

〈2024.10.24公共交通シンポジウムin福岡〉

地域公共交通に関する国の方向性

2024年10月

九州運輸局 交通政策部 交通企画課



Ministry of Land,Infrastructure,Transport and Tourism

1. 地域公共交通の現状

2. 国の公共交通政策(最近の議論状況等)

2-1. 公共交通政策の流れ

2-2. 地域の公共交通リ・デザイン実現会議、 国土交通省「交通空白」解消本部

3. 地域公共交通に係る国の制度

3-1. 法令

3-2. 予算

1. 地域公共交通の現状

2. 国の公共交通政策(最近の議論状況等)

2-1. 公共交通政策の流れ

2-2. 地域の公共交通リ・デザイン実現会議、 国土交通省「交通空白」解消本部

3. 地域公共交通に係る国の制度

3-1. 法令

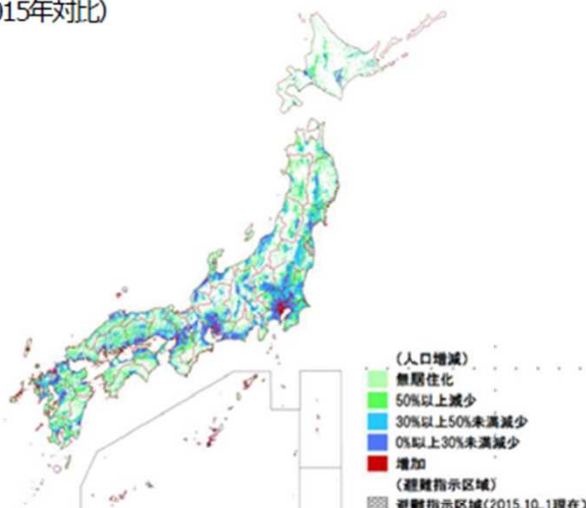
3-2. 予算

地域交通の現状

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

将来の人口増減状況

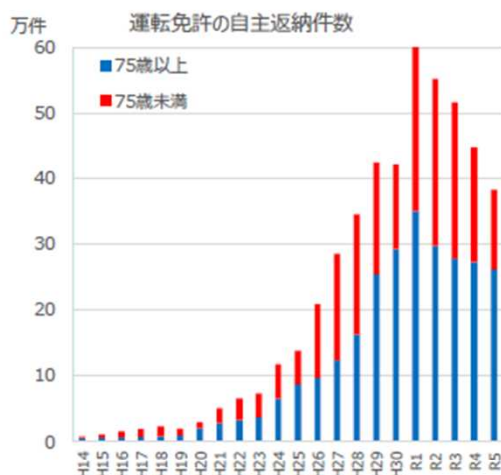
- ・2050年には全国の約半数の地域で人口が**50%以上減少** (2015年対比)



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

運転免許返納数の推移

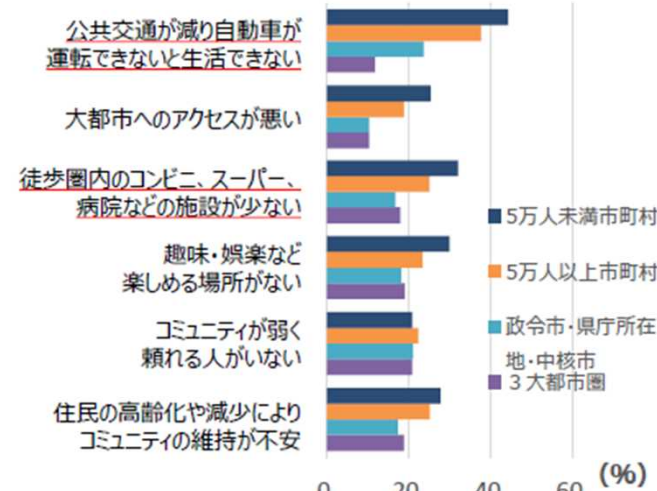
- ・運転免許の返納が進展しており、令和5年度においては、年間**約40万件**返納された。



(出典) 警察庁「運転免許統計」をもとに国土交通省総合政策局作成

居住地域に対する不安 (地域別)

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



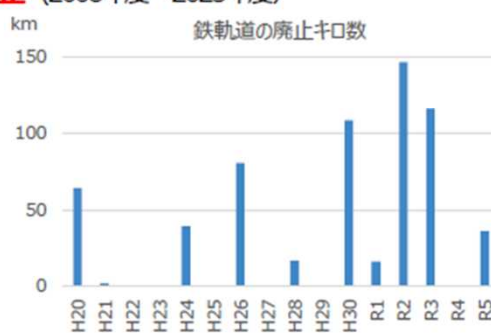
(出典) 国土交通省「平成29年度国民意識調査」

路線廃止の状況

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

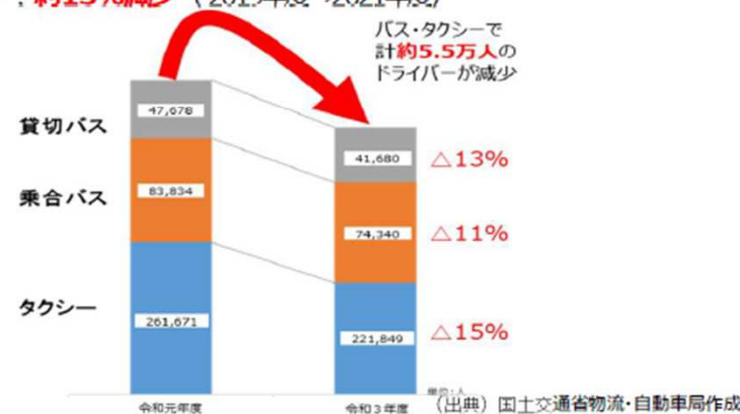


(出典) 国土交通省総合政策局作成



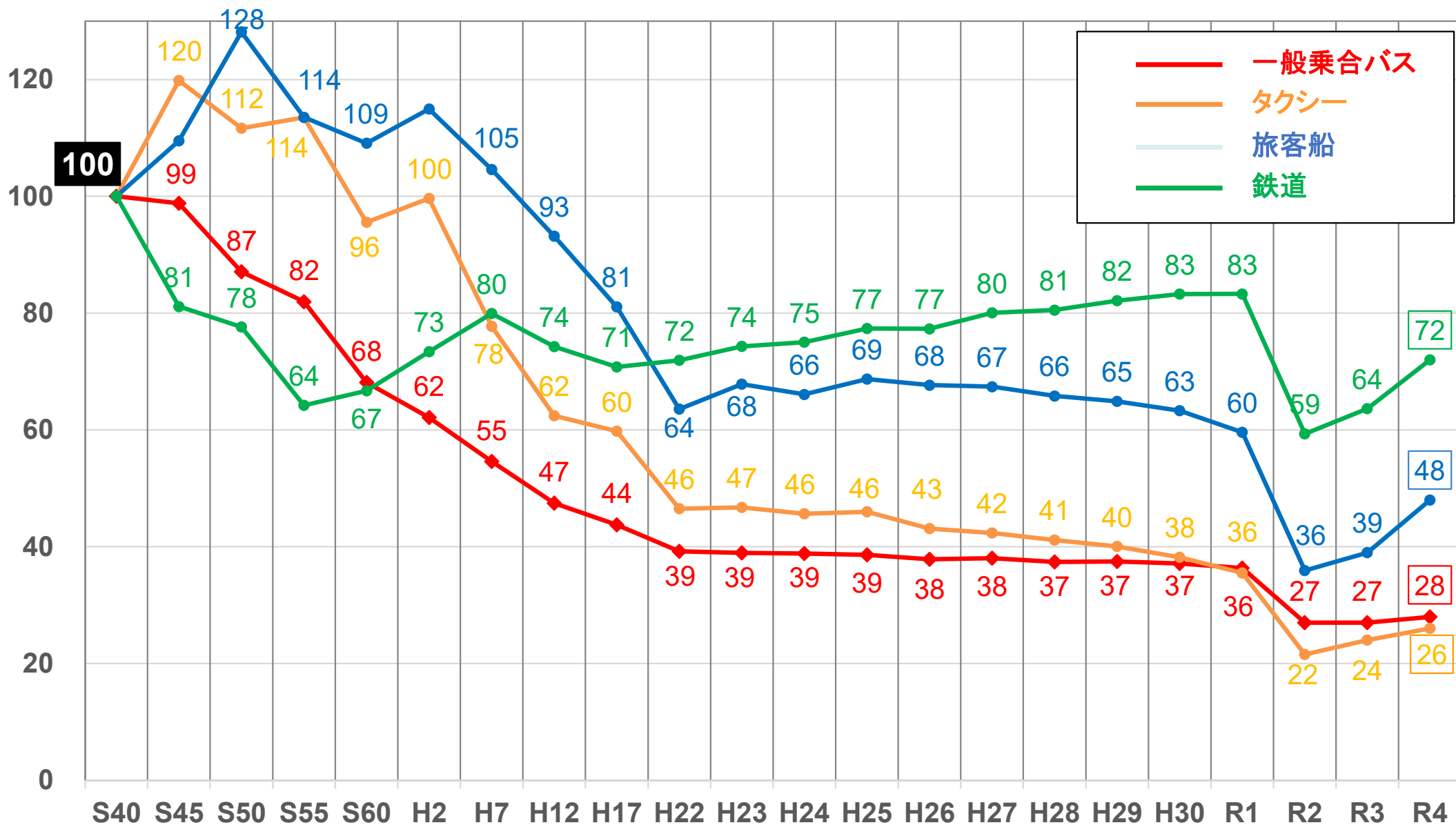
ドライバー数の状況

- ・乗合バス: **約11%減少** (2019年度→2021年度)
- ・タクシー: **約15%減少** (2019年度→2021年度)



九州における輸送人員の推移①（昭和40年～令和4年）

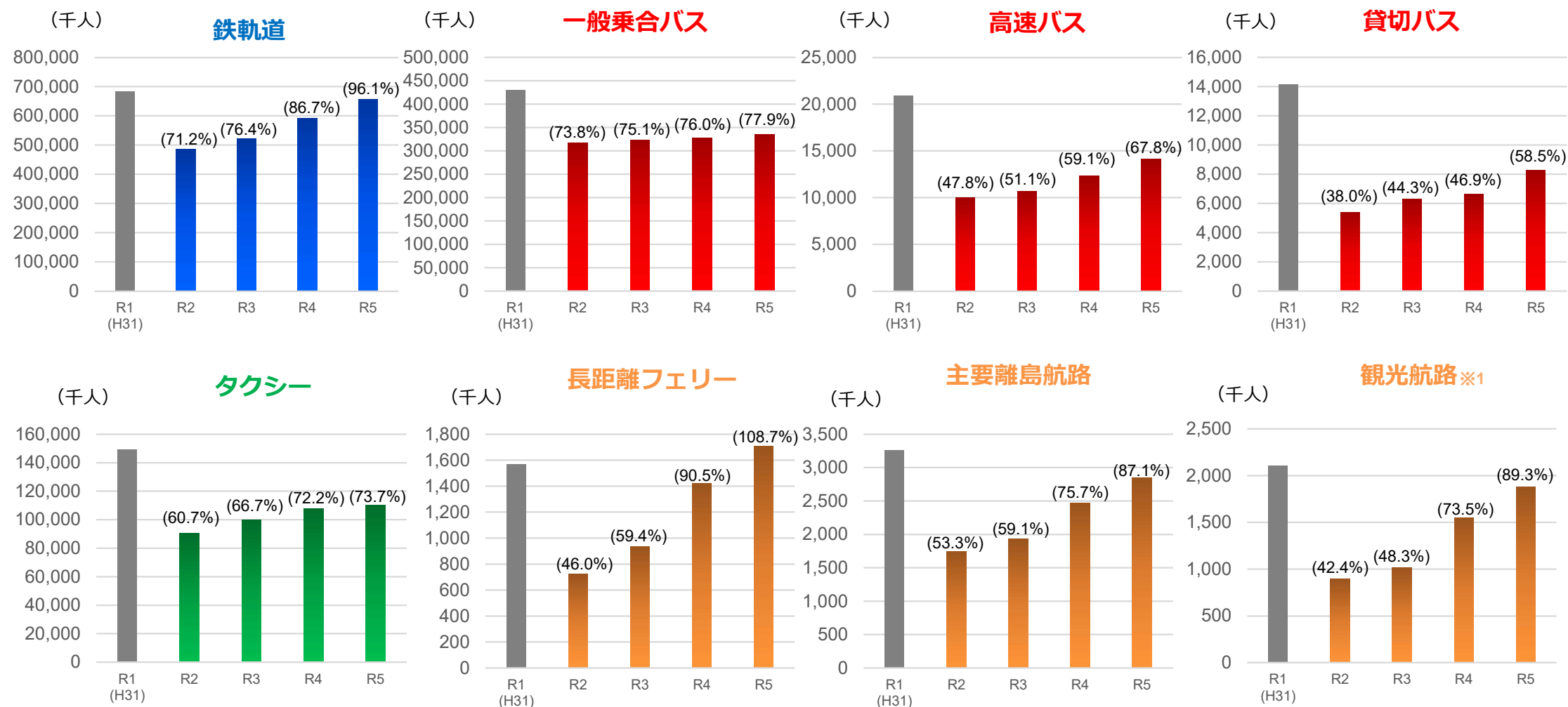
- 昭和40年（タクシーはS42、旅客船はS41）の輸送人員を100とすると、モードによって約3割～7割減少。
- 喫緊では、新型コロナウイルス感染症や原油価格高騰の影響により、経営状況は一層深刻化している状況。



