

## 産業別のDX取組状況

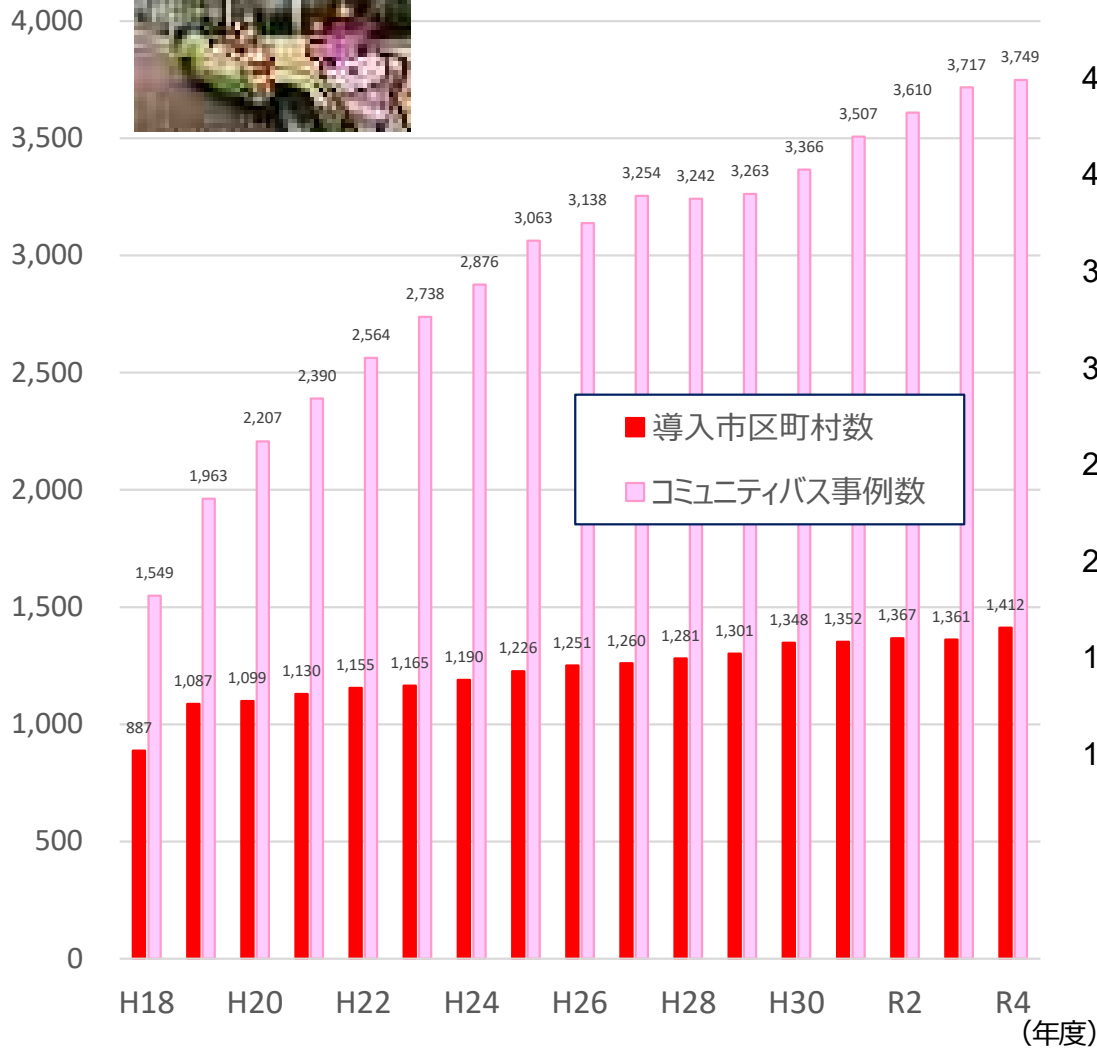


(出典) 総務省 (2021) 「デジタル・トランスフォーメーションによる経済へのインパクトに関する調査研究」から国土交通省作成

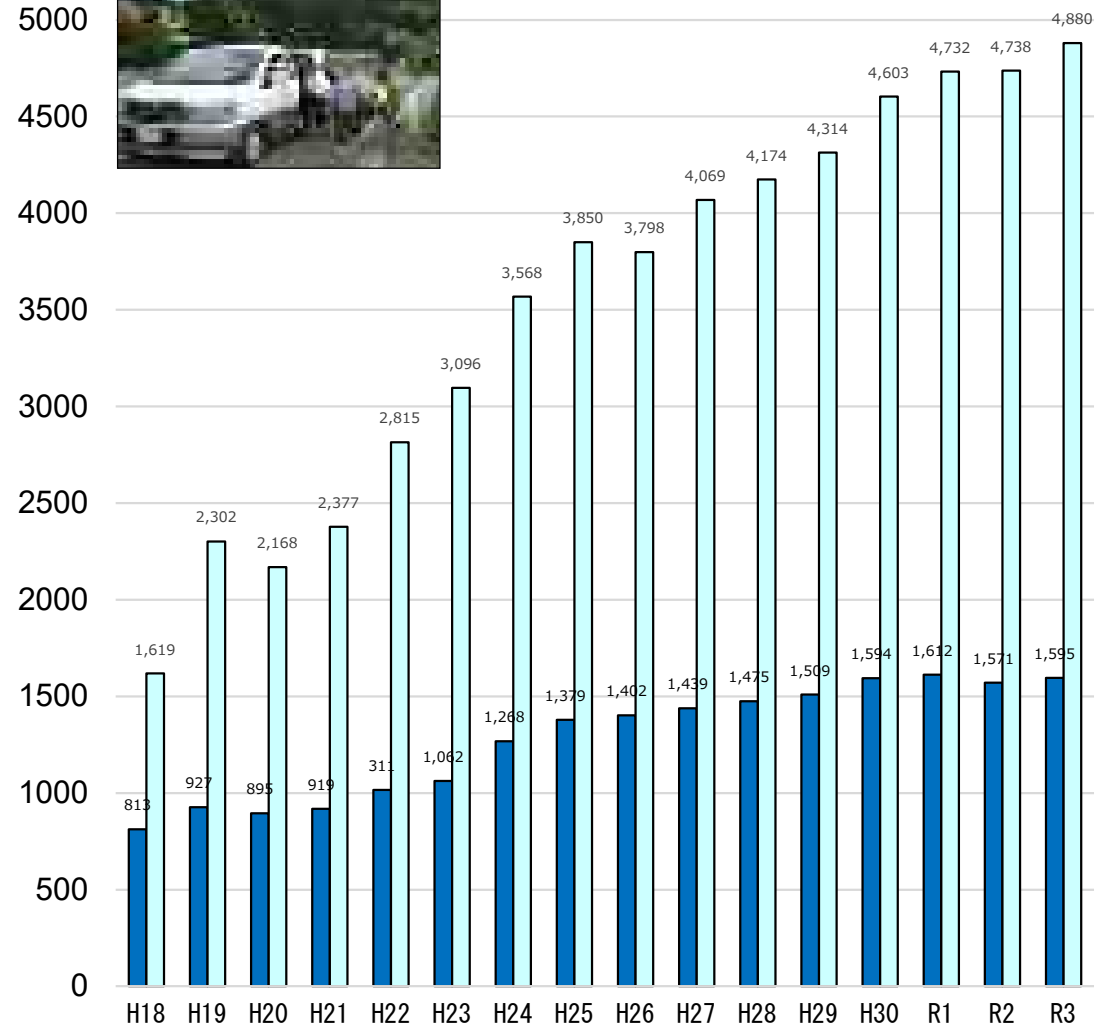
○生活交通の維持が困難となる中で、**コミュニティバスや乗合タクシー**といった、一般路線バスよりも**小型の車両**で**特定の需要に対応する形の交通モード**を自治体主導で導入する地域が増えている。

## コミュニティバス

## 乗合タクシー



資料：自動車局作成



注1：乗合タクシーとは、乗車定員11人未満の車両で行う乗合の旅客運送サービスをいう。（年度）  
 注2：導入市町村数は、団地型・過疎型の運行形態の合計。  
 注3：いわゆる「自家用有償運送」は含んでいない。

資料：自動車局資料を基に作成

## 概要

平成18年10月制度創設



目的	交通空白地等における移動手段の確保	ドライバー	第1種運転免許の保有 (所定の講習を受講)
実施主体	市町村やNPO法人など (運行管理等を委託可能)	使用車両	自家用車

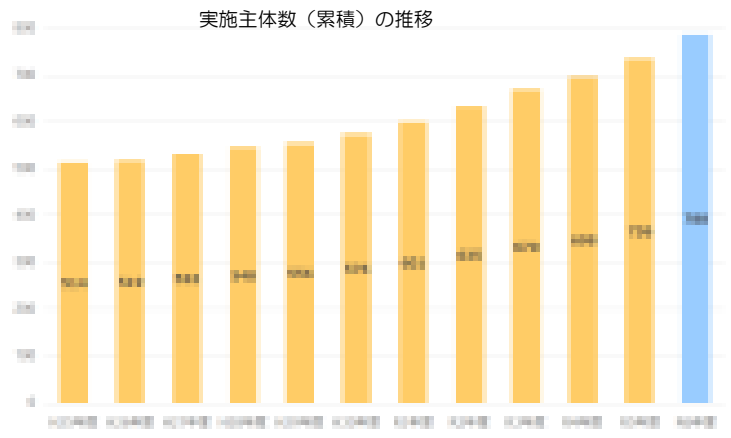
## 制度の改善

令和5年12月及び令和6年4月に大幅な運用改善を実施。

- 「時間帯による空白」の導入 : タクシーの営業区域でも、営業時間外の夜間等を交通空白として公共RSを導入可能に
- 「対価」の目安の見直し : 公共RSの持続性向上のため、対価の目安を地域のタクシー運賃の5割から8割に変更
- 公共交通会議の運営手法の見直し : 2ヶ月で導入の結論に至らない場合、首長の判断により公共RSを導入可能に
- タクシーとの共同運営の仕組みの導入 : タクシーの営業区域でも、タクシーと共存 (優先配車) する形での公共RSを導入可能に

## 実施主体の増加

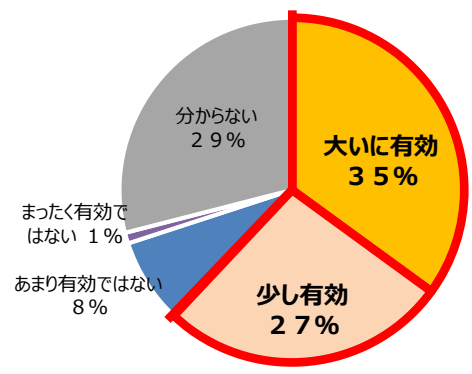
・実施主体は788、導入市町村数は645(全国の約37%) ※R7年3月末  
 ・令和5年12月の制度改善以降の1年間で、69主体で導入 (これまでは平均22主体/年)



## 制度改善に係る自治体の受け止め

令和5年から国交省が実施する、公共/日本版ライドシェアの制度改善について、6割を超える自治体が有効と評価

Q.令和5年末から行われている地域交通に係る制度改正・規制緩和は有効か？



※「活力ある地方を創る首長の会」の会員を対象に、全国自治体ライドシェア連絡協議会(全自連)がR6年12月にアンケートを実施 (n=72)

## 概要

令和6年3月制度創設

目的	タクシーの輸送力供給の補完 (タクシーが不足する時間帯において、不足車両数分を供給)	ドライバー	第1種運転免許の保有 (所定の研修を受講)
実施主体	タクシー事業者	使用車両	自家用車



## 運行実績 ※令和7年8月17日時点

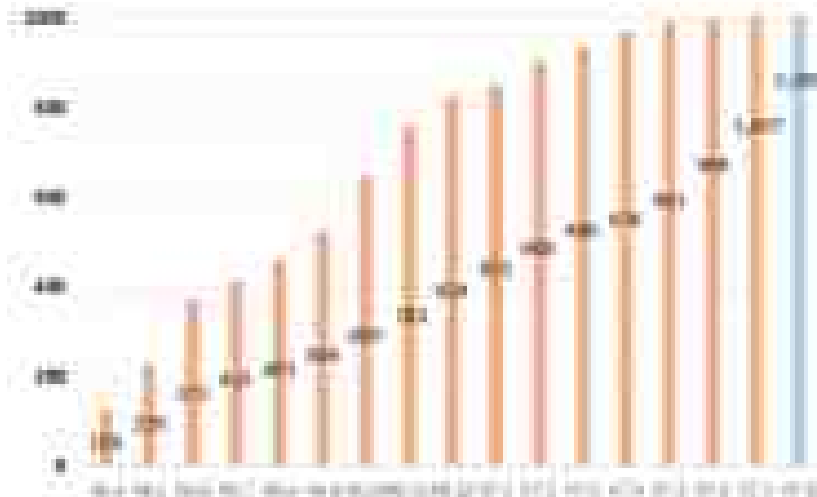
導入地域 (許可済) : **141地域**  
 登録ドライバー数 : **9,518人**  
 稼働台数 : **177,225台**  
 運行回数 : **958,898回**

## 制度の改善

制度創設以降、ニーズを踏まえた運用改善を実施

- 需要の高まる雨天時・酷暑時における供給拡充
- イベント開催時や観光ハイシーズンにおける供給拡充
- 配車アプリを使わない電話や現金支払いによる利用への対応
- 災害発生時・復旧時における供給拡充
- 地域ニーズを踏まえた運行時間帯の設定

## 許可事業者数 ※令和7年8月17日時点



## マッチング率の改善状況

日本版ライドシェア導入前の2023年と導入後の2024年4月以降のマッチング率※を月ごとに比較すると、**約8割～9割の時間帯でマッチング率が改善**している。  
 ※利用者からの申込に対して車両手配できた割合 (車両手配数/申込数)

比較年月	マッチング率改善時間帯
2024年4月	約8割の時間帯
5月	約8割の時間帯
6月	約8割の時間帯
7月	約8割の時間帯
8月	約8割の時間帯
9月	約8割の時間帯
10月	約8割の時間帯
11月	約8割の時間帯

比較年月	マッチング率改善時間帯
2024年12月	約8割の時間帯
2025年1月	約8割の時間帯
2月	約8割の時間帯
3月	約8割の時間帯
4月	約8割の時間帯
5月	約8割の時間帯
6月	約8割の時間帯
7月	約8割の時間帯

# 本日のラインナップ

- 地域公共交通を取り巻く現状
- 地域交通法—地域公共交通計画と特定事業
- 地域交通法—R5改正とR8改正
- 「交通空白」解消に向けて

## スライドごとの注目度（凡例）

**重要**

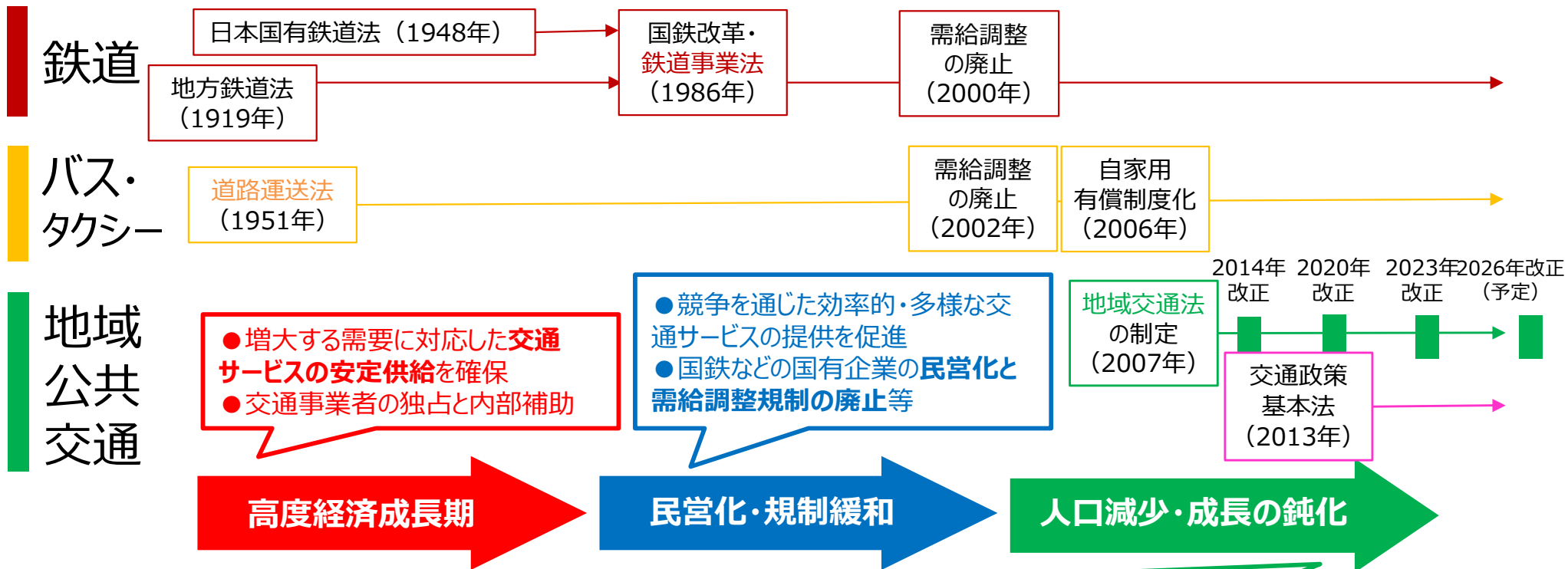
しっかり押さえていただきたい

**R8新**

今年から加わった新たな内容

**発展**

余裕があれば押さえていただきたい



2007年 (平成19年)	「地域公共交通総合連携計画」= <b>交通マスタープランの創設</b>	☞ 地域公共交通の舵取り役 = <b>市町村</b> へ。法律制定と合わせて、あらゆる <b>交通モード</b> に対する <b>予算</b> も新たに措置。
2014年 (平成26年)	「地域公共交通網形成計画」へ、 <b>まちづくりとの連携</b> も強化	☞ 公共交通をまちづくりと一体となって面でとらえ、 <b>利便性・効率性の高い交通網</b> へ再編する取組を重点支援。
2020年 (令和2年)	「地域公共交通計画」として全自治体に <b>マスタープラン作成努力義務化</b>	☞ 独占禁止法特例法（交通事業者同士の共同経営について独禁法を適用除外）も制定し、 <b>交通事業者間の協調</b> を促進。
2023年 (令和5年)	国が組織する <b>ローカル鉄道再構築協議会の創設</b> 、交通DX・GX推進事業創設	☞ 官民共創による <b>地域公共交通の“リ・デザイン”</b> を促進。従来予算に加え、 <b>鉄道・バス施設のインフラ整備予算</b> も措置。
2026年 (令和8年)	学校・病院等送迎サービスなど <b>地域の輸送資源をフル活用する事業</b> を創設	☞ 地域のあらゆる <b>輸送資源の共同化・協業化</b> を通じて、「 <b>交通空白</b> 」解消を目指す。

