

持続可能な地域公共交通ネットワークの構築について (地域公共交通のリ・デザイン)

国土交通省 東北運輸局
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



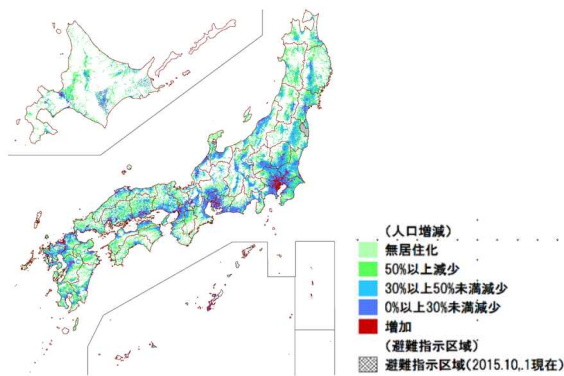
東北運輸局マスコットキャラクター
とうほくろっ犬

1. 地域公共交通を取り巻く環境と地域交通法
2. 地域公共交通のり・デザイン（利便性・持続可能性・生産性の高いネットワークの構築）に向けて
3. 交通ネットワークの確保や再編に関する支援メニュー
4. 地域の公共交通り・デザイン実現会議（他分野との共創）
5. その他

- 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。

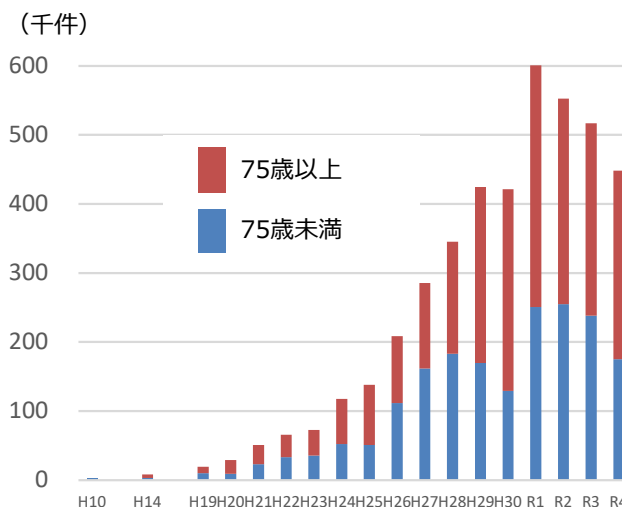
将来の人口増減状況

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）



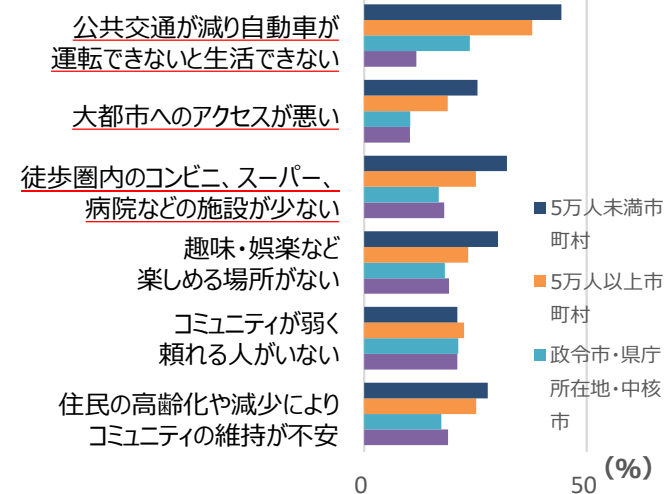
(出典) 総務省「平成27年国勢調査」、国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（平成30年推計）」等をもとに国土交通省作成。

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

居住地域に対する不安（地域別）



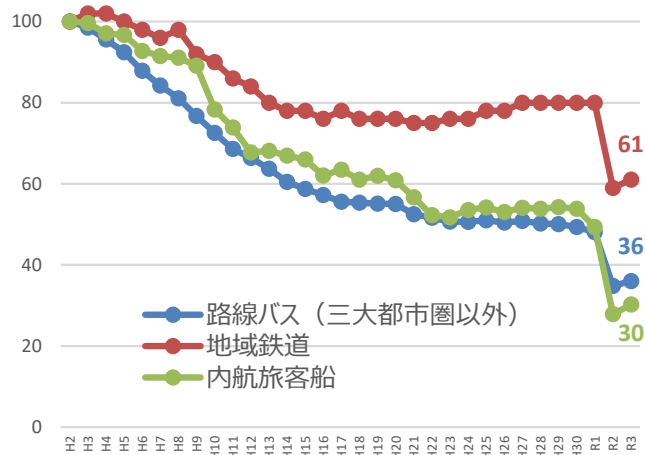
(出典) 国土交通省「平成29年度国民意識調査」

公共交通事業者の現状

- **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**。

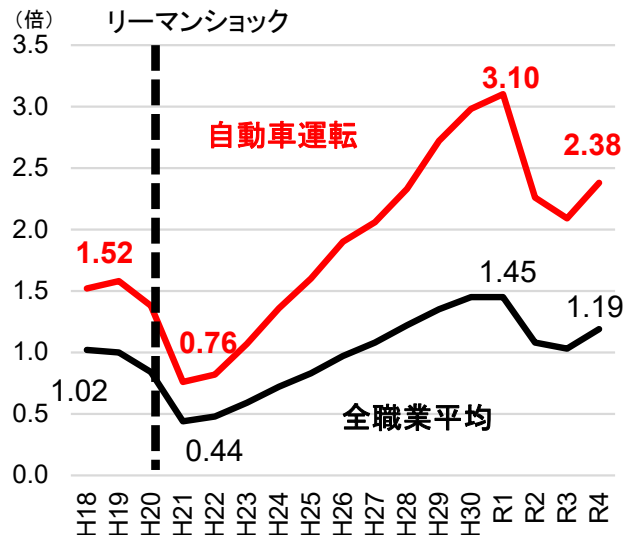
路線バス、地域鉄道、内航旅客船の利用者数

H2=100とした場合の推移



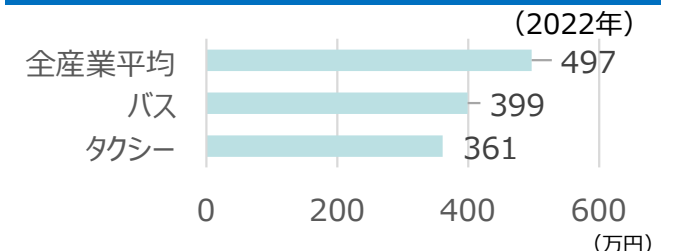
(出典) 「自動車輸送統計年報」、「鉄道統計年報」、「船舶運航事業者等の提出する定期報告書に関する省令」に基づく国土交通省海事局内航課調査より国土交通省作成

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

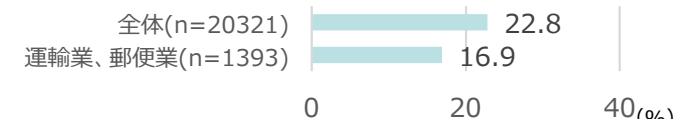
自動車運転者の賃金水準



(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

「DXの取組を実施している」と回答した企業の割合



(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

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：1052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整備、AIオンデマンド、キャッシュレス決済EVバスの導入等
- ◇ **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

東北における地域公共交通計画(旧:地域公共交通網形成計画)等の策定状況

東北では、令和6年4月末時点で、111件の地域公共交通計画が作成され、6件の地域公共交通利便増進実施計画が認定。

県	市町村	県	市町村	県	市町村	県	市町村	県	市町村
青森県	青森県	岩手県	岩手県	宮城県	宮城県	秋田県	秋田県	福島県	福島避難地域(福島県、田村市、南相馬市、川俣町、広野町、楡葉町、富岡町、川内村、大熊町、双葉町、浪江町、葛尾村、飯館村、福島市、いわき市)
	青森市		盛岡市		仙台市		秋田市		
	弘前市		宮古市		石巻市		大館市		
	八戸圏域(八戸市、三戸町、五戸町、田子町、南部町、階上町、新郷村、おいらせ町)		花巻市		気仙沼市		湯沢市		
	鱒ヶ沢町		北上市		白石市		由利本荘市		
	三沢市		釜石市		名取市		潟上市		
	平川市		八幡平市		栗原市		大仙市		
	黒石市		陸前高田市		大崎市		北秋田市		
	下北地域(むつ市、大間町、東通村、風間浦村、佐井村)		久慈市		蔵王町		にかほ市		
	平内町		滝沢市		丸森町		男鹿市		
	深浦町		一関市		亶理町		横手市		
	十和田市		二戸市		山元町		能代市		
	外ヶ浜町		大船渡市		大和町		鹿角市		
	中泊町		奥州市		利府町		仙北市		
	五所川原市		三陸鉄道沿線地域(宮古市、久慈市、野田村、普代村、田野畑村、岩泉町、山田町、大槌町、釜石市、大船渡市、洋野町、陸前高田市、岩手県)		女川町		三種町		
	大鰐町		宮城県・福島県	南三陸町	五城目町				
	今別町			阿武隈急行線地域(宮城県、角田市、丸森町、柴田町、福島県、福島市、伊達市)	美郷町				
		南秋地域(五城目町、八郎潟町、大潟村)		小坂町					
		山形県		山形市					
		山形市		鶴岡市					
		酒田市		酒田市					
		米沢市		米沢市					
		西川町		西川町					
		福島県		福島県					
		会津圏域(福島県、会津若松市、喜多方市、会津坂下町、湯川村、柳津町、会津美里町)		会津若松市					
	岩泉町		喜多方市						
	岩手町		会津坂下町						
	矢巾町		湯川村						
	大槌町		柳津町						
	山田町		会津美里町						
	雫石町								
	金ヶ崎町								
	紫波町								
	田野畑村								
	西和賀町								

令和6年4月末時点

■ 地域公共交通利便増進実施計画(旧:地域公共交通再編実施計画)の策定自治体

※山形県については、長井市版として策定
 ※件数については、計画期間が終了しているものを除く

◆地域公共交通政策の「憲法」

→ 地域の旅客運送サービスの持続的提供のための「**法定の宣言文**」。行政のリーダーシップによる継続的な政策展開が可能に

◆まちづくり施策や観光施策との連携強化

→ 地域交通は**まちづくり**や**観光**など、**地域の社会・経済活動の基盤**。交通施策の効果は、関係分野（医療・福祉、商業、教育、観光・・・）にも広く波及

◆関係者間の連携強化

→ **行政・交通事業者・地域団体**など各主体の**アクションプラン**を立てることで連携強化し、**新たな問題を解決するための協調行動**も可能に

◆交通機関同士の役割分担の明確化

→ 計画の作成をきっかけに、**鉄道、バス、タクシー等の事業者間の連携も促進**。事業者間協働が不可欠な**MaaS等の導入**も容易に

◆公共交通政策の継続性

→ 地方自治体の**担当者は数年で異動**。計画により**政策の継続性が確保**され、各主体で為すべきことが引き継がれるため、**異動に伴う取組の減速を回避**

→ 計画に目標とそのPDCAが位置付けられることで**モニタリング機能**が働く。**突発的な利用者減少や路線廃止などを早期に察知し、対応を検討**することが可能

地域旅客運送サービス

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

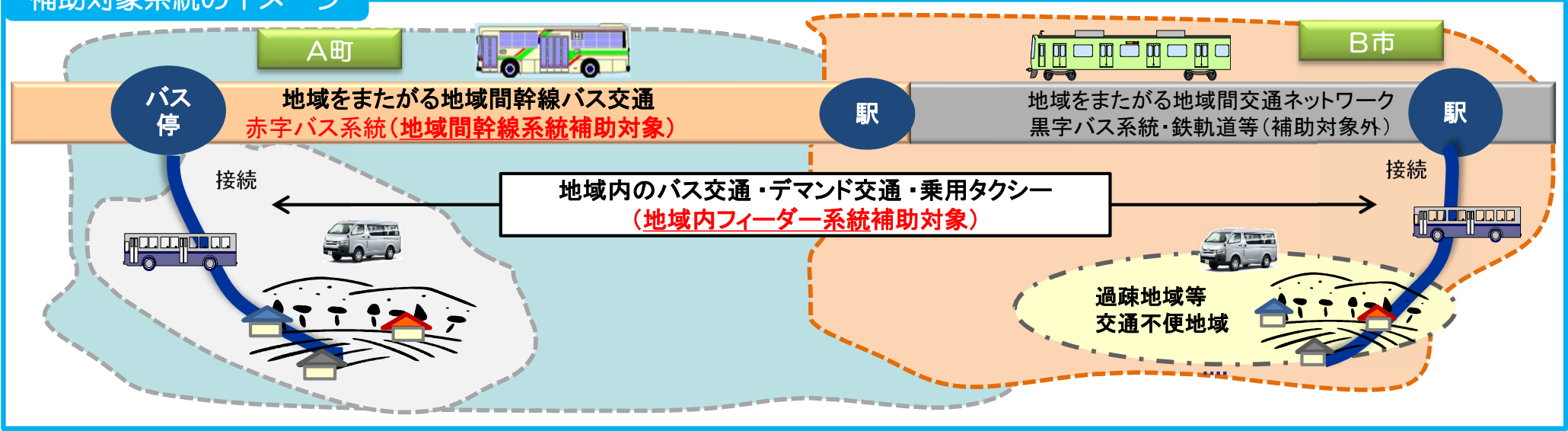


福祉輸送、スクールバス、病院・商業施設等の送迎サービスなど

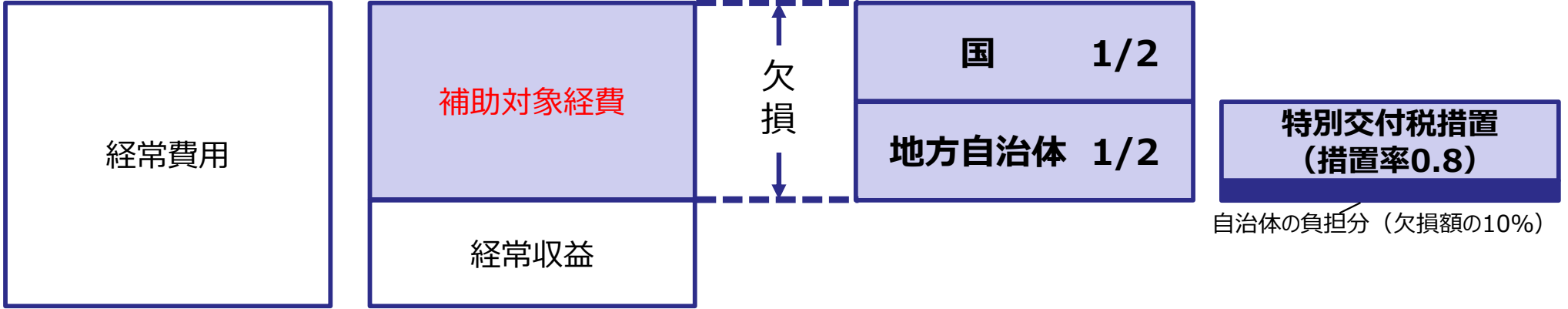
計画に基づく取組を、**国も財政面・ノウハウ面で支援します！**

地域特性や実情に応じた最適な生活交通ネットワークを確保・維持するため、「地域公共交通計画」に基づいて運行する
 ①地域間交通ネットワークを形成する**地域間幹線系統**、②地域間交通ネットワークと接続する**地域内フィーダー系統**
 (地域内のバス交通・デマンド交通等) の運行について支援

補助対象システムのイメージ

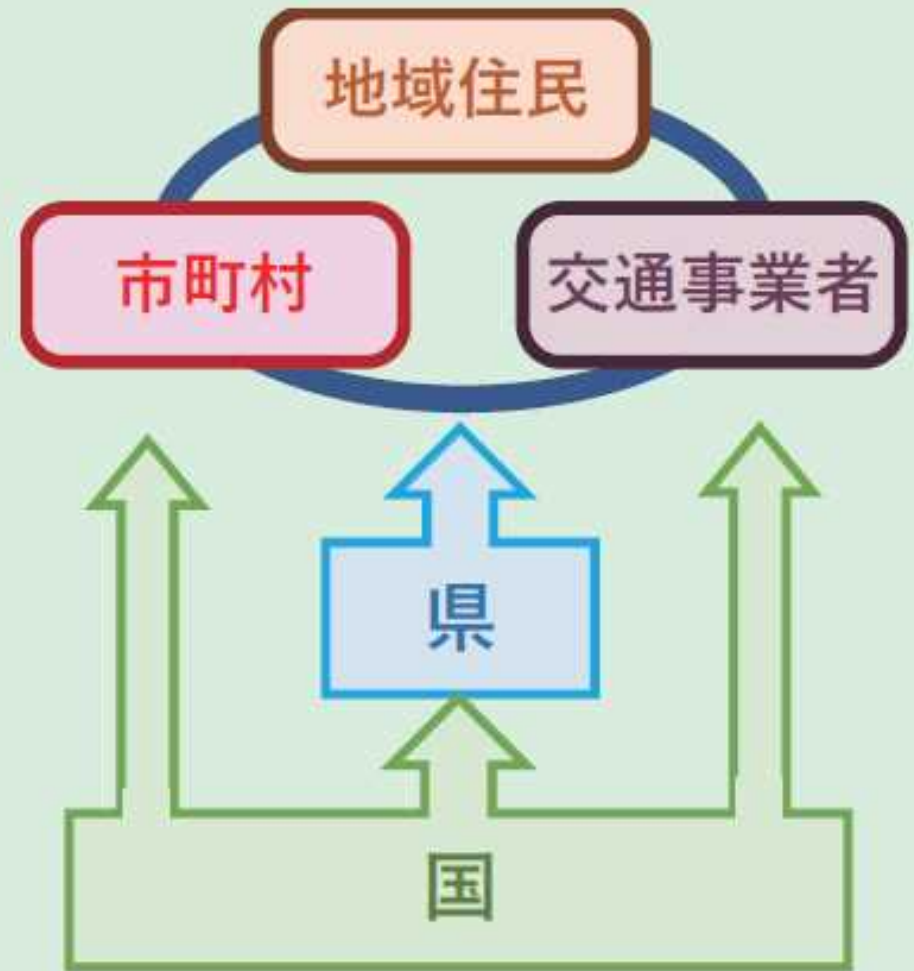


補助対象経費のイメージ (協調補助を行う場合)