(注) 年度ごとの集計

九州における輸送人員の推移②（令和1年度～令和5年度）

- 新型コロナウイルス感染症の影響により、令和2年度・令和3年度は輸送人員が大幅に減少。**特に観光需要の影響が大きい交通モード（貸切・高速バス）では特に被害が甚大。**
- 令和4年度、令和5年度は全モードで回復が見られるものの、**未だコロナ以前の水準に届いておらず、特にバス・タクシーの交通モードで回復が遅れている。**
- また、鉄道、一般乗合バス等において、運転手不足等を起因とする減便・廃止が相次ぐなど、「移動の足」不足が各地で顕在化している。



グラフ上のカッコ内は、R1(H31)年度の年間輸送人員に対する各年度の年間輸送人員の割合。

※1「観光航路」は、九州管内の5事業者へのサンプル調査

1. 地域公共交通の現状

2. 国の公共交通政策(最近の議論状況等)

2-1. 公共交通政策の流れ

2-2. 地域の公共交通リ・デザイン実現会議、 国土交通省「交通空白」解消本部

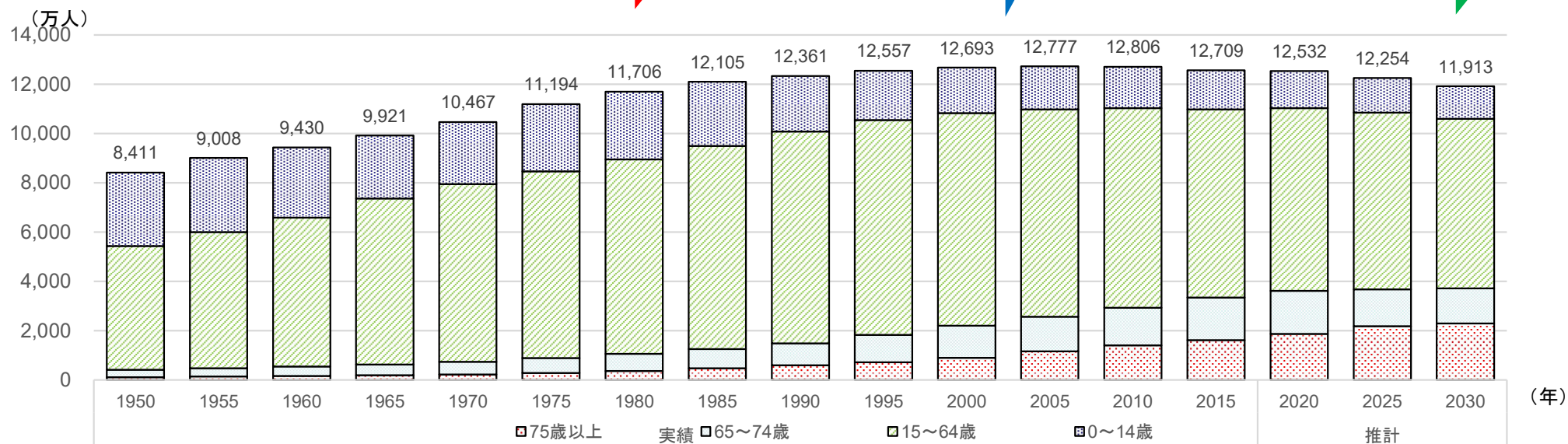
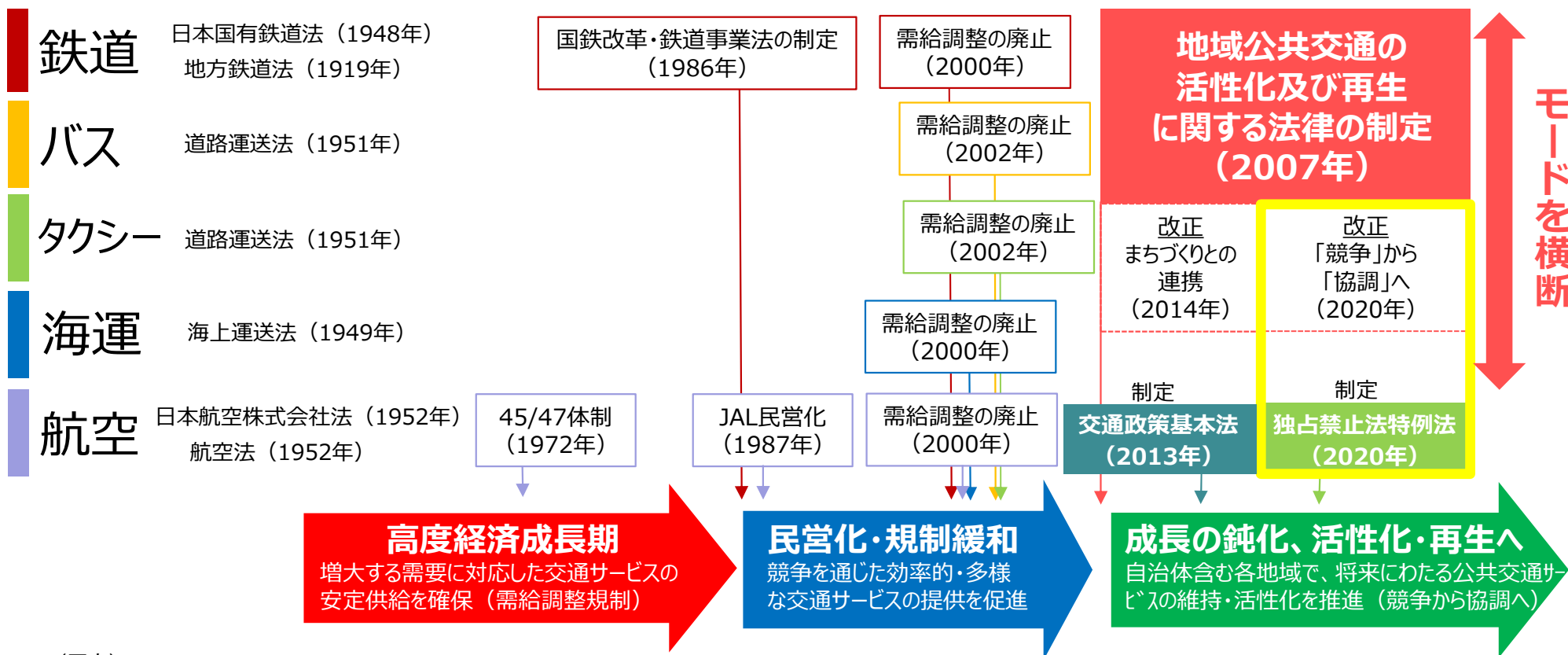
3. 地域公共交通に係る国の制度

3-1. 法令

3-2. 予算

a

公共交通政策の変遷



地域交通法(地域公共交通の活性化及び再生に関する法律)の概要

地域の主体的な取組等によって「地域旅客運送サービスの持続可能な確保に資する**地域公共交通の活性化及び再生**」を推進するため、地域公共交通計画の作成やこれに基づき実施する事業等について定める。(平成19年制定)

地域公共交通計画

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

- **全ての地方公共団体**に対して**作成の努力義務** ※計画作成数：1,052件（2024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**（地域公共交通確保維持改善事業等）や**法律上のワンストップ特例**（許認可手続の一元化）などの特例措置

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規定。

平成
19年
制定

- ✓ **市町村が主体となって幅広い関係者の参加による協議会（法定協議会）を設置。**
地方公共団体を中心に、地域で「望ましい交通ネットワーク」を追求。
- ✓ **「地域公共交通総合連携計画」の策定**を通じて、地域公共交通の維持・確保や利便性向上の取組を促進する制度を整備。

平成
26年
改正

- ✓ 地方公共団体※が中心となり、①**まちづくりと連携（コンパクト・プラス・ネットワーク）**し、
②**面的な公共交通ネットワークを再構築**を図るため、「**地域公共交通網形成計画**」を法定計画として規定
※市町村だけでなく、都道府県による協議会設置・計画策定も可能に
- ✓ バス路線の再編等を実施する「**地域公共交通再編事業**」等を創設し、その実施計画について国が認定し、法律・予算の特例措置を適用することにより、計画の実現を後押しする制度を整備。

令和
2年
改正

- ✓ 地域公共交通網形成計画を「**地域公共交通計画**」と改め、従来の公共交通サービスに加え、**地域の多様な輸送資源も含めた、地域交通全体のマスタープラン**に。
あわせて、**地方公共団体の作成を努力義務**として規定。
- ✓ 「**地域旅客運送サービス継続事業**」、「**地域公共交通利便増進事業**」等を創設し、地域における移動手段の確保や地域公共交通の充実を図る制度を整備。

令和
5年
改正

- ✓ **地域のあらゆる関係者の連携・協働（共創）**によって、**地域交通を「リ・デザイン」（再構築）**。
- ✓ 「**地域公共交通利便増進事業**」等を拡充。その実施計画について国が認定することで、計画の実現に向けた取組を、予算面で支援。
- ✓ ローカル鉄道の再構築に関する地域の協議について、国が組織する「**再構築協議会**」制度を創設。

1. 地域公共交通の現状

2. 国の公共交通政策(最近の議論状況等)

2-1. 公共交通政策の流れ

2-2. 地域の公共交通リ・デザイン実現会議、 国土交通省「交通空白」解消本部

3. 地域公共交通に係る国の制度

3-1. 法令

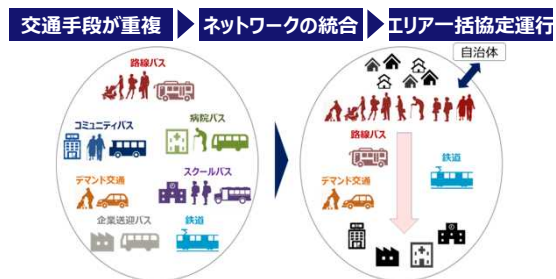
3-2. 予算

a

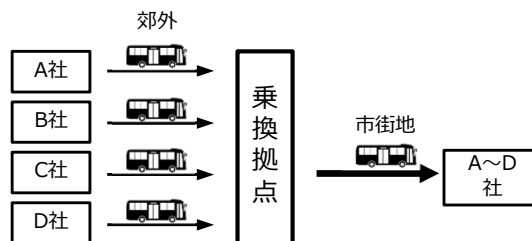
地域公共交通の「リ・デザイン」とは

3つの共創

官民の共創



交通事業者間の共創



他分野を含めた共創

地域交通と、様々な他分野との垣根を越えた事業連携を実現



交通DX

交通GX

自動運転



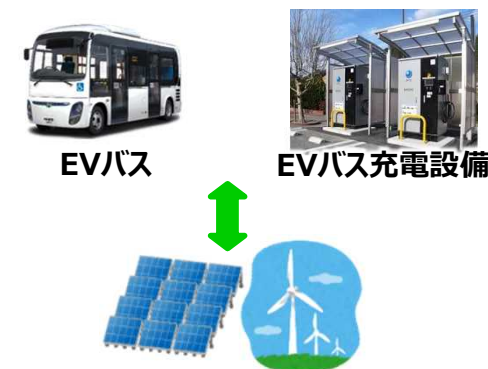
MaaS



AIオンデマンド交通



交通のコスト削減・地域のCN化



地域の関係者の連携と協働を通じて、
地域公共交通を、より利便性・生産性・持続可能性を高い姿へリ・デザイン（再構築）

地域の公共交通リ・デザイン実現会議

目的

地域の交通の活性化と社会的課題解決を一体的に推進するため、関係省庁の連携の下、デジタルを活用しつつ、地域の公共交通のリ・デザインを促進する。

構成員

議長 国土交通大臣

構成員（関係省庁）

内閣官房 デジタル田園都市国家構想実現会議事務局 次長

内閣府 地方創生推進事務局 次長

警察庁 交通局長

こども家庭庁 成育局長

デジタル庁 統括官（国民向けサービスグループ長）

総務省 地域力創造審議官

文部科学省 総合教育政策局長

厚生労働省 政策統括官（総合政策担当）

農林水産省 農村振興局長

経済産業省 地域経済産業グループ長

製造産業局長

国土交通省 公共交通政策審議官

都市局長

道路局長

鉄道局長

物流・自動車局長

観光庁 次長

環境省 総合環境政策統括官

（府省庁建制順）

構成員（有識者）

阿部守一 （長野県知事）

越 直美 （三浦法律事務所弁護士）

富田哲郎 （東日本旅客鉄道株式会社取締役会長）

増田寛也 （日本郵政株式会社取締役兼代表執行役社長）

松本 順 （株式会社みちのりホールディングス代表取締役グループCEO）

椋田昌夫 （広島電鉄株式会社代表取締役社長）

森地 茂 （政策研究大学院大学客員教授、名誉教授）

山内弘隆 （一橋大学名誉教授）

吉田守孝 （株式会社アイシン代表取締役社長）

（五十音順・敬称略）

スケジュール

令和5年9月6日（水）	第1回 課題整理（国土交通省）	令和6年2月9日（金）	第4回 地域交通のリ・デザインに向けたデータ活用及び司令塔機能の強化に関する取組（事業者・自治体・学識有識者）
10月25日（水）	第2回 連携・協働に関する取組の実態（関係庁）		
11月16日（木）	第3回 連携・協働に関する課題（自治体・事業者）	4月5日（金）	第5回 とりまとめ骨子案（国土交通省）
		5月17日（金）	第6回 とりまとめ案（国土交通省）
		5月31日（金）	とりまとめ公表