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

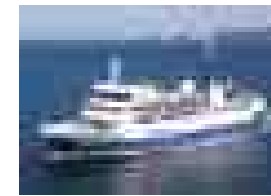
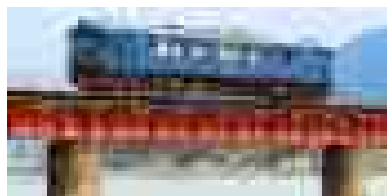
「地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿」を明らかにする**地域公共交通マスタープラン** cf.都市計画マスタープラン

- ・ **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：1192件（2025年4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**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

# 地域公共交通計画について

- 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づき、地方公共団体が作成する「地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿」を明らかにする地域公共交通のマスタープラン。
- 地方公共団体は、地域公共交通計画を作成するよう努めなければならない。

## 計画のポイント

- ◆ **まちづくり・観光振興等の地域戦略との一体性の確保**
  - ・コンパクトシティ等のまちづくり施策との一体的推進
  - ・観光客の移動手段の確保等、観光振興施策との連携
- ◆ **地域全体を見渡した地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保**
  - ・公共交通をネットワークとして捉え、幹線・支線の役割分担の明確化
  - ・ダイヤや運賃等のサービス面の改善による利用者の利便性向上
- ◆ **地域特性に応じた多様な交通サービスの組合せ**
  - ・従来の公共交通サービスに加え、地域の多様な輸送資源（自家用有償旅客運送、福祉輸送、スクールバス等）を最大限活用
  - ・MaaSの導入等、新たな技術を活用した利用者の利便性向上
- ◆ **住民の協力を含む関係者の連携**
  - ・法定協議会を設置し、住民や交通事業者等の地域の関係者と協議
  - ⇒ 地域の移動ニーズに合わせて、地域が自らデザインする交通へ



- ◆ 利用者数、収支、行政負担額などの定量的な目標の設定と毎年度の評価・分析等の努力義務化 ⇒ データに基づくPDCAを強化

## 地域旅客運送サービス

### 公共交通機関



# 地域公共交通計画の(特に重要な)ポイント

## ① 地方公共団体（市町村（及び都道府県））が中心 となり、

- 民間事業者任せきりの状態から脱却し、地方公共団体が先頭に立つ
- 関係者（事業者、住民・利用者、学識経験者等）が知恵を出し合い、合意の下で、持続可能な地域公共交通ネットワークを構想する

## ② まちづくりや観光戦略など関連施策と連携 し、

- 交通は、まちづくり・観光等の地域活性化のために不可欠な社会インフラ
- 健康、福祉、交通安全、環境等の様々な分野でも大きな効果

## ③ 面的な公共交通ネットワークを再構築 すること

### 【効果的な取組のための十分かつ網羅的な検討】

- 生活圏単位で取り組む（場合によっては複数市町村で検討）
- 公共交通モード相互間の連携を十分に図る
- 鉄道、バス、タクシーはもちろん、スクールバスや福祉バス等も検討対象とし、多様な交通手段を組み合わせる

上記3ポイントを着実にを行い、

**持続可能な地域公共交通ネットワークを形成** すること

# 地域公共交通計画の記載事項

- 「地方公共団体は、基本方針に基づき、・・・地域公共交通計画を作成するよう努めなければならない。」（法第5条第1項）
- 地域公共交通計画の作成には、**基本方針の記載にも十分に留意**することが必要

## 記載する事項（法第5条第2項）

- ① 地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生の推進に関する**基本的な方針**
- ② 計画の**区域**
- ③ 計画の**目標**  
※公共交通の**利用者数・収支率・公的資金投入額**等の定量的な目標値の設定が努力義務化（法第5条第4項・法施行規則第10条の2）
- ④ ③の目標を達成するために行う**事業・実施主体**  
※本事項において、**地域公共交通特定事業**に関する事項も記載可能（法第5条第5項）
- ⑤ 計画の**達成状況の評価**に関する事項
- ⑥ 計画**期間**
- ⑦ **その他**計画の実施に関し地方公共団体が必要と認める事項

## 記載に努める事項（法第5条第3項）

- ① 資金の確保に関する事項（法第37条）
- ② 都市機能の増進に必要な施設の立地の適正化に関する施策との連携に関する事項
- ③ 観光の振興に関する施策との連携に関する事項
- ④ その他地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に際し配慮すべき事項

**基本方針に基づき作成することが必要**

地域公共交通計画の作成に当たっては、「定量的な目標設定」（法第5条第4項）と「毎年度の調査、分析及び評価の実施」（法第7条の2第1項）に努めること。

## 【定量的な目標の設定に当たって】

- ◆ 具体的には、「利用者数、収支、公的負担額（サービス費用に係る国又は地方公共団体の支出の額）」等の指標を定めること（法施行規則第10条の2）

※毎年度の調査、分析及び評価に耐えるような目標の設定が必要



## 【評価の実施に当たって】

- ◆ 施策の実施状況について、関係者で議論の上、毎年度調査、分析及び評価を行うよう努めることとする
- ◆ 必要に応じて地域公共交通計画を見直し、変更すること
- ◆ 調査、分析及び評価を行ったときは、その結果を国へ送付すること

## 目標設定・評価の例

### 地域公共交通計画の目標

1. 公共交通の利便性を向上させ、利用者を増加させる。

指標 1

公共交通利用者数

○人（××年）⇒○人（△△年）

2. 持続可能な移動手段を確保するため、収支率の改善を図る。

指標 2

◆◆線の収支率

○%（××年）⇒○%（△△年）

⋮

### 評価に関する事項

基本的な方針で定めた事業内容については、以下のスケジュールで評価

指標 1

6ヶ月ごと協議会に、■ ■社、▲ ▲社が、自社のデータを基に報告

指標 2

1年ごと開催する協議会に、▼ ▼市において、「□ □統計調査」に基づき報告

⋮

## 望ましくない目標設定・評価の例

### 地域公共交通計画の目標

公共交通の利便性を向上させ、利用者を増加させる。

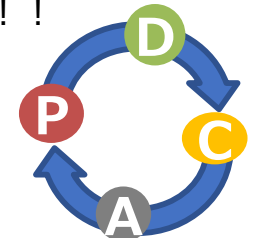
数値指標なし…

⋮

いつ、何を、誰が、どのように、やるかが具体的に書かれていない  
⇒取組が形骸化するおそれ

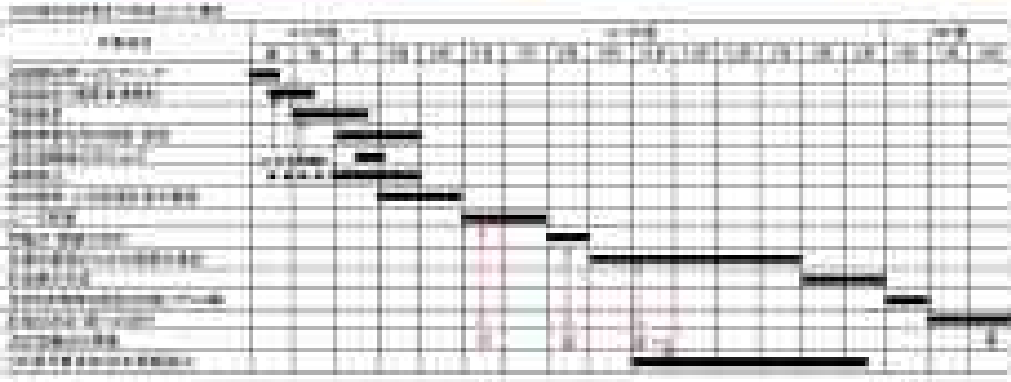
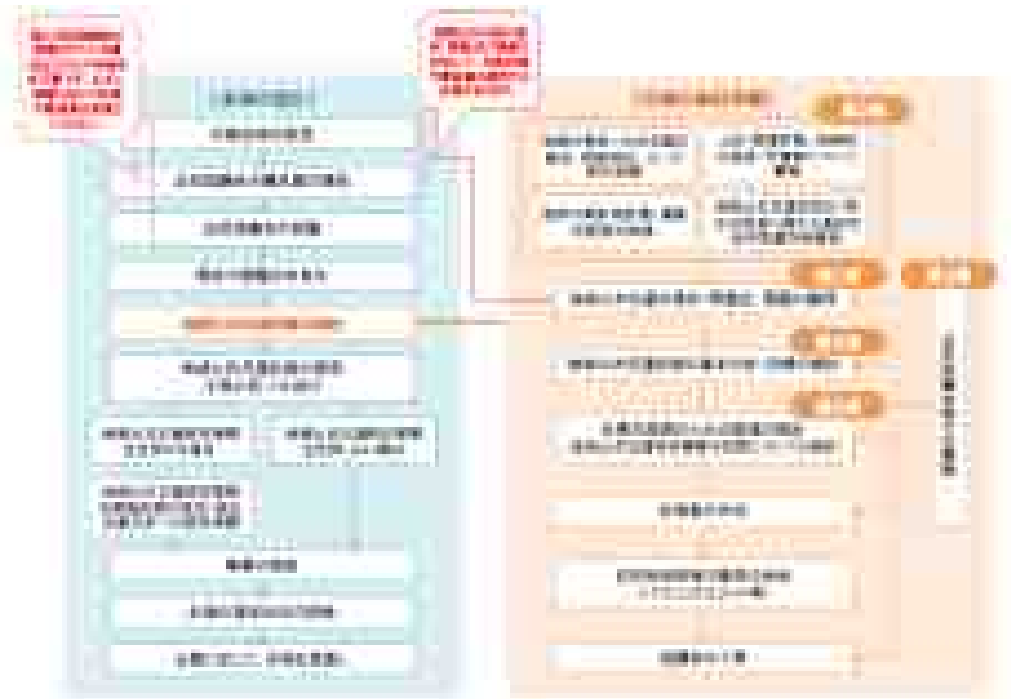
### 評価に関する事項

P D C Aサイクルを回します！！



# 地域公共交通計画の作成手順

地域公共交通計画の作成に関する全体の流れ及び計画の検討手順・作成スケジュールについては以下のとおりです。なお、法定協議会の対象区域や構成員については、**地域公共交通の現状・問題点、課題の整理を踏まえて、設定・見直し**することが必要です。



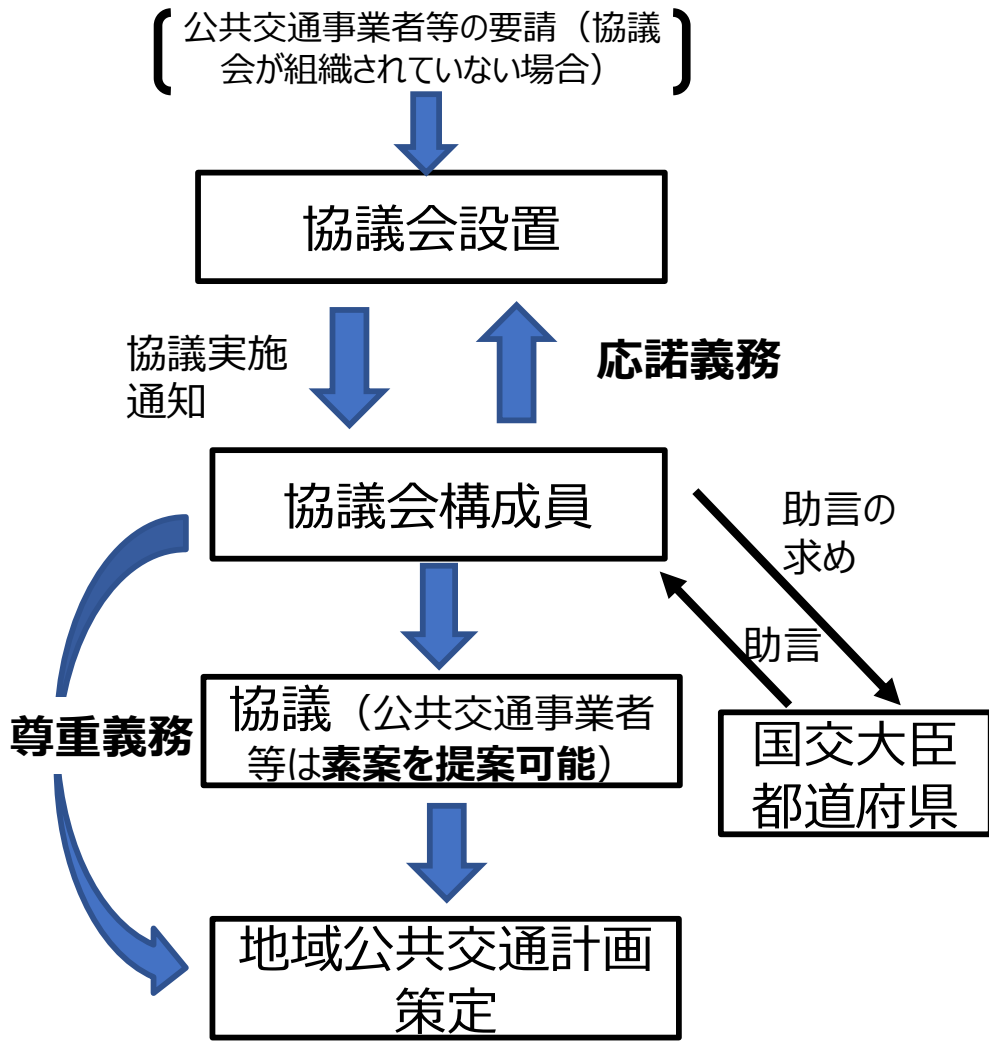
▲地域公共交通計画作成の進捗把握のためのスケジュール管理



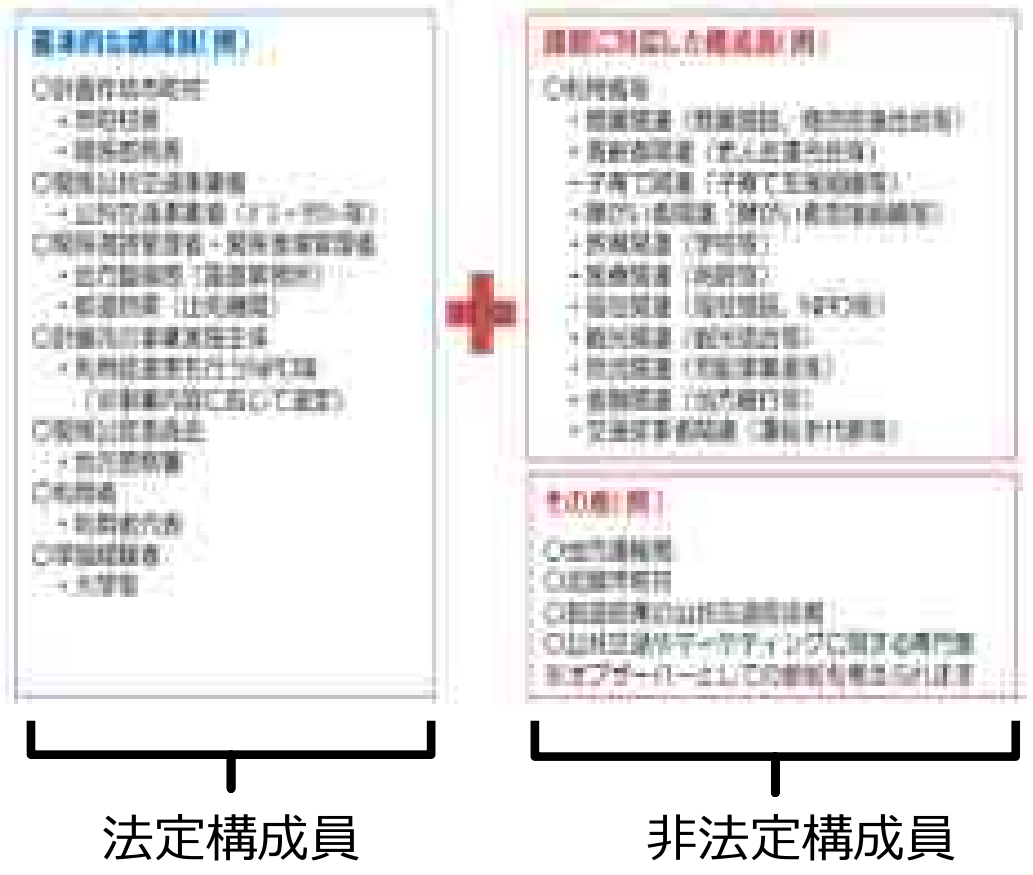
▲POCAでの進捗管理

# 法定協議会の制度及び構成員

- 地方公共団体（市町村又は都道府県）は、地域公共交通計画の作成・実施に必要な協議を行うための協議会を組織でき、協議会構成員には**応諾義務及び協議結果の尊重義務**がある（地域交通法）。
- 協議会では、公共交通事業者等は、地方公共団体に対し、地域公共交通計画の素案を作成・提示し、**計画の作成又は変更を提案可能**。（地域交通法）。
- 協議会には、地方公共団体をはじめ、**地域課題に応じた多様な主体の参画が重要**（基本方針）。