◆ 関係主体の役割分担

- 地域住民** : 地域公共交通の確保・維持を自らの課題として認識し積極参画
- 市町村** : 地域公共交通の確保・維持に向けた主導的活動・リーダーシップ
- 交通事業者** : 既存サービスの拡充と交通事業のプロフェッショナルとしての助言・協働
- 県** : 市町村の取組への積極参画・調整・支援（単一市町村では解決できない課題への対応）
- 国** : 地域公共交通の確保・維持に向けたバックアップ（市町村・県等が取り組みやすい環境づくり・支援）



- 関係者が連携して地域公共交通の確保・維持に取り組むことにより、
 - ・ **地域住民の豊かな暮らしの確保**だけでなく、
 - ・ **地域社会全体の価値向上・持続的な発展**を実現（まちの賑わいの創出・観光交流の拡大等）

地域公共交通の「リ・デザイン」

- ローカル鉄道・路線バスなどの**地域公共交通**は、地域の社会経済活動に不可欠な基盤。人口減少や少子化、マイカー利用の普及やライフスタイルの変化等による長期的な需要減により、**引き続き、多くの事業者が厳しい状況**。加えて、新型コロナの影響により、**一気に10年以上時間が進んだとの見方もあるほど深刻な状況**。
- こうした需要の減少は、交通事業者の経営努力のみでは避けられないものであるため、自動運転やMaaSなどデジタル技術を実装する「**交通DX**」、車両電動化や再エネ地産地消など「**交通GX**」、①**官民共創**、②**交通事業者間共創**、③**他分野共創**の「**3つの共創**」、すなわち、地域の関係者の**連携と協働**を通じて、**利便性・持続可能性・生産性**を高め、**地域公共交通の「リ・デザイン」**(再構築)を進める。

交通DX

自動運転

地方公共団体が地域づくりの一環として行うバスサービスについて、実証事業を支援



▲茨城県境町の自動運転バスの運行

MaaS

交通事業者等の連携高度化を後押しするデータ連携基盤の具体化・構築・普及を推進



交通GX

交通のコスト削減・地域のCN化

車両電動化と効率的な運行管理・エネルギーマネジメント等の導入を一体的に推進

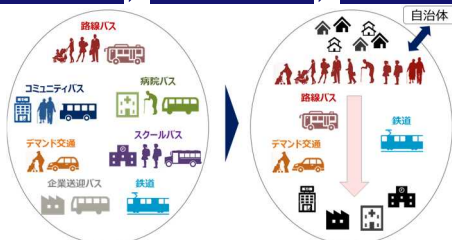


3つの共創

官民の共創

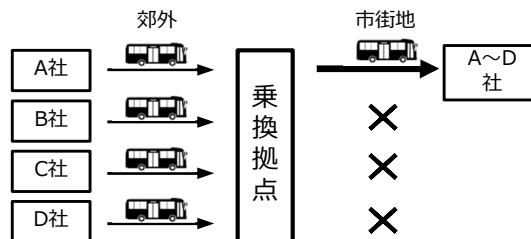
(例) 一定のエリアにおいて、地域でサービス水準を決定し、事業者が複数路線を一括して長期間運行

交通手段が重複 ▶ ネットワークの統合 ▶ エリア一括協定運行



交通事業者間の共創

(例) 複数の交通事業者が共同経営を行うことにより、垣根を越えたサービスを展開



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

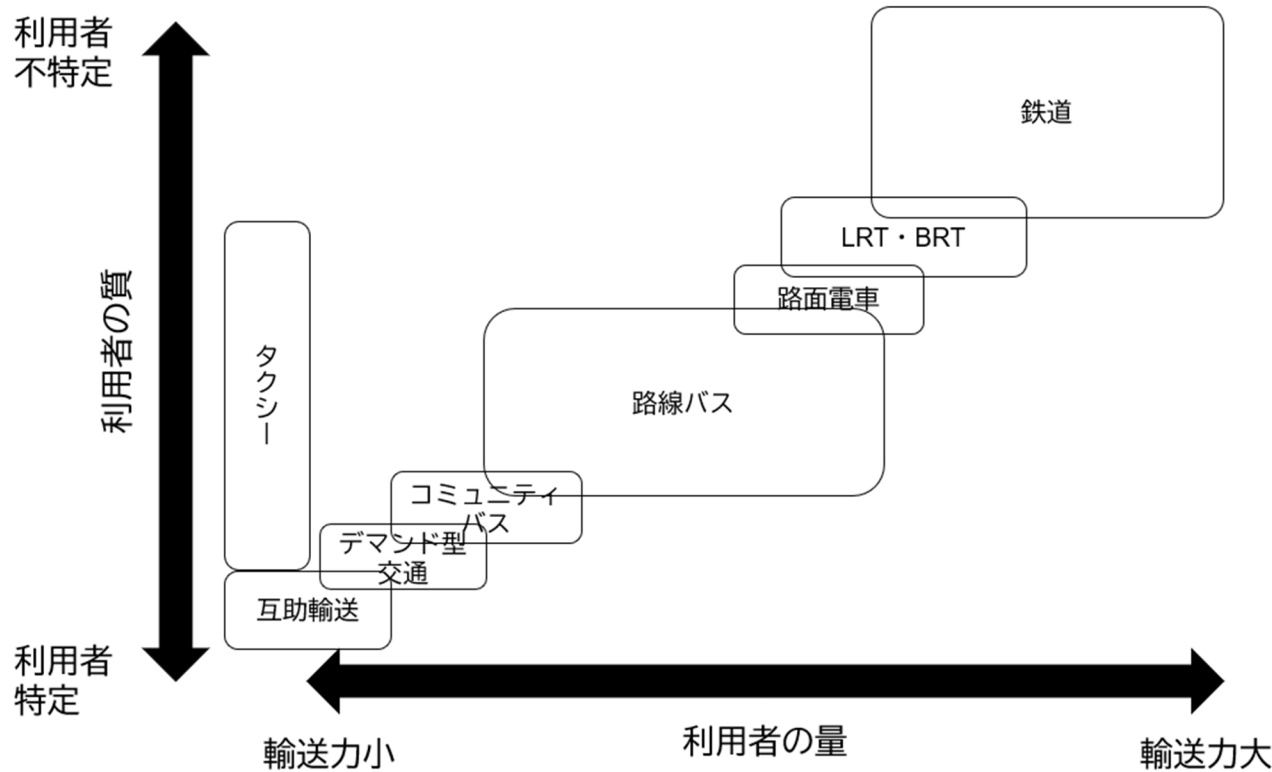


1. 地域公共交通を取り巻く環境と地域交通法
2. 地域公共交通のリ・デザイン（利便性・持続可能性・生産性の高いネットワークの構築）に向けて
3. 交通ネットワークの確保や再編に関する支援メニュー
4. 地域の公共交通リ・デザイン実現会議（他分野との共創）
5. その他

- ①地域交通の現状を把握する
- ②地域公共交通に対するニーズを把握する
- ③関係者を巻き込んで検討する
- ④マネジメントを継続する

①地域交通の現状を把握する 代表的な地域(公共)交通と地域の輸送資源

- まずは、地域の足を担うリソースを網羅的に把握しましょう（スクールバスや旅館の送迎バスなど、輸送資源は必ずしも公共交通に限らない。トラック業者が自家用有償旅客運送を担うケースも）。
- 公共交通の運行状況を自事ら調べ、乗車し、利用の様子を観察するなど、自らの目で確認することが重要。



(出典) これならできるかも！？地域公共交通活性化の取組事例集

※ LRT (Light Rail Transit)・・・低床式車両の活用や軌道・電停の改良により乗降の容易性、定時性、速達性、快適性などの面で優れた特徴を有する軌道系交通システム。

※ BRT (Bus Rapid Transit)・・・走行空間(専用道など)、車両、信号(PTPS)などに工夫を施し、速達性、定時性などについて従来のバスよりも高い性能を発揮するバス交通システム。

※ オンデマンド交通・・・バスと同じように乗合だが、予約に応じて運行するなど経路やダイヤについて比較的自由に設計できる交通システム。乗合タクシー、デマンドバス等と呼ばれることもある。

地域旅客運送サービス

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

①地域交通の現状を把握する 庁内連携体制の構築による輸送資源の把握

○ 他分野の輸送資源把握（→連携施策の検討）に当たり、庁内他部局との連携体制の構築も効果的

※「地域公共交通計画の実質化に向けた検討会」中間取りまとめより抜粋

法定協議会の体制

基本的な構成員（例）

- 市町村
 - 市町村長
 - 関係部局長
- 公共交通事業者
- 道路・港湾管理者
 - 地方整備局
 - 都道府県
- 計画内の事業実施主体
 - NPO法人等
- 公安委員会
 - 警察署
- 利用者
- 学識経験者

課題に対応した構成員（例）

- 利用者等
 - 商業
 - 高齢者
 - 子育て
 - 障害者
 - 教育
 - 医療
 - 観光
 - ...

連携を後押し

庁内連携体制



※都道府県の場合は、公安委員会及び警察（交通管理者）も参照することが望ましい。

検討事例

【北海道根室市】

地域公共交通計画に福祉有償運送やスクールバスのデータを記載。

表 3-4 福祉有償運送の概要

運送団体	根室市社会福祉協議会（外出支援サービス） 社会福祉法人希望の家（移動型巡回送迎サービス）
利用対象者	外出支援サービス：移動困難な高齢者 希望の家送迎サービス：施設利用者（精神障がい者）
利用料金	外出支援サービス：無料（事前申請必要） 希望の家送迎サービス：10kmごとに130円

出典：根室市庁舎福祉課

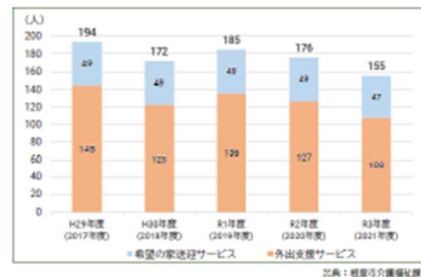


表 3-2 スクールバスの概要

学校	運行区間	運行便数
根室高校	根室線 緑川・豊田地区	各路線校車1便、下校便1便
	根室線 長浜地区	各路線校車1便、下校便1便
厚岸小学校・中学校	厚岸線 厚岸方面	各路線校車1便、下校便2便
	厚岸線 厚岸方面	各路線校車1便、下校便2便
論降学園	豊島・黒根元・黒根方面	各路線校車1便、下校便2便
	友成方面	各路線校車1便、下校便2便

出典：根室交通（株）、根室市

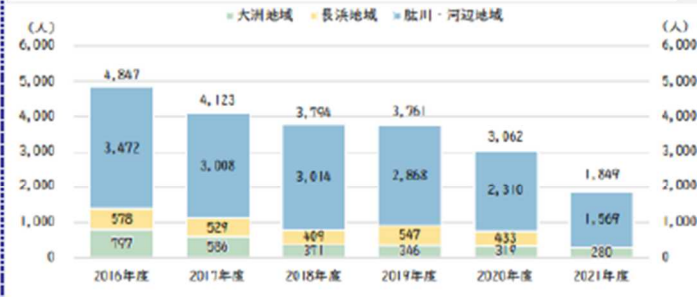


出典：根室市地域公共交通計画より抜粋

【愛媛県大洲市】

スクールバスの混乗利用を実施。現状と課題を地域公共交通計画に記載。

路線バスが廃止になった地域や、福祉バスでは対応できなかった地域では、一般の人でも利用できるスクールバスが運行。



資料：大洲市

3 大洲市の公共交通の課題

大洲市の公共交通における課題から、大洲市の公共交通が果たすべき役割を達成するための課題を整理すると、以下のとおり整理されます。

課題1 周辺市町との交通や市内定住の促進を見据えた路線の維持・確保

人口減少と高齢化が進むなか、各地域の拠点に都市機能や人口を集め、これらを公共交通ネットワークで結ぶことで、各地域に居住する人が安心して暮らせるようなまちづくりを検討する必要があります。

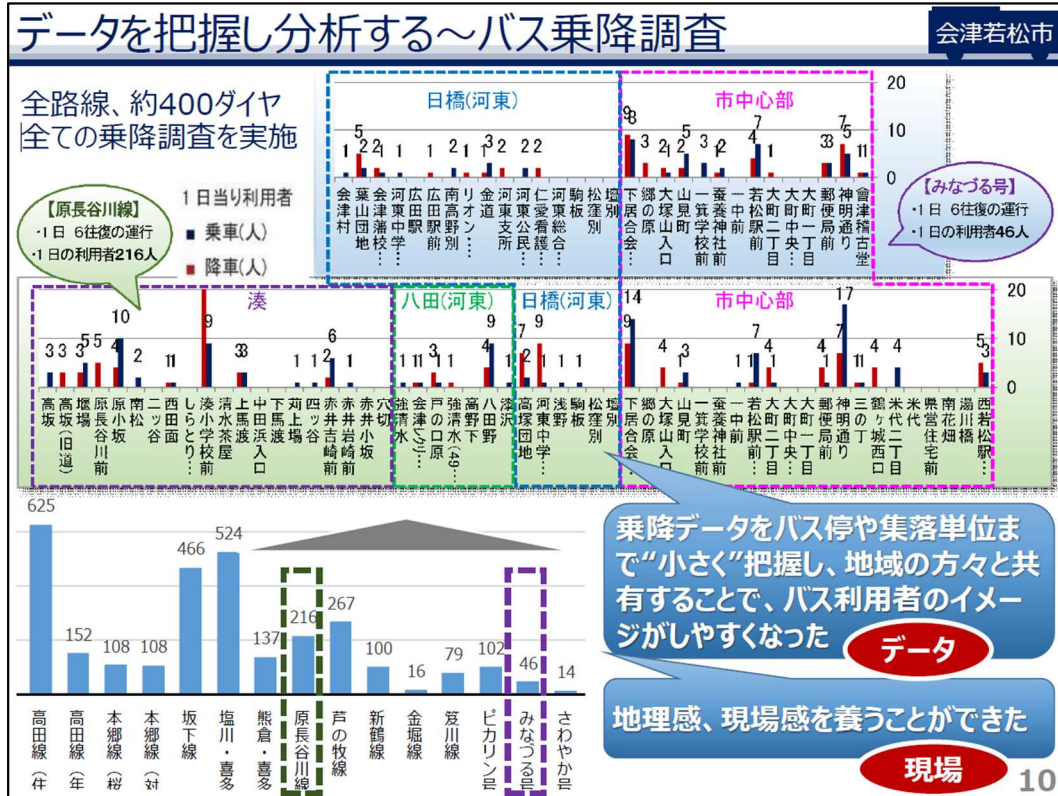
課題2 地域の実情に応じた支線の維持・再構築

周辺市では路線バスの廃止に伴い、様々な交通手段（福祉バス、スクールバス、住民利用など）が目的別に整備・継続された結果、市全体の公共交通が複雑化し、利用者にとってわかりづらい状況となっています。様々な交通手段が置かれた地域については、デマンド型交通等への見直しを進め、より分かりやすい公共交通とするなど利便性向上を図るとともに、サービスの標準化、持続可能な支線に再構築する必要があります。