（参考）第13回デジタル田園都市国家構想実現会議（2023/6/2）岸田総理発言（抜粋）

経済産業大臣と国土交通大臣は、それぞれ関係大臣と連携し、本会議の下に、デジタルライフライン全国総合整備計画を策定するための会議と、交通のリ・デザインと地域の社会的課題解決を一体的に推進するための会議を、それぞれ設置してください。

地域の公共交通の現状や、地域が抱える社会課題は様々であることから、**地域を4つの類型に分けて検討**

A : 主に交通空白地など
【人口10万人未満の自治体】

B : 主に地方都市など
【人口10万人以上の自治体】

C : 主に大都市など
【三大都市圏の政令指定都市】

D : 地域間

現状

- 交通事業者による**サービス提供が困難**
- 過疎化・高齢化が著しく、病院の統廃合・移転、学校の統廃合等により**日常生活の「移動」の問題が深刻化**

- 提供されている公共交通と、各分野の送迎輸送との**重複による需要の分散**
- **将来的に公共交通の持続性が課題**

- 内外から多くのビジネス客・旅行者が訪問
- 一部の時間帯・エリアでは**供給が不足**

- 広域的機能の連結強化・災害リスクが課題

- **既存の輸送資源の総動員**
 - ・ 自家用有償旅客運送への多様な関係者の参画
 - ・ 各種施設の送迎車両への住民利用
- **公的関与の強化**



- **地域の公共交通の再評価・徹底活用**
 - ・ 各施設の送迎業務の交通事業者への委託
 - ・ 各施設の送迎輸送の公共交通への集約・一元化



- MaaS等**デジタルの活用**を一層推進
- **利便性・快適性**に優れたサービス提供を質・量とともに拡充



- 広域的な公共交通ネットワークとしての**幹線鉄道ネットワークの機能強化**



特に、連携・協働を推進し、移動手段の確保、持続可能な交通ネットワークの構築を図る必要

● **自家用有償旅客運送制度の徹底的な見直し**（道路運送法78条2号関係）

● **地域の自家用車・ドライバーを活用した新制度の活用**（道路運送法78条3号関係）

● **デジタル技術等の活用**による持続可能性の確保・利便性の向上 ● **地域交通を支えるドライバーの確保** ● **高齢者等の安全で快適な移動手段の充実**

国土交通省「交通空白」解消本部の設置

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

国土交通省「交通空白」解消本部

目的

- **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や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。

構成員

- 本部長** 国土交通大臣
 - 本部長代行** 副大臣及び大臣政務官
 - 副本部長** 事務次官、技監及び国土交通審議官
 - 本部員** 官房長、公共交通政策審議官、鉄道局長、物流・自動車局長、海事局長、港湾局長、航空局長、観光庁長官、地方運輸局長等
- ※事務局：総合政策局 公共交通政策部門、物流・自動車局及び観光庁

取組事項とスケジュール

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

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

(参考) 「交通空白解消・官民連携プラットフォーム(仮称)」の設置について

R6.9.4 第2回「交通空白」
解消本部 会議資料より抜粋

▶ 国土交通省「交通空白解消本部（本部長：齊藤国土交通大臣）」のもと、自治体・交通事業者等と様々な技術・サービスを持つ企業群と幅広い連携を図る「交通空白解消・官民連携プラットフォーム(仮称)」を設置し、官民の総力をあげて、交通空白解消に向けた実効性かつ持続可能性のある取組を推進していく。

体制(想定)

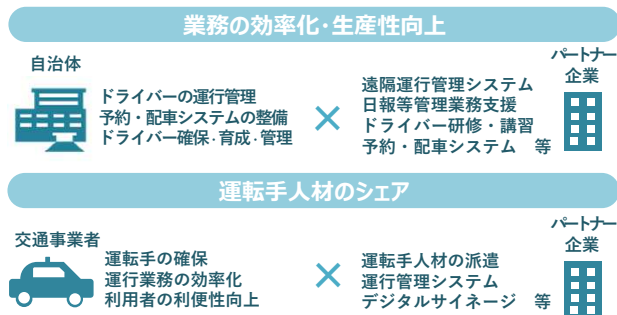


※ 配車・運行管理、人材養成・提供、デジタルサイネージ、カーシェア・レンタカー、データ、エネルギー、不動産、金融・保険等

3つの主な取組

1 課題×ソリューションのマッチング

課題を解決したい自治体や交通事業者と、技術やノウハウ等のソリューションを持つパートナー企業とのマッチングを後押し。



2 空白解消に向けたパイロットプロジェクト

(仮称)

交通空白を解決する先導的・連鎖的な取組を「パイロットプロジェクト(仮称)」として推進。

(例)

- タクシー等の広域共同運営
- 鉄道沿線におけるタクシー等配車円滑化
- クルーズ船社間の連携による二次交通確保

3 空白解消に向けた意見交換・セミナー

空白解消に向けたタクシー、乗合タクシー、公共/日本版ライドシェア等の普及促進に向けて、官民の意見交換会を実施。



1. 地域公共交通の現状

2. 国の公共交通政策(最近の議論状況等)

2-1. 公共交通政策の流れ

2-2. 地域の公共交通リ・デザイン実現会議、 国土交通省「交通空白」解消本部

3. 地域公共交通に係る国の制度

3-1. 法令

3-2. 予算

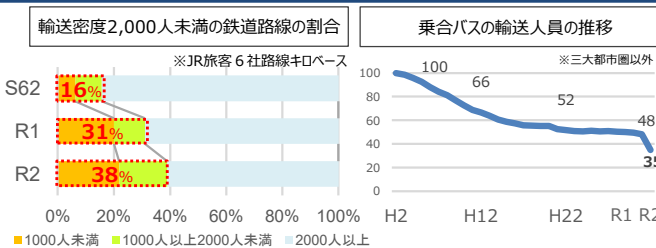
令和5年 地域交通法一部改正

— 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律 <令和5年法律第18号>

背景・必要性

- 人口減少等による長期的な利用者の落ち込みに加え、コロナ禍の直撃により、地域交通を取り巻く状況は年々悪化。
- 特に一部のローカル鉄道は、大量輸送機関としての特性が十分に発揮できない状況。

あらゆる交通モードにおける**地域の関係者の連携・協働**＝「共創」を通じ、**利便性・持続可能性・生産性**が向上するよう、**地域公共交通ネットワークを再構築**＝「リ・デザイン」することが必要。



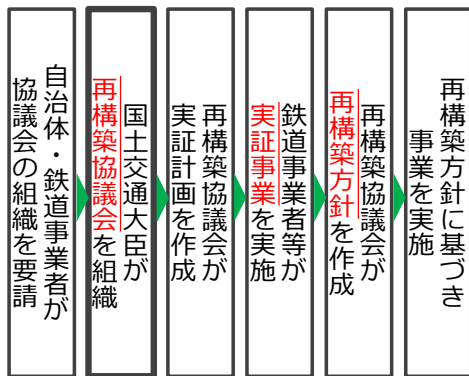
法改正の概要

地域の関係者の連携と協働の促進 【地域公共交通活性化再生法】

- ・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。

ローカル鉄道の再構築に関する仕組みの創設・拡充 【地域公共交通活性化再生法】

- ・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。
- ・再構築方針等に基づいて実施する「**鉄道事業再構築事業**」を**拡充**し、路線の特性に応じて鉄道輸送の高度化を実現。
- ・国は、大臣認定を受けた同事業によるインフラ整備に取り組む自治体について、社会資本整備総合交付金等により支援。<予算>



(協議会では「廃止ありき」「存続ありき」の前提を置かず議論)

※JR各社は、引き続きJR会社法に基づく「大臣指針」を遵守し、国鉄改革の実施後の輸送需要の動向等を踏まえて現に営業する路線の適切な維持等に努めることが前提

バス・タクシー等地域交通の再構築に関する仕組みの拡充

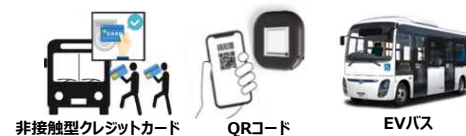
【地域公共交通活性化再生法】

「地域公共交通利便増進事業」の拡充

- ・自治体と交通事業者が、一定の区域・期間について、交通サービス水準（運行回数等）、費用負担等の協定を締結して行う「**エリア一括協定運行事業**」を創設。
- ・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、**複数年の支援総額を事前明示**するとともに、インフラ・車両整備に対する社会資本整備総合交付金を含め、予算面で支援（上下分離も可能）。<予算>

「道路運送高度化事業」の拡充

- ・**AIオンデマンド、キャッシュレス決済、EVバスの導入等の交通DX・GXを推進**する事業を創設。
- ・国は、インフラ・車両整備に対する社会資本整備総合交付金を含め、予算面で支援するとともに、（独）鉄道・運輸機構の出融資や固定資産税の特例措置により支援できるよう措置。<予算・財投・税制>



鉄道・タクシーにおける協議運賃制度の創設 【鉄道事業法・道路運送法】

地域の関係者間の協議が調ったときは、国土交通大臣への**届出**による運賃設定を可能とする**協議運賃制度**を創設。
(※乗合バスについては、平成18年より協議運賃制度を導入済。)

【目標・効果】：再構築協議会における協議や地域の関係者との連携・協働を通じ、地域交通を再構築 (KPI) 地域公共交通特定事業の実施計画の認定総数：67件 (2022年10月時点) ⇒ 300件 (2027年度)

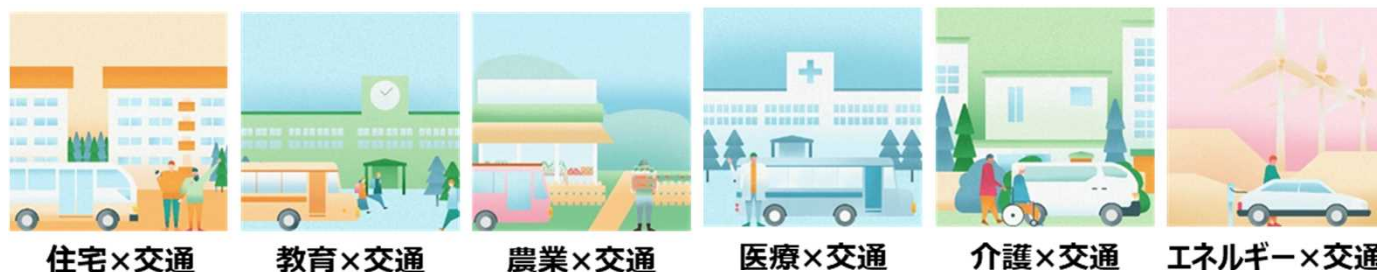
背景・必要性

- 官民間、交通事業者間、交通・他分野間における地域の関係者の連携・協働＝「共創」により、利便性・持続可能性・生産性が向上するよう、地域公共交通ネットワークを再構築＝「リ・デザイン」することが必要。