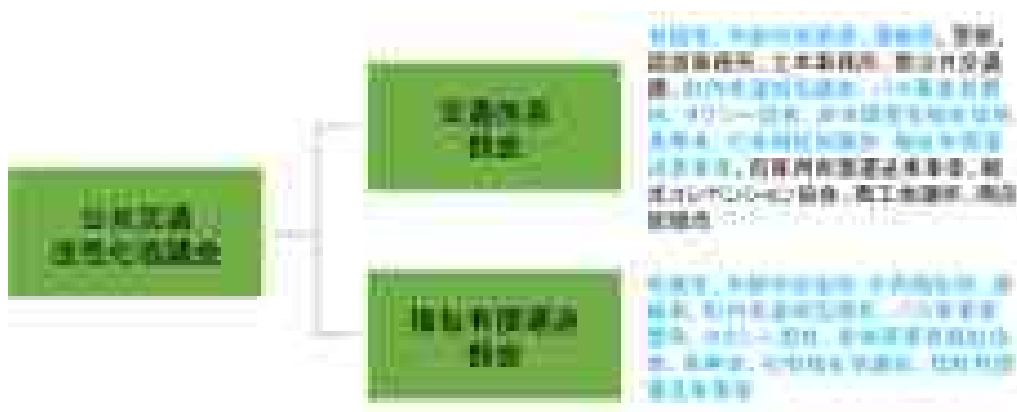
## 協議会構成員について



# (参考)地域交通法に基づく法定協議会と他会議等の一体的な運用

## 複数の会議体の統合による負担軽減 【岐阜県高山市】

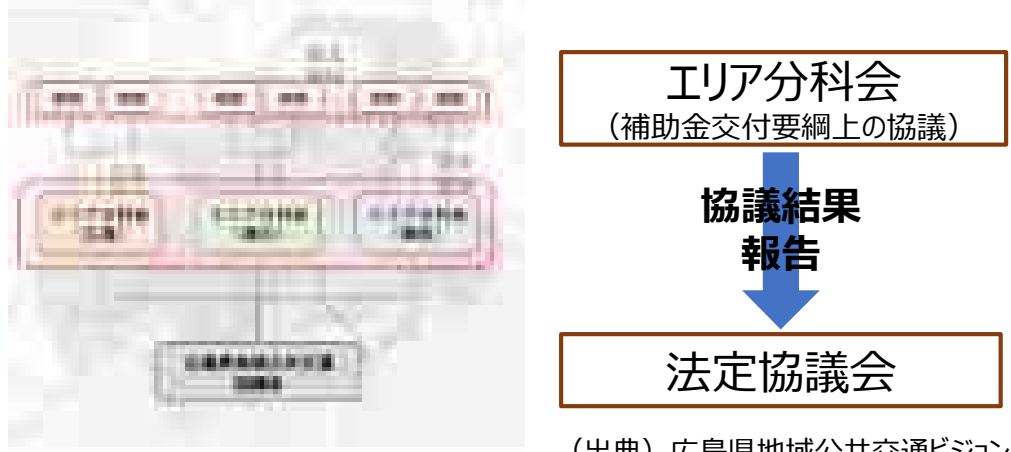
地域公共交通活性化協議会と道路運送法体系の会議体等を統合し、事務局、構成員の負担を軽減。



(出典) 高山市資料

## 法定協議会と補助金交付要綱上の協議会を統合 【広島県】

法定協議会と補助金交付要綱上の協議会を統合し、会議運営に係る事務の効率化を図る。



(出典) 広島県地域公共交通ビジョン

### <取組概要>

- 地域交通法に基づく協議会（協議会）と道路運送法に関する会議体で類似の議論を行っていたため、**協議会の下部組織に交通体系部会と福祉有償運送部会を設置し、議案に合わせて協議。**

### <ポイント>

- 地域公共交通計画・フィーダー系統補助・バス路線の変更等に関する協議事項は、法定協議会で協議。
- その後、福祉有償運送の議案がある場合は、福祉有償運送部会の委員のみで実施するなど、**関係構成員に限定して協議。**
- 各部会の協議結果については、**事務局が協議会に報告することで協議がととのったとみなしている。**
- 構成員は、**役所内の複数の協議会等の構成員を併任しており、会議体の統合により協議会参加に係る負担が軽減された。**

### <取組概要>

- 令和5年度に法定協議会の下部組織として「エリア分科会」を新設。
- 令和6年度からは**法定協議会と広島県生活交通対策協議会（補助金交付要綱上の協議会）を統合して協議を行う。**

### <ポイント>

- エリア分科会では、**関係する市町・交通事業者・有識者により構成され、地域（エリア）の実情を踏まえた効果的な議論が実施可能。**
- エリア分科会の開催により、隣接する複数市町村間・交通事業者・学識者で協議する機会が設けられ、**関係者間の交流の促進**につながっている。

# 地域公共交通計画と補助制度との連動化について①

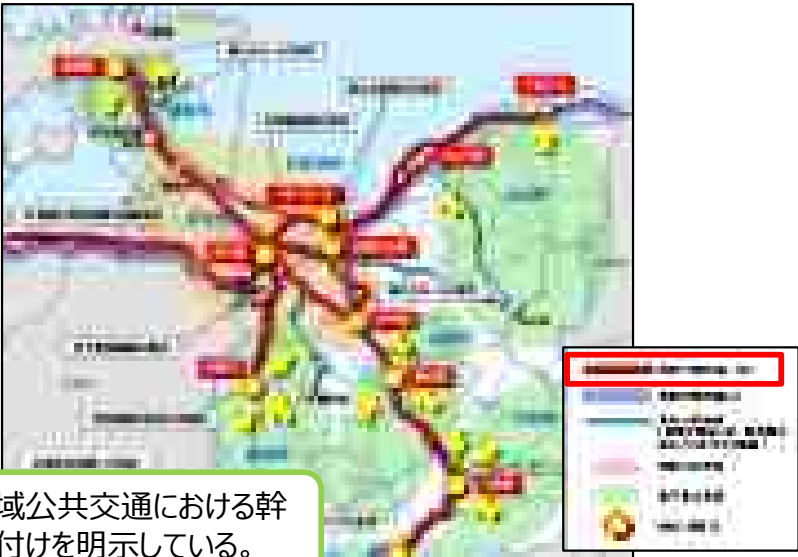
•これまでの補助制度は、要綱に基づく補助計画を作成することとし、**法定計画（地域公共交通計画）の作成を補助要件としていなかったが**、今後は乗合バス等への**補助制度と連動化**させることにより、**市町村等による地域公共交通計画の作成を促進**。（6年度から完全連動化＝経過措置終了）

•**幹線補助**は、幹線沿線の市町村（単独・複数）が作成する地域公共交通計画又は、都道府県が作成する**広域的な地域公共交通計画**に位置付けることを想定。**フィーダー補助**は、主に**市町村単位で作成される地域公共交通計画**に位置付けることを想定。また、これらの計画を作成する際には、**都道府県・市町村のいずれも参加している法定協議会において協議がなされることが必要**。

**幹線**
作成主体：都道府県又は市町村

- 幹線を位置付ける場合、計画の作成主体は以下の3パターンを想定。
  - 幹線沿線の単独市町村が個々に計画作成  
(※当該幹線沿線の全ての市町村で計画を作成する必要あり)
  - 幹線沿線の複数市町村が共同して計画作成
  - 都道府県による広域（都道府県全域又はブロックごと）での計画作成
- 地域の公共交通における幹線の位置付け等を地域公共交通計画に記載。  
(下記例のように、補助系統毎ではなく概ねの位置付けが示されていればよい。)

<例：鳥取県西部地域（地域公共交通網形成計画）>



県内の地域公共交通における幹線の位置付けを明示している。

**支線**
作成主体：市町村

- フィーダーを位置付ける場合、市町村が計画作成することを想定。
- 地域の公共交通におけるフィーダーの位置付け等を地域公共交通計画に記載。  
(フィーダーの位置付けについては、下記の例のように、少なくとも路線単位で位置関係がわかるように明示すること。)

<例：八戸市（地域公共交通網形成計画）>



市の地域公共交通における支線の位置付けを明示している。

# 地域公共交通計画と補助制度との連動化について②

- 幹線補助又はフィーダー補助を地域公共交通計画に位置付ける場合、
  - ・地域公共交通計画本体には、**補助系統の地域の公共交通における位置付け**や**地域公共交通確保維持事業の必要性**など、**マスタープランの内容とすべき事項を記載**するとともに、
  - ・これまで補助計画に位置付けられてきた**補助系統等に関する事項の詳細**については、原則として、**地域公共交通計画の「別紙」として位置付ける**こととする。
- 別紙について、**地域公共交通計画の一部**として、**法定協議会における協議の手続等を経る**ものとする。

## これまでの補助制度

- 生活交通確保維持改善計画の記載事項
- ・地域公共交通確保維持事業に係る**目的・必要性**
  - ・地域公共交通確保維持事業の**定量的な目標・効果**
  - ・**目標を達成するために行う事業及び実施主体**
  - ・地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の**概要及び運行予定者**
  - ・地域公共交通確保維持事業に要する**費用の総額、負担者及びその負担額**
  - ・補助を受けようとする手続に係る**利用状況等の継続的な測定手法**
  - ・地域公共交通確保維持事業の**生産性を向上させる取組**
  - ・**車両の取得や貨客混載の導入等に関する事項**
  - ・その他、詳細な事項

## 地域公共交通計画と連動した補助制度

- ①地域公共交通計画に位置付ける事項
- ・地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統（補助系統）の**地域の公共交通における位置付け・役割**
  - ・上記の位置付け等を踏まえた地域公共交通確保維持**事業の必要性**
  - ・補助系統に係る**事業及び実施主体の概要**
  - ・地域公共交通計画**全体の定量的な目標・効果とその評価手法**※  
（※令和2年活性化再生法改正により義務付け）

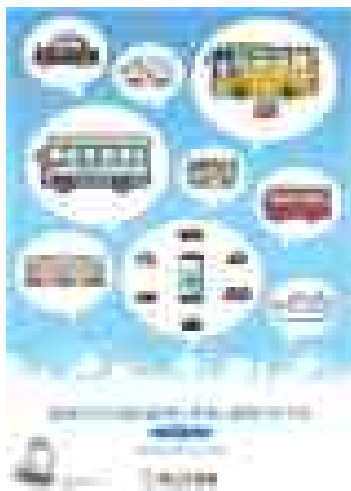
- ②地域公共交通計画の別紙として提出する事項（毎年度提出）
- ・地域公共交通確保維持**事業の内容及び実施主体に関する詳細**
  - ・**補助系統の概要及び運送予定者**
  - ・補助系統に関する**定量的な目標・効果及びその評価手法・測定方法**
  - ・地域公共交通確保維持事業に要する**費用の総額、負担者、負担額**
  - ・地域公共交通確保維持事業の**生産性を向上させる取組**（幹線系統のみ）
  - ・**車両の取得や貨客混載の導入等に関する事項**
  - ・その他、詳細な事項

# 計画作成のための手引き等について

## 地域公共交通計画等の作成と運用の手引き、地域公共交通計画と乗合バス等の補助制度の連動化に関する解説パンフレット



(手引き理念編)



(手引き詳細編)



(補助連動パンフレット)

- 地域公共交通計画等の作成にあたり、計画の作成手順、考え方を示した手引きを作成しました。(令和5年10月 第4版公表)
- 本手引きは、特に、初めての地域公共交通計画で何から手を付けてよいか分からない方や、公共交通専任の担当者が少数又は担当者不在の地方公共団体の方が、地域公共交通計画を作成する上で踏まえるべきポイントを明確にし、真に検討すべき事項を明らかにするための観点からまとめております。  
理念編：計画作成の背景やポイント、基本的な考え方、チェック表を掲載  
詳細編：計画作成の詳細や各種調査・分析手法、事例等を掲載
- 地域公共交通計画と補助制度との連動化に関する解説パンフレットを作成しました。(令和4年3月公表)
- 本パンフレットは、補助関連記載事項の地域公共交通計画への記載イメージや補助申請に当たっての留意事項等をまとめております。

手引き等は国交省HPに掲載しています ([https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei\\_transport\\_tk\\_000058.html](https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport_tk_000058.html))

## 法定協議会の検討体制に関する参考図書について



- 地域公共交通会議の運営をより良くする観点から、会議の参加者とその役割や同会議をよりよく運営するためのポイントなどが記載されています。

「活発で良い議論ができる会議のために。」

(国土交通省中部運輸局、平成28年3月)

<https://www.tb.mlit.go.jp/chubu/tsukuro/library/>



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

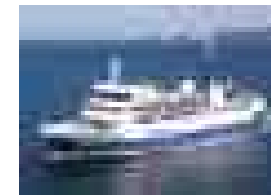
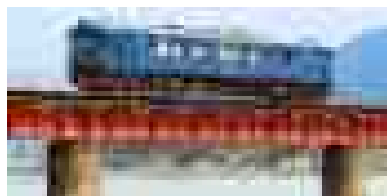
「地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿」を明らかにする**地域公共交通マスタープラン** cf.都市計画マスタープラン

- ・ **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：1192件（2025年4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**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

○ 令和7年5月末時点で、143件の地域公共交通特定事業の実施計画を国土交通大臣が認定。

事業名	イメージ	事業概要	主体 上段:計画策定主体 下段:事業実施主体	主な特例措置	認定件数 (R7.5時点)
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	○軌道法の特例（計画認定による軌道経営特許のみなし取得） ※軌道整備事業と軌道運送事業に分けて特許のみなし取得可 ○地方債の特例	4件 (富山、札幌、富山、 芳賀・宇都宮)
			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	○道路運送法の特例（計画認定による事業許可等のみなし取得） ○地方債の特例	3件 (茨城交通、伊予鉄、広 島電鉄)
			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	○海上運送法の特例（計画認定による事業許可等のみなし取得）	0件
			事業者		
鉄道事業 再構築事業 (H20創設)		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	○鉄道事業法の特例（計画認定による事業許可等のみなし取得） ※地方公共団体が鉄道線路を保有して運行事業者に無償で使用させる場合には、計画認定の審査に際して、経営上の適切性の審査を要しない	27件
			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	○鉄道事業法の特例 ・鉄道再生計画作成協議中における廃止届出に係る廃止予定日の延長を容認 ・協議不調の場合、鉄道再生計画の期間後一定の場合に廃止届出から廃止までの必要期間を短縮 等	0件
			事業者		
地域旅客 運送サービス 継続事業 (R2創設)		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	○鉄道事業法・軌道法・道路運送法・海上運送法の特例 (計画認定による事業許可・事業計画変更認可等のみなし取得、廃止届出を不要とする特例)	12件
			事業者		
貨客運送 効率化事業 (R2創設)		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	○鉄道事業法・軌道法・道路運送法・貨物自動車運送事業法・貨物利用運送事業法の特例 (計画認定による事業許可・事業計画変更認可等のみなし取得、運輸に関する協定のみなし取得)	0件
			事業者		
地域公共 交通利便 増進事業 (R2改正前: 地域公共交通 再編事業)		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	○鉄道事業法・軌道法・道路運送法・海上運送法の特例 ・計画認定による事業許可等のみなし取得、乗合バスの新規参入に係る特例 ・一般乗合旅客自動車運送事業に係る計画阻害行為の防止 ・自家用有償旅客運送者による少量貨物の運送の特例	97件
			事業者		

## 事業内容

**地方公共団体が公共交通事業者等と連携し、地域公共交通の利用者の利便の増進を図るために行う以下の事業**

### (1) 地域における路線ネットワークの構築

地域の需要に応じた地域公共交通網の整備

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



### (2) 運賃・ダイヤ等の改善

利用者が利用しやすい運賃・ダイヤの設定等

- ① 運賃・料金の設定 (定額乗り放題運賃、通し運賃等)
- ② 運行回数・ダイヤの設定 (等間隔運行、パターンダイヤ等)
- ③ 共通乗車船券の発行



※ これらと併せて行う利便を増進するための措置 (交通結節施設における乗降場の改善、乗継ぎに関する分かりやすい情報提供、ICカード等の導入等) も対象

## 実施計画の認定

- 地方公共団体は、**地域公共交通計画に即して、具体的な事業の実施計画を作成し、国土交通大臣の認定**を受けすることができる。

(※実施計画の作成に当たって、関係する公共交通事業者等の同意を取得。)

- **認定を受けて行う事業**について、**予算・法律上の措置**により実施を促進。

#### 【予算上の措置】

地域公共交通確保維持改善事業、社会資本整備総合交付金による支援 等

#### 【法律上の特例】

許認可手続の一元化 (ワンストップ特例)、計画区域内での乗合バスの新規参入等の審査の特例 等

### 実施計画の記載事項

- 事業実施区域
- 事業の内容・実施主体
- 地方公共団体による支援の内容
- 事業の実施期間
- 事業の実施に必要な資金の額・調達方法
- 事業の効果 等

- 上田市・青木村では、公共交通ネットワークの維持及びサービスレベルの確保のため、
- 効率性や地域ニーズを反映した**地域公共交通ネットワークの再編**、**ゾーン制運賃の導入**や**キャッシュレス化の推進**等による**公共交通利用環境の改善**により、**地域住民や観光客双方の利便性向上**を図る。
  - また、市とバス事業者の間で5年の運行協定を締結し、バス事業者への公的支援を拡充することで、**交通事業者の経営基盤強化**を図り、**地域公共交通の持続可能性の向上**に繋げる。

### 事業の内容

① **地域公共交通ネットワークの再編**【法第2条13号イ(1,2)、ロ(2)、ハ】  
 (傍陽線、菅平高原線、真田線、塩田線、久保林線、祢津線、鹿教湯線、青木線等)  
 市内バス路線について、折り返し重複区間の解消や、地域ニーズを反映したルート変更(多くの商業施設や病院等への乗り入れ・観光客の多いエリアへの延伸・交通結節点である上田駅を始点とする等)を実施。  
 また、増便やパターンダイヤ化により利用しやすいダイヤ設定を実施。