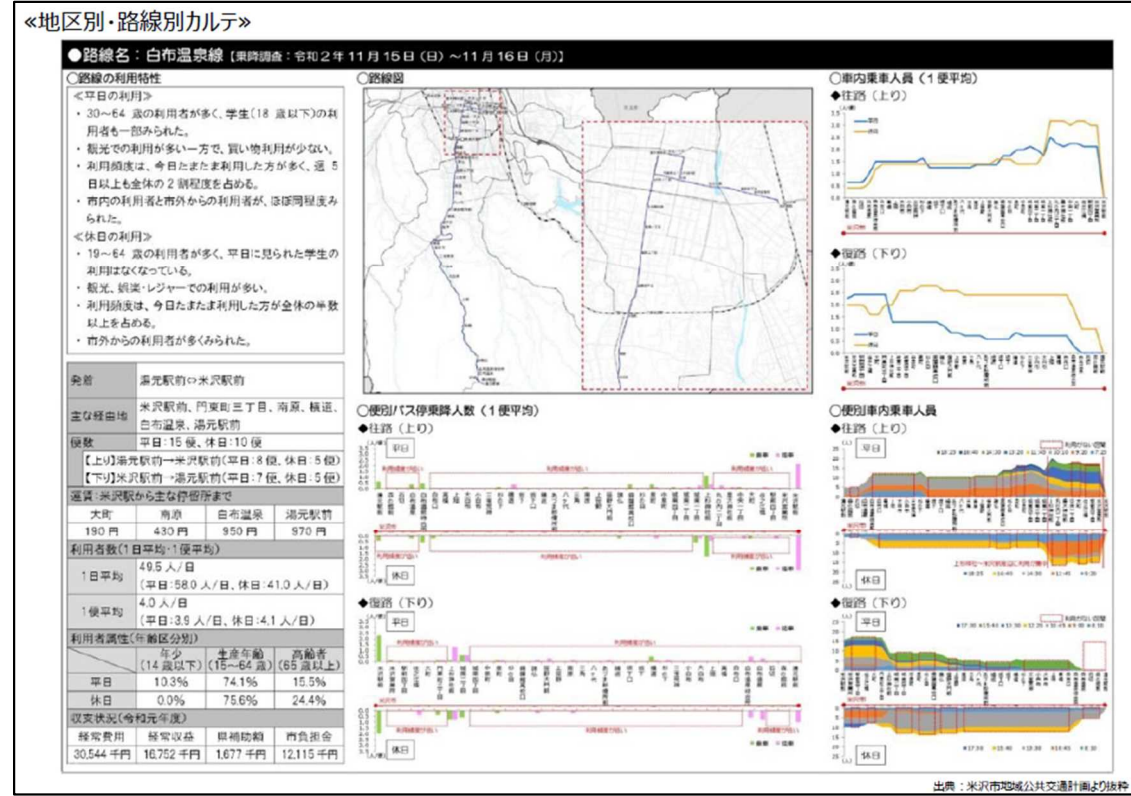
出典：大洲市地域公共交通計画より抜粋

○ 便別・バス停別の乗降人数や利用区間等をデータ（利用実態調査・ICカード利用データ）を用いて把握・分析

■福島県会津若松市における乗降調査の例（出典：会津若松市作成資料）



■山形県米沢市：路線別カルテの作成（出典：米沢市地域公共交通計画）

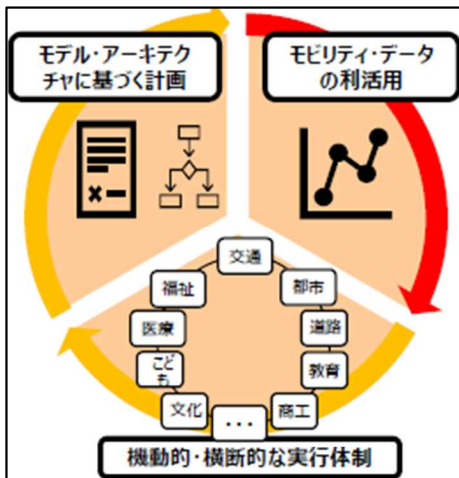


【利用者アンケートをとらなくても・・・】

- ・ 停留所ごとの乗降のバランスを見ることでダイヤによる利用しづらさが推定できる。
- ・ 乗降実績とバス停周辺の人口分布（特に高齢者・学生）を比較することで、需要の取りこぼしが推定できる。
- ・ 乗降実績と周辺施設の利用実態を比較することで、需要の取りこぼしが推定できる。

利用状況把握に当たってのICカードデータの活用(青森県八戸市)

■青森県八戸市の例(ICカードデータの利活用)※「地域公共交通計画の実質化に向けた検討会」中間取りまとめより抜粋



- 地域交通を取り巻く環境の変化を踏まえ、利用データに基づいた効果的かつ効率的な交通施策の検討が必要との考えのもと、「データ活用システム」を構築。
- 交通事業者への地域連携ICカード(ハチカ)導入を市が補助することで、交通計画の検討など、必要に応じてデータの提供を可能に。

地域連携ICカードの導入

地域連携ICカード(ハチカ)とは、

八戸圏域を運行するバス(市営バス、南部バス)の定期券や各種割引サービスなどの地域独自サービスの機能に加え、Suicaと相互利用が可能な乗車券や電子マネーが利用可能な2 in 1カード

データ提供の協定締結

市がICカード導入を補助したことにより、3者(八戸圏域地域公共交通活性化協議会・市営バス・南部バス)で覚書を締結し、協議会の求めに応じてデータが提供される仕組みを構築

交通計画の改正・策定や路線再編・維持の検討に活用

<目標と進捗>

- 目標：住民1人当たりの公共交通の利用回数 2028年度 31.2回/人・年(人口減少下にあっても住民一人ひとりの利用回数を増やすことで維持を目指す)
- 進捗：2017年度 38.2回/人・年 2023年度 31.2回/人・年(人口減少、コロナ禍の影響を受けて減少傾向)

システムを活用した交通政策の高度化

収集したデータをダッシュボードにより可視化し、路線再編の検討にあたっての利用者属性の把握や住民説明に活用。

ダッシュボードを活用した事例

交通事業者が運転手不足などを理由に、路線廃止の申し出



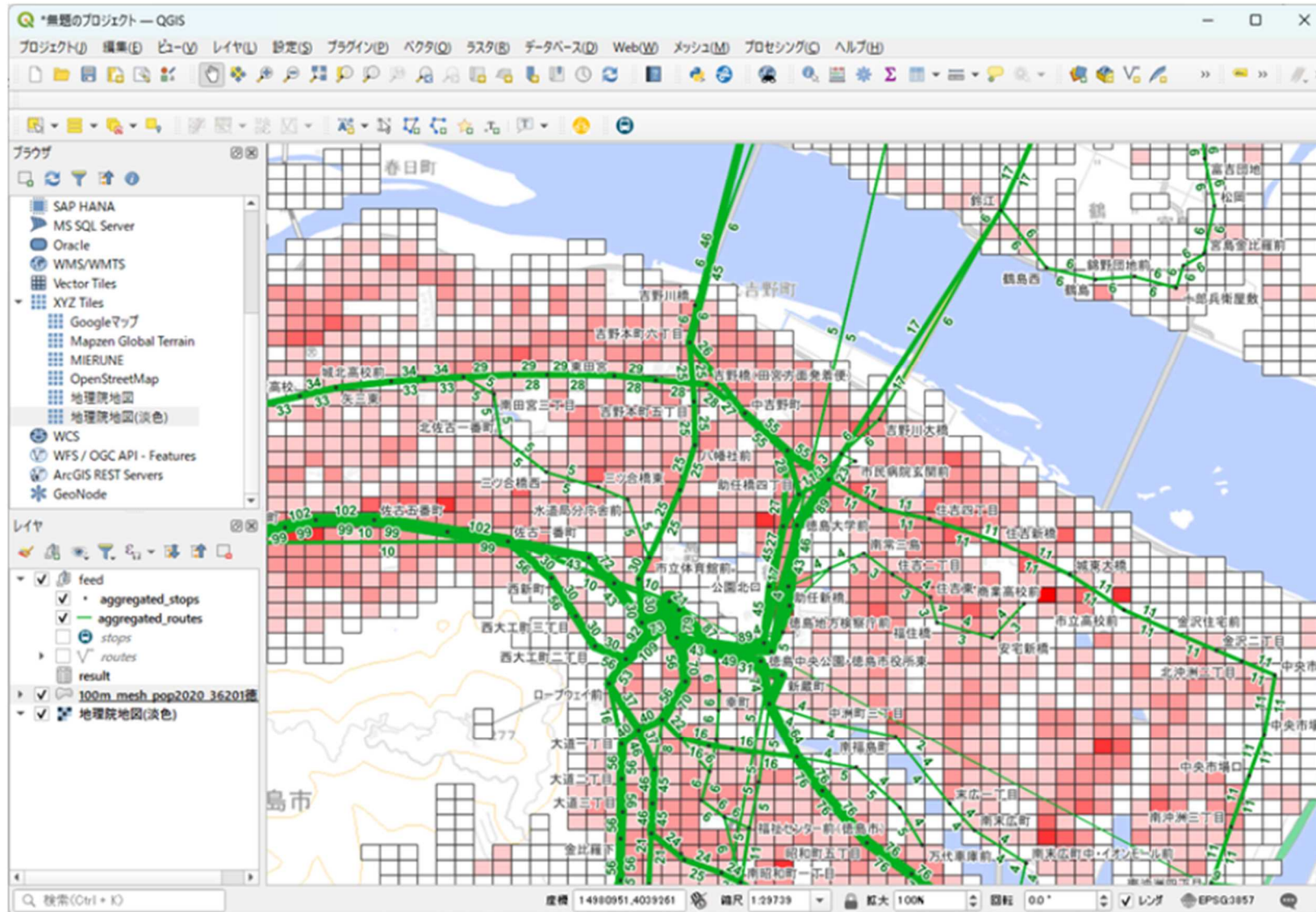
当該路線の利用者属性をダッシュボードを用いて分析を行ったところ、定期利用者は存在せず、非定期利用者の需要は近隣の代替路線で対応可能と判断できたため、路線廃止を了承



出典：八戸市作成資料をもとに国土交通省作成

①地域交通の現状を把握する GIS(地理情報システム)の活用

- GISソフトにより、人口分布等の各種統計データや、GTFS等の路線データ、ICカード等による利用実績データ等を活用することで、地域公共交通の利用状況を地図上に可視化することが可能



(出典) 地域公共交通のトリセツ(GTFSデータとQGISを使って運行頻度路線図を作ろう!) <https://kotsutorisetsu.com/20230815-1/>

②地域公共交通のニーズを把握する 移動ニーズの把握

- **地域住民や外部からの来訪者がどのような移動ニーズを有しているか**（「いつ」、「誰が」、「どのような目的で」、「何処から何処へ」）を点検。
- 統計データ等で得られない情報を得たり、仮説を検証したりする上では、**アンケート調査**や**グループインタビュー**も有効。
- 移動目的は、「通学、通勤、通院、買い物」などの**日常の移動**から、「文化活動、コミュニティ活動、観光」などの**楽しみのおでかけ**まで多岐にわたる。地域公共交通でどこまで対応していくことが望ましいか、整理しましょう。

■ 移動ニーズの把握例

目的	通院	買い物	...
移動ニーズの方向			...
特徴	<ul style="list-style-type: none"> ・大部分がA地区の〇〇病院に集中。希望到着時刻は8:00～9:30程度。 ・J地区、K地区は、I地区の診療所の利用も多い。 ・帰りは買い物にも寄りたい など 	<ul style="list-style-type: none"> ・A地区の〇〇スーパーとI地区の〇〇ストアの2か所に集中。希望到着時刻は10:30～11:30程度。 ・買い物でバスを利用したいとの回答の9割は65歳以上。 ・週に1回の診療後に買い物に立ち寄る人が多い。 など 	...

■ 地域交通で行ける場所と行けない場所の整理（「行ける／行けない表」）

		目的地					
		A 高校	B 高校	C 高校	D 病院	E 駅
居住地	地区 A	○	○	○	○	○
	地区 B	○	×	○	○	○
	地区 C	○	○	×	×	×

※ ある一定の単位の地区（町字、自治会、学区など）から、公共交通を用いて学校や病院といった「目的地に行き」、「用事を済ませるための時間をとって」、「帰ることができるか」を整理。

主要な目的地ごとに、各地区から公共交通で行って帰ってこられるのか、点検する際に有効な手法です。

■ 地域交通のサービス水準の整理例)

事業概要	事業主体	路線バス			コミュニティバス		スクールバス	福祉バス
		ルート①	ルート②	ルート③	市	市	教育委員会	市
運行主体	バス事業者 A	バス事業者 A	タクシー事業者 A	バス事業者 B	社会福祉協議会			
道路運送法		4 条			—	79 条		
運行形態	定時定路線	定時定路線	区域運行	—	区域運行			
運行区間	〇—〇	〇—〇	〇—〇	〇—〇	〇—〇	〇—〇	〇—〇	
対象者	沿線住民	沿線住民	沿線住民	〇〇地区の住民	〇〇高校の学生	沿線住民		
運行目的	—	交通空白		通学	主に通院			
運行本数	24 本/日	5 本/日	4 本/日	2 本/日	5 本/日			
運行曜日	毎日	月～金	火・木	月～金	月・水・金			
運行時間帯	6:00～20:00	8:00～17:00	8:00～17:00	7:30～18:00	8:00～17:00			
運賃	対キロ	200 円		無料	100 円			
割引制度	—	未就学生無料			—	65 歳以上無料		
車両数(定員)	— (39 人乗り)	1 台 (28 人乗り)	1 台 (11 人乗り)	1 台 (39 人乗り)	1 両 (11 人乗り)			
利用者数	...	...	...	...	...
平均乗車密度	...	...	...	...	...
運賃収入	...	...	...	...	0	...	
経国	...	0	0	0	0	0		
費県	...	...	...	...	0	...	
市町村	0	...	...	...	0	...	
その他	0	...	...	...	...	0	
経費合計	...	...	...	...	...	...
収支率	...%	...%	...%	...%	...%	...%		
1 人 1 回あたり輸送コスト	0 円	150 円	480 円	655 円	—	820 円		

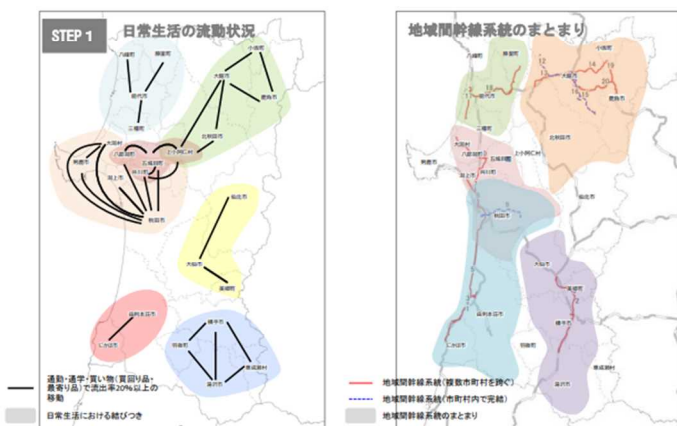
(出典) 中部運輸局: はじめての地域公共交通 等

- 地域住民や来訪者の移動ニーズは、必ずしも一市町村の区域内で完結しないため、**交通圏を意識した実態把握も重要。**
- また、交通圏で協働して地域公共交通計画を作成することで、**自治体間の連携や交通事業者との調整が容易になり、一層効果的な施策の検討も期待できます。**（例：秋田県南秋地域、青森県八戸圏域・下北圏域、福島県会津圏域等）

5-6 秋田県

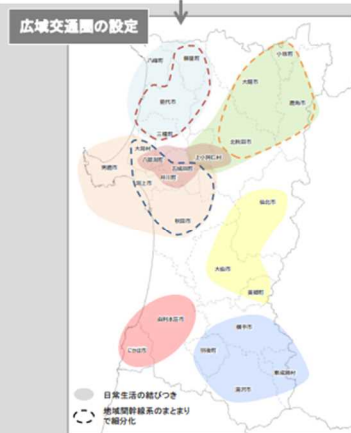
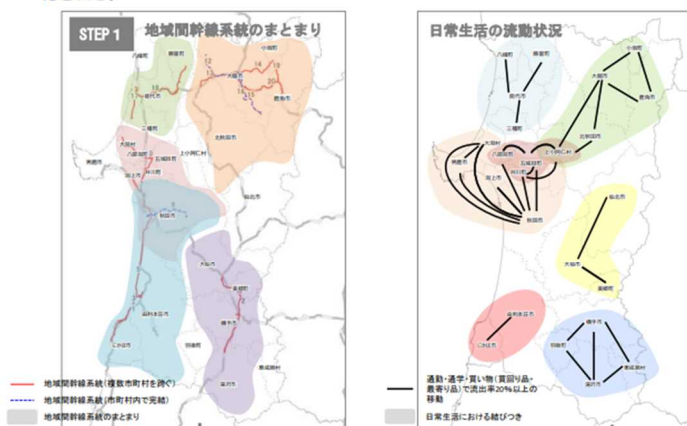
パターン①日常生活の結びつきを重視した広域交通圏イメージ（案）

- ・県内には10の広域交通圏が設定される。
- ・五城目町・上小阿仁村などの市町村は複数の広域交通圏に含まれている。
- ・地域間幹線系統のまとまりを踏まえると、秋田市周辺・能代市周辺・大館市周辺で細分化される。



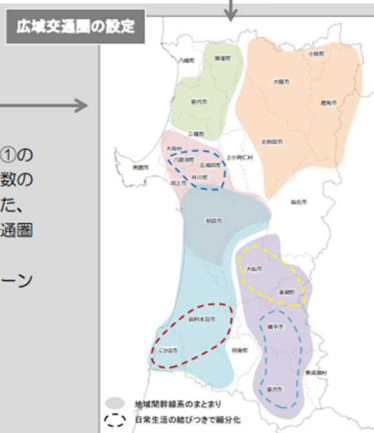
パターン②広域ネットワークを重視した広域交通圏イメージ（案）

- ・県内には9の広域交通圏が設定される。
- ・秋田市は複数の広域交通圏に含まれている。
- ・日常生活の流動状況を踏まえると、湯上市周辺・大仙市周辺・由利本荘市周辺・横手市周辺で細分化される。



<パターン比較>

- ・パターン①とパターン②では、パターン①の日常生活の結びつきを重視した方が、複数の圏域が入り組んだ設定となっている。また、パターン②では、①と比べてどの広域交通圏にも属さない市町村が多く見られる
- ・振興局の区割りととの比較をみると、パターン①②とも大きな差異が見られる。