概要

- 地域の関係者の連携と協働を促進するため、以下を法律に規定。
 - ・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。
 - ・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）



『経済財政運営と改革の基本方針2022』（骨太方針）（令和4年6月7日閣議決定）

第2章 新しい資本主義に向けた改革 2. 社会課題の解決に向けた取組 （3）多極化・地域活性化の推進
 （分散型国づくり・地域公共交通ネットワークの再構築）

デジタル田園都市国家構想の実現に資する持続可能で多彩な地域生活圏の形成のため、交通事業者と地域との官民共創等による持続可能性と利便性の高い地域公共交通ネットワークへの再構築に当たっては、法整備等を通じ、国が中心となって交通事業者と自治体が参画する新たな協議の場を設けるほか、規制見直しや従来とは異なる実効性ある支援等を実施する。

【3つの「共創」他】ローカル鉄道の再構築に関する仕組みの創設【地域交通法】

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】

（令和5年度に新設）

地方公共団体が組織する法定協議会

構成員：地方公共団体、鉄道事業者等

※鉄道事業者からの要請制度を創設

国が組織する再構築協議会

（地方公共団体又は鉄道事業者からの要請に基づき組織）

構成員：国、地方公共団体、鉄道事業者等

実証事業を通じて実効性を検証

【合意形成に向けた国の支援】

- 協議会開催、調査事業・実証事業について、「地域公共交通再構築調査事業」（新設）により国が支援

地域公共交通計画の決定

再構築方針の決定

【合意実現に向けた国の支援】

- 社会資本整備総合交付金に基幹事業として「地域公共交通再構築事業」を創設し、国が支援

①「鉄道の維持・高度化」→鉄道事業再構築事業（※）

②「バス等への転換」→地域公共交通利便増進事業

※ 現行は赤字会社を対象としているが、黒字会社の線区も対象となるよう拡充

- 規制・運用の緩和・見直し
- ・協議運賃制度の導入
- ・技術・安全規制の見直し等

地域公共交通の再構築を実現

ローカル鉄道の再構築のイメージ【地域交通法】

鉄道の維持・高度化

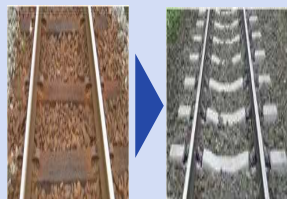
■ 設備整備



不要設備の撤去



軌道強化（高速化）



行き違い設備改良



■ 外部資源を活用した駅の活性化



郵便局と駅窓口の一体化



駅舎の複合施設化

■ GX・DX対応車両等への転換



車両導入



自動運転の実証実験

■ 事業構造の見直し



企画列車の運行



沿線の周遊バス運行

事業者の役割

列車の運行



車両等の保有

自治体の役割

鉄道施設保有



線路や駅舎の土地、線路・駅等の施設の保有

土地保有

自治体等が鉄道資産を分割保有

■ 利便性向上



MaaS (Mobility as a Service)



チケットのQRコード化



クレジットカードのタッチ決済

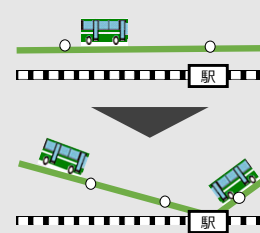
●● 駅発車時刻表
××方面

6	
7	30
8	0
9	
10	
11	
12	0
13	
14	
15	30
16	
17	30
18	0
19	

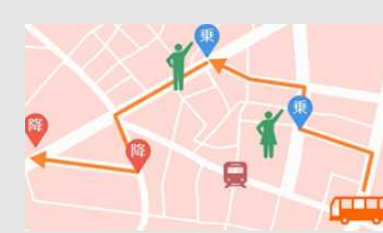
便数増加

●● 駅発車時刻表
××方面

6	
7	30
8	0 30
9	
10	
11	
12	0
13	
14	
15	30
16	
17	30
18	0
19	



並行バスのフィーダー化



AIオンデマンドの活用

バス等への転換

■ BRT・バスへの転換



車いす用エレベーター付き車両

鉄道運行当時



バス転換後



■ GX・DX対応車両等への転換



車両導入



EVバス充電施設の設置

■ 設備整備



バス停・乗換所の整備



営業所/車庫の整備

ローカル鉄道など地域公共交通のあり方検討に当たって

地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する基本方針（抜粋）

- 地域の関係者相互間の連携と協働を通じた、大量輸送機関としての鉄道の特性が十分に発揮できていないローカル鉄道における鉄道輸送の高度化やバス等への転換といった再構築の取組の検討は、関係地方公共団体が主体となった法定協議会その他の協議の場で行われるのが基本である。
- 地域公共交通に対する社会的要請に的確に応えるためには、ともすれば民間事業者の事業運営に任せきりであった従来の枠組みから脱却し、地域の総合行政を担う地方公共団体が先頭に立って、公共交通事業者、住民・利用者、学識経験者をはじめとする地域の関係者が知恵を出し合い、合意の下で、路線やダイヤ・運賃の見直しや新たな技術の活用により地域公共交通の改善を図りつつ、公共交通のみでは移動ニーズに対応しきれない場合には、スクールバスや福祉輸送、商業施設の送迎サービスなど地域の輸送資源を総動員し、加えて地域における移動需要の創出を図りながら、全ての地方公共団体において、地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に努め、その実現に向けて地域公共交通の活性化及び再生を図ることが重要である。
- 地域公共交通の活性化及び再生に関する地域のニーズや課題は多種多様であり、地域の関係者が地域公共交通について総合的に検討し、その地域にとって最適かつ持続可能な公共交通のあり方について合意形成を図り、合意に基づき各主体が責任を持って地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保を推進することが重要である。このため、具体的には、次の目標を追求すべきである。
 - (1) 住民、来訪者の移動手段の確保
 - (2) 地域社会全体の価値向上
 - (3) 安全・安心で質の高い運送サービスの提供等
 - (4) 新たな技術やサービスの活用による利便性向上の促進

- ✓ 鉄道など地域公共交通のあり方については、地方公共団体が主体となった、地域の多様な関係者が集まる協議の場において、膝をつき合わせて総合的に検討・合意形成を行い、合意の下で、地域の関係者が一体となって、地域公共交通の維持・活性を推進することが重要。
- ✓ 住民等の移動手段としての確保や地域全体の価値向上、地域の移動需要の創出・利便性向上等の観点も含めた総合的な観点からの検討が必要。

地域交通における「担い手」「移動の足」不足への対応

自家用車の活用に係る岸田総理（当時）の主な発言

第1回デジタル行財政改革会議（R5.10.11） 岸田総理指示（抜粋）

齊藤大臣においては、**地域交通の担い手不足**や、**移動の足の不足**といった、深刻な社会問題に対応するため、タクシー・バス等のドライバーの確保や、不便の解消に向けた**地域の自家用車・ドライバーの活用**などの検討を進めるとともに、西村大臣と協力して、自動運転やドローンの事業化を加速してください。

第212回国会 岸田総理所信表明演説（R5.10.23）（抜粋）

地域交通の担い手不足や**移動の足の不足**といった深刻な社会問題に対応しつつ**ライドシェアの課題に取り組んでまいります**。

第213回国会 岸田総理施政方針演説（R6.1.30）（抜粋）

特にライドシェアの課題については、地域の自家用車や一般ドライバーを活用した新たな運送サービスが、四月から実装されるよう、制度の具体化と支援を行います。これらの施策の実施効果を検証しつつ、**ライドシェア事業に係る法制度について、6月に向けて議論を進めます**。

デジタル行財政改革会議における議論

【デジタル行財政改革会議 中間とりまとめ（R5.12.20デジタル行財政改革会議決定）】

1. R6.4までに制度化・制度改革
 - (1) タクシー会社管理下での自家用車・ドライバーを活用する「**自家用車活用事業**」の制度化
 - (2) 自治体やNPOが主体となる**既存の自家用有償旅客運送の制度改革**
 - (3) **タクシー事業に係る規制緩和**
2. 上記施策の実証効果を検証しつつ、**タクシー事業者以外の者が行う「ライドシェア事業」**について、6月に向けて議論

【デジタル行財政改革 取りまとめ2024（R6.6.18デジタル行財政改革会議決定）】

1. **自家用有償旅客運送の制度改革の実施**【R5.12、R6.4】
2. **自家用車活用事業の創設**【R6.3】 / **バージョンアップの検討**【直ちに開始】
3. **モニタリング・検証**（自家用車活用事業等に係るモニタリング・検証を行い、各時点での検証結果を評価）とライドシェアに係る法制度の議論（検証等と並行して、**タクシー事業者以外の者が行うライドシェア事業**について、論点整理を踏まえ、法制度を含めて事業の在り方を議論を進める）

自家用有償旅客運送(公共ライドシェア) 概要



- 市町村やNPO法人などが、**自家用車を活用**して提供する**有償の旅客運送**（平成18年道路運送法改正により創設）。
- 省令により「**交通空白地有償運送**」「**福祉有償運送**」が認められている。

種類 <small>※数値はR5.3.31時点</small>	(交通空白地) (福祉)	698団体、4428車両 2428団体、14044車両
利用者	(交通空白地) (福祉)	地域住民・観光客 介護を必要する者
提供体制	(運送主体) (使用車両) (ドライバー)	市町村、NPO法人等 自家用車（白ナンバー） 第1種運転免許の保有、大臣認定講習の受講等
運送の対価	①法律により、「 実費の範囲内 」の収受が認められている。 ②タクシーの約8割（※）が目安。 （※）R5.12制度改善により、約5割から引上げ	
登録要件	① 安全体制を確保 すること。 （運行管理・整備管理の責任者の選任等） ② 地域の関係者 （※）において 協議が調うこと （地域公共交通会議等） （※）地域住民、地方公共団体、NPO、バス・タクシー事業者、事業者団体、運転者団体等	

R5.12・R6.4 公共ライドシェア 制度改善（主なものを抜粋）

- **【R5.12】「時間帯による空白」の概念の取込み**
「交通空白地」の目安を数値で示すとともに、夜間など「時間帯による空白」の概念を通達上明記
- **【R5.12】株式会社が参画できることの明確化**
交通空白地有償運送の実施地域において、自治体等実施主体からの受託により、株式会社の参画が可能であることを通達上明記
- **【R6.4】地域公共交通会議の運営手法の見直し**
地域公共交通会議で2か月程度協議してもなお結論に至らない場合には、協議内容を踏まえ首長の責任により判断できることを通達上明記
- **【R6.4】運送区域の設定の柔軟化**
運送区域外の目的地への往復を可能とする必要性が高いため、発地又は着地のいずれかが運送区域内にあればよいことを通達上明記
- **【R6.4】タクシーとの共同運営の仕組みの構築**
 - ① タクシーと公共ライドシェアの一体的な配車サービスを導入しタクシーが配車できない場合に公共ライドシェアを配車
 - ② タクシー運賃と同額を収受し、約8割（実費相当額）は市町村等が収受し、約2割は協力金として地域公共交通の確保改善に活用

自家用車活用事業(日本版ライドシェア) 概要

- 地域交通の「担い手」「移動の足」不足解消のため、令和6年3月、**タクシー事業者の管理の下で、自家用車・一般ドライバーを活用し、タクシー不足の地域・時期・時間帯を補完する形での運送サービス**の提供を可能とする「**自家用車活用事業(日本版ライドシェア)**」を創設。
- タクシー配車アプリデータ等を活用して、**タクシーが不足する地域・時期・時間帯を特定し、地域の自家用車・一般ドライバーを活用して不足分を供給。**

(1) 許可基準

- **対象地域、時期及び時間帯並びに車両数**
 - タクシーが不足する地域、時期及び時間帯、不足車両数を国土交通省が指定。
- **資格要件**
 - タクシー事業の許可を受けていること。
- **管理運営体制**
 - タクシー事業者が運行管理、車両の整備管理や研修・教育を実施。
 - 安全上支障のないよう、勤務時間を把握すること。
- **損害賠償能力**
 - タクシー事業者が対人8,000万円以上・対物200万円以上の任意保険に加入。

(2) 許可に付する条件

- **使用する自家用自動車について**
 - タクシー事業者ごとに使用可能な車両数は、国土交通省が指定する不足車両数かつ、事業者ごとの営業区域内の事業用車両数の範囲内で運輸局長等が通知。
 - 自家用車活用事業であることを表示。
- **ドライバーについて**
 - タクシー事業者は、ドライバーに事前の研修及び教育。運転者証明を携行。
- **運送形態・方法について**
 - 利用者とタクシー事業者間で運送契約を締結、事業者が運送責任を負う。
 - 運送引受け時に発着地が確定。
 - 自家用車が配車されることについて利用者の事前の承諾。
 - 運賃は事前確定運賃により決定し、支払い方法は原則キャッシュレス。
 - 発着地いずれかがタクシー事業者の営業区域内に存すること。