② **公共交通利用環境の改善**【法第2条13号ロ(1)、ハ】  
 市内バス路線について、ゾーン制運賃(初乗り100円、ゾーン跨ぎ100円)を導入する。併せて、チケットQRの共通化や利用者に分かりやすいバス路線図・時刻表の作成、GTFSの整備を実施。

③ **交通事業者の経営基盤強化**【法第2条13号ハ】  
 市とバス事業者の間で5年の運行協定を締結し、バス事業者への公的支援を拡充。

### 事業の効果

- ・**地域公共交通の利便性の向上**  
 地域ニーズに応じたルート変更、ゾーン制運賃の導入やキャッシュレス化の推進により、地域住民や観光客の利便性が向上。
- ・**地域公共交通の持続可能性の向上**  
 市とバス事業者間で5年の運行協定を締結し、バス事業者への公的支援を拡充することで、長期安定的な交通サービスを確保。

- ・作成自治体：長野県上田市、青木村
- ・事業実施区域：上田市及び青木村の全域
- ・事業実施予定期間：令和7年10月～令和12年9月



## 概要

地域公共交通の維持が困難と見込まれる場合、**地方公共団体による公募**により、**新たなサービス提供者を選定**し、地域における**地域旅客運送サービスの継続を図る**事業

## 事業の流れ

地方公共団体が、路線バス等の維持が困難な状況を把握（乗合バス事業者等からの相談・情報提供等）

地方公共団体が、**法定協議会**において、既存の事業者を含めた**関係者と協議**

**地域公共交通計画**に地域旅客運送サービス継続事業を位置付け

事業要件等を定めた**実施方針**を策定し、**公募により新たな事業主体を選定**

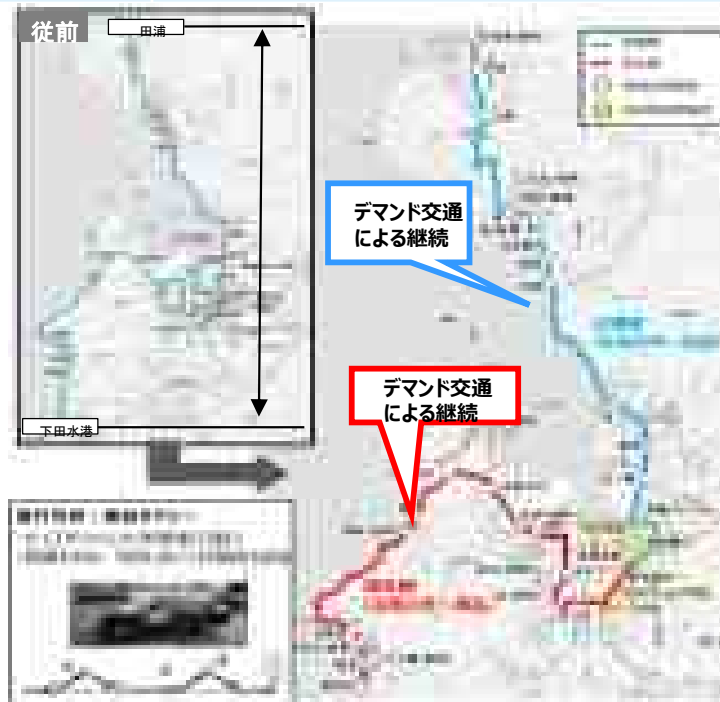
地方公共団体が、新たな事業主体と連携して、**地域旅客運送サービス継続実施計画**を作成

**実施計画**を国土交通大臣が**認定**  
(認定を受けた実施計画に基づき新たな運送実施)

## 事業例（愛媛県今治市）

### 吉海地域における事業例（田浦・泊地区 等）

従前事業者	瀬戸内海交通株式会社
継続事業者	有限会社おおしまタクシー
継続対象	路線廃止区間「下田水港～田浦」（キロ程：11.9km）



# 独占禁止法特例法の概要(令和2年施行)

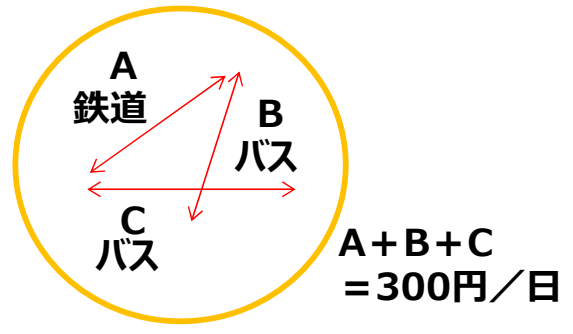
**乗合バス事業者が、経営力の強化・生産性の向上等を図り、将来にわたってサービスの提供の維持の実現するため、国土交通大臣の認可を受けた共同経営（カルテル）に関する独占禁止法の特例。（令和2年施行）**

## 共同経営の対象行為

**共同経営の認可**により、以下の行為について、**乗合バス事業者が他の交通事業者と直接協議**して行うこと等が**可能**

### ① 運賃・料金の設定

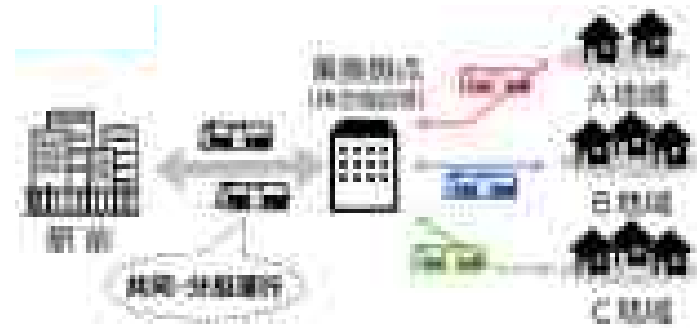
定額制乗り放題、通し運賃など



【定額制乗り放題のイメージ】

### ② 路線等の共同・分担運行

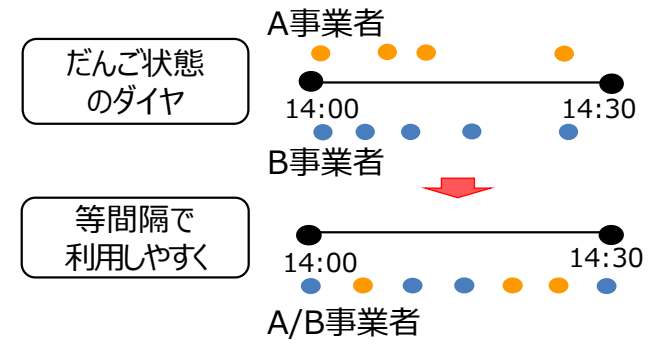
「ハブ&スポーク型」のネットワーク再編、ループバスなど



【「ハブ&スポーク型」のイメージ】

### ③ 運行回数・運行時刻の設定

等間隔運行、パターンダイヤなど



【等間隔運行のイメージ】

## 共同経営の認可

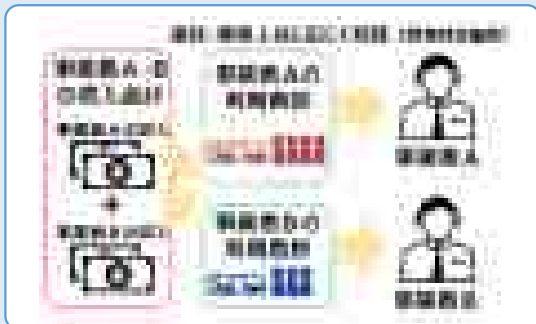
- 共同経営を実施する**乗合バス事業者等は**、法定協議会等へ意見聴取の上で、事業者間で「**協定**」の締結と「**共同経営計画**」の作成を行い、**国土交通大臣の認可**を受けることが必要。
- **国土交通大臣は**、**公正取引委員会に協議**を行った上で、利用者に不当な不利益が生じるおそれがないか等の認可基準に適合すると認めるときは**認可**。 **※これまで6件の共同経営を認可。**

- 従来より、①地方自治体が複数の事業者と個別に調整して各事業者が独自に路線・運賃・ダイヤの設定を行うこと(運賃プールを除く)や、②各事業者の運賃・乗車人員に応じて運賃収入を精算すること等、競争性が確保される場合は、独占禁止法上問題ないとされてきた。
- 一方、独占禁止法特例法を活用することにより、①複数の事業者同士で路線・運賃・ダイヤの調整に伴い直接協議を行うことや、②運賃・乗車人員だけでなく、運行回数や運行距離等を勘案した収入調整(運賃プール)が可能となる。

① 地方自治体が各事業者と個別に調整(運賃プールを除く)



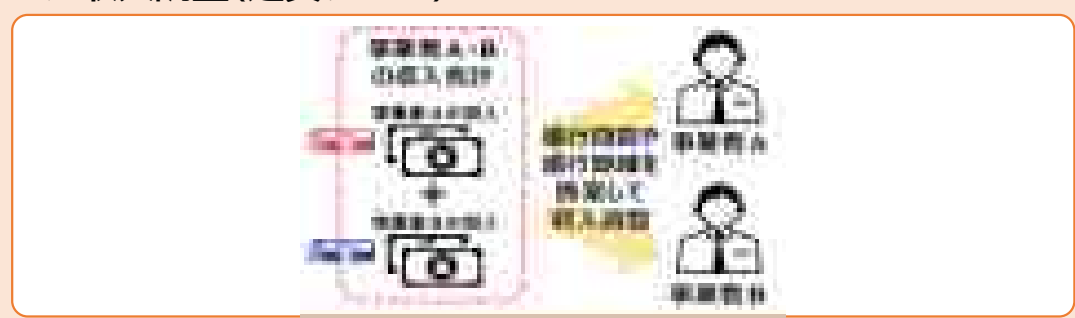
② 各社の運賃・乗車人員に応じて運賃収入を精算(競争性が確保される場合)



① 複数の事業者間(複数交通モード間)での直接協議による路線・運賃・ダイヤの調整



② 運賃・乗車人員だけでなく、運行回数や運行距離を勘案した収入調整(運賃プール)



上記の行為により、事業者間での調整や意思決定を迅速かつ円滑に行うことが可能となるほか、運賃プールを活用することで事業者間の収支への影響格差(経営リスク)を最小化することが可能。



# 本日のラインナップ

- 地域公共交通を取り巻く現状
- 地域交通法－地域公共交通計画と特定事業
- 地域交通法－R5改正とR8改正**
- 「交通空白」解消に向けて

## スライドごとの注目度（凡例）

**重要**

しっかり押さえていただきたい

**R8新**

今年から加わった新たな内容

**発展**

余裕があれば押さえていただきたい

## 地域の関係者の連携と協働の促進【地域交通法】

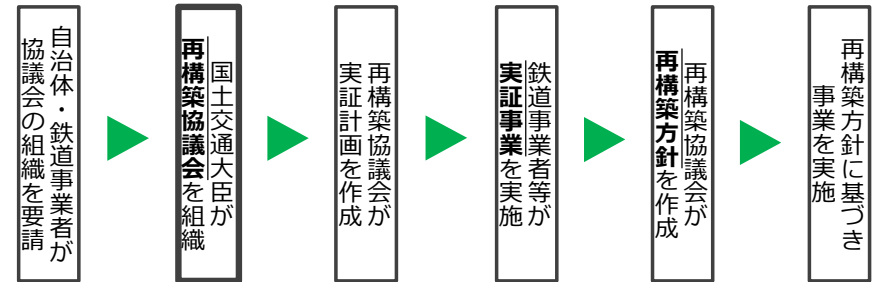
- **目的規定に、自治体・公共交通事業者・地域の多様な主体等の「地域の関係者」の「連携と協働」を追加し、国の努力義務として、関係者相互間の連携と協働の促進を追加。**
- 地域の関係者相互間の連携に関する事項を、**地域公共交通計画への記載**に努める事項として追加。

### 交通・他分野間の共創（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）



## ローカル鉄道の再構築に関する仕組みの創設・拡充【地域交通法】

- 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。



（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

## その他の改正項目【地域交通法・鉄道事業法・道路運送法】

- 「**エリア一括協定運行事業**」の創設（**地域公共交通利便増進事業**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**の創設（**道路運送高度化事業**の拡充）  
 →インフラ・車両整備に対する**社会資本整備総合交付金**による支援のほか、**（独）鉄道・運輸機構の出融資**や**固定資産税等の特例措置**を創設。<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

# ローカル鉄道の再構築に関する仕組みの創設【R5地域交通法改正】

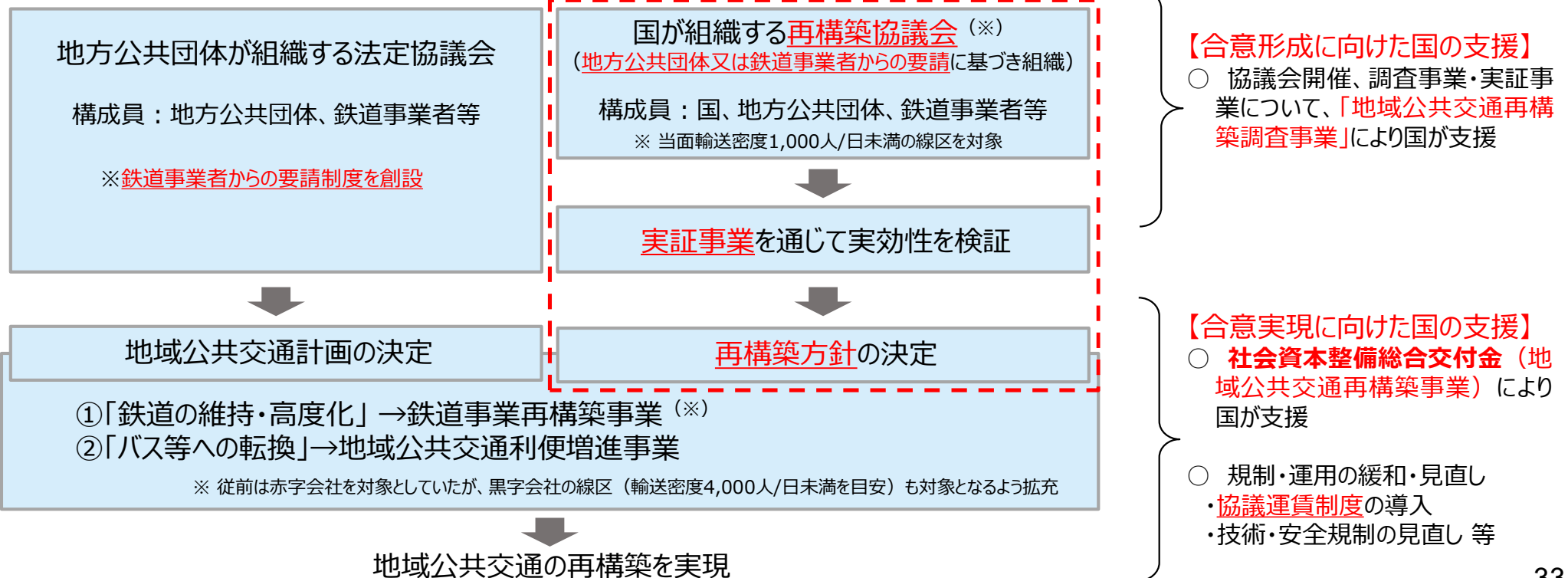
## 背景・必要性

- 人口減少やマイカーへの転移、都市構造やライフスタイルの変化など、ローカル鉄道を取り巻く環境は大きく変化。
- 民間事業者任せにしている、利便性と持続可能性の高い地域公共交通を維持していくことが困難になりつつあり、沿線自治体を含む関係者が一丸となって望ましい地域公共交通の在り方を議論する必要。

## 概要

- 地方公共団体又は鉄道事業者は、大量輸送機関としての鉄道の特性を生かした旅客運送サービスの持続可能な提供が困難な線区（特定区間）について、国土交通大臣に「再構築協議会」の組織を要請。
- 国土交通大臣は、関係地方公共団体に意見を聴取し必要と認める場合、再構築協議会を組織。

### 【ローカル鉄道の再構築のフロー】



## 鉄道の維持・高度化

### ■ 設備整備



### ■ 外部資源を活用した駅の活性化



### ■ GX・DX対応車両等への転換



### ■ 事業構造の見直し

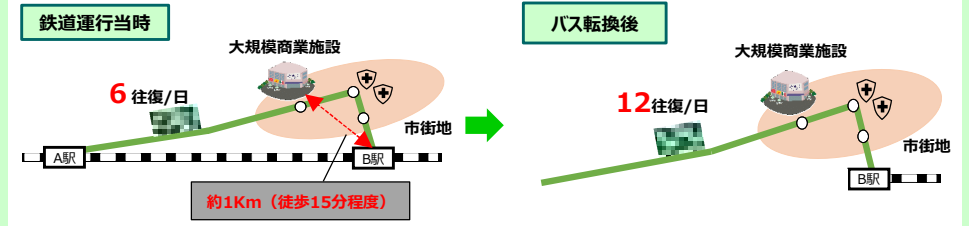
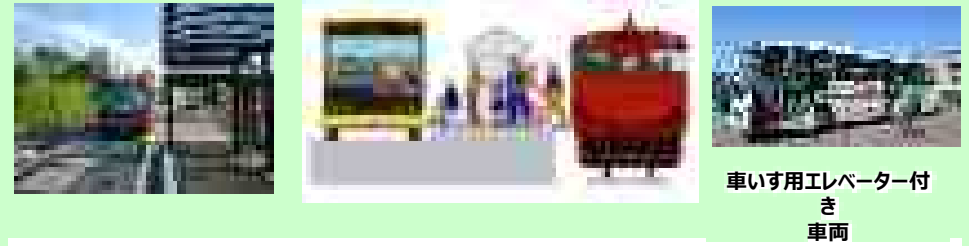