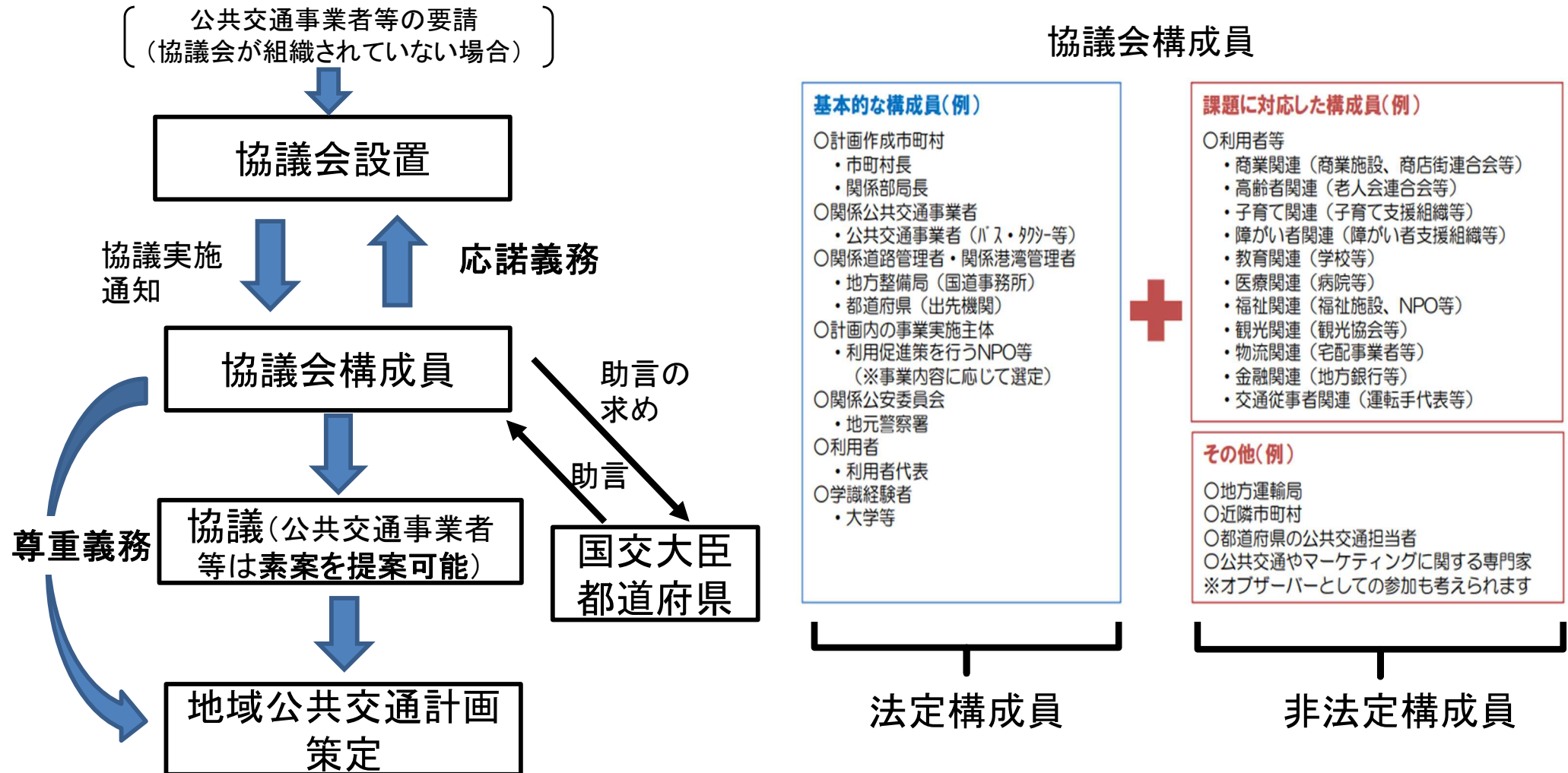


◀参考：広域で地域公共交通網形成計画を策定する際に有効な圏域調査 報告書（令和元年度）
（東北運輸局HP）
https://www.tb.mlit.go.jp/tohoku/ks/newpage/koukipage_top.html

③関係者を巻き込んで検討する 法定協議会の活用

- 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「法定協議会」は、各種取組の「推進本部」。
- 地域の課題を関係者で共有することで、個々の課題に対し、関係者間で様々な選択肢を検討することが可能。（例：運転手不足によるバス路線の廃止・減便などへの対応策）
- 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。

■(参考)地域交通法上の位置付け



③関係者を巻き込んで検討する 地域公共交通会議との併用(いわゆる二法協議会)

- 道路運送法に基づく「**地域公共交通会議**」では、地域の関係者の協議により、いわゆるデマンド交通や自家用有償旅客運送の導入、路線の新設等に関する処理期間の短縮などの**手続の弾力化**が可能。
- 「地域公共交通会議」やその他のまちづくりに関する協議会と法定協議会とを、必要な構成員の充足によって一つの会議体として**一体的に運営・協議**することも効果的。

■参考:地域公共交通会議での協議による特例

- **路線不定期運行又は区域運行(いわゆるデマンド交通)**
協議を調えることにより、当該運行の実施が可能となる
- **自家用有償旅客運送の実施**
協議を調えることにより、自家用自動車を活用した運送の実施が可能となる
- **使用する車両の弾力化**
乗車定員11人未満の車両での運行が可能となる
- **処理期間の短縮**
路線の新設・延長、路線に配置する車両の最大値の変更、自動車車庫の位置及び収容能力の変更などに係る処理期間が短縮
- **路線の休止又は廃止の届出時期の短縮**
届出時期が6ヶ月前から30日前までに短縮
- **最低車両数の弾力化**
営業所ごとに配置する最低車両数の基準(常用5両+予備1両)が緩和される
- **車両を他の旅客自動車運送事業と併用することの特例**
他の旅客自動車運送事業と車両を併用することが可能となる
- **行政処分等により事業計画の変更(拡大)が制限されている場合の特例**
協議を調えることによって弾力化が図られる。ただし、新規許可申請には適用されない
- **公安委員会の意見を聴取することの簡素化**
路線を所管する公安委員会が委員として参画し、協議を調えることによって、交通保安上の意見照会を省略することができる
- **移動円滑化基準の適用除外**
乗車定員23人以下であって車両総重量5トン以下の自動車について、協議によって、移動円滑化基準の一部が適用除外

※「**運賃・料金の設定、変更に係る手続の柔軟化**」(協議が調っている場合は届出をもって足りる)については、**道路運送法第9条第4項に基づく協議会**での協議が必要とされた(令和5年10月改正)

複層的な協議体制の構築(担当者会議や分科会等の設置)

- 法定協議会のみで協議を進めるのではなく、法定協議会の下部組織等として**部会やワーキンググループを設置し、コアメンバーで熟議する場**を設けることも効果的。
- また、余裕を持った日程調整、協議資料の事前調整、協議内容の明確化、資料の事前送付など、**準備段階の工夫も協議の質に影響**。

交通事業者を巻き込んだ段階的な議論を実施 【滋賀県彦根市(湖東圏域公共交通活性化協議会)】

交通事業者との担当者会議や幹事会を経て法定協議会での協議を行うことで、**広域かつ関係者が多い中でも円滑に合意形成**。

湖東圏域(彦根市・甲良町・豊郷町・多賀町・豊荘町)



計画策定までの協議経緯

- 平成27年7月7日 湖東圏域公共交通活性化協議会(調形成計案の策定に向けたスケジュール)
- 平成27年8月11日 彦根市都市計画課との協議
- 平成27年9月4日 学識経験者との協議(滋賀県立大学・森田教授)
- 平成27年10月12日 交通事業者との協議(近江バス(株))
- 平成27年11月12日 近江交通運輸協会の協議
- 平成27年11月24日 学識経験者との協議(滋賀県立大学・森田教授)
- 平成27年11月30日 学識経験者との協議(滋賀大学・武生教授)
- 平成27年12月10日 学識経験者との協議(聖光大学・野本名誉教授)
- 平成27年12月11日 交通事業者との協議(近江交通(株))
- 平成27年12月22日 湖東圏域公共交通活性化協議会総会(調形成計案案の採決及び審議)
- 平成28年3月29日 湖東圏域公共交通活性化協議会総会(調形成計案案の採決及び審議)
- 平成28年6月30日 同上
- 平成29年1月17日 同上
- 平成29年1月24日～2月23日 パブリックコメント
- 平成29年3月30日 湖東圏域公共交通活性化協議会総会(調形成計案案の承認)
- 平成30年7月2日～7月31日 調形成計案改定案に係るパブリックコメント
- 平成30年12月26日 湖東圏域公共交通活性化協議会総会(調形成計案改定案の承認)

(出典) 湖東圏域地域公共交通網形成計画

<取組概要>

- 路線バスの乗務員が不足する中、効率的な運行ができるよう、**1市4町**が共同で平成29年3月に**湖東圏域地域公共交通網形成計画**を作成。彦根市が事務局担当。

<ポイント>

- 計画作成に向けた検討・調整のどの段階にも**交通事業者が参画**。
- 担当者会議や幹事会は**オンライン開催**。
- 交通事業者との密な連絡により、**良好な関係構築と施策事業の調整が可能**となった。
- **圏域全体を見据えた公共交通ネットワークの再編が進み、利用者数の確保**にもつながった。

分科会への議決権の委任による効率的な議論 【兵庫県西宮市】

法定協議会の規約内で分科会への議決権の委任を明記しており、**コア関係者を中心に効率的に協議を実施**。

規約内での分科会への議決権の委任に係る記載

(分科会)

- 第10条 会長は、第4条各号に掲げる事項について専門的な協議又は調整を行うため、必要に応じ交通会議に分科会を置くことができる。
- 2 分科会で議決された事項は、交通会議の議決とみなす。
 - 3 分科会の組織、運営その他必要な事項は、会長が別に定める。

(出典) 西宮市都市交通会議規約

<取組概要>

- 同会議の分科会を設置し、**乗合運送に関する関係者間の調整等**を実施。
- 「分科会で議決された事項は、交通会議の議決とみなす」ことを法定協議会の規約内で規定し、**分科会への議決権委任が行われている**。

<ポイント>

- 上記体制としたことで、**コア関係者同士で個別具体の系統に関する協議を効率的に実施**。
- 事務局の負担を抑えつつ、**両会議体で情報連携**。
- 交通に関する会議体を1つに統合することで、**財務管理を一体的に行うことができるほか、構成員との予定調整が容易**になった。

※「地域公共交通計画の実質化に向けた検討会」中間取りまとめより抜粋

確保すべきサービスレベルと交通モードの検討

- 「枝の交通」については需要に応じて「公共交通軸」として階層化し、確保すべきサービスレベルを検討。
- 「葉の交通」については需要や輸送資源に応じて導入すべき交通モード・サービスレベルを検討。
- 利用しやすい公共交通とする上で、**交通結節点の待合環境**や**運賃設定**など、利用環境も重要。

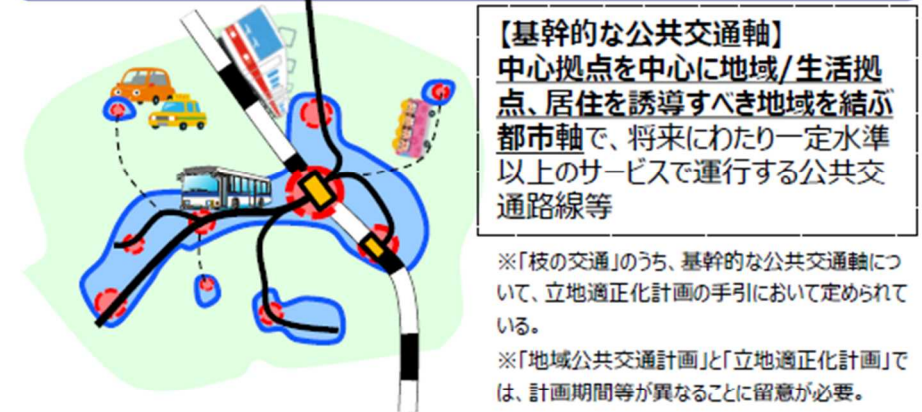
※「地域公共交通計画の実質化に向けた検討会」中間取りまとめより抜粋

「幹・枝・葉の交通」の考え方



「アフターコロナ時代に向けた地域交通の共創に関する研究会」中間整理（令和4年3月30日）より

「立地適正化計画」における公共交通軸



「立地適正化計画作成の手引き」（令和5年11月改訂）より

地域公共交通計画の公共交通軸（イメージ）

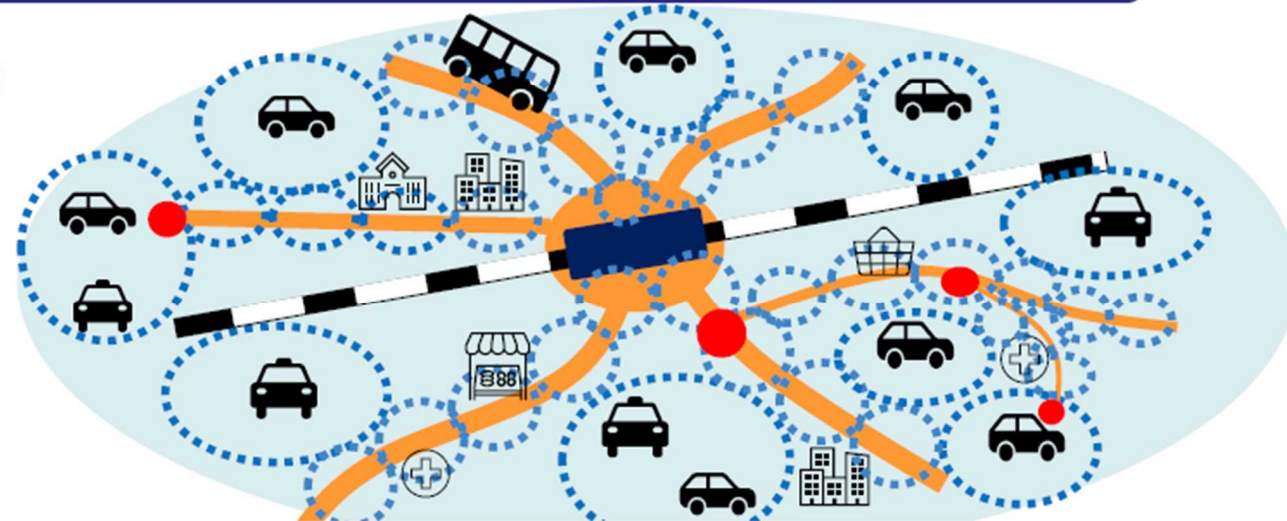
「公共交通軸」として階層的に水準を設定
(例) 都心、幹線、支線、生活など

品質保証（おでかけ需要）

- ・設定例：3～4本/時 以上（※）
- ※ パターンダイヤ等のわかりやすさも含め、時刻表が気にならないレベル

性能保証（生活需要）

- ・設定例：1日3本（朝、昼、晩）
- ・設定例：2時間に1本 以上
- ・設定例：ピーク時3本/時 以上



③関係者を巻き込んで検討する (参考)公共交通軸の設定例

※「地域公共交通計画の実質化に向けた検討会」中間取りまとめより抜粋

市町村		公共交通軸の考え方	公共交通軸の水準の考え方	公共交通軸の水準
兵庫県 赤穂市	約5万人	市内連携軸 : 市内各地域や生活機能拠点と都市機能拠点を結ぶ役割	<市内連携軸のうち、コミュニティバス「ゆらのすけ」運行区間> 市外連携軸や市内連携軸、地域内交通との乗り継ぎに配慮した運行水準を確保するために、交通事業者と連携し今後も需要に応じて維持することが必要	<コミュニティバス「ゆらのすけ」> 1日3往復 ※市内連携軸のうち特定ルートのみ運行
三重県 亀山市	約5万人	市の公共交通軸 : 基幹バス(市外へのアクセス需要にも対応) : 特定目的バス(特定地区へのアクセス需要に対応)	<基幹バス> ○通勤、通学、通院、買物、娯楽など幅広い移動需要に対応し、民間交通事業者が主体となって運行を実施するものとするが、設定したサービス水準の確保に向け、亀山市は必要に応じ、運行支援を実施 <特定目的バス> ○通勤などの移動目的に対応し、民間交通事業者が主体となって運行を実施	<基幹バス> 昼間、夜間時間帯は2時間に1本以上 <特定目的バス> ○昼間時間帯は、2時間に1本程度
三重県 伊賀市	約10万人	生活交通軸(準幹線バス) : 拠点施設へのアクセス機能を有する路線	○基幹バスを補完する伊賀市の放射路線であり、中心市街地と地域の生活拠点(支所、医療施設、商業施設等)、鉄道駅、基幹バスへのアクセス利便性の確保に留意 ○公共交通軸との乗継利便性の確保に留意	比較的高いサービス水準確保(5往復/日)
青森県 八戸市	約22万人	【市内幹線軸】 ①幹線 : 平日・昼間時(10~15時台)において、高いサービス品質を確保 ②準幹線 : 平日・昼間時(10~15時台)において、幹線軸に次ぐサービス品質を確保	①・②共通 ○公共交通沿線地域の定住促進に資する、市町村間および地域間を結ぶ公共交通ネットワークの利便性・持続性を向上 ○公共交通間での適切な役割分担を図り、需要に応じきめ細かな移動に対応し、外出しやすい居住環境を形成	①1時間に3~4本以上、最大運行間隔20分以内 ②1時間に2本以上
富山県 富山市	約40万人	公共交通軸 : すべての鉄軌道、重要なバス路線区間	バス路線については、市内のバス路線のうち、鉄軌道を補完しながらコンパクトなまちづくりを形成するバス路線として、運行頻度の高い(※)路線、地域生活拠点と都心を結ぶ路線、主要施設と都心を結ぶ路線 ※公共交通の運行頻度と満足度は、市民意識調査結果から「時間当たり2本以上あれば、約半数以上の人々が便利な本数との意識が強い」ことから設定。	(バス路線) ピーク時約2~3本/時以上、昼間時約2本/時以上
兵庫県 西宮市	約48万人	①支線: 主に拠点と日常生活圏を結ぶ路線 ②地域内線: 日常生活圏の移動を支える路線	○各日常生活圏から基本生活圏内の中心拠点に徒歩と公共交通(鉄道、路線バス、コミュニティ交通)で移動可能 ○中心拠点までの公共交通サービスは、一定のサービスレベルを確保	①鉄道: 3~5本/時間・方向 路線バス: 1~3本/時間・方向 コミュニティ交通: 1本/時間・方向 ②コミュニティ交通: 地域のニーズに応じた本数