(3) 許可期間 許可期間は2年

タクシー不足の地域・時間帯等を指定

タクシーの管理下で自家用車を活用
(タクシー事業者が運送責任を負う)

引受け時に発地・着地確定
(配車アプリ等使用※)

事前確定運賃
(運賃はタクシーと同額)

原則キャッシュレス

※配車アプリを使わない運用も可能
(ガイドラインを策定)



- 東京など大都市の**1 2 地域**（九州管内は福岡交通圏のみ）では、**配車アプリデータに基づき、タクシーが不足する時間帯と不足車両数を特定・公表。**
- その他の地域でも、**タクシー事業者・自治体の実施意向**により日本版ライドシェアを実施可能。

タクシー不足時間帯・車両数を特定する方法

- **1 2 地域（九州管内は福岡交通圏のみ）**
→配車アプリデータに基づき、**タクシー不足時間帯・車両数を特定**
■ **福岡交通圏：タクシー不足車両数** ※アプリデータで特定

車両数が不足する曜日及び時間帯	不足車両数
月～木：16 時台～ 21 時台	220台
金・土：16 時台～翌 5 時台	520台
日：15 時台～ 21 時台	230台

- **1 2 地域以外（九州管内は福岡交通圏以外）**
→**タクシー事業者・自治体の実施意向があった際、簡便な方法により算出**

車両数が不足する曜日及び時間帯	不足車両数
タクシー事業者に実施意向がある場合 金・土：16 時台～翌 5 時台	各営業区域内のタクシー車両数の 5%
営業区域内の自治体が、不足しているとして 運輸支局へ申し出た 曜日及び時間帯	自治体が申し出た車両数

※ 1：酷暑時・雨天時・イベント時には、日本版ライドシェアの供給時間帯・車両数を拡大することが可能
 ※ 2：今後の通達改正等により、1 2 地域以外において、タクシー事業者からの申出により、日本版ライドシェアの供給時間帯・車両数を拡大できることとなる見込み

日本版ライドシェア導入までの流れ（1 2 地域以外）

- (1) タクシー事業者に意向がある場合**
- ① 実施意向のタクシー事業者から運輸支局へ申し出
 - ② 支局から営業区域内の全タクシー事業者に対して実施意向を調査 [7日間]
- これ以降は (2) ③以降と同様の流れ

- (2) 自治体が申し出る場合**
- ① 自治体が特定の曜日及び時間帯における不足車両数を運輸支局へ申し出
 - ② 支局から営業区域内の全タクシー事業者に対して実施意向を調査 [7日間]
 - ③ 意向をとりまとめ、本省へ報告
 - ④ 希望する事業者に営業区域内のタクシー車両数の 5% を不足車両数として割当て（※当初配分は不足車両数の 5割）
[調査後10日後目処]
 - ⑤ タクシー事業者が許可申請書を運輸支局に提出 → 支局許可

交通空白解消(地域の移動手段の確保)に向けた各地の事例①

北海道弟子屈町

- 町内の9つの交通空白地から市街地までは、タクシーを利用すると運賃が高額となり、住民が利用しにくい状況。
- 解決策として**公共ライドシェア**の導入に向けた準備を開始予定。
- 当該地域住民のニーズを把握し、実証運行に向けた調整を行う。



北海道網走市

- 市内にタクシー会社が2社あるが、郊外から市街地まで利用すると長時間・高額な運賃が必要となり、郊外部の住民が利用しにくい状況。
- 解決策として**乗合タクシー**の本格導入を予定。
- 郊外と市街地(病院・スーパー)を結ぶサービスの内容を検討、調整。

秋田県鹿角市

- 市街地から離れた十和田八幡平国立公園やその周辺観光地へのアクセス確保が課題。
- 観光関係団体を母体とするNPO法人が主体となり、鉄道駅までの路線バスと接続したうえで、バス停と観光地を結ぶ路線での、完全予約型の公共ライドシェアを8月に運行開始。



福島県南会津町

- 診療所の閉院により、病院周辺地区への移動手段の確保が課題(町で暫定的に通院者向けの無償バスを運行中)。
- 地域の交通事業者も人手不足を背景に対応が難しく、**公共ライドシェア**の導入決定(10月運行開始予定)。



青森交通圏

(青森市・蓬田村・平内町)

- 夏祭り期間や積雪日等における移動手段の確保に問題意識。
- 地域のタクシー会社で、7月26日より青森県初の「**日本版ライドシェア**」の運行開始(金・土曜日の夕方から早朝にかけて運行中)。



交通空白解消(地域の移動手段の確保)に向けた各地の事例②

群馬県榛東村

- タクシー助成を実施しているが、村内には福祉タクシー事業者のみ。路線バスはあるが本数が少ない。
- 隣接地域のタクシー事業者が、村役場にタクシー乗り場を設置し、**隣接地域のタクシー事業者のタクシー1台の常駐開始**（8/21～試行開始）。
- 加えて、村が7/31に「公共交通対策等検討委員会」を立ち上げ、2号・3号を含めた今後の地域公共交通の検討を実施。



群馬県桐生市

- 市内にはタクシー会社は3社あるが、タクシー運転手不足は深刻で、24時以降の営業はしていない。平日の利用も多いが、早朝、日中の時間帯も台数が減少。
- このため、市から、**日本版ライドシェアを全ての曜日で導入したい申出**（8/19。管内初の自治体手上げ）。
- 年内の運行開始に向けて、事業者と調整を行う。

長野県駒ヶ根市

- 観光需要や夜間時間への対応に課題感。
- タクシーを補完するものとして**公共ライドシェアの実証実験を実施**する予定（年度内メド）。
- 地域公共交通協議会での協議に向けて、事業者等と調整を行う。

長野県諏訪市

- 週末の夜間において時間帯空白が生じており課題認識。
- 自治体申し出による**日本版ライドシェアを実施**する予定。
- 具体的な不足時間・台数などの精査に向けて、事業者と調整を行う。

京都府亀岡市

- 市内郊外部で、自治会等によるボランティアの運送（許可・登録を要しない運送）を実施中。
- 今後、より持続性の高い**公共ライドシェアへの移行**について、検討開始。

大阪府藤井寺市

- 公共施設を巡回する無料バスを運行しているが、利用状況から費用対効果が低いことが課題。
- 路線バスのない地区において、**乗合タクシー等の導入**を検討。地域公共交通会議での議論に向けて、調整を行う。

交通空白解消(地域の移動手段の確保)に向けた各地の事例③

愛知県岡崎市

- 既存交通とコミュニティバス等が連携し市域全体をカバーしているが、人口減少等により、「将来に亘って持続可能な移動手段の確保」が必要。
- 「共助」×「共創」による持続可能な移動手段の確保に向けて、額田地区等の地縁団体による**公共ライドシェア**導入について、フィジビリティ調査を実施予定。
- 近々、関係者間で近隣事例の視察を計画中。



岡崎市・額田地区

愛知県西尾市

- 一色地区で運行中のコミュニティバスの利用状況が芳しくなく、地域の移動手段として機能していないため、費用対効果が低い。
- そのため当該コミュニティバスから**相乗りタクシー**へ転換。
- 地域公共交通会議での協議に向けて調整中。

広島県東広島市

- JR西条駅に発着する路線バスをはじめとして、バスの減便や最終便の繰り上げにより利便性が悪化するなど、移動の足の確保が重要な課題。
- タクシー事業者の申出により、タクシーが不足する時間帯に**日本版ライドシェア**を導入し、今年秋頃に運行開始予定。



日本版ライドシェア活用予定車両

岡山県和気町

- 木倉地区などの町営バスのバス停から離れているエリアにおいて、バスの利用が困難な住民の存在が課題。
- 当該エリアの住民を対象に、**予約型乗合タクシー**を今年秋頃に運行開始予定。



乗合タクシー活用予定車両

香川県高松市

- 「共創・MaaS 実証プロジェクト」を活用し、タクシーの需要や供給を計る仕組みとして、配車システム及び配車アプリの導入を検討。
- 配車アプリの導入に合わせて**日本版ライドシェア**が開始できるよう、申出予定。

徳島県牟岐町

- 町内にタクシーが3台のため、対応が難しい地区が存在。
- 令和8年度に町役場の移転を予定しており、新庁舎から距離がある東部において、**公共ライドシェア**を実施予定。

交通空白解消(地域の移動手段の確保)に向けた各地の事例④

鹿児島県伊佐市

- 市内にタクシー会社が2社あるが、**乗合タクシーの運行時間帯**（特に平日午前中）など、時間帯によりタクシー不足。
- 市内にて**日本版ライドシェア**を導入予定（市から鹿児島運輸支局に対し、本年8月に日本版ライドシェア実施を申出）



熊本県天草市

- 新和地域では、定時定路線型のコミュニティバスについて、バス停までの移動困難、便数が少ない等の声あり。
- また、当該地域内にはタクシー営業所がなく、ドアツードアの移動手段の確保が課題。
- 定時定路線型の**コミュニティバスからAIオンデマンド型乗合タクシーへの移行**を予定（12月に実証予定）。



沖縄県石垣市

- クルーズ船入港時、夕方から夜間の時間帯に交通空白が生じている。
- **日本版ライドシェア**を金、土曜の午後4時から翌朝5時台までの時間帯に運行。
- 8/16から許可事業者の一部で運行開始。



他にも・・・

- ✓ 利用状況が低迷し、運転手不足等で便数・路線維持に課題を抱える**路線バス末端・支線を、コミュニティバス（定時定路線型）or AIオンデマンド型乗合タクシーor 公共ライドシェア（定時定路線型）・・・に移行**
- ✓ 利用状況が低迷していた**コミュニティバス（定時定路線型）の一部を、デマンド型乗合タクシー（AIオンデマンド型ほか）に移行**
- ✓ **コミュニティバスについて、運行業務を受託するバス事業者が運転手不足に課題を抱えていること等から、新たに公共ライドシェアを導入**
- ✓ イベント開催・クルーズ船寄港時などの移動需要に対応するため、**日本版ライドシェアを導入orタクシーの営業区域外旅客運送を可能に**

各地の地域交通の現状や移動需要等を踏まえ、その地に適した方策により地域の移動手段を確保することが重要
 （バス、タクシー等の公共交通を補完する公共ライドシェア・日本版ライドシェアも選択肢のひとつ） 29

1. 地域公共交通の現状

2. 国の公共交通政策(最近の議論状況等)

2-1. 公共交通政策の流れ

2-2. 地域の公共交通リ・デザイン実現会議、 国土交通省「交通空白」解消本部

3. 地域公共交通に係る国の制度

3-1. 法令

3-2. 予算

地域公共交通リ・デザイン関係予算一覧

地域公共交通確保維持改善事業

(令和5年度補正:279億円 令和6年度:208億円)

1. 地域公共交通のリ・デザインの加速化

● 共創・MaaSプロジェクト

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

A 中小都市、交通空白地など
B 地方中心都市など
C 大都市など

● 自動運転社会実装推進事業

2027年度100か所以上の目標に向けて自動運転の社会実装に係る取組を支援

● ローカル鉄道の再構築支援

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



2. バス・タクシー等公共交通事業者の人手不足対策

● 旅客運送事業者の人材確保

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

● 交通DX・GXによる省人化・経営改善支援

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

3. 既存の地域交通に対する支援

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

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

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

- 地域鉄道における安全性向上に資する設備整備を支援

訪日外国人受入環境整備 (交通)

(令和5年度補正:244億円の内数 令和6年度:14億円の内数)

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

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



連節バス



ICカード



観光列車

社会資本整備総合交付金 (地域公共交通関連)

(令和5年度補正:542億円の内数 令和6年度:5,065億円の内数)

- バス停留所や鉄道施設等の施設・設備に対する支援

先進車両導入支援事業

(令和6年度:6億円)

- 鉄道・バスに係るEV車両等の先進的な車両導入・改良を支援

財政投融资

(令和6年度:102億円)

- バス・タクシー・鉄道等のDX・GX投資に対する出融資

公募期間終了
(現時点では、今後の追加公募の予定なし)

【3つの「共創」他】「共創・MaaS実証プロジェクト」(令和6年度)