### ■ 利便性向上



## バス等への転換

### ■ BRT・バスへの転換



### ■ GX・DX対応車両等への転換



### ■ 設備整備



# バス・タクシー等の「エリア一括協定運行事業」の創設【R5地域交通法改正】

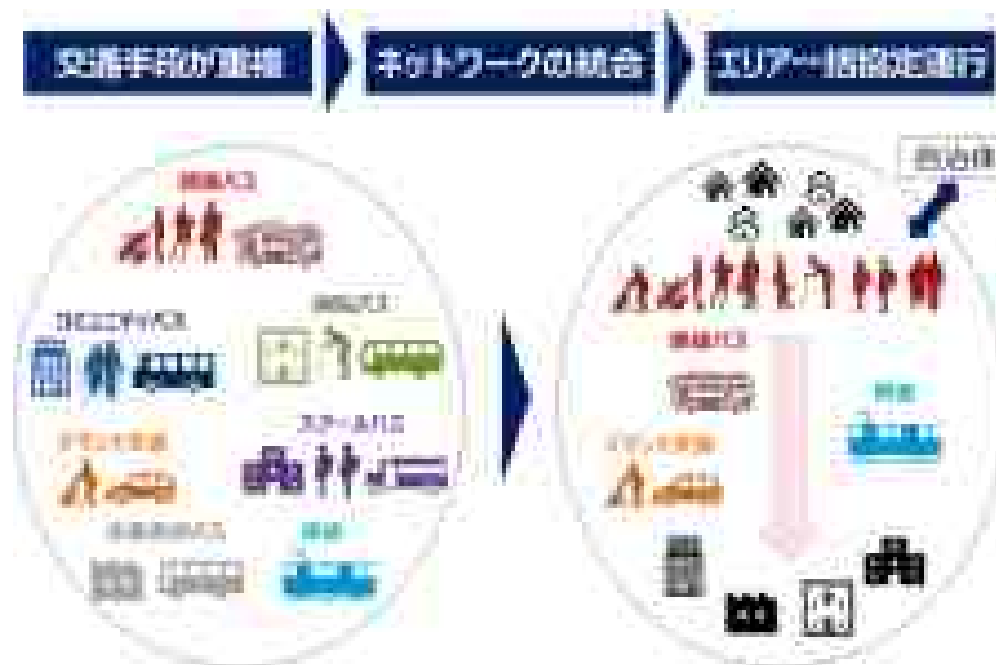
## 背景・必要性

- 路線バス事業等は、主に民間の交通事業者が主体となり、行政が運行サービスに対して赤字補填を行い維持。
- こうした手法は、路線維持に効果がある一方、事業改善インセンティブがなく赤字拡大に歯止めがかからない恐れ。

## 概要

**エリア一括協定運行事業**を創設。  
(地域公共交通利便増進事業の拡充)

- 自治体と交通事業者は、一定のエリア・期間について、以下の協定を締結。
  - ・**交通サービス水準**（運賃、路線、運行回数等）
  - ・**費用負担**（上下分離も可能） 等
- 新規参入の申請については、エリア一括協定運行事業の計画維持が困難となるため公衆の利便が著しく阻害されるおそれがないか審査。
- 国は、**複数年の支援額**を初年度に明示。（事業改善インセンティブ） <予算>



# 認定例：松本地域公共交通利便増進実施計画 <エリア一括協定>

- 重複路線の統合等により、運行の効率化、アクセス時間の短縮、交通空白地の解消を図る、利便増進実施計画を策定。
- 利便増進事業と併せて、自治体・交通事業者間で安定的な運行を確保していくことに合意した路線について、収支状況（黒字・赤字）や補助（国・自治体）の有無にかかわらず、一括して運行委託契約【エリア一括協定】を締結。

## 利便増進実施計画

計画主体	松本市・山形村・朝日村
計画期間	5年間 (令和5年10月～令和10年9月)

### <<路線バス等の再編>>

- **目的地まで長大な路線**
  - 利用の少ない区間の廃止、路線分割・統合等により、駅等へのアクセス時間を短縮化
- **重複する路線**
  - 廃止・統合により効率的に運行
- **利用者ニーズへの対応①（路線新設）**
  - 通勤時間帯の直通路線や、通学に配慮した路線、交通空白地帯に対応した路線を新設
- **利用者ニーズへの対応②（ダイヤ見直し）**
  - 利用者の少ない時間帯や路線の一部を減便し、利用者が多い朝夕の通勤・通学時間帯を増便



### 自治体・交通事業者間で 対象路線について協議・合意

エリア一括対象路線

### エリア一括協定

締結主体	松本市・アルピコ交通(株)												
協定期間	5年間 (令和5年10月～令和10年9月)												
協定の概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 交通サービス購入費として、協定期間内の負担金上限額、負担金算定方法を規定</li> <li>○ 運行業務を委託することとして、委託内容・運行内容を規定</li> <li>○ 事業改善に伴うインセンティブは、一定額まで事業者へ帰属。一定額以上は応分に帰属（リスクも同様） 等</li> </ul>												
交通サービス購入費	<p><b>1,574.5百万円 / 5年間</b></p> <table border="1"> <tr> <td>R5</td> <td>R6</td> <td>R7</td> <td>R8</td> <td>R9</td> <td>R10</td> </tr> <tr> <td>150百万円</td> <td>306百万円</td> <td>312百万円</td> <td>317百万円</td> <td>323百万円</td> <td>163百万円</td> </tr> </table>	R5	R6	R7	R8	R9	R10	150百万円	306百万円	312百万円	317百万円	323百万円	163百万円
R5	R6	R7	R8	R9	R10								
150百万円	306百万円	312百万円	317百万円	323百万円	163百万円								

### 国による支援額

エリア一括協定運行補助 + 特別交付税措置36

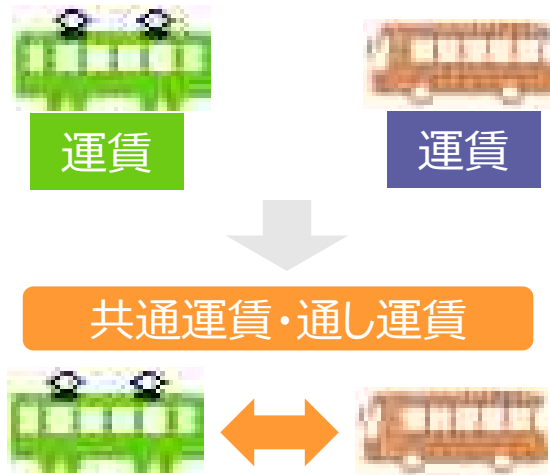
## 背景・必要性

- 路線バスについては、平成18年道路運送法改正により地域の関係者間で協議が調った場合に届出で運賃設定できる協議運賃制を導入し、コミュニティバスなど地域に根差した輸送サービスの提供に活用。
- 地域公共交通において、地域の関係者の連携・協働の一層の促進や地域に根差した輸送サービスの充実のためには、**鉄道・タクシーの運賃**についても、**柔軟な運賃設定**を可能とすることが必要。

## 概要

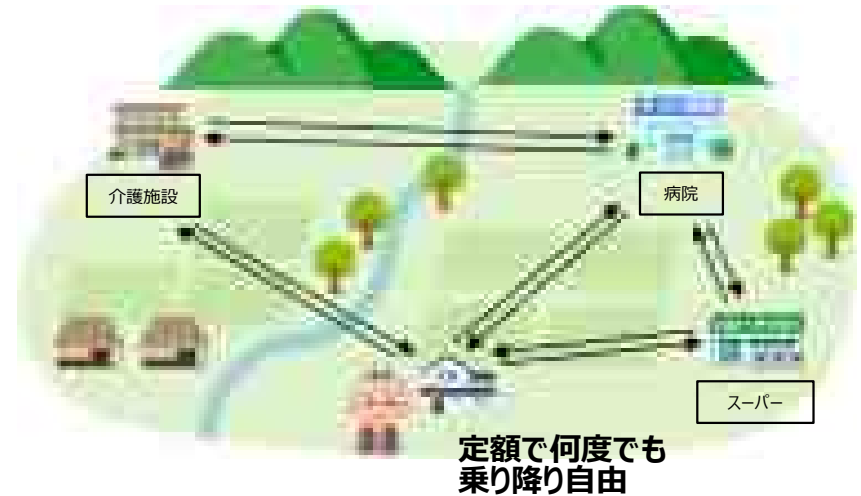
- 鉄道及びタクシーについて、**地域の関係者間の協議が調ったときは**、国土交通大臣への**届出**による運賃設定を可能とする**協議運賃制度**を創設。

### 鉄道とバスの連携イメージ



※鉄道とバスの共通運賃・通し運賃を導入し、  
鉄道の乗車券類を利用できる本数の増加を実現した事例あり

### タクシーの柔軟な運賃のイメージ



※タクシー協議運賃は都市部以外の地域が対象  
(全国で営業区域の約8割、車両数の約1割が対象)

## とりまとめ（案）の内容

### 1. 共同化・協業化の推進

- 担い手不足をはじめ供給面の制約から地域旅客運送サービスの提供に課題が生じている状況に対応するためには、交通事業者、交通事業者以外の関係者（施設送迎）、地方公共団体の共同化・協業化を進めていくことが必要。
- 「交通空白」等について、地域の輸送資源をフル活用して解消するため、運転者等の担い手や車両等に関して、地方公共団体が司令塔役として主体性を発揮して交通事業者間や施設送迎サービスの提供者等から協力を得る等、地域の関係者が連携してその実情に応じた適切な形態による運送サービスの提供を図る事業を、地域交通法の地域公共交通特定事業として新たに創設し、手続の特例、事業の計画的な実施義務を措置するなど制度的な対応を講じるべきである。
- 航路事業において、船舶の法定検査期間中の運休・減便回避のため、他の事業者から代替運航や船舶の貸渡しの協力を得て運航を確保を図る事業を、地域交通法の地域公共特定事業として新たに創設するなどの制度的な対応を講じるべきである。
- これに加え、共同化・協業化に係る体制整備や設備投資のため財政投融資も含めた財政上の支援により、これらの取組を強力に推進すべきである。

### 2. 地方公共団体を支援する外部組織の活用

- 地方公共団体が地域交通施策に取り組む上で、人員やノウハウの不足が大きな課題となっている。
- 関係者の連携・調整を図りながら地域交通施策の推進に貢献する外部組織「連携促進団体（仮称）」が、地方公共団体を補完する存在として役割を果たせるよう、法定協議会への参加や地域公共交通計画の検討・提案が行えるようにするなど、地域交通法において制度的な位置づけを規定すべきである。

### 3. 公共ライドシェアの実施主体

- 広域での輸送ニーズに対応するため、一部事務組合、広域連合、都道府県等も公共ライドシェアの実施主体に追加することを検討すべきである。

### 4. データの利活用

- データの外部への共有やアクセス範囲などのプロセスをガイドラインで明確化しつつ、地方公共団体が交通事業者等にデータ提供を求めることができることを明確化する。
- 地方公共団体等のルール遵守を前提に、交通事業者等が、その必要性・重要性に鑑み、地方公共団体からの求めに協力し、地方公共団体と交通事業者等の両者が緊密に連携して地域交通の持続可能性の確保に努めていくことが極めて重要である。
- こうした観点から、このデータ提供等の協力要請に関し、特にその必要性が高い一定の場合に限っては、地域交通法において、正当な理由がある場合を除き要請に応じることとすることを、規定することが望ましい。その際、事業経営や競争に関わる事項の取扱いに留意するべきである。

## とりまとめ（案）の内容

### 5. 法定協議会の運営

- 交通事業者が路線等の休廃止に係る情報提供を事前に行うように努め、代替交通の確保に係る協議を行うこととすることを、地域交通法の基本方針において明確化するなどの措置を検討すべきである。
- 法定協議会の議決方法について、関係者の意見聴取の機会を確保したうえで、多数決も含めて協議会の議決を行うことが可能な旨を同基本方針において明確にし、迅速かつ効果的な意思決定ができるような協議会運営ができるように検討すべきである。

### 6. 観光需要を踏まえた相乗効果の発揮

- 地域公共交通計画の策定に当たって、地域住民の移動とあわせて、観光客の移動のための需要を考慮することを、地域交通法の基本方針において明確化すべきである。

#### <スケジュール>

6月27日	第1回	地域公共交通の現状、本検討会での検討事項・論点、関係者ヒアリング
8月25日	第2回	検討事項・論点の整理、関係者ヒアリング
9月29日	第3回	とりまとめ（素案）、関係者ヒアリング
12月16日	第4回	とりまとめ（案）

委員・臨時委員	
<p>&lt;委員&gt; ◎は部会長</p> <p>池之谷 潤 全日本交通運輸産業労働組合協議会議長</p> <p>大井 尚司 大分大学経済学部門教授</p> <p>大串 葉子 同志社大学大学院ビジネス研究科教授</p> <p>清水 希容子 島根大学材料エネルギー学部教授</p> <p>須田 義大 東京工科大学片柳研究所教授 未来モビリティ研究センター長</p> <p>竹内 健蔵 東京女子大学現代教養学部教授</p> <p>羽藤 英二 東京大学大学院工学系研究科教授</p> <p>原田 文代 株式会社日本政策投資銀行 常務執行役員</p> <p>◎山内 弘隆 一橋大学名誉教授</p>	<p>&lt;臨時委員&gt;</p> <p>阿部 守一 長野県知事</p> <p>石田 東生 筑波大学名誉教授</p> <p>加藤 博和 名古屋大学大学院環境学研究科教授</p> <p>河合 優子 西村あさひ法律事務所弁護士</p> <p>神田 佑亮 呉工業高等専門学校 環境都市工学分野教授</p> <p>熊谷 雄一 青森県八戸市長</p> <p>越 直美 三浦法律事務所弁護士</p> <p>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</p> <p>松井 一實 広島県広島市長</p> <p>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</p>

オブザーバー	
渡邊 一陽	一般社団法人日本民営鉄道協会副会長・ 地方交通委員会委員長
伊藤 敦子	東日本旅客鉄道株式会社 代表取締役副社長
金田 学	第三セクター鉄道等協議会会長
田端 英明	公益社団法人日本バス協会 地方交通委員会委員長
田中 亮一郎	一般社団法人全国ハイヤー・タクシー 連合会副会長・地域交通委員会委員長
有村 和晃	一般社団法人日本旅客船協会副会長
池上 明子	一般社団法人全国自治体ライドシェア 連絡協議会理事

このほか、国土交通省関係部局及び関係省庁も参画

背景・必要性

【担い手不足等による供給力の急速な減少】

- 運転者等の担い手不足が深刻化し、H28年度からR5年度にかけて1.9万人減少し、11.4万人。
- H28年度からR6年度にかけて、路線バスは約15,804km、鉄軌道は約533kmが廃止。
- 地方公共団体においてもノウハウ・マンパワーが不足。5万人未満の自治体の84%が専任担当者ゼロ。

【地域公共交通に関する社会的需要の拡大】

- 人口減少・高齢化が進む中で、特に地方部においては、買物、医療、教育など日常生活に不可欠なサービスの再編が急速に進んでいる。
- 日常生活における移動の不便にとどまらず、外出・通院機会の減少による健康面への悪影響や、現役世代による子どもや高齢者の送迎負担の増大等により、地域の活力の低下、さらなる人口減少という負の連鎖を招く可能性

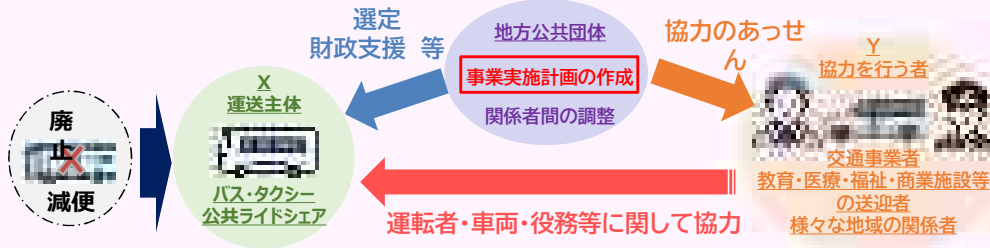
輸送資源のフル活用、共同化・協業化等により、集中対策期間（令和7～9年度）での「交通空白」解消・将来的な発生抑制ひいては持続可能な地域公共交通の実現を図る必要



自動車地域旅客運送サービス再構築事業

- 「交通空白」等になっている地域で、地方公共団体が、運送主体(X)を選定し、Xへ協力する者(Y)をあつせんすることで、運転者や車両等の輸送資源をフル活用する「自動車地域旅客運送サービス再構築事業」を創設

地方公共団体が主導して、複数の者が協力して最適な形で運送を提供



施設利用者用運送サービス提供者（教育・医療・福祉・商業・宿泊施設等の送迎者）

施設利用者用運送サービス提供者等の地域の関係者は、事業の円滑な実施に協力する努力義務

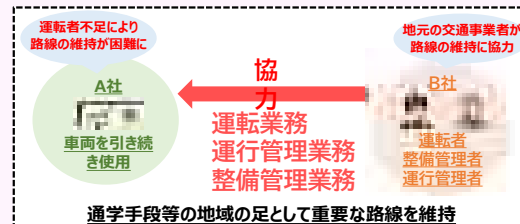
【施設利用者用運送サービス提供者による協力】

- 運送主体に、学校・病院・福祉施設・商業施設などの送迎を行う者が有する人員・車両等を提供



【交通事業者同士の協力】

- 運転者不足を理由に路線の維持が困難となったバス路線を地元の交通事業者の協力を得る形で運行を継続



連携促進団体の活動推進

- 交通事業者以外の企業・団体も関係者間の調整役として重要な役割を果たしている

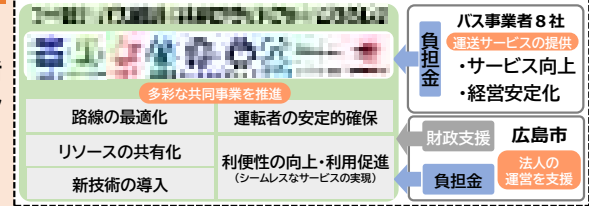
「連携促進団体」として位置づけ

- ・ 法定協議会の任意構成員として明確化
- ・ 地域公共交通計画の作成等への提案

モビリティデータの利活用

- 自動車地域旅客運送サービス再構築事業等について、地方公共団体による事業実施計画作成時に必要となる乗降記録等のデータ提供等の協力要請に対し、正当な理由がある場合を除いて、交通事業者等が応じることとし、事業実施を促進。