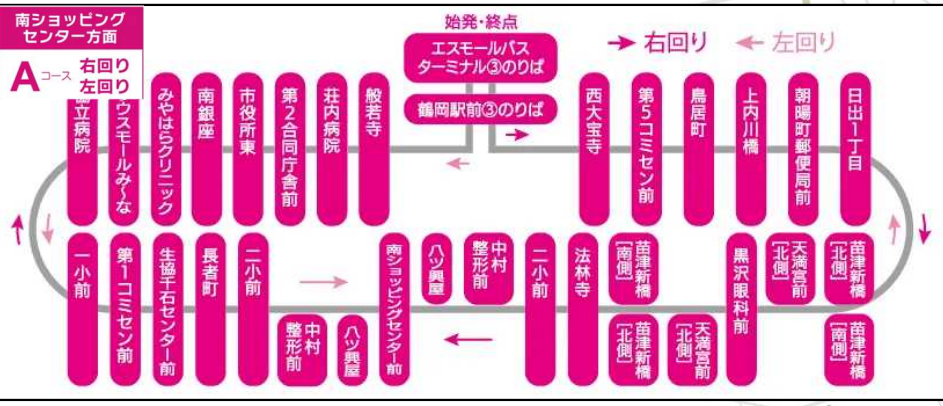
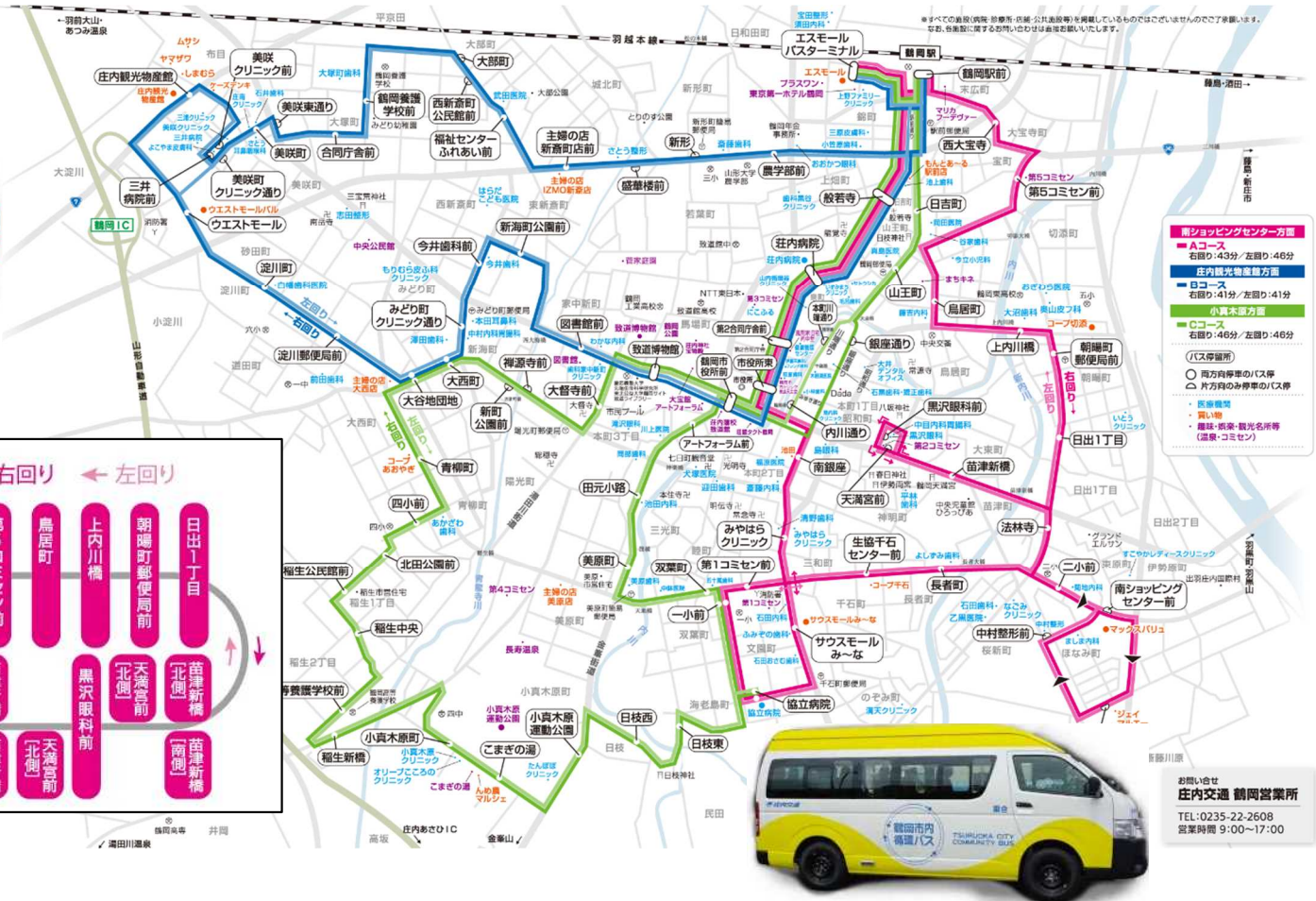
③関係者を巻き込んで検討する

(参考)公共交通軸の運行例:鶴岡市・庄内交通(バス車両小型化×多頻度の循環軸)

※「地域公共交通計画の実質化に向けた検討会」中間取りまとめ・庄内交通HPを基に東北運輸局作成

山形県鶴岡市・庄内交通 (バス車両小型化×多頻度の循環軸)

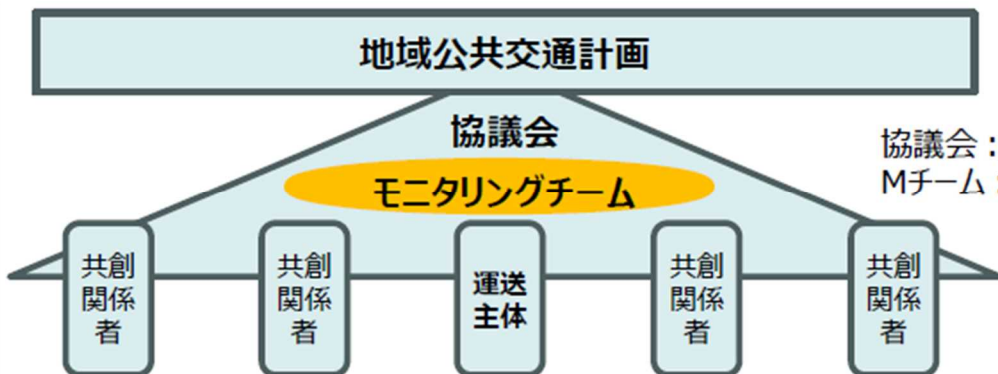
- 鶴岡市中心部の路線バスを、令和4年10月に、定員約25人・1日12便運行→定員12人・1日48便運行（4倍）へ変更
※ 再編後は休日も運行するため、便数の総量は5倍以上に。
- 医療機関やスーパーマーケットの近くを通るようルートを設定し、バス停を58か所から79か所に増設。
- 利用者数は、令和5年9月時点で、前年同期に比べおよそ5倍に。



お問い合わせ
庄内交通 鶴岡営業所
TEL:0235-22-2608
営業時間 9:00~17:00

④ マネジメントを継続する モニタリングチームの組成

- 機動的な施策の実行・見直しに向けて、**法定協議会によるPDCAサイクル**に加え、自治体と事業者との間で定期的・継続的に連携・共有・協議する**モニタリングチーム**を構築することが有効。
- また、継続的に取組を発展させていく上で、交通事業者との**信頼関係の構築・データの活用**も重要。



※「地域公共交通計画の実質化に向けた検討会」中間取りまとめより抜粋

協議会：全体方針・目標、実行計画、役割分担等を規定（年に2～3回程度）
Mチーム：計画のモニタリング指標を継続的に観察、必要に応じ改善（毎月～四半期に1回程度）

【モニタリングチーム】役割分担・実務打合せ・データ共有に係る協定・覚書等の「ひな型」の要素（イメージ）

I 計画推進に係る役割分担に関する事項

1. 自治体に求められる役割
2. 交通事業者求められる役割

II 実務打合せに関する事項

1. 打合せの目的
2. 打合せのスケジュール（頻度）
3. 打合せ事項 等

III データ利活用のルール（アクセス制限・ライセンス（利用権限））に関する事項

項目	制約・条件（例）
いつ 【取得時期（更新頻度）】	計画策定時（5年に1度） PDCAサイクル推進時（日次/月次/年次）
だれが 【開示範囲】	自治体/交通事業者間/法定協議会 ※情報ごとの秘匿性に応じて設定
どのように 【利用権限】	提供データに関するライセンスルール（利用権限） 【利用・保有・管理・複製・販売等に関する権利】

IV データ利活用の目的・用途・方法

目的	用途（例）
地域公共交通計画の策定段階	目指す姿・目標・KPI等の設定 施策（路線再編等）の検討
地域公共交通計画の実行段階 （PDCAサイクルの推進）	KPIの進捗確認 施策（路線再編等）の検討
活用用法	
取得データの分析主体・方法（データから誰が、何を導き出すのか） 施策の実施主体・方法（分析結果を踏まえて、誰が何を実施するのか）	
提供データ・更新頻度	
静的データ 【更新頻度：年次、1年超】	動的データ 【更新頻度：日次、月次】
供給情報、運行情報 利用実績、収支情報など	利用実績（速報値（日次・週次等）） 利用者属性情報など

1. 地域公共交通を取り巻く環境と地域交通法
2. 地域公共交通のり・デザイン（利便性・持続可能性・生産性の高いネットワークの構築）に向けて
3. 交通ネットワークの確保や再編に関する支援メニュー
4. 地域の公共交通り・デザイン実現会議（他分野との共創）
5. その他

① ネットワークの確保・維持に当たり必要な**運行経費**に対する支援（欠損補助等）

→ **地域公共交通確保維持事業**：地域間幹線系統補助・地域内フィーダー系統補助

（欠損額の原則1/2を補助）

【地域公共交通利便増進実施計画の認定による特例】

- ・ 路線再編等について地域公共交通利便増進実施計画を作成し、認定を受けた場合は、予算による支援を拡充（補助対象系統の認定要件の緩和、補助上限額の引上げ等）

【エリア一括協定運行事業による特例】

- ・ エリア一括協定運行事業（自治体・事業者間で協定を締結）として運行する場合は、最長5年分の支援総額を事前明示して毎年度定額支援（経営改善のインセンティブ・予見可能性の向上）
- ・ 従前補助を受けていた幹線・フィーダー系統に係る2事業年度前の補助額を基礎として支援額を算定

【その他】

※ 地域公共交通確保維持事業のメニューとして、車両導入費用（減価償却費等）、計画策定経費、計画推進経費（利便増進計画等）等についても支援可能

※ 地方公共団体による協調支援や単独支援については、別途、地方財政措置あり（特別交付税措置：措置率80%）

② ネットワークの再編に当たり必要となる**実証運行**（新規路線や代替交通の有効性の検証）の支援

→ 共創モデル実証プロジェクト（令和6年度も継続実施を検討中）

③ ネットワークの再編に伴い必要となる**ハード整備**（バス停留所等）の支援

→ 地域公共交通再構築事業（令和5年度から社会資本整備総合交付金の基幹事業として創設）

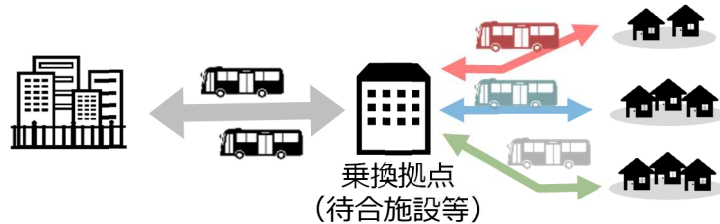
事業内容

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

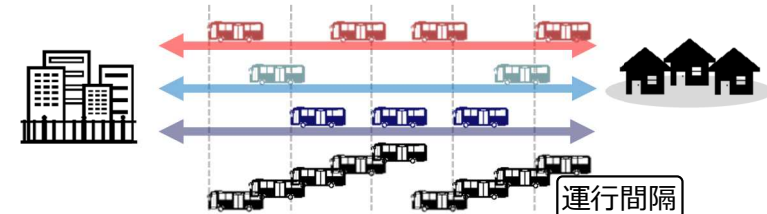
- ① 路線等の編成の変更
- ② 他のモードへの転換
- ③ 自家用有償旅客運送の導入等



(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
⇒ **必要な運行経費やハード整備 (鉄道施設・バス施設) 等について重点的に支援**

【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

(参考) 利便増進事業に係る予算上の特例措置

	通常の支援内容	国の認定を受けた地域公共交通利便増進実施計画に位置付けられている場合の支援内容
地域公共交通計画・地域公共交通利便増進実施計画の策定等【地域公共交通調査等事業】	地域公共交通計画策定 (補助率: 1/2 上限500万円。都道府県が、交通圏ごとに区域内の複数の市町村と協働して策定する場合は上限1,500万円)	地域公共交通利便増進実施計画策定 (補助率: 1/2 上限1,000万円) 利用促進・事業評価 (補助率: 1/2) ※最大5年間
路線バス・デマンド型タクシーの運行 【地域公共交通確保維持事業(陸上交通: 地域間幹線系統補助・地域内フィーダー系統補助)】	対象系統 【地域間幹線系統】 ① 複数市町村にまたがるもの ② 1日当たりの計画運行回数が3回以上のもの ③ 輸送量が15人～150人/日と見込まれるもの 【地域内フィーダー系統】 ① 政令市、中核市、特別区以外において補助対象地域間幹線バス系統を補完するもの又は交通不便地域における移動手段の確保を目的としたもの ② 新たに運行を開始するなどの新規性があるもの 【共通】 車両減価償却費等補助又は公有民営補助 (補助率: 1/2)	対象系統 【地域間幹線系統】 イ. 路線再編により、従来の補助対象系統を基幹系統と支線系統に分ける場合の再編後の系統 ⇒ ・①及び③の要件の適用除外 ⇒ ・支線系統における小型車両(乗車定員7～10人)の補助対象化 ロ. イ. の対象となる系統以外の系統 ⇒ ・③の要件の緩和(最低輸送量: 3人/日) 【地域内フィーダー系統】 ①の要件: 政令市等以外とする地域限定の解除 ②の要件: 従前から運行している系統のみなし適合 【共通】 車両減価償却費等補助、車両購入時一括補助又は公有民営補助 (補助率: 1/2)
離島航路の運営 【地域公共交通確保維持事業(離島航路運営費等補助)】	対象航路: 唯一かつ赤字の一般旅客定期航路事業 (補助率: 1/2)	対象航路: 唯一かつ赤字の一般旅客定期航路事業、 <u>左記の補助対象航路から転換する人の運送をする不定期航路事業及び人の運送をする貨物定期航路事業</u> (補助率: 1/2)
LRT・BRTの整備 【地域公共交通バリア解消促進等事業(利用環境改善促進等事業)】	低床式路面電車、連節バスの導入等 (補助率: 1/3)	低床式路面電車、連節バスの導入等 (補助率: 2/5(軌道運送高度化事業、道路運送高度化事業を実施する場合や、立地適正化計画及び都市・地域総合交通戦略(注)も策定されている場合は、1/2)) (注)国の認定を受けたものに限る。
地域鉄道の安全対策 【地域公共交通バリア解消促進等事業(鉄道軌道安全輸送設備等整備事業)】	安全設備の整備等 (補助率: 1/3(鉄道事業再構築事業を実施する場合、財政力指数が厳しい自治体が負担する費用相当分については1/2))	安全設備の整備等 (補助率: 1/3(鉄道事業再構築事業を実施する場合、 <u>自治体が負担する費用負担相当分については1/2</u>))

(参考)地域間幹線系統補助に係る補助額のカット措置

①<地域標準単価によるカット>

地域(補助ブロック)内の標準費用単価と事業者独自の乗合バス全事業の自社費用単価を比較し、どちらか低い方の単価を用いて、その系統に要した経費(補助対象経費)を算出(単価×実車走行キロ)。



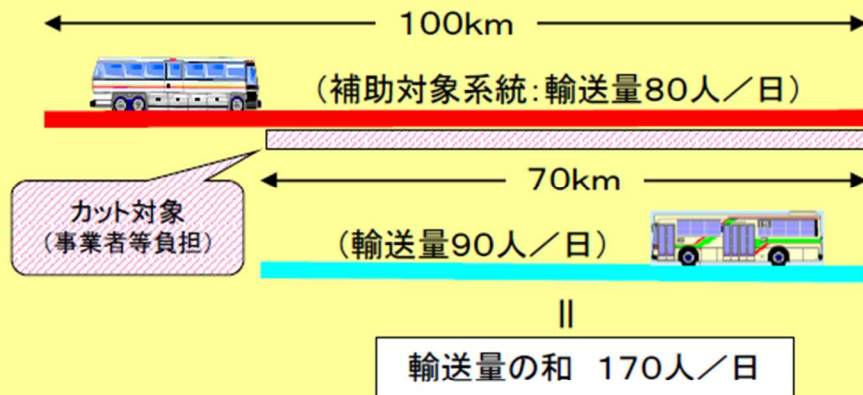
②<補助限度額9/20による補助金カット>

補助対象経費の額は経常費用の9/20に相当する額を限度としている。



③<競合によるカット>

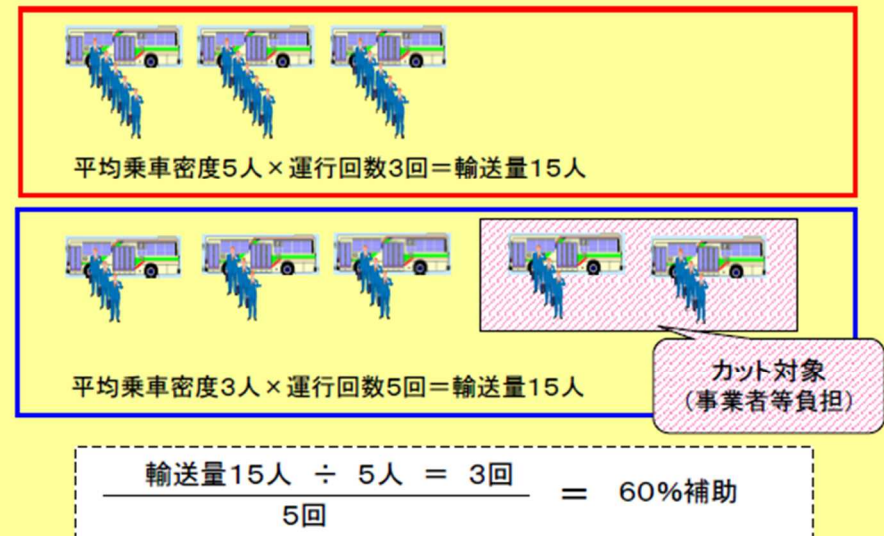
他の系統と50%以上競合する系統が補助対象である場合に、競合する区間の輸送量の和が150人を超えるものは、競合区間を一体として見た場合当該区間は採算ラインを超えている(補助要件上不採算ラインは輸送量が150人)と言えることからカットするもの。