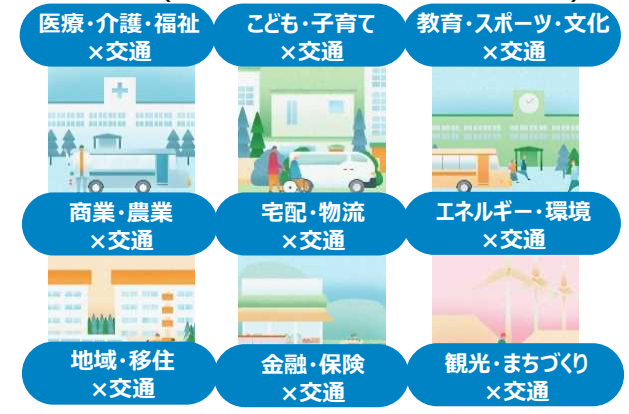
地域の多様な関係者の「共創」により地域交通の維持・活性化に取り組む実証プロジェクト等を支援します！

1. 共創モデル実証運行事業 ※公募期間…2/27～4/5 (1次公募)、5/27～6/12 (2次公募)

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、運行を伴う実証事業

- 【補助対象事業者】 交通事業者等を含む複数の共創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」)
- 【補助対象経費】
 - ・事業実施のための基礎データ収集・分析、協議会開催に要する経費等
 - ・事業実施にあたり必要となるシステム構築、車両購入・改造に要する経費
 - ・実証事業に要する経費

※「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)」



＜補助率＞ 地域の類型に応じて、メリハリをつけた支援を展開します！ (補助上限額：1億円)

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 <u>2/3</u>	補助率 <u>2/3</u>	補助率 <u>1/2</u>

2. 日本版MaaS推進・支援事業 ※公募期間…4/8～5/10

複数の交通モードにおけるサービスを1つのサービスとして、デジタルを活用して提供したうえで、データの連携・利活用等により、地域が抱える様々な課題の解決に取り組む事業

- 【補助対象事業者】 都道府県若しくは市町村 (以下「地方公共団体」という。)、地方公共団体と連携した民間事業者又はこれらを構成員とする協議会
- 【補助対象経費】
 - ・交通手段と、様々な移動手法・サービス (商業、宿泊・観光、物流、医療、福祉、教育、一般行政サービス等) を組み合わせて1つの移動サービスとして提供するための複数事業者間の連携基盤システムの構築に要する経費
 - ・MaaSの効果や課題の検証を行うための調査に必要な経費
- 【補助率】 「1.共創モデル実証運行事業」と同じ

3. モビリティ人材育成事業 ※公募期間…2/27～4/5 (1次公募)、5/27～6/12 (2次公募)

地域公共交通のR・デザインを推進するため、モビリティ人材 (交通に関する知見・データ活用のノウハウ・コーディネートスキル等を有する人材) の育成に関する仕組みの構築や運営を行う事業

- 【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・交通関係団体・まちづくり団体等の民間事業者・NPO法人等
- 【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
- 【補助率・上限額】 定額 (上限3千万円)

(参考) 令和6年度 共創モデル実証運行事業 (1次公募、160地域)

交通×観光・まちづくり (42地域)

北海道釧路市ほか	福井県福井市ほか
北海道赤井川村ほか	静岡県藤枝市
北海道網走市ほか	静岡県熱海市
北海道奥尻町ほか	静岡県富士市
北海道倶知安町	愛知県高浜市ほか
北海道登別市ほか	愛知県常滑市
北海道平取町	三重県明和町
山形県尾花沢市	京都府宇治市
福島県磐梯町	大阪府大阪市
栃木県日光市	大阪府岸和田市
埼玉県川口市	兵庫県神戸市
千葉県館山市	和歌山県白浜町
千葉県流山市	和歌山県和歌山市
東京都港区	鳥取県倉吉市
神奈川県横浜市	島根県奥出雲町
新潟県三条市	広島県東広島市
富山県立山町	香川県善通寺市ほか
富山県南砺市	香川県小豆島町
石川県小松市	熊本県人吉市
石川県能登町	大分県別府市
長野県山ノ内町	沖縄県東村

交通×教育・スポーツ・文化 (10地域)

北海道士別市
北海道新ひだか町
埼玉県深谷市ほか
埼玉県深谷市
富山県射水市
京都府京田辺市
大阪府能勢町ほか
山口県周防大島町
徳島県美馬市
佐賀県基山町

交通×地域・移住 (2地域)

三重県多気町ほか
長崎県諫早市

交通×こども・子育て (8地域)

北海道帯広市
神奈川県平塚市ほか
新潟県上越市
新潟県加茂市
静岡県島田市
愛知県刈谷市
香川県土庄町
福岡県北九州市ほか

交通×宅配・物流 (1地域)

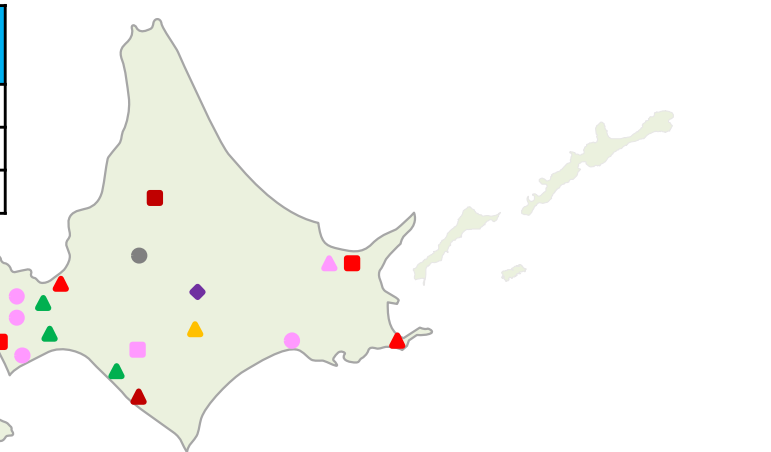
北海道土幌町

その他 (官民共創等) (20地域)

北海道函館市ほか	大阪府河内長野市
北海道鹿部町	山口県岩国市
北海道旭川市ほか	高知県宿毛市
栃木県佐野市	福岡県古賀市
千葉県南房総市ほか	佐賀県武雄市
富山県魚津市	長崎県諫早市
長野県塩尻市	熊本県大津町
静岡県湖西市	熊本県高森町
静岡県浜北市	大分県佐伯市
京都府京都市	沖縄県うるま市

交通事業者間共創 (3地域)

三重県津市
兵庫県神戸市
広島県広島市



交通×医療・介護・福祉 (40地域)

北海道札幌市	京都府精華町
北海道千歳市	京都府大山崎町
北海道日高町	大阪府交野市
岩手県久慈市	大阪府大阪市
岩手県陸前高田市	大阪府堺市
山形県寒河江市	兵庫県宝塚市
福島県会津若松市	兵庫県三田市
福島県鮫川村	兵庫県豊岡市
茨城県行方市	兵庫県養父市
群馬県前橋市	岡山県赤磐市
千葉県香取市	山口県田布施町
神奈川県松田町ほか	香川県宇多津町
富山県黒部市	福岡県糸田町ほか
富山県南砺市	佐賀県多久市
石川県津幡町	福岡県福智町
石川県輪島市	熊本県美里町
長野県中野市	熊本県宇土市
長野県辰野町	大分県国東市
長野県東御市	大分県豊後大野市
静岡県吉田町	鹿児島県日置市

交通×商業・農業 (28地域)

北海道洞爺湖町	新潟県見附市
北海道小清水町	富山県朝日町
北海道函館市	石川県七尾市
北海道石狩市	静岡県藤枝市
北海道根室市	静岡県沼津市
宮城県利府町	三重県四日市市
秋田県大館市	大阪府箕面市
山形県山形市	兵庫県宝塚市
神奈川県川崎市	鳥取県米子市ほか
神奈川県横浜市	愛媛県西条市
神奈川県横浜市	福岡県大刀洗町
神奈川県相模原市	福岡県筑紫野市
神奈川県葉山町ほか	福岡県飯塚市
山梨県甲斐市	沖縄県南風原町

- ＜凡例 (主要な運行形態)＞
- ★ 鉄道・航路等
 - バス (路線バス・コミュニティバス・スクールバス等)
 - タクシー・乗合タクシー
 - ▲ AIデマンド交通
 - ◆ 自家用有償旅客運送 など その他自動車運送

(参考) 令和5年度 共創モデル実証運行事業 (77地域)

交通×こども・子育て (4地域)

北海道士別市
神奈川県横浜市
愛知県刈谷市
滋賀県竜王町

交通×教育・スポーツ・文化 (7地域)

北海道帯広市
北海道栗山町
宮城県名取市
茨城県行方市ほか
山梨県都留市
埼玉県深谷市
静岡県吉田町

交通×宅配・物流 (2地域)

北海道帯広市
広島県庄原市

交通×エネルギー・環境 (2地域)

石川県金沢市
鳥取県倉吉市

交通事業者間共創 (3地域)

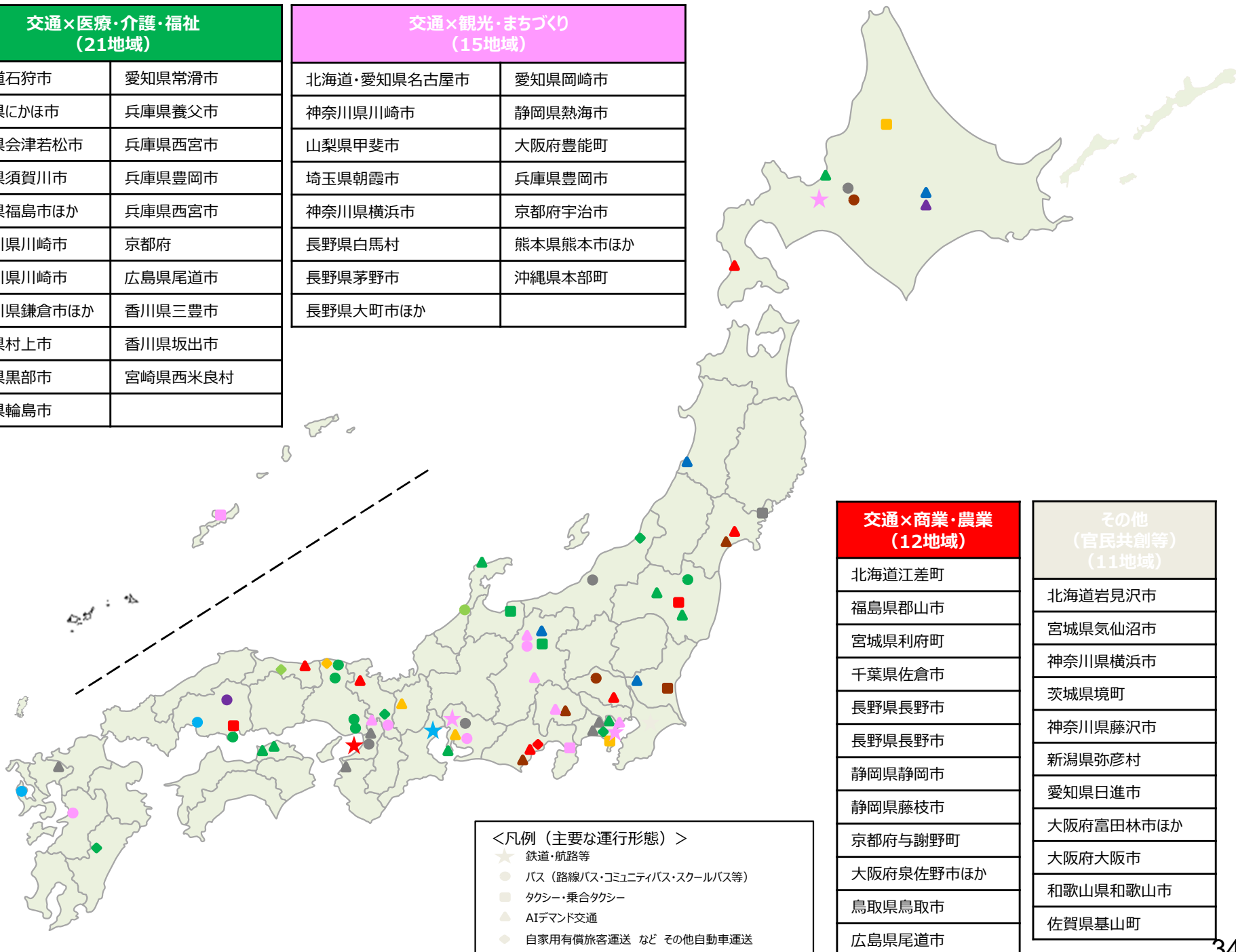
三重県津市
広島県広島市
長崎県西海市

交通×医療・介護・福祉 (21地域)