【地方公共団体及び交通事業者等による共同体】



【サービス導入を支援する民間企業】



海上運送・鉄道分野での取組充実

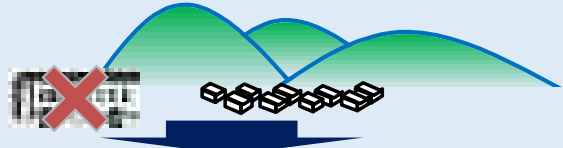
【海上運送利便確保事業の創設】

- 船舶検査に伴う運休・減便を回避するため、他の事業者の協力を得て、船舶の貸渡りや代替運航により、検査期間中の運航の確保を図る事業を創設

【鉄道事業再構築事業の拡充】

- 鉄道事業再構築事業に関し、民間の鉄道事業者が実施する鉄道施設の改良等に対して地方公共団体が支援する場合でも地方債を起債することができる特例を追加

バス・タクシー・公共ライドシェアの廃止等により、  
移動手段の確保が課題となっている  
全国で約2,500に上る「交通空白」等



地域の輸送資源をフル活用して  
移動手段を確保する枠組みを構築

自動車地域旅客運送サービス再構築事業

地方公共団体が、最適な運送形態によるサービスを提供する運送主体を**選定**  
地方公共団体の**あっせん**により、運送主体が、**地域の関係者からサービス提供に必要な輸送資源の提供等の協力を受ける**  
⇒運転者や車両等の**輸送資源をフル活用**する事業

自動車地域旅客運送サービス再構築事業

岐阜県白川町(病院バスとの統合等)

- 病院バスと、路線バスやデマンドバス(公共ライドシェア)を統合するほか、スクールバスとデマンドバスを一体で運行管理
- 事業者から運行管理・運転業務の協力を受けて、地域住民から一部車両の運転の協力を得るほか、運行にスクールバス車両も活用



公共交通事業者  
(バス、タクシー事業者等)



協力のあっせん

モビリティデータの利活用

地方公共団体による事業実施計画作成時に必要となる乗降記録等の**データ提供等の協力要請**に対し、**正当な理由がある場合を除いて、交通事業者等が応じる**こととし、事業実施を促進

国土交通省  
地方運輸局

伴走支援  
財政支援

地方公共団体

計画提案  
協議会に参画

民間企業・団体

連携促進団体  
関係者間の連携の促進等を行う団体  
・法定協議会の任意構成員として明確化  
・地域公共交通計画の作成等への提案

サービス提供に協力

協力のあっせん

サービス提供に協力

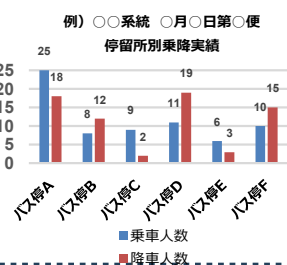
商業施設  
学校  
宿泊施設  
病院  
福祉

施設利用者用運送サービス提供者  
施設利用者用運送サービス提供者等の地域の関係者は、**自動車再構築事業の円滑な実施に協力する努力義務**

モビリティデータの利活用

青森県八戸市(データを活用した交通施策の実施)

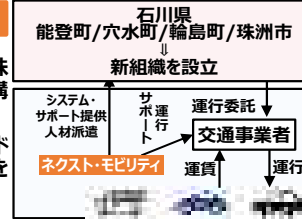
- 八戸圏域を運行するバス会社が提供するICカードについて、路線再編等のためのデータを活用することを目的に、データ提供の協定を締結
- 通年での利用者の推移や通学・通勤定期利用者の有無などのデータを路線再編に活用
- 時間帯別の路線バスの利用者数のデータを可視化し、路線バスから小型のワゴン車のダウンサイジングの適否について検討を実施



石川県奥能登地域(民間企業の協力)

- 奥能登地域(石川県能登町/穴水町/輪島市/珠洲市)でAIデマンド交通の共同導入・運営体制構築に向けた協力を行う
- 今後、広域運営組織の設立を進め、タクシー・ライドシェア等の複数交通モードの共同化による効率化を目指す

(出典) 交通政策審議会交通体系分科会 R7第3回地域公共交通部会 ネット・モビリティ資料を加工



施設利用者用運送サービス提供者

静岡県湖西市  
(従業員用送迎車両を住民向け運送サービスに提供)

- 市内企業の協力のもと、当該企業の従業員送迎のシャトルバスの空き時間に、地域住民向けの運送サービスを提供。(ルート上に鉄道駅、病院、スーパーなど)
- 地域住民向けの運送サービスは、湖西市が公共ライドシェアの登録を受けて、シャトルバスを使用して実施。(運賃100円)



# 本日のラインナップ

- 地域公共交通を取り巻く現状
- 地域交通法－地域公共交通計画と特定事業
- 地域交通法－R5改正とR8改正
- 「交通空白」解消に向けて

## スライドごとの注目度（凡例）

**重要**

しっかり押さえていただきたい

**R8新**

今年から加わった新たな内容

**発展**

余裕があれば押さえていただきたい

- 人口減少や高齢化による免許返納が進展。買物、医療、教育など様々な日常サービスを支える地域交通の役割はますます高まる一方、地域鉄道・路線バスの運転者の不足、減便や廃止により、地域交通は危機的な状況
- 日本版・公共ライドシェア等の新しい移動手段のほか、鉄道・バス・タクシー・デマンド交通等あらゆる移動手段を総動員しながら、「交通空白」を解消していく必要

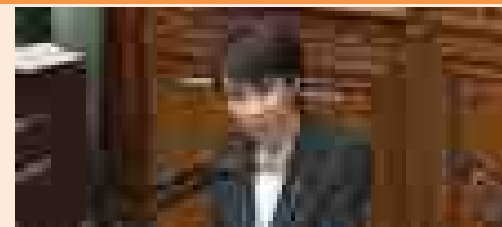
## 国土交通省「交通空白」解消本部（本部長：国土交通大臣）



- ① 「地域の足対策」と「観光の足対策」
  - ② 「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. 7.17 | 第1回本部  | R7. 2.25 | 第3回幹事会 |
| R6. 8. 7 | 第1回幹事会 | R7. 4.24 | 第4回幹事会 |
| R6. 9. 4 | 第2回本部  | R7. 5.30 | 第4回本部  |
| R6.10.30 | 第2回幹事会 | R7. 9.10 | 第5回幹事会 |
| R6.12.11 | 第3回本部  | R7.12.19 | 第5回本部  |

- ローカル鉄道
- バス
- 乗用タクシー
- 日本版RS
- 公共RS
- 乗合タクシー
- AIオンデマンド
- 許可・登録を要しない輸送

## 高市内閣総理大臣 施政方針演説（R8.2.20抜粋）



**（八）地域未来戦略**  
 地域交通や物流を維持するため、中継輸送やDXの推進、多様な主体による協業を促す枠組みの創設を通じ、交通空白やドライバーなどの担い手不足の課題解消に取り組みます。

## 「交通空白」解消に向けた取組方針2025（概要）※骨太の方針2025にも本施策を位置づけ

### 目の前の「交通空白」への対応

<b>地域の足</b> 約2,000地区	実施中 548地区 準備中 854地区 検討中 655地区	<b>観光の足</b> 約460地点	早急に要対策 252地点 要対策 210地点
-------------------------	--	-----------------------	---------------------------------

### 集中対策期間（R7～9）後

リストアップされたすべての地区・地点で  
**「交通空白」解消に目途**

### 「交通空白」解消に向けた持続可能な体制づくり

集中対策期間後も見据え、自治体等における体制構築を推進

#### 体制構築基本目標

3か年で300市町村  
都道府県ごとにモデル地域を創出

#### 共同化目標

3か年で100件

#### 都道府県目標

3か年で47都道府県

※ 未然防止が必要な地区（要モニタリング地域の足1,632地区・観光の足146地点）にも先手先手に対応

## 国による総合的な後押し

<h3>地方運輸局等による 首長訪問・事業者との橋渡し・伴走支援</h3> <p>地方運輸局等により、首長等への直接訪問や自治体担当者との事務打合せ、交通事業者等との橋渡し・調整、都道府県と連携した説明会の開催等を実施</p> <p>首長への訪問 (熊本県人吉市)</p> <p>事業者への働きかけ (山口県タクシー協会)</p>	<h3>制度・事例等に係る情報・知見の提供</h3> <p>自治体業務の補完・省力化を推進し、「交通空白」解消に向けた持続可能な体制づくりを支援するため、ガイダンスやポータルサイト、カタログ等の支援ツールを提供</p> <p>MOBILITY UPDATE PORTAL (実務者向け支援ツール)</p> <p>国土交通大学校での研修 (データやGISの活用等の研修)</p>	<h3>実証・実装等に向けた十分な財政支援</h3> <p>予算面や体制構築(広域調整、担い手づくり等)を必要とする取組に対して、各種支援メニューにより、「交通空白」解消に向けた取組の実装や持続可能な体制づくりを後押し</p> <p>スクールバスへの地域住民の混乗に係る実証事業 (京都府京田辺市)</p> <p>複数施設での共同送迎システムによる運行実証事業 (岡山県玉野市)</p>
---	--	---

## 「交通空白」解消・官民連携プラットフォーム (R8.2.13 : 1,409会員)

<h3>第1回プラットフォーム発足 (R6.11.25)</h3> <p>発足時の総会に 計500名超が参加</p>	<h3>第2回プラットフォーム (R7.3.19)</h3> <p>平井鳥取県知事ほか 各界からの講演</p>	<h3>さらなる官民の取組 実装に向けて</h3> <p>パイロット・プロジェクトの展開 (5分野30プロジェクト)</p>
--	---	--

## 新たな制度的枠組みの構築

共同化・協業化、自治体の体制強化、観光の足とのハイブリッド化 等

バス協調・共創プラットフォームひろしま

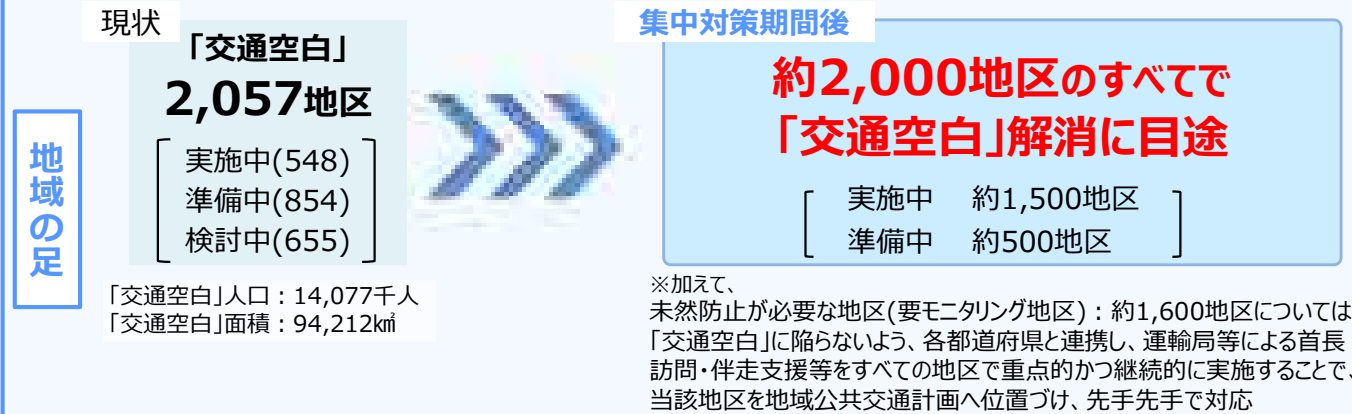
能登地域における広域連携のイメージ

- ・広島市とバス事業者8社で、協調・共創プラットフォーム（一般社団法人化）を立ち上げ、共同運営システムを構築。データを活用した企画立案・システムや車両の共有等を実施
- ・奥能登2市2町で広域で共通のAIオンデマンド交通の導入
- ・広域運営体制を構築することにより、圧倒的な担い手不足に対応

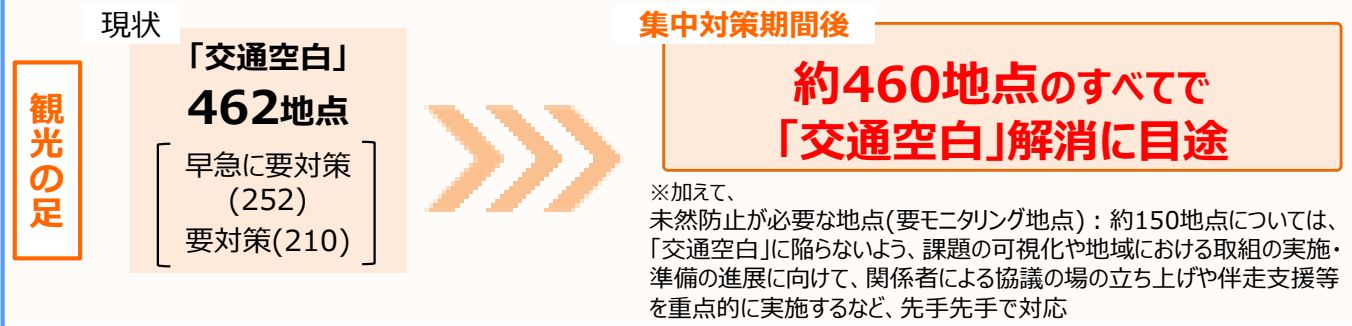
## 「交通空白解消・集中対策期間」における取組方針

集中対策期間（令和7～9年度）において、全国の「交通空白」解消に早急に取り組むとともに、集中対策期間後も見据え、加速する人口減少・高齢化への対応やインバウンドの地方誘客に向け、今後発生する「交通空白」への対応のほか、「交通空白」を発生させない先手先手の対応に向け、自治体等における「交通空白」解消に向けた持続可能な体制づくりを推進する。

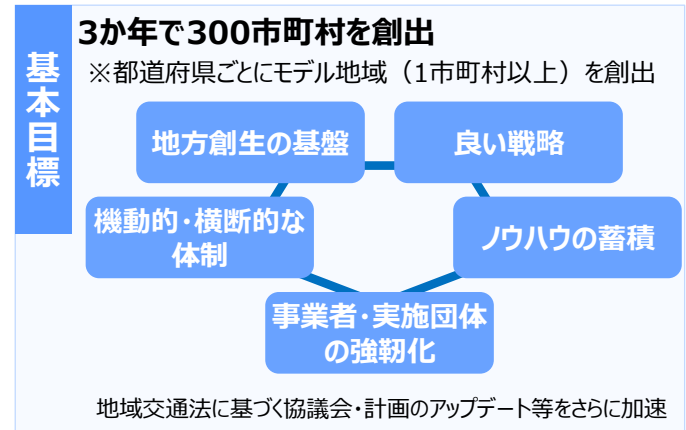
### (1) 目の前の「交通空白」への対応



「地域の足」×「観光の足」の総合的な確保（ハイブリッド化）も推進



### (2) 「交通空白」解消に向けた持続可能な体制づくり



### 国による総合的な後押し

地方運輸局等による 首長訪問・事業者との 橋渡し・伴走支援	制度・事例等に係る 情報・知見の提供 ガイドンス、ポータルサイト、カタログ	実証・実装等に向けた 十分な財政支援	「交通空白」解消・官民 連携プラットフォーム 民間の技術・サービス、マッチング・ 交流の場、パイロット・プロジェクト	新たな制度的枠組み の構築 共同化・協業化、自治体の体制強 化、観光の足とのハイブリッド化 等
-------------------------------------	---	-----------------------	---	--

## 「地域の足」リストアップ調査の結果(当局管内)

・交通空白地区(※1) … **165地区**

(※1)地域交通に係るお困り事を抱えている + 何らかに対応が必要と考えている

・要モニタリング地区(※2) … **134地区**

(※2)「交通空白」地区の定義に当てはまるが、対応検討中+対応時期未定=未然防止が必要

## 当局による首長訪問(※3)の状況

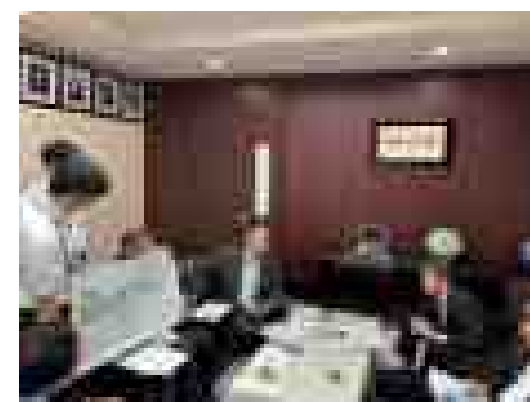
・今年度訪問対象の自治体数…**49自治体**

(※3)訪問対象は、交通空白地区かつ「検討中」自治体、及び

要モニタリング地区かつ地域交通計画への位置づけがない自治体

### ・聞き取った課題、当局の対応(一部抜粋)

- ✓ バスの減便により、夕方の通学の足がなくなってしまった。学校選択にも影響が出ている。代替交通を確保したい。
  - ✓ 村内にタクシー事業者が1社のみ。体力もなく、通院の足がなくなってしまうおそれ。新たなデマンド交通の導入も検討したい。
  - ✓ 地区によっては、交通圏として一体である隣町の駅を使う人の方が多い。広域で交通体系を構築していくことを考えたい。
- 訪問の場で当局より活用できる制度等をご案内、各自治体においても活用を検討。今後、定期的に事務方打合せを実施し、状況聞き取り・伴走支援を予定。



▲訪問の様子

令和7年の調査において把握した全国約2,500地区の「交通空白」地区等に関する解消の取組の進捗を確認するとともに、調査後に新たに発生した「交通空白」地区等を把握することを目的に、令和8年も「交通空白」リストアップ調査を全市区町村に対して実施。