系統のキロ程100kmのうち50%以上(70km)が輸送量150人/日以上であるため、この70km部分は補助対象経費からカット。

④<みなし運行回数によるカット>

要件である最低輸送量15人を満たしていても、平均乗車密度が低いにもかかわらず運行回数を多く設定すると輸送量上がる(輸送量=平均乗車密度×運行回数)ことになり、幹線的要件としての輸送量最低15人を満たしているとは言い難いことから、そもそも平均乗車密度が5人に満たない系統については、輸送量を5人で除した値を”みなし運行回数”としてカットするもの。



- 田老地区を運行する広域バス路線ネットワークについて、**利用状況に応じた重複区間の分割・集約と新たな乗継拠点（道の駅）での地域バス（コミュニティバス）との接続強化**により、運行の効率化と利便性向上を図る。（事業①）
- 公共交通空白地において、**地域主体の自家用有償旅客運送の新規導入と地域間幹線系統との接続**により利便性向上を図る。（事業②）

事業の内容

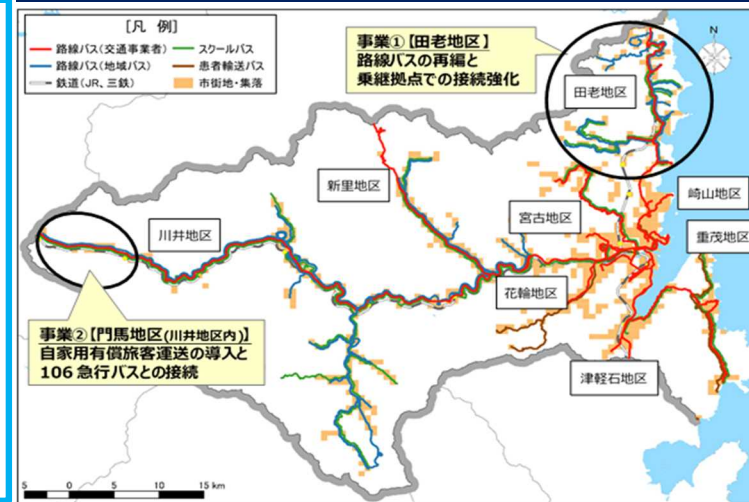
事業①（田老地区）

- 岩泉町と接続する長大路線の小本線について、区間により利用状況に大きな差異があるため、「道の駅たろう」を起点に路線を分割し、利用状況に応じた便数の設定により効率化を図る。
- 「宮古駅前～三王三丁目」の区間については、3路線（田老線2路線及び小本線）が並行しており非効率な運行となっていたことから、路線を田老線2路線に集約し効率化を図る。
- 「道の駅たろう」を乗継拠点として設定し、再編する路線バスと市が運営するコミュニティバス（田老地域バス）との接続を強化する。

事業②（門馬地区）

- 公共交通空白地域における無償による共助送迎の実証を踏まえ、地域住民が運行主体となる自家用有償旅客運送（門馬地域共助型交通）を新規導入し、持続的な地域内交通の構築を図る。
- 「黒沢バス停」を乗継拠点として設定し、地域内交通と106急行バス（幹線）を接続させる。

事業を実施する地域



事業の効果

事業①（田老地区）

- 路線再編により運行の効率性が向上することで、持続的な運行を確保できる。
- 新たな乗継拠点を設定することで、路線バスと地域バスの乗継ぎが便利になり、田老地区内と宮古市中心部の間の交通の利便性が向上する。

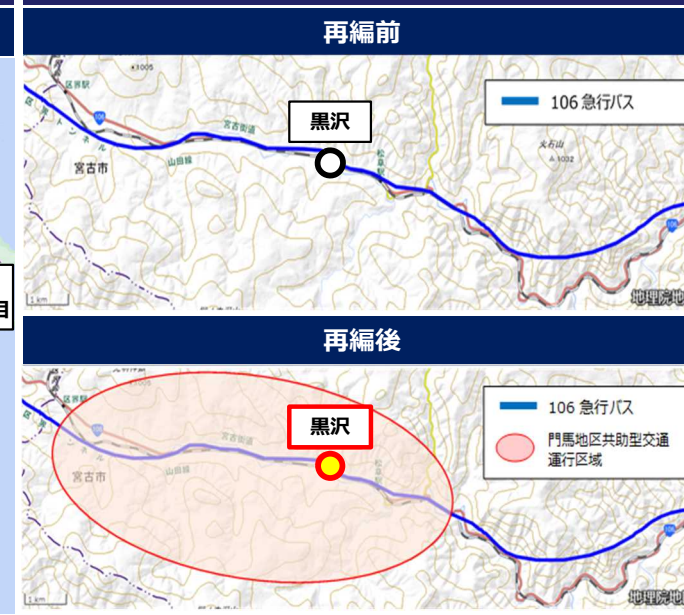
事業②（門馬地区）

- 新たに自家用有償旅客運送を導入することで地域内の持続的な移動手段を確保できる。
- 乗継拠点で106急行バスに接続することで、門馬地区内と宮古市中心部の移動の利便性が向上する。

事業①田老地区再編



事業②門馬地区再編



- 作成自治体 宮古市
- 事業実施区域 宮古市全域
- 事業実施予定期間 R6年3月～R12年3月

- 宮城県仙台市では、バス利用者・事業者収入の減少等による公共交通サービスの低下や都心での賑わい低下・停滞が問題として挙げられ、公共交通によるアクセス利便性の確保や都心の回遊性向上に取り組む必要がある。
- これらの課題を踏まえ、都心や拠点にアクセスできる公共交通軸として設定した区間の利便性向上による利用促進を図るとともに、**都心回遊性強化によるまちなかの賑わい向上**を図る。

事業の内容

①八木山ラインにおける最大待ち時間の短縮 (一部変更)

地域公共交通計画にバス幹線区間、バス準幹線区間として位置付けた「仙台駅前～八木山動物公園駅」を運行する2事業者の系統についてダイヤを調整し、最大待ち時間の短縮を図るとともにパターン化された利用しやすいダイヤとする。

- (1) 平日オフピーク (9～15時) 8系統 (令和5年4月実施)
- (2) 平日ピーク6系統、土曜日・休日7系統 (令和6年4月実施)

②仙台都心循環線の新設

都心回遊の促進及び旅行者等が移動しやすい環境整備のため、仙台駅を起点とし、愛宕上杉通及び定禅寺通、晩翠通、青葉通を周回する都心循環線の新設する。



図 利便増進実施計画 個別事業 位置図

事業の効果

- ① 最大待ち時間の短縮(平日オフピーク及び平日ピーク・土曜日・休日ダイヤ)
- ②- 1 市民や来訪者の利便性向上による都心回遊の促進
- ②- 2 仙台都心循環線と重複する路線の利用者が、仙台都心循環線へ転換することによる将来的な運行効率化

- ・ 作成自治体：仙台市
- ・ 事業実施区域 仙台市全域
- ・ 事業実施予定期間 令和5年度～令和8年度

【下り】仙台駅の時刻表(八木山動物公園駅方面)

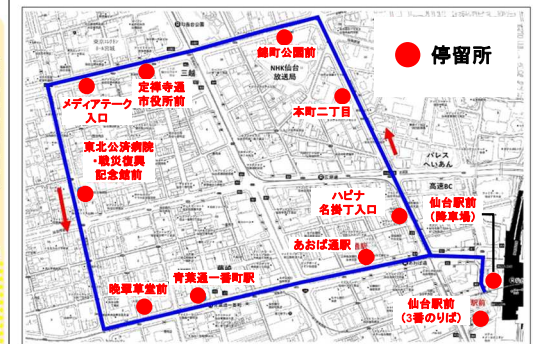
調整前の時刻表	00 交通局：21便											00 宮城交通：18便												
	0	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	0	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55
9時			6			22	27			38		46	54											
10時	4		10				26					46	54											
11時		3	8			23	26			最大20分		46	54											
12時			8				26	32				46	54											
13時		3	8				26	32			40	46	54											
14時			8				26	32			40	46	54											
15時		3	8				26				40	45	54											

最大待ち時間を6分短縮

調整後の時刻表	00 交通局：21便											00 宮城交通：18便												
	0	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	0	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55
9時			8			22	32			45	50	56												
10時			8	10		22	32			45	50	56												
11時		3	8			22	32			45	50	56												
12時			8			22	32			45	50	56												
13時		8				22	32			40	45	56												
14時		8				22	32			40	45	56												
15時		8				22	32			40	45	56												

最大14分

図【八木山ライン】ダイヤ調整効果(平日オフピークの例)



図【仙台都心循環線】運行経路

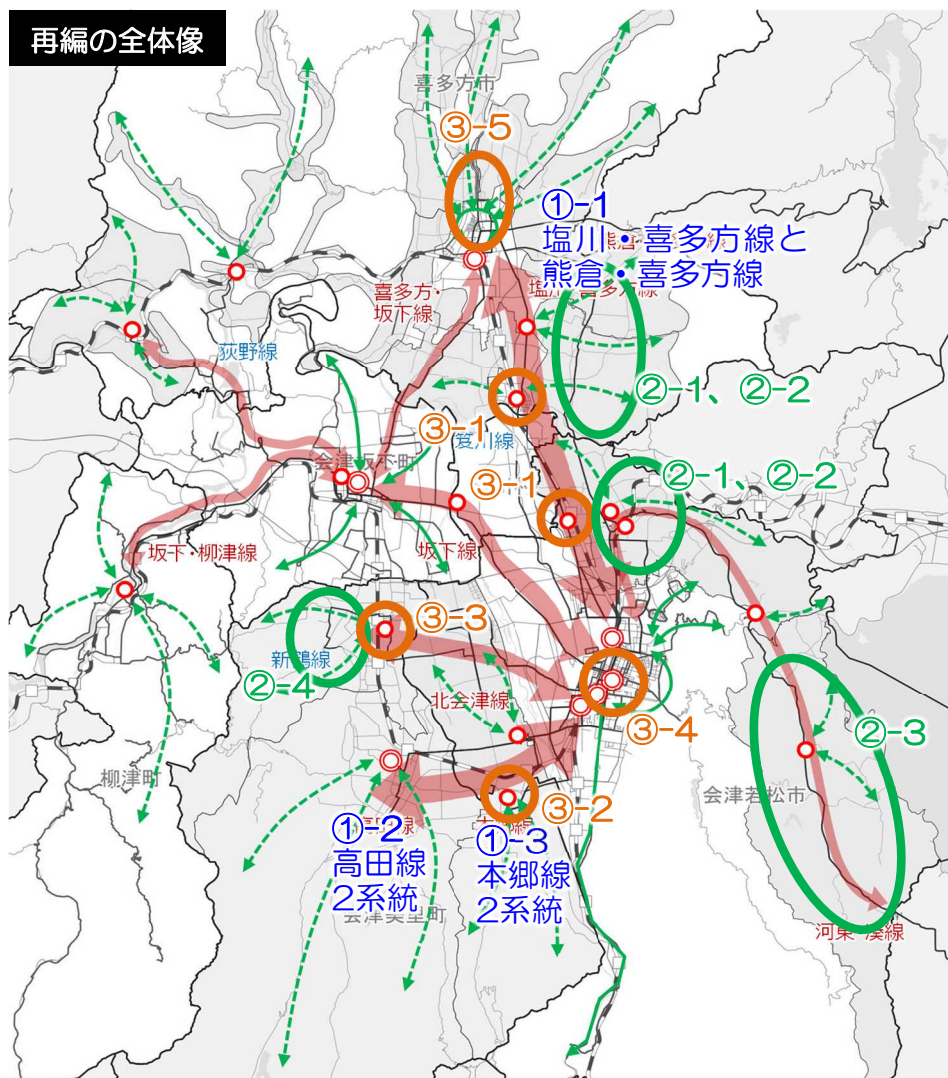
- 会津圏域6市町村に跨る「広域路線バス」について、「域内交通」との一体的な再編・見直し
- 並行・重複する路線の集約化や、利用の少ない区間の域内交通（デマンド等）での代替などにより、圏域の移動手段を確保・維持しつつ、広域路線バスの持続性・生産性を向上させる
- 新たに交通拠点や目的施設を経由するなどにより、需要の取り込みや域内交通との接続を強化する

【作成主体】 福島県・会津圏域6市町村（会津若松市・喜多方市・会津坂下町・湯川村・柳津町・会津美里町）

【計画区域】 会津圏域6市町村

【計画期間】 令和2（2020）年度～令和7（2025）年度（6年間）

再編の全体像



【主な事業内容】

①並行・重複する路線の集約による運行の効率化

- ①-1 塩川・喜多方線と熊倉・喜多方線の統合再編（ゾーンバス化）
- ①-2 高田線2系統の統合再編
- ①-3 本郷線2系統の統合再編

②利用の少ない区間の域内交通（デマンド等）での代替

- ②-1 熊倉・喜多方線の代替として、域内交通の導入（朝夕対応）
- ②-2 域内交通の運行エリア・指定乗降場所の拡大（昼間対応）
- ②-3 河東・湊線の域内交通（みなとバス）との一体的な見直し
- ②-4 新鶴線の域内交通との一体的な見直し

③ルート変更による需要の取り込みや域内交通との接続強化

- ③-1 熊倉・喜多方線の代替交通の会津医療センター、塩川グリーンプラザへの経由
- ③-2 本郷線の本郷庁舎乗り入れ、高校通学対応
- ③-3 新鶴線の新鶴庁舎乗り入れ、吹上台住宅の経由
- ③-4 若松・坂下線の会津若松市内の経路変更（神明通り・竹田病院経由）
- ③-5 喜多方・坂下線の喜多方市街地内の経路変更（有隣病院経由）及び喜多方市街地循環路線の新規導入

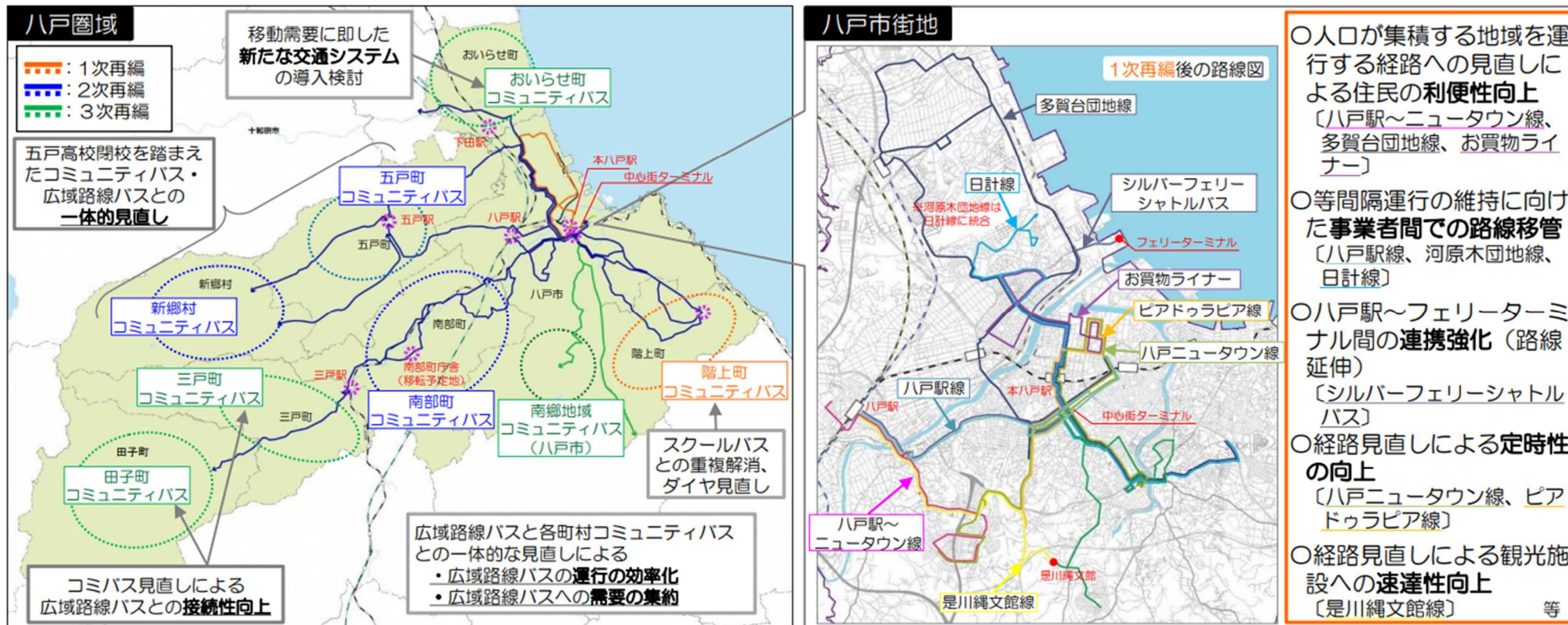
④交通拠点での広域路線バスと域内交通の接続強化

- ◎ 会津若松駅、神明通り、竹田病院、西若松駅、喜多方駅、坂下営業所、じげんプラザ、他
- 本郷庁舎、新鶴庁舎、湊小学校前、会津医療センター、塩川グリーンプラザ、他