北海道石狩市	愛知県常滑市
秋田県にかほ市	兵庫県養父市
福島県会津若松市	兵庫県西宮市
福島県須賀川市	兵庫県豊岡市
福島県福島市ほか	兵庫県西宮市
神奈川県川崎市	京都府
神奈川県川崎市	広島県尾道市
神奈川県鎌倉市ほか	香川県三豊市
新潟県村上市	香川県坂出市
富山県黒部市	宮崎県西米良村
石川県輪島市	

交通×観光・まちづくり (15地域)

北海道・愛知県名古屋市	愛知県岡崎市
神奈川県川崎市	静岡県熱海市
山梨県甲斐市	大阪府豊能町
埼玉県朝霞市	兵庫県豊岡市
神奈川県横浜市	京都府宇治市
長野県白馬村	熊本県熊本市ほか
長野県茅野市	沖縄県本部町
長野県大町市ほか	



- <凡例 (主要な運行形態)>
- ★ 鉄道・航路等
 - バス (路線バス・コミュニティバス・スクールバス等)
 - タクシー・乗合タクシー
 - ▲ AIデマンド交通
 - 自家用有償旅客運送 など その他自動車運送

交通×商業・農業 (12地域)

北海道江差町
福島県郡山市
宮城県利府町
千葉県佐倉市
長野県長野市
長野県長野市
静岡県静岡市
静岡県藤枝市
京都府与謝野町
大阪府泉佐野市ほか
鳥取県鳥取市
広島県尾道市

その他 (官民共創等) (11地域)

北海道岩見沢市
宮城県気仙沼市
神奈川県横浜市
茨城県境町
神奈川県藤沢市
新潟県弥彦村
愛知県日進市
大阪府富田林市ほか
大阪府大阪市
和歌山県和歌山市
佐賀県基山町

- 村内全域をカバーする**村営バス**（村による公共ライドシェア）を一部**デマンド運行化**。ドアtoドアサービスを拡充。
- 商工会、社会福祉協議会等と連携し、**福祉送迎・買い物支援等のサービスを村営バスで一体的に提供するため協議・検討**。

事業の基礎情報

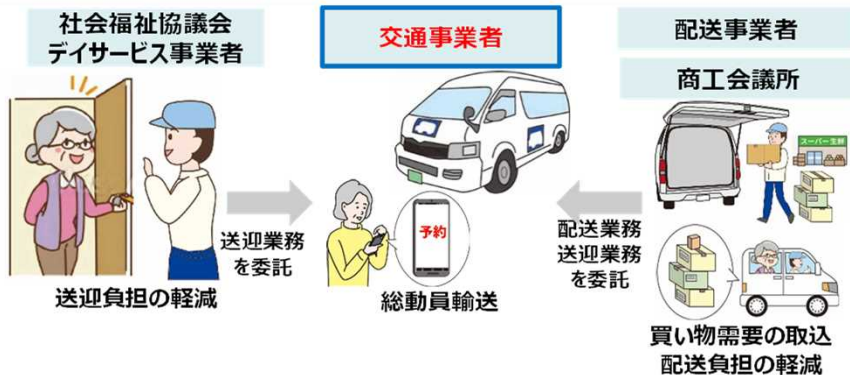
実施主体	西米良村公共交通共創プラットフォーム
運行主体	西米良村
共創パートナー	社会福祉法人西米良村社会福祉協議会・社会福祉法人成穂（福祉）、西米良村商工会（商業）、株式会社米良の庄、日本工営都市空間株式会社
交通モード（運行体制）	デマンド交通（自家用有償旅客運送） ・車両保有者：西米良村【3路線・6台体制】 ・運転手所属：西米良村【6人体制】
実施場所（令和2年国勢調査）	人口：1,000人（高齢化率43.7%） 面積：272km ² （人口密度3.7人/km ² ） 主な域内交通：バス（村営バス、宮崎交通）

■事業スキーム



体制構築のポイント

- ・村営バスを運行する西米良村が事業主体となり、総合戦略策定を支援した日本工営都市空間がコーディネーター役として事業全体を支援。
- ・デマンド運行に合わせて村内の福祉、商工事業者のサービスを実装。
- ・人材育成事業のワークショップ等を通じ、村民や村内の事業者からのアイデア・意見を集約（過去の取り組みも含む）。



事業の内容

- ◆ 村内全域をカバーする村営バスの日中の利用が少ないことから、これらの時間帯を一部デマンド運行とし、**高齢者のためのドアtoドアサービス**の拡充を実施。
- ◆ 村営バスの停留所から、デマンド用に新たに停留所を複数設け、自宅や目的地への送迎を実施。
- ◆ 各路線で**デマンド運行の時間帯**を設け、事前登録のうえ電話またはインターネットにて乗車を予約。自宅送迎での乗降時は**所定バス運賃に+100円**を支払う。
- ◆ 村中心部の拠点「村所驛」（バス待合室）にて電話窓口を担当、デマンド運行の案内等も実施。
- ◆ 福祉送迎の統合化による「福祉Maas」サービス、社会福祉協議会や社会福祉法人のデイサービスと連携して実装を検討・協議。買い物支援サービスの全村展開のあり方について検討。
- ◆ 【自治体計画との整合】「**第6次長期総合計画**」において、公共交通の維持については「バスの利用促進を図る」「高齢者や障がい者が利用しやすい環境を整える」との方針が示されており、今回の取り組みはこれに資する取り組み。

■実証事業の収支【2023/10/1～2024/2/29時点】

収入	約130万円
支出	約840万円
損益	▲約710万円
初期費用	約840万円
ランニングコスト	約1,000万円（運行費用）※約200万円/月

事業実施にあたり苦勞した点やポイント

- ・福祉との連携については、想定よりも乗降時の介助や費用の面で綿密な調整が必要であった。
- ・人材育成事業と連携し、バスの活用方法に関するワークショップを実施。村民との意見交換によって、地域住民の声の吸い上げを図った。

■利用料金・割引

- ・定時運行・デマンド運行のいずれも、これまでと同様の距離制運賃
- ・デマンド運行では+100円でバス停以外の自宅や目的地まで運行可能

■運行表（平日・路線別）

	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
上米良線	村所驛	村所驛	村所驛	村所驛	村所驛	村所驛	村所驛	村所驛	村所驛	村所驛	村所驛	村所驛	村所驛
湯前线	村所驛	村所驛	村所驛	村所驛	村所驛	村所驛	村所驛	村所驛	村所驛	村所驛	村所驛	村所驛	村所驛
小川線	村所驛	村所驛	村所驛	村所驛	村所驛	村所驛	村所驛	村所驛	村所驛	村所驛	村所驛	村所驛	村所驛

■事業の実施エリア



- 地域づくりの一環として行うバスサービス等について、**自動運転レベル4の社会実装・事業化の後押し、政府目標※の達成のため、地方公共団体が実施する自動運転の取組（実証運行等）を支援。**

※地域限定型の無人自動運転移動サービスについて「2025年度を目途に50か所程度」「2027年度までに100か所以上」の地域で実現。そのために2024年度は全ての各都道府県で1か所以上の計画・運行を目指す。

(1) 募集主体

地方公共団体

(2) 公募受付期間

令和6年4月5日（金）～令和6年5月7日（火）

(3) 補助対象経費

自動運転システムの開発、それに伴う車両改造、リスクアセスメント調査 等

(4) 審査方法

当該領域の有識者で構成する審査委員会を設置し、応募書類等に基づいて実施

(5) 補助率・採択予定件数

80～90件の事業について必要な経費を補助
(応募状況によって補助額・補助率は調整)

<対象事業者（イメージ）>

地方公共団体（都道府県・市町村）及び道路運送事業者等



<採択の主な考え方>

- ・ 通年運行開始が見込まれること
- ・ 将来的なレベル4の実現が見込まれること
- ・ 地域公共交通計画に留意していること

※他の自治体との差別化への取り組みとして、通年運行に必要な経費を確保している自治体があれば、審査で留意



自動運転・隊列走行BRT イメージ
(ソフトバンクHPより)

(参考) 自動運転に係る全都道府県での初期投資支援に係る取組

- **2024年度は、これまでの継続事業を含め、全都道府県で計99件の事業を採択**（九州は全7県で計9件の事業採択）。
 【九州管内 事業実施地域】北九州市・宗像市（福岡県）、佐賀市（佐賀県）、長崎県、熊本市・宇城市（熊本県）
 佐伯市（大分県）、西都市（宮崎県）、南さつま市（鹿児島県）
- **一般道の自動運転について、2024年度に約100か所で計画・運行を行い、2025年度には全都道府県での通年運行の計画策定又は実施**を目指す。

【自動運転実証運行 九州管内事例：佐賀市】

SAGA2024国スポ・全障スポの開催にあわせ、佐賀駅バスセンター～SAGAサンライズパーク間の実証運行を実施。
 ※佐賀市では、2023年度に引き続き、実証運行を実施



2024 10.7月～14月・21月～25金・27日

自動運転バスを体験し、私たちの未来の快適な移動手段について、みんなで考えましょう!

運賃無料で乗車体験!
 乗車は予約制です! (詳細は裏面)
 予約はコチラ!
<https://www.sunrise-bus.com>
 天候等により運休となる場合があります。

SAGAサンライズパーク
 佐賀市文化会館

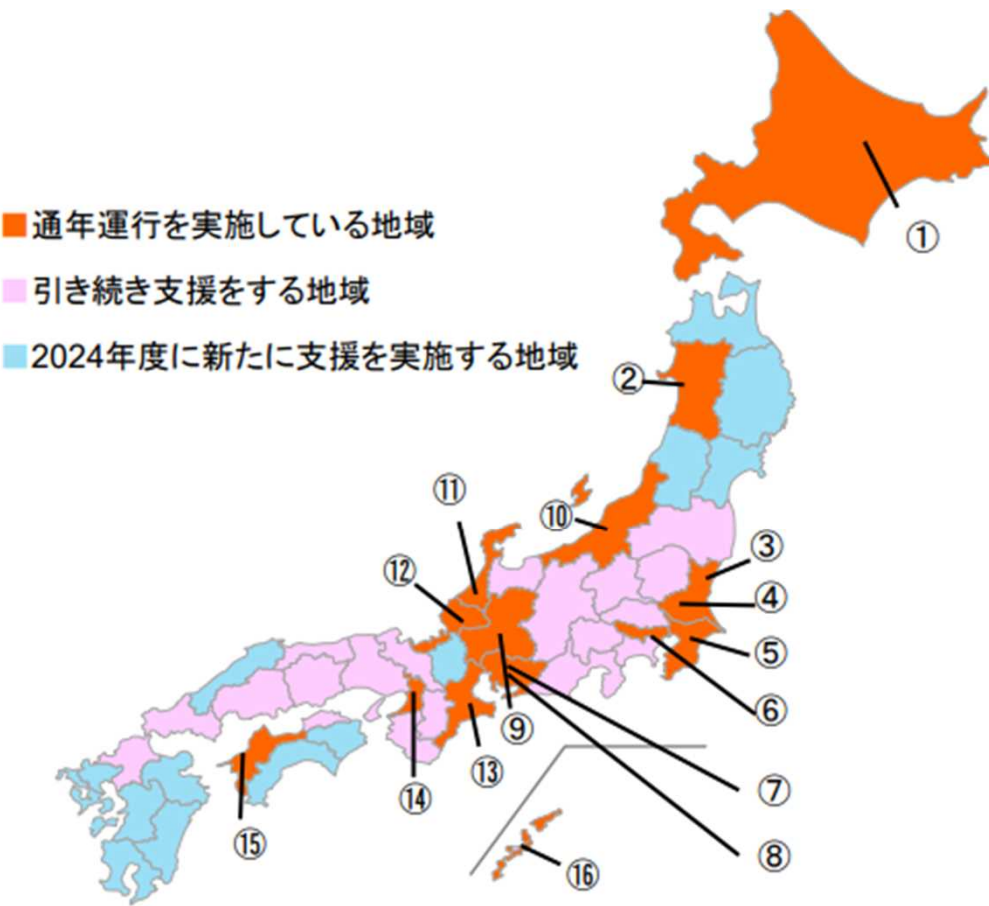
AUTONOMOUS
 自動でブレーキ・アクセル・ハンドルの操作!
 車内で専門スタッフによる自動運転技術の解説あり!
 信号も自動で止まる!