(実施時期：令和8年2月2日(月)～27日(金)) ※実施済※

## 調査方針

令和8年度「交通空白」関連予算において、「交通空白」リストアップ調査との連動を強化する方向

### <調査対象>

#### ➤ 全市区町村を対象

・令和7年調査と同様に全市区町村を対象とし、「交通空白」解消の進捗等を確認。

※回答結果は、都道府県における市区町村への支援体制構築を促進するため、管轄する都道府県に共有する。

### <調査方針>

#### ① 令和7年のリストアップ調査における「交通空白」地区・要モニタリング地区の進捗状況

(例) 「検討中」→「準備中」、「要モニタリング地区解消」など

#### ② 新規に「交通空白」地区・要モニタリング地区となった地区の把握

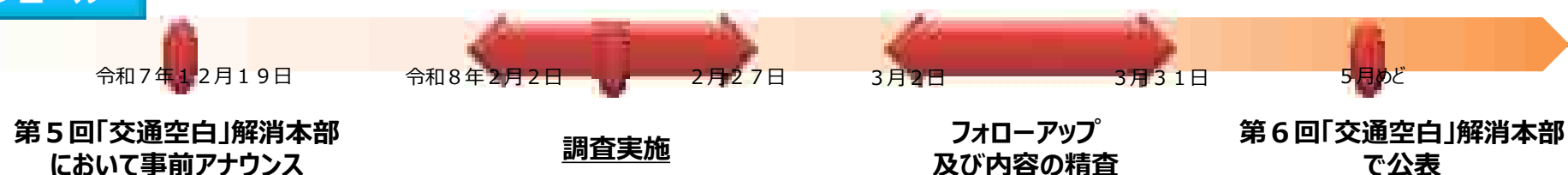
※①の場合はステータス変更の要因、予算措置による効果、今後の事業スケジュール等を詳細に記載することを求める。

※②の場合は令和7年度の調査からの変更理由を詳細に記載することを求める。  
(例) 令和7年にバス路線廃止の方針が打ち出され、それに伴い●●地区が新たに「交通空白」地区となる見込み

### <実施時期>

#### ➤ 令和8年2月2日(月)～27日(金)

## スケジュール



# リストアップを行う「交通空白」の対象について

## 「交通空白」であること

①

誰もがアクセスできる**移動の足がない、又は利用しづらいなど、地域交通に係るお困りごとを抱えていること**  
 (必ずしも、**地理的、空間的な交通空白「地」に限らない。**)

### 【例】

- ・路線バスの廃止・減便や、タクシーの廃業により、買物・医療・教育など移動の足が不足している
- ・自家用車での移動もままならない高齢の住民が居住する、互助輸送のみに頼っている
- ・父母ともに働いており、子供を学校や習いごとへ送迎する手段が存在しない
- ・朝夕の通勤・通学時間帯に地域交通が不足している
- ・タクシーの運転手が高齢化し、夜の時間帯にタクシーが廃止された

### 【留意事項】

「交通空白」の判断にあたっては、画一的指標による判断のみならず、**地域の実情や利用者目線を踏まえた判断**が求められる。

(「交通空白」とされることが望ましい例)

- ・鉄道駅から500m徒歩圏内にあるものの、当該駅からの列車本数が極めて少なく、病院や学校へ行く移動手段としては使い勝手が悪い
- ・最寄りのバス停から300m圏内であるが、坂道が多い団地で高齢者にとって移動がしづらい。
- ・タクシーも電話予約しても配車されないことが多く、日常生活の移動に支障がある
- ・区域運行のエリアだが、前日予約が必須であることや、朝夕に配車されないなどの課題がある

## 「何らかの対応が必要」と認識されていること

②

上記①の「交通空白」に関して、**自治体や地域住民等がその解消に向けて何らかの対応が必要と認識しているもの**  
 (課題認識はあるが、**空白解消の手段が未定・検討中のもも含む。**)

### 【例】

- ・路線バスやタクシー廃業を受けて、高齢者や子どもの足を確保しなければならず、代替手段として、コミュニティバスにするか公共ライドシェアにするか、地域協議会において検討していく見込みである。
- ・運転手不足に伴い、地域住民が日常利用している路線の維持が難しくなる中、スクールバスや病院、商業施設送迎の路線バスへの統合を検討していく見込みである。
- ・集落の住民に免許返納者が増え家族や知り合い送迎による対応も限界を迎え、そろそろ「移動の足」の整備が必要と強く感じているが、そもそも、誰が、どのような輸送形態でサービスを確保すべきかわからない。

# 「交通空白」解消・官民連携プラットフォーム

## 概要

### ▶ 目的

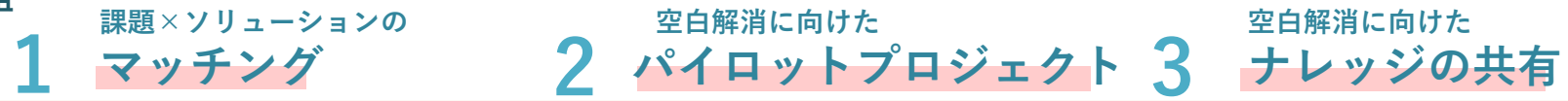
「交通空白」に係るお困りごとを抱える自治体、交通事業者と、様々な資源を持つ幅広い分野の企業・団体群の連携・協働体制を構築し、「交通空白」解消に向けて、「地域の足」・「観光の足」を確保するため、実効性かつ持続可能性のある取組を全国規模で推進する。

### ▶ プラットフォーム会員

- 「交通空白」に係るお困りごとを抱える自治体や交通事業者
- 「交通空白」の解消に貢献する高い意欲を持つパートナー企業または団体※ 等

※インバウンド、若者、女性、障がいをお持ちの方等の視点からの取組にも留意

### ▶ 主な取組

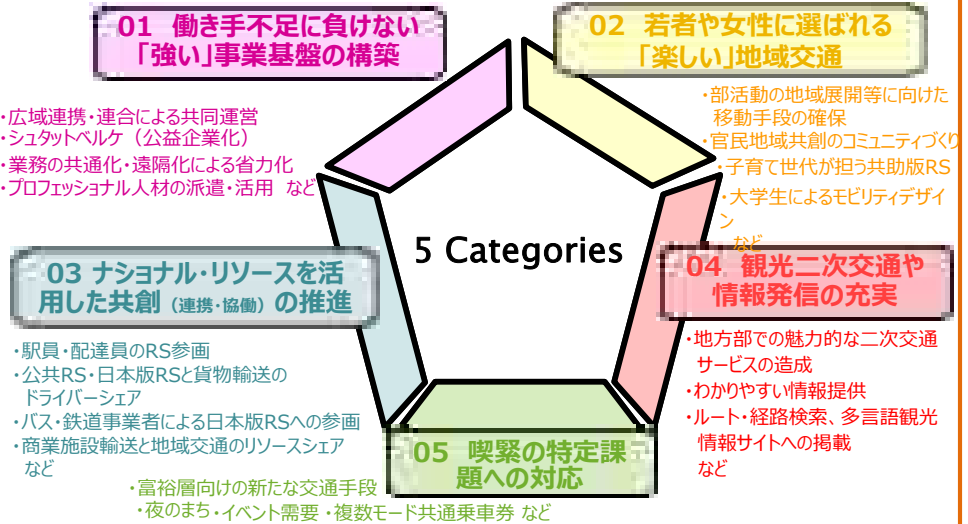


## 体制 (R8.2.13)

- 第1回会合 (R6.11.25) 後、プラットフォームの会員公募を開始。
- これまで、「交通空白」解消に向けたソリューションを話していただくピッチ・イベントの開催及び会員企業等が主催するイベントにプラットフォームとして協力・参加するスピノフ・イベントの募集・開催。
- R8.2.13時点での参加団体は合計 **1,409** に増加。R6.11の発足時167から大きく体制が充実。
- 今後も会員は随時募集。



## パイロット・プロジェクト概要



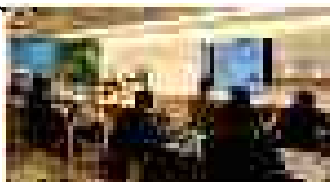
- 人口減少・働き手不足の下において、地方の「暮らし」と「安全」を守る基盤である地域交通を守るため、**従来の発想を超える地域交通の「新しいカタチ」を官民で創出すること**とし、2030年頃を見据え、**全国展開・実装が期待される新しい仕組み (運営、技術・サービス、システム、人材等) の構築に取り組む。**
- これまで**計30件の実証事業を公表・展開してきた**ところ、今後も各事業の課題や成果を広く共有しながら、リーディングモデルを全国的に横展開していく。

切れ目のない情報提供と交流の場の設定



○ **第2回会合**開催 (R7.3.19)

- 推進体制を大きく充実させて本格スタート



▲第2回会合の様子

○ **マッチング・カタログ**の配布

- 自治体が導入したいソリューションを持つ企業を一覧化！
- 会員数の増加に伴い、カタログを改訂
- 総数：約750ページ (R7.12.31時点)



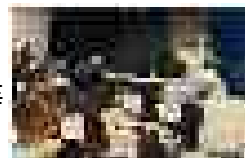
○ **パイロット・プロジェクト**

- R8.2までに計30件の実証事業を公表・展開。



○ **ピッチ・イベント**開催 (R7.8.7)

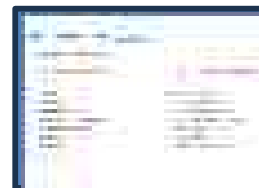
- 自治体や交通事業者等の公共交通に関するお悩み、「交通空白」解消に資するソリューションを有する企業等からの情報提供。



▲ピッチ・イベントの様子

○ **特設サイト**の構築

- 会員向けの特設サイトを構築。
- ソリューションやお困りごとに対する検索機能を強化するほか、イベント情報や取組事例などのコンテンツを掲載。



▲特設サイト ※イメージ

○ **スピンオフ会**の開催

- プラットフォーム会員主催の「交通空白」解消に係る交流会等に本プラットフォームも協力。R8.2までに計15回のイベントを実施。

○ **全国マッチング・イベント**開催

- 全国6都市にて対面形式のマッチング・イベントを開催。



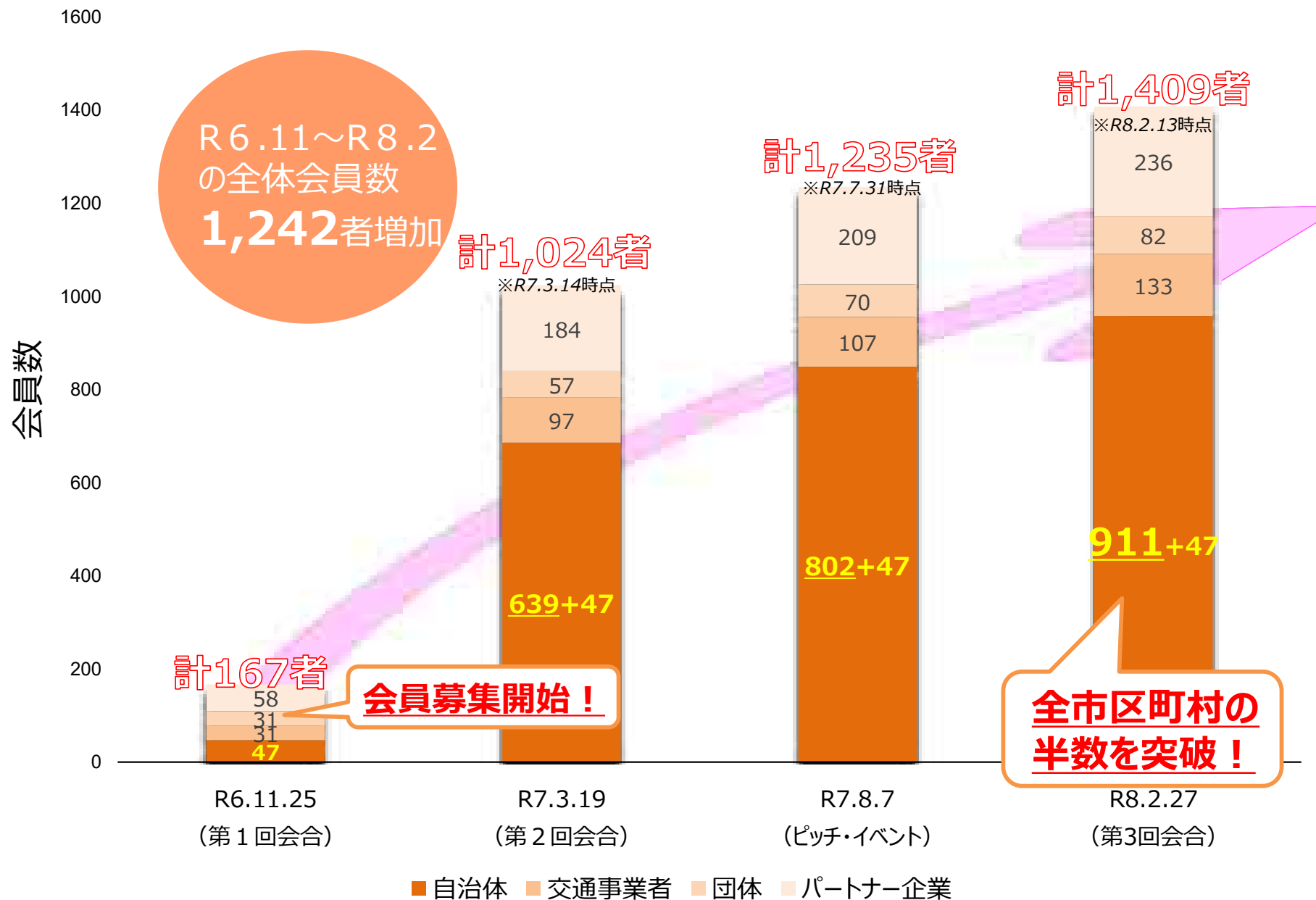
▲マッチング・イベントの様子

お困りごとを  
直接ご相談！

○ 令和7年度補正予算を活用した「**交通空白**」解消等リ・デザイン**全面展開プロジェクト**

- 持続的な地域公共交通の確立を推進するための支援展開。
- スクールバス、医療・福祉施設の送迎車両など地域の輸送資源のフル活用の推進。

# プラットフォーム会員数の推移



令和7年度補正予算を活用し、「交通空白」解消に向けた地域の移動手段の確保等に対する支援のほか、**共同化・協業化**、**デジタル技術を活用した高度サービスの実装（地域交通DX）**、**地方公共団体の体制整備**等を幅広く支援し、持続的な地域公共交通の確立を推進。  
**【地方公共団体の負担分について、新たに特別交付税措置を創設（1.または2.のみ）】**  
※「交通空白」解消・官民連携プラットフォームの参加が要件※

## 1. 「交通空白」解消タイプ

**POINT**  
産業・福祉・教育等の他分野の関係者が実質的に運行に関わる場合、**定額の引き上げ**（上限750万円）

- **全国に約2,500存在する「交通空白」解消**に目処をつけるため、公共ライドシェア・デマンド交通・乗合タクシー等、人口減少・福祉・教育等の他分野の関係者が連携して移動手段を支える仕組みの構築を**調査から運行までトータルで支援**
- 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）**  
※東京23区および三大都市圏の政令指定都市（川崎・横浜・相模原・さいたま・千葉・名古屋・京都・大阪・堺・神戸）は1 / 1（定額無し）

## 2. 共同化・協業化促進タイプ

**POINT**  
複数の地方公共団体や交通事業者、施設等への**運送サービス提供者**による地域旅客運送サービスの**共同化・協業化**等も通じた**連携の取組**により、共同で路線バス・乗合タクシー・公共ライドシェア等の運送を実施する事業を**調査から運行までトータルで支援**  
補助率：**1,000万円まで定額**、1,000万円を超える部分は**2 / 3（上限1億2,000万円）**

**POINT**  
複数の自治体・交通事業者で**共同でのサービス提供**を行う事業について、**重点的**に支援

## 3. 地域交通DX推進タイプ

**POINT**  
**国の定める標準仕様**に基づき、**デジタル技術活用**による事業者・他分野連携を支援

- 事業者・事業種の連携・協働により**複数のモビリティデータの統合及び活用**や**国の定める標準仕様に基づくシステム統合**、**標準業務モデルの導入**など、**デジタル技術を活用した高度サービスの実装**を支援
- 補助率：地方公共団体の規模に応じて**1 / 2～2 / 3（上限1億円）**  
※人口10万人未満の自治体は500万円まで定額

## 4. モビリティ人材・組織育成タイプ

**POINT**  
地方公共団体が行う「交通空白」を生み出さない**持続可能な地域交通を実現するための体制整備**に必要な、**事業計画や交通事業者・地元住民等の関係者との調整等を行う人材や組織の育成**等を支援  
補助率：**定額（上限3,000万円）**

**POINT**  
持続可能な地域交通を実現するための**組織の立ち上げ**も支援

## 【背景・課題】

- ・人口減少、運転者不足等により、交通事業者の経営努力のみでは地域交通の確保は困難な状況。このため、自治体を中心とした、**地域の関係者による連携・協働（すなわち「共創」）が重要**となっている。
- ・一方、地域交通分野に従事する職員数は必ずしも十分でない上に、地域課題や各種制度が多様化・複雑化している中では、専門的・第三者的視点からの助言が必要不可欠。特に、**地域交通分野で活躍されている有識者、NPO等の方々からアドバイスを受けながら取組を進めていくことが重要**。
- ・しかし、どのような方が地域交通分野に関わっているか分からず、必要な助言を受けるためにどのように関係性を構築すれば良いか分からないといった**マッチングを図る仕組みが不十分という課題**。