- 広域路線バスと地域内交通について、路線の重複解消や接続性向上を図るなど一体的に見直し
- 今後、段階的に再編事業を拡大し、より持続性・利便性の高い公共交通ネットワークを圏域全体で形成

【作成主体・計画区域】 八戸市・三戸町・五戸町・田子町・南部町・階上町・新郷村・おいらせ町

【計画期間】 2019年4月1日～2023年3月31日（5年間） ※2次再編：2020年4月/3次再編：2021年4月以降を予定



【主な事業内容】

- **八戸市内幹線軸の利便性向上**
 - 人口が集積する地域を運行する域内交通（路線バス）の見直しによる利便性の向上
 - 本八戸駅の拠点整備に合わせた見直し（長大系統の分割等）による運行の効率化
- **広域路線バスと地域内交通の一体的な見直し**
 - 域内交通から広域路線バスへ運行経路見直し等を通じた需要の集約
 - 広域路線バス・域内交通の役割分担等による運行の効率化（運行回数の適正化等）
- **庁舎移転や高校の閉校等に伴う広域路線バス等の見直し**
 - 鉄道、広域路線バス、域内交通等の接続性の向上等による圏域住民の移動ニーズへ対応

【1次再編による変化】

- 1日あたり運行回数（平均）
再編前901.6回
⇒再編後879.4回
- 収支率
再編前66.0%
⇒再編後66.4%

地域旅客運送サービス継続事業について

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

※地域公共交通利便増進事業と同様に、**運行経費支援に関する特例措置**あり

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)

実施方針に定めるメニュー例

○以下の①～⑤のメニューを検討し、必要に応じて⑥を組み合わせ。

① 乗合バス事業者など他の交通事業者による継続（縮小・変更含む）



② コミュニティバスによる継続



③ デマンド交通（タクシー車両による乗合運送（区域運行））による継続



④ タクシー（乗用事業）による継続



⑤ 自家用有償旅客運送による継続



①～⑤に加え、福祉輸送、スクールバス、
⑥ 病院や商業施設等への送迎サービス等の積極的活用



- 北海道岩見沢市では、**サービス継続事業 (地域内フィーダー系統)** として、**従来のバス路線についてダウンサイジングを実施**。令和4年度から運行を行っている。

対象とするエリア



対象となる路線は、昭和60年の国鉄万字線廃止後、**中心市街地と東部丘陵地域を結ぶ唯一の公共交通機関**となっており、通学や通勤、通院や買い物など、**人口減少と高齢化が進む地域にとって、欠くことのできない移動手段**となっている。

※岩見沢市地域公共交通計画より抜粋

＜選定方法＞
公募型プロポーザル方式

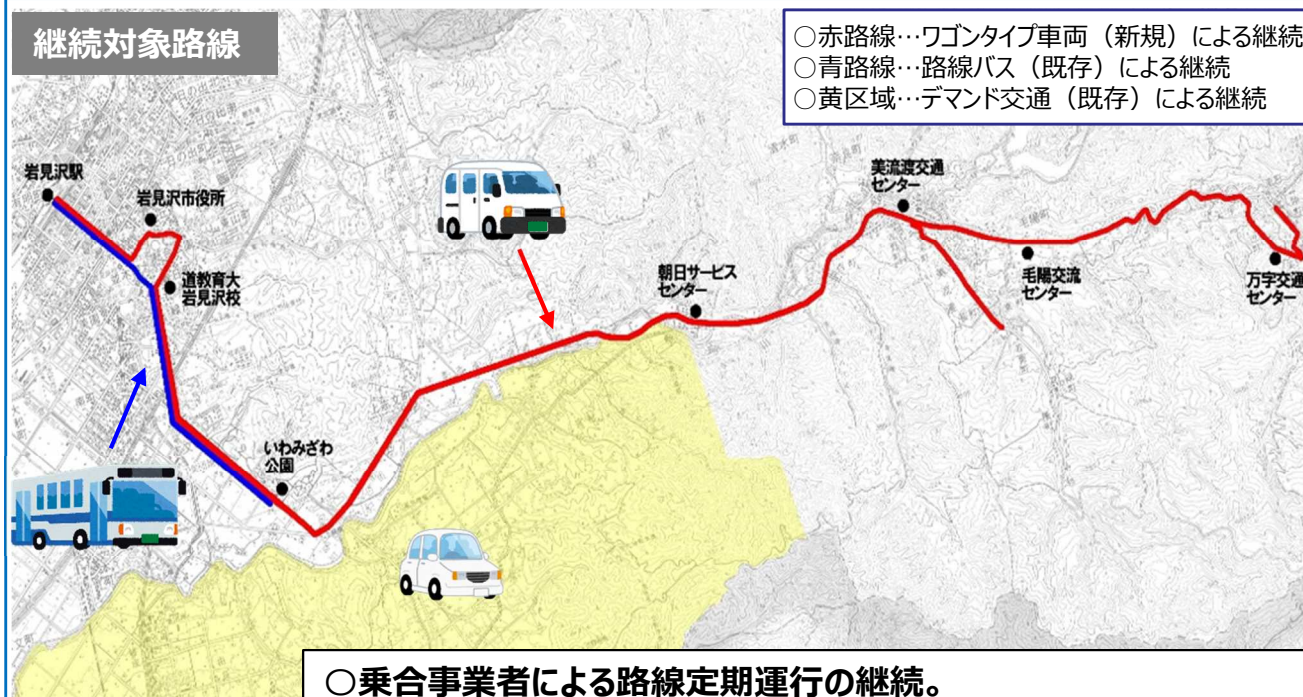
＜公募の期間＞
令和3年9月14日～令和3年9月24日

＜実施予定期間＞
令和4年4月1日～令和8年3月31日

岩見沢市東部丘陵地域旅客運送サービス継続事業実施計画

従前事業者 継続事業者	北海道中央バス株式会社 日の出交通株式会社 (ダウンサイジング)
継続対象	路線縮小区間「岩見沢駅～毛陽交流センター」 (キロ程：19.7km)

継続対象路線



- 赤路線…ワゴンタイプ車両 (新規) による継続
- 青路線…路線バス (既存) による継続
- 黄区域…デマンド交通 (既存) による継続

- 乗合事業者による路線定期運行の継続。
- 地域の人口規模や利用状況等を踏まえ、**プティバス型車両 (乗車定員10人以下) による運行開始。**
- 路線やダイヤについては従前程度を基本としているが、運行経費などを踏まえ、継続事業者や地域と協議して決定。
(なお、運行開始後も利用状況を踏まえて随時見直す予定。)

エリア一括協定運行事業(地域公共交通利便増進事業)

背景

- 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、地域における路線維持に効果がある一方、事業改善インセンティブの課題や利用者減少局面における赤字拡大等、持続可能性に懸念。

概要

⇒ 自治体と交通事業者が協定を締結し、一定のエリア
について一括して運行する事業に対する補助制度を
創設 (R5 地域交通法改正)

- 地域の協議会における議論を踏まえ、自治体と交通事業者との間でサービス水準(運賃、路線、運行回数)、自治体の費用負担、官民の役割分担等を内容とした協定を締結。
- 自治体は、事業者に対し当該運行に対する「交通サービス購入費用」としての対価を支払い、事業者は協定に基づき複数年にわたり運行。
- 国は、事業初年度に事業期間全体の支援額を明示し、期間を通じて予算面で支援(国庫補助・交付税措置)。

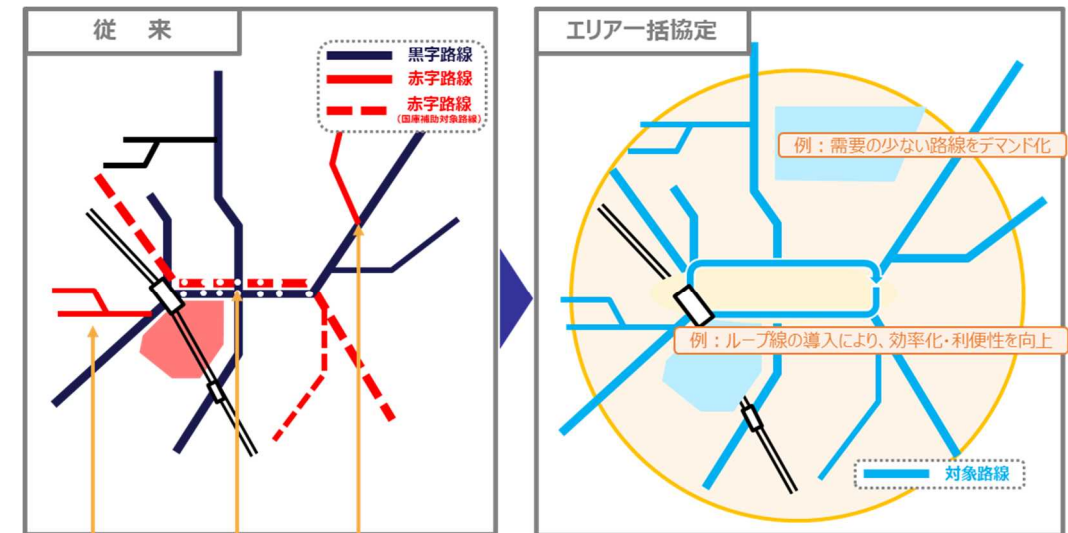
メリット①：交通ネットワークの安定化・品質保証を実現

メリット②：ヒト・カネの呼び込みなど幅広い分野への好影響が期待
(クロスセクター効果)

メリット③：【自治体】官民連携による中長期的な政策議論が可能

メリット④：【事業者】リスク分担により安定経営に寄与・経営改善インセンティブも期待

官民連携によるエリア一括協定運行事業のイメージ(例)



公的支援路線(赤字路線)のみ
路線ごとに関与

黒字・赤字路線に関わらず
エリア内の対象路線の交通サービスレベル
について、自治体と事業者で協定を締結

- 松本地域では、**地域公共交通をインフラ**として捉えて、行政が主体となった**路線再編や系統の増設・新設**等を実施。
- また、公募型プロポーザルにより選定した交通事業者との間で締結した**協定**に基づき、行政が主体的に設定したエリア全体での交通サービスの提供について、**市が5年間にわたり負担金(交通サービス購入費)を支出する「公設民営型」のバスネットワークに移行**。
→官民共創により、**全国初のエリア一括協定運行事業を実施**し、**利便性・持続可能性・生産性の高い公共交通ネットワークへの「リ・デザイン」**を実現。

事業の内容

- ①**路線の再編(重複路線の整理、長大路線の分割)** (空港・今井線、松本・島内線、南松本・山形線等)
複数路線が運行する区間について重複を解消。また、長大路線については、路線を分割しつつ、廃止区間の代替手段として、既存路線のルート変更で対応。
- ②**地域ニーズに応じた増便や系統の新設** (信大横田循環線、山形線、神林ライナー、合庁ライナー等)
通勤通学など地域ニーズに応じて、朝夕時間帯等の増便や系統の新設を実施。
- ③**運賃のキャッシュレス化や情報発信の強化[関連事業]**
地域内全路線に二次元コード・クレジットカードタッチ決済を導入するほか、GTFS-JPの整備や、県の交通・観光案内アプリ「信州ナビ」を通じたバスの走行位置の発信などを推進する。



▲「公設民営バス」公式ロゴマーク



▲キャッシュレス機器 (写真は実証時)

事業の効果

・**効率性の向上等による持続可能性確保**
重複部分の解消や、長大路線の分割により、運行の効率化を図り、**持続可能性の向上**に寄与。

・**利用ニーズに応じた路線設計による利便性向上**
使いやすいダイヤ、系統に見直すほか、キャッシュレス化・情報発信の強化により、観光客を含めた**利用者の利便性を向上**。

ネットワークの中心を担う路線等については、**松本市と交通事業者(アルピコ交通)が締結した協定に基づき、市が複数年にわたって負担金を支出**することで、**安定的に交通サービスを確保**。行政が主体となり、**エリア全体を見据えた路線設計を実現**。

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

※運行（次年度に運行する場合や既存運行を活用する場合を含む）を伴う実証事業が対象となります。
 運行の交通モード（鉄道・路線バス・デマンド交通・自家用有償旅客運送・タクシー・航路など）は問いません。

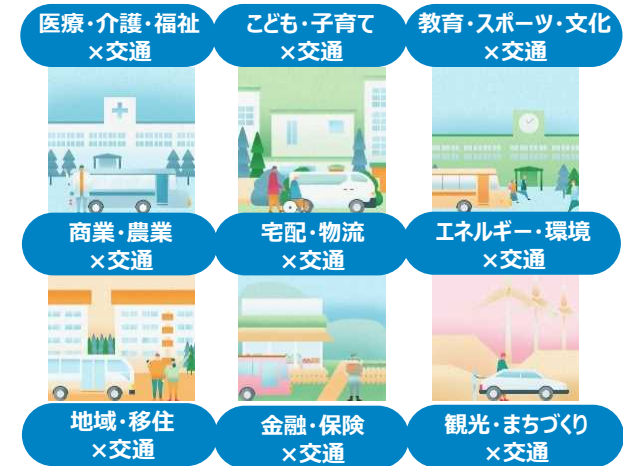
交通を地域のくらしと一体として捉え、地域の多様な関係者の「共創」(連携・協働)※によりその維持・活性化に取り組む実証事業

【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」)

※「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



＜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. モビリティ人材育成事業

地域公共交通のリ・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）

上記1及び2の応募にあたっては、実施地域の自治体等から推薦を得ていることを要件とします。

※「日本版MaaS推進・支援事業」については、令和6年4月8日～5月10日公募

募集期間
 【1次】令和6年2月27日～4月5日
 【2次】令和6年5月27日～6月12日

詳細・採択事例は特設ページに掲載

【URL】 <https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/kyousou/>

地域交通 共創

検索

- ➡ ① 共創モデル実証運行事業について計255件を採択（1次159件・2次96件、東北地方では1次11件・2次9件）
- ② モビリティ人材育成事業について計73件を採択（1次57件・2次16件、東北地方では1次3件・2次4件）

【1次・東北】「共創・MaaS実証プロジェクト」採択事例

青森県八戸圏域：

八戸圏域における『コンテンツ×モビリティ』の共創人材育成事業

◆データ活用による効果的・効率的な施策展開

交通系ICカード等のデータを活用し、乗合事業者・自治体・DMO・まちづくり会社等の職員を対象として、課題→仮説→データ検証→対策検討のフローを身に付けた人材を育成する。

◆共創プロジェクトの推進

交通・まちづくり・観光の各分野横断的な課題の議論、データ活用、対策検討を行うことで、共創が生まれる素地を作る。さらに『八戸圏域版共創ハンドブック』を作成し、共創人材の持続的な育成指針等の明確化を図る。

岩手県宮古市：

宮古市版シタットベルケを活用した電力の地産地消による電気バス運行事業

市内を運行する路線バスの車両の一部を電気バスに置き換える。

市が出資する市内の地域新電力から宮古市産太陽光発電電力を含めた電力供給をバス事業者が受け、その電力によって電気バスを運行することで、「電力の地産地消」を実現する。



秋田県大館市：

大館版mobiプロジェクト

令和4年度からAIオンデマンド交通（mobi）の活用による実証運行を開始し、交通と商業・福祉・教育等の分野との共創による取組を実施。

令和6年度事業では、車体ステッカー・車内サインージュを活用した車両広告や他分野連携による協賛金等の運賃外収入の確保等により収支の改善を図り、本格運行を目指す。



宮城県利府町：

利府町版mobiプロジェクト

令和5年度からAIオンデマンド交通（mobi）の活用による実証運行を開始し、交通と商業・観光・医療・福祉・教育等の分野との共創による取組を実施。

令和6年度事業では、交通×健康の取組により高齢者の外出機会を創出し、健康促進を図る。また、広報等による需要の喚起、協力金の拠出及び運行費への還元を行う仕組みの構築により、持続的な移動サービスの構築を目指す。



山形県寒河江市：

新しい福祉サービス「Goトレ@さがえ」開発PJ —新しいビジネスモデル—

高齢者が外出しやすい環境づくりとして、公共交通を活用したモビリティトレーニングのプログラム「Goトレ」を寒河江市で展開する。

介護予防財源の活用による事業化を見据え、ウェアラブル端末等のデータを用いて介護予防効果を検証・分析する。また、交通事業者の収益性についても併せて検証を行う。



福島県会津若松市：

デジタル活用による鉄道・デマンド交通・タクシーと目的地を統合したまちなか交通の再構築

自主事業としてデマンド交通を継続実証している交通事業者と、課題路線を抱える市が連携・協働して、路線バスのデマンド交通への統合化を図る。その上で、鉄道事業者・タクシー事業者と連携し、鉄道との乗継ぎの円滑化やデマンド交通と乗用タクシーの使い分けに資する情報発信・システム構築を行う。