運行ルート
 SAGAサンライズパーク(市文化会館前)バス停
 ↓
 佐賀駅バスセンター6番乗り場

佐賀県 佐賀市



自動運転バスチラシ (佐賀市HPより)



基幹事業

- 道路
 - 下水道
 - 住宅
 - 港湾
 - 海岸
 - 住環境整備
 - 河川
 - 都市公園
 - 砂防
 - 市街地整備
- 等
- 令和5年度からの拡充
- 「**地域公共交通再構築**」を追加
 - 「市街地整備」の「**都市・地域交通戦略推進事業**」を拡充

効果促進事業

- 基幹事業の効果を高めるために必要な事業
- 全体事業費の2割目途**

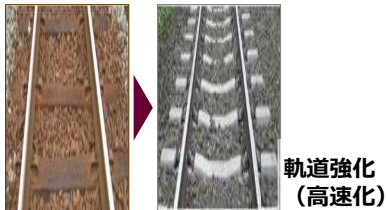
地域公共交通再構築事業の概要（令和5年度～）

予算額：社会資本整備総合交付金（令和5年度 5,492億円）の内数

補助率：補助対象経費の1/2

対象事業：地域公共交通活性化再生法による実施計画の認定を受けて行う鉄道施設・バス施設の整備
※まちづくりとの相互連携等が要件

地方財政措置：鉄道施設：地方負担分について、地方債充当率100%，うち45%について交付税措置
バス施設：地方負担分について、特別交付税措置80%



地域公共交通再構築事業 - 社会資本整備総合交付金

利用者の大幅減等により、現状のままでは地域交通ネットワークの維持が難しい状況になっている地域において、地域戦略と連動した持続可能性・利便性・効率性の高い地域交通ネットワークへの再構築を図るため、新たに社会資本整備総合交付金に基幹事業として「**地域公共交通再構築事業**」を令和5年度に創設（**基幹事業の追加は創設以来初めて**）

地域公共交通再構築事業 - 社会資本整備総合交付金の基幹事業として創設

地域づくりの一環として、**地域公共交通ネットワークの再構築**に必要なインフラ整備に取り組む地方公共団体への支援を可能とするため、地方公共団体が、**地域公共交通計画**及び**立地適正化計画**その他の**まちづくり・観光計画**において中長期的に必要な**ネットワーク（鉄道・バス路線）を位置付けた場合に、ネットワーク形成に必要な施設整備等に関する地域の取組を支援**

【**交付金事業者**】 地方公共団体 ※交付金については、地方公共団体からの補助金を受けて、民間事業者等も事業実施可能

【**補助率**】 1/2

【**交付対象事業**】 **地域公共交通特定事業**※の実施計画の**認定**を受けた、持続可能性・利便性・効率性の向上に資する施設整備

※地域公共交通活性化法に基づく、**ローカル鉄道に係る公共交通再構築**や**バス路線の再編**等を行う事業実施計画

・**鉄道施設**（駅施設、線路設備、電路設備、信号保安設備等）の整備

・**バス施設**（停留所・車庫・営業所・バスロケ施設・EVバス関連施設（発電・蓄電・充電）等）の整備

※上記とあわせて、**効果促進事業**（地方自治体の作成する社会資本総合整備計画ごとに交付対象事業全体の20%を目途）で、**鉄道・バス車両**の導入も支援

※JR本州3社又は大手民鉄の路線については、補助対象経費は総事業費の2/3を上限（1/3は事業者の自己負担）

【補助要件】

(1) 地域公共交通計画の作成・地域公共交通特定事業実施計画の認定

- 地域公共交通計画が作成され、かつ、地域公共交通特定事業実施計画の大臣認定を受けていること
※鉄道については、再構築協議会等において策定された鉄道事業再構築実施計画に係る路線（原則輸送密度4,000人未満の線区）が対象

(2) 地方公共団体の計画における地域公共交通とまちづくり・観光戦略等の相互連携

- 地方公共団体が作成する、まちづくり/観光等に関する計画（例：立地適正化計画）において、まちづくりや観光における戦略の一つとして「**鉄道の活用**」「**バスネットワークの活用**」が位置付けられ、そのための**実効性ある取組が具体的に記載されていること**

(3) 事業の効果（実効性）を確認するための目標設定

- ①利用者数 ②事業収支 ③国/地方公共団体の支出額 の目標を設定すること

(4) 実効性のある地域活性化のための鉄道・バスの活用

- 本事業に関連する施設整備を含め実効性ある利用促進施策が実施計画に具体的に位置付けられること



【再掲】地域公共交通リ・デザイン関係予算一覧

地域公共交通確保維持改善事業

(令和5年度補正:279億円 令和6年度:208億円)

1. 地域公共交通のリ・デザインの加速化

● 共創・MaaSプロジェクト

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

A 中小都市、交通空白地など
B 地方中心都市など
C 大都市など

● 自動運転社会実装推進事業

2027年度100か所以上の目標に向けて自動運転の社会実装に係る取組を支援

● ローカル鉄道の再構築支援

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



2. バス・タクシー等公共交通事業者の人手不足対策

● 旅客運送事業者の人材確保

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

● 交通DX・GXによる省人化・経営改善支援

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

3. 既存の地域交通に対する支援

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

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

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

- 地域鉄道における安全性向上に資する設備整備を支援

訪日外国人受入環境整備 (交通)

(令和5年度補正:244億円の内数 令和6年度:14億円の内数)

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

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



連節バス



ICカード



観光列車

社会資本整備総合交付金 (地域公共交通関連)

(令和5年度補正:542億円の内数 令和6年度:5,065億円の内数)

- バス停留所や鉄道施設等の施設・設備に対する支援

先進車両導入支援事業

(令和6年度:6億円)

- 鉄道・バスに係るEV車両等の先進的な車両導入・改良を支援

財政投融资

(令和6年度:102億円)

- バス・タクシー・鉄道等のDX・GX投資に対する出融資

令和7年度予算要求額
 ・地域交通の「リ・デザイン」等に対する支援関係
 約274億円（対前年度比1.28倍）

（参考）令和7年度概算予算要求（地域公共交通関係）

「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

- 地域のバス・鉄道の減便・廃止や運転者の不足等により、地域住民の移動に不便が生じているという現状の改善や、我が国成長のエンジンである観光需要の地方誘客に向けた観光二次交通の確保は、待ったなしの課題。
- 「交通空白」解消に向け、「地域の足」「観光の足」の確保を強力に進めるとともに、デジタル技術も活用し、地域のあらゆる関係者が参画した連携・協働の取組を進め、地域交通の「リ・デザイン」を全国的に展開。

「交通空白」の解消

国土交通省「交通空白」解消本部

（本部長：斉藤国土交通大臣、令和6年7月設置）
 の下、全国各地で、タクシー、乗合タクシー、日本版ライドシェアや公共ライドシェア等を地域住民や来訪者が使えない「交通空白」の解消に向けて一気呵成に取り組む。

※岸田総理大臣指示

「第五に、二次交通の確保が不可欠であり、「交通空白解消本部」を司令塔として、地方公共団体と連携し、デジタルを活用しつつ、交通空白の解消と利便性の確保に取り組んでいただきたい。」（第24回観光立国推進閣僚会議（令和6年7月19日））

- 「交通空白」の課題が存在する自治体において
公共ライドシェア、日本版ライドシェア等の導入等を一気通貫で支援
 地域における調査・合意形成、実証運行に係る車両・システム・運行費等の支援
- 官民連携、地域間連携、モード間連携による「交通空白」の解消を支援
 （都道府県が先導・補完する「交通空白」解消に資する取組も後押し）
- 観光地や主要交通結節点等におけるアクセス・予約円滑化等の支援



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

「デジタル田園都市国家構想実現会議」の下に設置された
 「地域の公共交通リ・デザイン実現会議」のとりまとめ（令和6年5月）を踏まえ、
 デジタルの活用と関係省庁連携により実装

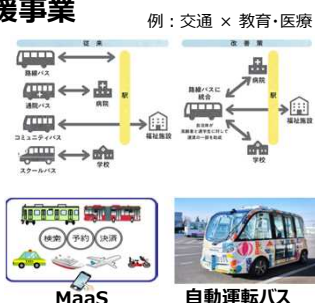
○共創モデル実証運行事業、日本版MaaS推進・支援事業

官民連携、交通事業者間連合、他分野との共創
 MaaSの広域化 等

○地域公共交通計画・協議会のアップデート支援

モビリティデータの利活用、横断的・機動的体制 等

○自動運転の社会実装に向けた支援 等



- 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、
 データ利活用に資するキャッシュレス決済の導入支援 等
- 旅客運送事業者の人材確保
 2種免許取得支援等の人材確保等
- 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）



○ローカル鉄道の再構築方針策定等の後押し

○社会資本整備総合交付金（地域公共交通再構築事業） 地域交通ネットワーク再構築に必要なバス・鉄道施設

○EV車両・自動運転車両などの先進車両導入支援



地域公共交通の維持・確保等

○地域公共交通の維持・確保

地域公共交通計画に基づくバス路線等の運行支援
 離島航路、航空路の運航支援 等



- 訪日外国人旅行者の地方誘客を支える
公共交通機関等における受入環境整備（観光庁予算）
 多言語対応、車両大型化、観光車両の導入・改良等



(参考) 地域公共交通の「リ・デザイン」に関する情報提供ツール

地域の関係者による連携・協働のカタログ

地域公共交通の「リ・デザイン」特設サイト

<https://www.mlit.go.jp/redesign/>

https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport_tk_000211.html

公共交通に関する国の補助制度の逆引き検索

- 自治体、事業者が実施したい取組から逆引きで、活用可能な補助制度を検索
- 特設サイトでは、地域公共交通の「リ・デザイン」に関する優良事例・先進事例の逆引き検索も可能

- 地域交通の課題を連携・協働により解決した取組※の**優良事例**や、参考となる**先進事例**について、**取組内容だけでなく、実施体制や取組による成果・効果等の様々な情報を含め、カタログとして整理**

【①実施したい取組・交通モードを選択】

【②活用可能な補助制度を絞り込み】

地域公共交通「リ・デザイン」関連予算一覧

タグを選択すると、予算事業名が絞り込まれます。

予算事業名関連タグ逆引き検索

項目全てのタグを選択

●利用する方

●種類

●目的

【DX・新技術の活用】

【人材確保・育成】

【環境への配慮・GX】

予算事業名

地域公共交通確保維持事業

共創・MaaS実証プロジェクト (地域公共交通確保維持事業)

共創モデル実証運行事業 (共創・MaaS実証プロジェクト)



※取組例

- ✓ 地域の輸送資源の総動員 (例：スクールバスの混乗)
- ✓ 自家用有償旅客運送への多様な関係者の参画 (例：JA、商工会による自家用有償旅客運送)
- ✓ 地域の公共交通の再評価・徹底活用 (例：スクールバス・コミュニティバス・福祉バスの集約、スクールバスに係るデマンドバスの活用)

先進事例のPR動画

- 地域公共交通の「リ・デザイン」の先進事例※について、自治体職員等へのインタビュー動画を公開

※R6.5現在、北海道赤井川村、群馬県前橋市、熊本県熊本市の3事例を公開中

【実証・事業開始フェーズ】
事例24 地域の交通資源の集約に関する実証事業(宮崎県西米良村)

区分 A 交通空白地など 地域における移動手段の集約による運行の効率化

対象地域 宮崎県西米良村
人口：1,000人
世帯数：502世帯
高齢化率：43.7%
面積：272km²
(令和2年国勢調査)

実施内容 【交通モード】デマンド交通/自家用有償旅客運送 (道路送法79条) <6台>

●日中時間帯の村営バスをデマンド化することにより、高齢者向けのドアtoドアサービスを拡充。事前登録のうえ、電話又はインターネットにて乗車予約する仕組み。

●村中部のバス待合室において、事前登録や電話窓口に対応するほか、貨客混載の拠点とするなど、地域の交通結節点として整備。

●利用料金・割引 ●運行費 (平日/路線別)

●定時運行・予約運行のいずれもこれまでの距離制運賃
・予約運行では100円でバス停以外の自宅や目的の地まで運行可能

基本指標

【事業開始・準備期間】 10月1日～2月29日 (152日) | 【利用費】 4,356円

28.3人/日

インシャルコスト：8,400千円
ランニングコスト：10,000千円

1日あたりの乗車数

1回あたりの乗車数

4.7人/回

1回あたりの乗車数

1回あたりの乗車数

●実証事業に係る費用 ※実証事業終了後は、西米良村の費用負担により事業継続 (ランニングコスト：約2,000円/月)

●福祉有償運送の統合については、実証運行の結果を踏まえ、費用負担について福祉部門との調整を予定。

●貨客混載についても、現在は1地区での実施にとどまっていることから、各集落に拠点 (ターミナル) を整備することにより、運行事業者の送迎・配達負担の軽減を図りながら、全村展開の体制を構築予定。