= **運輸局がハブとなり地域と人材をマッチングする仕組みを創設**

## 「北陸信越/地域交通パートナー制度」概要

### 運輸局による人材マッチング

- ・運輸局HPでの掲載  
（氏名、所属、専門分野、活動拠点等）
- ・自治体等からの依頼に応じて運輸局から有識者を紹介  
（該当者には事前確認）

### 運輸局との相互関係構築

- ・運輸局からの情報発信  
（関係制度の最新状況、国全体での検討状況等をメール配信）
- ・有識者から運輸局への相談体制の構築

## ▶▶北陸信越全体での地域交通人材ネットワークの構築へ

（自治体等）本制度を活用し、課題に応じた専門的助言を得つつ、取組の深化に努める。  
（運輸局）有識者と連携し、北陸信越地域全体での地域交通の再構築を加速する。



# 【ご案内②】地域交通ご担当者向けのツール等

○国土交通省では、地域交通のためのポータルサイト「MOBILITY UPDATE PORTAL」において、担当者向けの様々な支援ツールや情報を公開しています。当局HPにおいても、地域公共交通実務の初任自治体職員向けのマニュアルをご用意しています。ご活用ください！

地域交通 ポータル

検索



地域交通 自治体導入マニュアル

検索



## 【ご案内③】今年度の当局主催セミナー等の予定

○当局では、今年度、**セミナー・シンポジウムの開催を複数予定**しております。詳細は時期が近づきましたらご案内いたしますので、奮ってご参加ください！

※昨年開催セミナーの資料は当局HPにございますのでぜひご覧ください。

	セミナー・研修名	時期	概要	主体	主な対象	登壇者
実務編	フィーダー認定申請セミナー	5月	R 9 事業年度認定申請を行うため、申請書の記載方法を身につける。	交企課	自治体 (実務担当者)	交企課・旅客課
	フィーダー交付申請セミナー	9月	R 8 事業年度交付申請を行うため、申請書の記載方法を身につける。	交企課	自治体 (実務担当者)	交企課
基礎編	ブロックセミナー@ 4 県	4 月 ~ 5 月	地域公共交通を取り巻く現状や、関係法令及び予算の基礎を身につける。各県で1回ずつ開催。	交企課 支局	自治体 交通事業者	交企課・旅客課・自治体
	テーマ別セミナー	随時	利便増進計画、独禁法特例法、AI デマンド、自動運転など交通担当者の関心が高いテーマに特化して開催。	交企課	自治体・交通事業者・コンサル	交企課・関係部
	地域交通パートナー総会	11月	国と有識者、有識者同士のネットワーク強化のため、政策動向や有識者の実践内容について意見交換。	交企課	自治体・コンサル・交通事業者・有識者	交企課・有識者
	コンサル意見交換会	12月	国とコンサルのネットワーク強化に向け、制度紹介・意見交換を実施。	交企課	コンサル	交企課
	デマンド交通博（仮称）	3月頃	デマンド交通（AI 含む）に関する調査成果の報告及び先進自治体の事例共有、意見交換を実施。	交企課・コンサル	自治体・コンサル・交通事業者・有識者	交企課・コンサル・有識者・自治体

※時期やイベント内容は変更の可能性があります。

👉 昨年のセミナー資料をご覧になりたい方は…

北陸信越運輸局 セミナー

検索

# ご清聴ありがとうございました。



👉 公式Xを活用して情報発信も強化中！👈  
 ~フォロー・いいね・RTぜひよろしくお願いします~



**国土交通省** @kantei\_japan X.com

【国土交通省】 国土交通省の最新情報をお届けします。

- 国土交通省の最新情報をお届けします。
- 国土交通省の最新情報をお届けします。
- 国土交通省の最新情報をお届けします。

**国土交通省** @kantei\_japan X.com

国土交通省の最新情報をお届けします。

国土交通省の最新情報をお届けします。

**国土交通省** @kantei\_japan X.com

国土交通省の最新情報をお届けします。

国土交通省の最新情報をお届けします。

**国土交通省** @kantei\_japan X.com

国土交通省の最新情報をお届けします。

国土交通省の最新情報をお届けします。

**3月は車検場が大変混雑します**  
 車検は<2か月前>から受検できます

3月を避けて車検をスムーズに！

## ○地域公共交通利便増進実施計画（利便増進計画）とは？

### 【対象】

- ・ **交通ネットワークの見直し**（路線の見直し、モード転換（路線バス→デマンド）、自家用有償の導入/変更等）
- ・ **使いやすいダイヤ・運賃の改善**（エリア定額運賃、パターンダイヤなど）

### 【手続き】

- ①地域公共交通計画を作成・変更し、概要を位置付ける
- ②地方公共団体が作成し、交通事業者の同意を得る
- ③国土交通大臣の**認定**を受ける

### 【ポイント】

- ・ 短期的な利便性向上のみならず、**中長期的な利便性向上**（効率化）でも対象とできる
- ・ 利便増進計画には、（地域公共交通計画に比べて）路線・ダイヤなどを**詳しくに記載**
- ・ 計画そのものは、**分量を多く記載する必要はない**（例：10ページ程度の計画もあり）

▶▶▶ **まず運輸局に相談を！** ◀◀◀

## 利便増進計画を作成すると、以下の支援を受けることができます！

### ○運行費補助（確保維持事業）の特例

幹線系統：人数要件の緩和（3人以上） ※通常：15人～150人/日

フィーダー系統：地域要件の緩和（政令市、中核市でも対象に）、補助上限額引き上げ、  
新規性要件の緩和 ※通常：補助期間中に新規に運行を開始するもの

### ○社会資本整備総合交付金による支援

バス停・バスロケの整備、EV設備の導入などが対象

### ○エリア一括協定運行事業補助金による支援

複数年支援、国庫補助路線以外の自治体負担に対する特別交付税

### ○その他各種補助に関する補助率引き上げ、計画策定に係る調査経費支援など・・・。

▶▶様々な補助制度の要件を**まとめてクリア**！

### ■こんな方におすすめ■

- ・人手不足、赤字運営での**路線見直し**を検討している・・・
- ・行政主体で住民・来訪者が使いやすい**移動サービスの設計**に取り組みたい・・・  
→持続性・利便性を少しでも高める取組であれば広く対象にできる可能性。

## ○「利便増進計画」の認定を受けるためには？

【対象＝基幹的事業（いずれかに該当することが必要）】

★イ型：交通ネットワークの見直し（①交通網の再編、②モード転換、③自家用有償の導入/変更）

★ロ型：使いやすいダイヤ・運賃の改善（①エリア定額運賃、②パターンダイヤ、③共通切符の発行）

【主なポイント＝基本方針への適合】

- ・利便性or効率性の向上が見込まれる（①新設・増便、②収支率の改善）《定量的に示す》
- ・路線、ダイヤ等を具体的に記載する（幅を持った記載でもOK）
- ・各モードの役割分担が具体的に整理されている（コミバスのみならず、デマンド、幹線バスなど含む）
- ・地域交通網全体に裨益する取組を含む（再編対象外路線でのダイヤ改善、利用促進策等）
- ・まちづくり、中心市街地活性化、観光戦略等の地域戦略に適合している

【手続き】

①地域公共交通計画を**作成・変更**し、概要を位置付ける

《計画期間に留意＝利便計画の期間は、地域公共交通計画の期間を超えられない》

②地方公共団体が作成し、（少なくとも運行を担う）交通事業者の**同意**を得る

《その他関係する交通事業者の同意を得ることが望ましい》

③国土交通大臣の**認定**を受ける

## サバイバル補助（確保維持事業）の特例を受ける場合

### 【フィーダー上限額の引き上げ】

- （イ型・ロ型問わず、） **利便増進計画の認定を受けていること**

（なお、年度によって算定式の変更があるため、具体的な対象については変動あり）

### 【幹線系統の利便特例】

= ①複数市町村要件の緩和、②輸送量要件の緩和（3人/日）、③密度カットの緩和

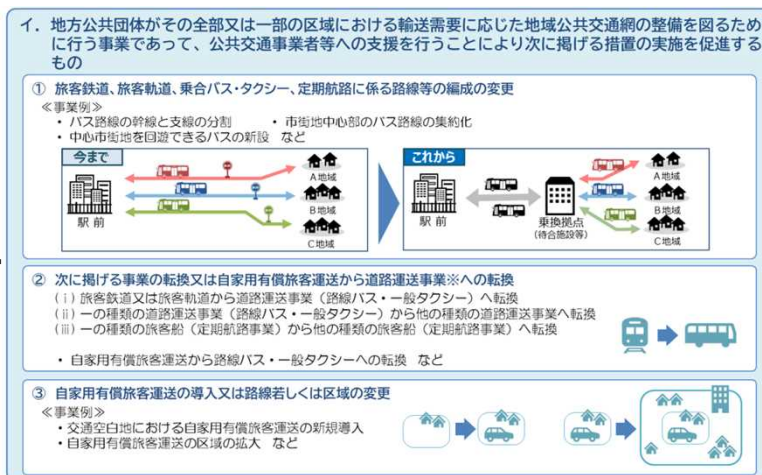
- ・ **イ型（交通網の見直し）の一部**として位置付け（**形状の変更**：路線の分割、統合、重複改善等が必要）

### 【フィーダー系統の利便特例】

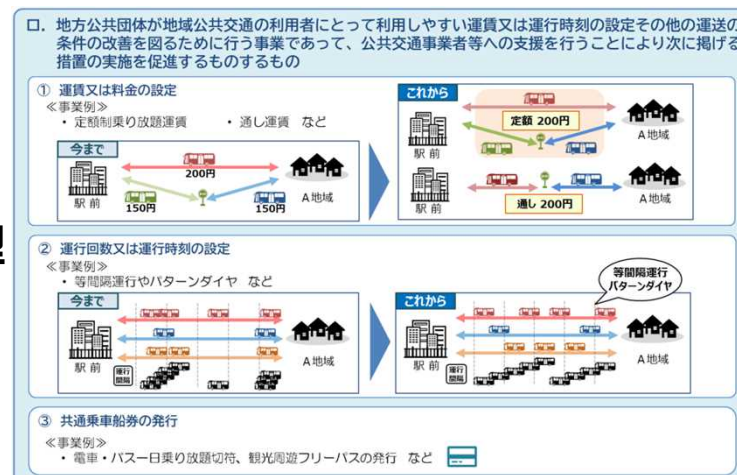
= ①地域要件（政令市、中核市）の緩和、②新規性要件の緩和

- ・ **イ型（交通網の見直し）の一部**として位置付け（**形状の変更**：路線の分割、統合、重複改善等が必要）

イ型



ロ型



## 社会資本整備総合交付金を活用する場合

### 【整備対象】

- ・ **バス施設**を整備するものであること（自家用有償旅客運送を含む。）  
①停留所、②車庫・営業所、③バスロケ設備、④EVバスの充電・蓄電等設備、⑤その他
- ・ 確保維持事業の**補助対象事業者**に関するものであること  
①幹線・フィーダー補助を受けている + ②交通事業者or活性化協議会 + ③ ②に関するバス施設

### 【整備計画（予算計画）】

- ・ 整備計画を作成すること  
① **基幹事業の費用便益比を算出**すること  
（例：利用者増による増収/整備費用、アンケート調査による支払意思額/整備費用 等）  
② 効果促進事業は全体事業費の2割以下とすること

### 【利便増進計画】

- ・ **利便増進計画の認定**を受けていること（イ型・ロ型問わない）  
① **利用者数** + ② **事業収支** + ③ **公的負担額**を目標設定 + **利用促進策**を記載

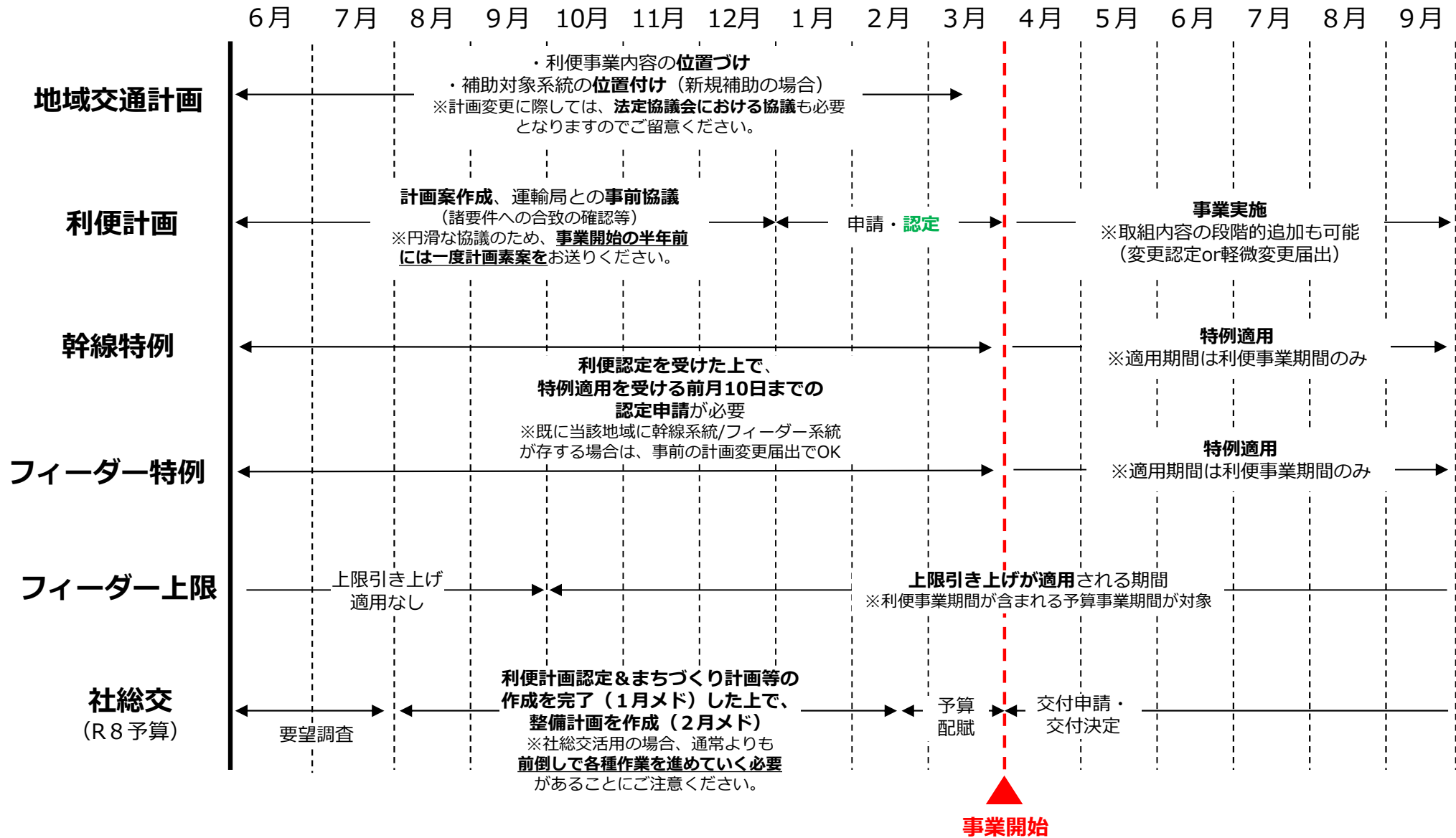
### 【まちづくり計画等】

- ・ **まちづくり計画等を作成**していること  
①立地適正化計画、②都市計画マスタープラン、③観光ビジョン、④総合計画、⑤その他
- ・ まちづくり計画等に対象となる路線等に関する**具体的な記載**があること  
① **具体的な路線等**の名称 + ② 当該路線等の**利便性・持続可能性向上** + ③ その他具体的な記載

## 各種スケジュール（目安）

※ 4月事業開始の場合

※ダイヤ改正（住民周知）のタイミングを踏まえ、利便増進計画は**4月or10月に事業開始するケースが多い**（=どんなに遅くとも**3月までor9月までの認定が必要**）。



## ・利便事業として、位置づける取り組みは何か。

【法第2条第13号関係】

- 法第2条第13号イ・ロに掲げるもののいずれかを行うものである必要がある。
- これから本格実装する内容であるか。(実証事業等、内容が変わり得るものを位置づけるものでないか、既に本格運行として実施済みのものでないか)

## ・利便増進事業を実施する区域はどこか。

【法第27条の14第2項第1号】

- 利便増進計画の区域が、地域交通計画の区域を越えてないか。
- 利便増進事業を実施する路線等を含めるように区域が設定されているか。

## ・自治体は、どんな支援を行うのか。

【法第27条の14第2項第3号】

- 利便事業が、地方公共団体の支援を受けて行われるものである必要がある。
- 支援の内容には、運行費に係る補助金や運行委託費等の予算支援だけでなく、地域住民と連携した利用促進策等の支援も含まれる。

## ・利便増進事業の実施予定期間は、いつからいつまでか。

【法第27条の14第2項第4号】

- 地域交通計画の実施予定期間の範囲内か。
- ※現時点で記載されていなくても、利便計画認定時期までに、適合する必要がある。

## ・地域交通計画に利便増進事業を実施する旨が記載されているか。

【法第27条の14第1項、基本方針三1(1)関係】

→地域公共交通計画において、利便増進事業として、大まかな事業の実施工業エリア及び事業内容が記載されているか。⇒現時点で記載されていなくても、利便計画認定時期までに、位置づける必要がある。

## ・受けたい利便特例は何か。

→フィーダー新規性要件の緩和や幹線特例の場合、対象系統は。予算手続のスケジュール感も確認。

## ・認定までのスケジュール感は問題ないか。

→利便増進事業の開始時期までに、利便増進計画を策定する必要があるため、(希望としては、)認定希望時期の3か月前には素案を確認させてもらいたい。

(社総交、先進車両の活用を受けたい場合)

→利便増進計画等の特定事業への位置づけの他、まちづくり計画が策定されている必要あり。社総交の場合は、整備計画(予算計画)の提出期限が、例年2月中旬頃のため、それまでに各要件(利便計画の策定、まちづくり計画への位置づけ)を満たす必要がある。

## ・運行事業者や、関係交通事業者との調整状況はどうなっているか。

→実際に運行する事業者はもちろんだが、区域内の関係交通事業者への根回しもなるべく前もって・幅広に行っておくべき。