【2次・全国】「共創・MaaS実証プロジェクト」採択事例

宮城県仙台市

【実証運行事業】

六郷東部地区における就学支援・買い物・通院の乗合タクシー実証実験
(六郷東部地区地域交通検討会)

◆事業概要

教育×交通

- ・小学校の統廃合により、家族の送迎等に頼らざるを得ないこどもの通学の足を確保するため、路線不定期型乗合タクシーを運行。教育委員会との連携により、学校敷地内の発着地設定や、時間割に合わせた柔軟なダイヤ調整を実施。
- ・デマンド型の運行で商業・医療施設に乗降地点を設け、日常生活の足も確保。

長崎県平戸市

【実証運行事業】

観光・農水関係者と連携した観光MaaS推進事業
(一般社団法人 平戸観光協会)

◆事業概要

観光・農業×交通

- ・地域交通のドライバー不足へ対応するため、観光協会やJAが協力し、観光・農水産事業者の人材活用した二次交通・域内交通整備事業。地域一体をホテル化する事業と連動し、持続可能な移動手段として、デジタル技術を活用した自家用有償旅客運送（観光協会が運行主体）の確立に取り組む。

愛知県瀬戸市

【実証運行事業】

瀬戸市AIオンデマンド広域運行プロジェクト
(愛知県、瀬戸市)

◆事業概要

商業・医療×交通

- ・現状、コミュニティバスの運行は市域内に留まり、隣接市にある病院や商業施設を目的地とした利用ができないため、愛知県が関係予算を確保しつつ、自治体間の連携を調整し、AIオンデマンド交通を運行することで、地域の実情に応じた市域を跨ぐ移動手段の確保を目指す事業。

鳥取県境港市

【実証運行事業】

さかいみなとAIデマンド交通実証プロジェクト
(鳥取県境港市)

◆事業概要

医療・福祉×交通

- ・市内を周回するコミュニティバスについて、各団体・施設の移動需要のデータ収集・可視化を踏まえながら、AIデマンド交通を活用した自家用有償旅客運送を実施する事業。また、医師協会と連携して、AIデマンド交通による患者送迎の代替実証など、施設送迎需要の取り込みや、各施設による送迎費用の一部負担についても検討。

愛知県名古屋市・全国

【人材育成事業】

公共交通事業で活躍できるマーケティング人材の育成
(公共交通マーケティング研究会)

◆事業概要

- ・他業界で活用されているマーケティング手法を学習し、公共交通の施策に転用することにより、施策の実効性確保や利便性向上等に取り組む事業
- ・データの活用手法などを習得し、現場で具体的な行動に移すことができる人材を育成

山口県・広島県

【人材育成事業】

山口・広島エリア地域交通マネジメント実務実践人材育成事業
(山口・広島エリア地域交通マネジメント人材交流プラットフォーム)

◆事業概要

- ・県や市町の交通行政担当者や交通事業者、コンサルタント等を対象に、交通に関する知見やコーディネートスキルの習得を図る事業
- ・山口・広島両県における多様な主体・部門が一体となることにより、計画策定や実施の円滑化、連携の強化につながる人材育成と交流促進に貢献

社会資本整備総合交付金(地域公共交通再構築事業)

基幹事業

- 道路
 - 港湾
 - 河川
 - 砂防
 - 下水道
 - 海岸
 - 都市公園
 - 市街地整備
 - 住宅
 - 住環境整備
- 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**

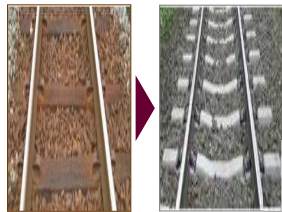
地域公共交通再構築事業の概要

交付対象事業者 : 地方公共団体

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計画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%



軌道の強化
(高速化)



駅舎の
新改築・移設



既存施設の
撤去



GX/DX
鉄道車両



停留所
乗換所



営業所
車庫



充電施設
蓄電池



GX/DX
バス車両

(参考)社会資本整備総合交付金(地域公共交通再構築事業)

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

【**スケジュール**】 翌年度事業について、毎年6月～7月頃に要望調査を実施

【**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



- 山形市は「山形市地域公共交通計画」において、自家用車に頼らなくても誰もが快適に移動できる環境の実現を目指し、「交通軸」と「交通結節点」の整備による公共交通ネットワークの構築を進めている。また、交通結節点の整備にあたっては、「山形市交通結節点整備方針」に基づき、短期事業及び中・長期事業に整理し計画的に取組を展開している。
- 短期事業として、新たに完成した道の駅やまがた蔵王を交通結節点として交通サービスの集約を行うとともに、主要な交通結節点における待合環境の改善に向けた整備を面的に実施し、公共交通の利便性の向上・まちの賑わい創出を図る。

事業の内容

①道の駅やまがた蔵王への交通サービスの集約

- ・ 市中心部を起点とする路線バス5路線について、道の駅やまがた蔵王へ経路変更を実施
- ・ 山形市コミュニティサイクルのサイクルポートの併設や高齢者移動支援サービスの目的地の1つとし、市民・観光客の周遊環境を整備

※路線バス「山形駅～蔵王温泉」の道の駅やまがた蔵王への経路変更については、検討・協議を継続

②交通結節点における待合環境等の改善に向けた整備

主要な交通結節点（山形市役所前、山交ビルバスターミナル、山形駅等）において次の事業を実施

- ・ 上屋の整備、案内看板の改修等による待合環境の改善
- ・ デジタルサイネージ設置によるわかりやすい情報の提供

※ 事業実施に当たり社会資本整備総合交付金（地域公共交通再構築）を活用



地図は基盤地図情報(国土地理院)を基に作成

事業の効果

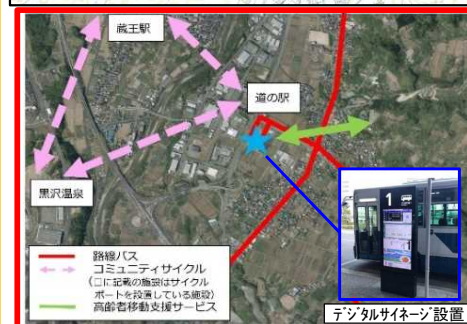
(事業①関係)

- ・ バス・タクシー・コミュニティサイクルの連携により、利便性の高い公共交通ネットワークの構築が図られ、公共交通の利用促進に繋がる。

(事業②関係)

- ・ 待合環境の改善により、公共交通利用者の利便性や快適性が向上。
- ・ デジタルサイネージによって、わかりやすいバス運行情報や観光情報等の提供を行うことにより、公共交通の利用促進に繋がる。

▶ 上記により、公共交通利用者数の増加など計画上の指標達成に寄与



▲ 事業の全体イメージ

◀ 道の駅「やまがた蔵王」周辺の再編イメージ

- ・ 作成自治体
山形県山形市
- ・ 事業実施区域
山形市
- ・ 事業実施予定期間
R6.3～R8.3

1. 地域公共交通を取り巻く環境と地域交通法
2. 地域公共交通のり・デザイン（利便性・持続可能性・生産性の高いネットワークの構築）に向けて
3. 交通ネットワークの確保や再編に関する支援メニュー
4. 地域の公共交通り・デザイン実現会議（他分野との共創）
5. その他

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相談役）

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 データ利活用・司令塔機能（自治体・事業者）
10月25日（水）	第2回 連携・協働に関する取組の実態（関係省庁）	4月5日（金）	第5回 とりまとめ骨子（案）
11月16日（木）	第3回 連携・協働に関する課題（自治体・事業者）	5月17日（金）	第6回 とりまとめ

（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。

検討の背景・必要性

- 人口減少に伴う病院の統合・移転、学校の統合等のほか、高齢者の免許証の自主返納等により、日常生活における「移動」の問題が深刻化
 - 交通分野だけでなく、様々な分野における人手不足等の課題顕在
 - 地域によっては公共交通事業者のみでは、**旅客運送サービスを維持することが限界**
- 関係府省庁が連携し、交通のリ・デザインと社会的課題の解決に向け、一体的な検討が必要

地域公共交通の状況

＜将来の人口増減状況＞	＜路線廃止の状況＞	＜ドライバー数の状況＞	＜居住地域に対する不安(地方部)＞
<ul style="list-style-type: none"> ・全国の約半数の地域で人口が50%以上減少(2050年) 	<ul style="list-style-type: none"> ・路線バス：約2万kmの路線が廃止(2008年度→2022年度) ・鉄軌道：約589km、17の路線が廃止(2008年度→2022年度) 	<ul style="list-style-type: none"> ・乗合バス：約12%減少(2019年度→2021年度) ・タクシー：約15%減少(2019年度→2021年度) 	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通が減り自動車が増え生活できない：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% <p>(※2017年度国土交通省国民意識調査)</p>

地域類型ごとの課題解決に向けた方向性

A：交通空白地など	B：地方中心都市など	C：大都市など	D：地域間
<ul style="list-style-type: none"> ○ 公共交通事業者だけでは移動手段を十分に提供することが困難 <p>⇒ 地域の輸送資源の総動員・公的関与の強化</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○ 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がみられ、将来的に公共交通の持続性が課題 <p>⇒ 地域の公共交通の再評価・徹底活用</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○ 内外から多くのビジネス客・旅行者が訪問（一部時間帯・エリアでは供給が不足） <p>⇒ 利便性・快適性に優れたサービス提供を質・量ともに拡充</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○ 人口減少等が進む中、広域での社会経済活動の活性化が重要 <p>⇒ 幹線鉄道ネットワークの機能強化等の取組について地域の実情に応じて検討</p>
<p>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</p>			
<ul style="list-style-type: none"> ● 自家用有償旅客運送制度の見直し及び活用（道路運送法78条2号関係） ・自治体が主体となった取組みが各地で進展中 ・道路運送法に基づく地域公共交通会議について、運営手法の柔軟化を検討 		<ul style="list-style-type: none"> ● 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） 4月1日より取組開始 	

連携・協働の推進に向けた環境整備

環境の醸成			取組の実装		
<p>政府共通指針の策定</p> <p>政府一体として、「地域交通を再構築（リ・デザイン）」していくための多様な関係者による連携・協働に係る指針（仮称）を策定し、全自治体に取組を働きかけ</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 地方公共団体における交通部局及び関連部局との連携推進 ● 部局間の情報・データ共有の推進及び新技術・デジタル技術の活用 ● 自家用有償旅客運送の積極的な活用 ● 地域の輸送資源の活用推進 	<p>各分野の指針・通知の策定</p> <p>各分野の送迎について、地域住民の混乗、公共交通への委託・集約、空き時間の活用等を推進するための事項を明確化</p> <ul style="list-style-type: none"> ＜教育・子育て・スポーツ分野＞ <ul style="list-style-type: none"> ● スクールバス ● 放課後児童クラブの送迎 ＜介護・福祉分野＞ <ul style="list-style-type: none"> ● 介護サービス事業所等の送迎 ＜医療分野＞ <ul style="list-style-type: none"> ● へき地患者輸送車の送迎 ＜分野共通＞ <ul style="list-style-type: none"> ● 自家用有償旅客運送への多様な関係者の参画 ● 送迎活用等に係る道路運送法の取扱い 	<p>カタログ化による支援</p> <p>連携・協働のプロジェクト例について、データ・支援措置を交えてカタログ化</p> <p>連携体制</p> <p>定量的な指標（行政経費/人等）</p> <p>関連支援制度</p>	<p>法定協議会※のアップデート</p> <p>多様な関係者が参画し、喫緊の課題へ機動的に対応できる司令塔機能の強化へ</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 多様な関係者の協議会参加 ● モニタリングチーム(自治体と事業者等) ● デジタル活用による運営効率化等 <p>※地域交通法に基づいて設置される協議会</p>	<p>地域公共交通計画のアップデート</p> <p>データを活用し、可視化された課題に先手先手で地域全体を面的に捉えて取り組む計画へ</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 「モデルアーキテクチャ(標準構造)」に基づくシンプルで実効的な計画策定 ● 移動に関わるデータ（人口・施設動向、交通サービス、潜在需要等）の作成・共有・活用等 	<p>施策のアップデート</p> <p>新たな制度、技術も活用し、地域公共交通計画に位置付ける施策の充実・強化へ</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 自家用有償旅客制度、自家用車活用事業の活用 ● 新技術・デジタル技術の活用 ● 貨客混載の推進 ● モビリティハブの機能強化 ● 交通事業者の共同経営 ● エリア一括協定運行
			<p>都道府県によるサポート（中小市町村との連携・協働）</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ リ・デザイン（実証運行、新技術等先導） ○ デジタル（データ共有・活用の推進） ○ ヒト&プレイス（人材育成、ネットワーキングの場） 		<p>国によるサポート</p> <p>伴走体制の構築</p>

取組の加速化

多様な分野との連携・協働等による取組を、アップデートされた**地域公共交通計画・協議会等**のもとで、**意欲的・先行的に行う自治体**について、**関係府省庁による重点的な支援を行う仕組み**を検討

継続的な連携・協働の取組の確保

連携・協働に向け取組が継続して行われるよう、**KPIを位置付けたうえで、定期的に進捗状況のフォローアップ**を実施

KPI	目標年次：2027年度 (デジタル田園都市国家構想総合戦略の期間)
<ul style="list-style-type: none"> ✓ 各施設の送迎の見直しに新たに取組む自治体数 100 ✓ 他分野との連携・協働に先導して取組む自治体数 100 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 自動運転移動サービスの活用にと組む箇所数 100 ✓ AIオンデマンド交通の活用にと組む自治体数 500 ✓ 自家用有償旅客運送にと組む団体数 1,000

今後の課題として提示された意見

- 地域の交通事業者の集約・統合
- 国と自治体の役割分担
- 地域の実情に応じた自動運転の実装のあり方
- 地域交通の維持のための財源負担のあり方
- 鉄道における自然災害への対応

政府共通指針の策定（6/28発出）

政府一体として、「地域の公共交通・デザイン連携・協働指針」を策定し、全都道府県・市町村に周知

<指針の概要>

1. 交通部局及び関連部局との連携の推進
2. 部局間の情報・データ共有の推進及び新技術・デジタル技術の活用
3. 自家用有償旅客運送の積極的な活用
4. 地域の輸送資源の活用推進

地域の関係者による連携・協働のカタログの策定

連携・協働に関する全国各地のプロジェクト例について、データ・支援措置を交えてカタログ化

発出元	周知先
1 総務省	地域活性化（RMO）、地財措置を担当している部局
2 子ども家庭庁	子育て部局
3 文部科学省	教育部局、スポーツ・文化部局
4 厚生労働省	介護・福祉部局、医療部局
5 農林水産省	農林水産部局、農泊、JAを担当している部局
6 経済産業省	商工部局、商工会、商工会議所を担当している部局
7 国土交通省	交通部局
8 都市局	まちづくり部局
9 観光庁	観光部局、DMOを担当している部局

カタログの見方

■ 区分のラベリングについて

地域類型	A 交通空白地など	B 地方中心都市など	C 大都市など
(参考) 地域課題の考え方	○交通空白地等の解消 ○高齢化・高齢者の暮らし・日常生活の足元の確保が課題	○中心部は過剰供給、郊外では不足 ○高齢化・高齢者の暮らし・日常生活の足元の確保が課題	○中心部からの過剰供給（バス・タクシー）の確保 ○高齢化・高齢者の暮らし・日常生活の足元の確保が課題

■ 策定主体

策定主体	策定内容
官公庁	官公庁による策定
民間	民間事業者による策定
自治体	自治体による策定

■ 策定目的

策定目的	策定内容
交通空白地等の解消	交通空白地等の解消
高齢化・高齢者の暮らし・日常生活の足元の確保	高齢化・高齢者の暮らし・日常生活の足元の確保
中心部からの過剰供給の解消	中心部からの過剰供給の解消
高齢化・高齢者の暮らし・日常生活の足元の確保	高齢化・高齢者の暮らし・日常生活の足元の確保

■ 基本指標の説明

収支：「運賃収入」「補助」「補助」「自治体（市区町村）」

支出：「運行経費」「運行経費」「運行経費」

収入：「運賃収入」「補助」「補助」「自治体（市区町村）」

支出：「運行経費」「運行経費」「運行経費」

収入：「運賃収入」「補助」「補助」「自治体（市区町村）」

支出：「運行経費」「運行経費」「運行経費」

カタログ掲載事例一覧

凡例
○ 実証・事業開始フェーズ
□ 策定・事業開始フェーズ
A 交通空白地など
B 地方中心都市など
C 大都市など

■ 実証・事業開始フェーズ

- (1) 地域の公共交通の再構築・機能強化による交通の活性化
 - 1. 愛媛県大洲市
 - 2. 群馬県下田町
 - 3. 千葉県銚子市
 - 4. 千葉県銚子市
 - 5. 兵庫県西宮市
 - 6. 東京都町田市
 - 7. 東京都町田市
 - 8. 千葉県船橋市
- (2) 移動制約者（高齢者、子ども等）の送迎等における交通事業者の活用
 - 24. 宮城県西米沢村
 - 25. 神奈川県鎌倉市
 - 26. 神奈川県鎌倉市
 - 27. 東京都町田市
 - 28. 東京都町田市
 - 29. 北海道士別市
- (3) 地域における移動手段の多様な関係者の連携
 - 30. 東京都葛飾区
 - 31. 神奈川県川崎市
 - 32. 長野県上田市
 - 33. 北海道釧路市
 - 34. 北海道釧路市
 - 35. 東京都町田市
 - 36. 東京都町田市
 - 37. 東京都町田市
 - 38. 東京都町田市
 - 39. 東京都町田市
- (4) モビリティハブの機能強化
 - 37. 北海道札幌市
 - 38. 山形県山形市
 - 39. 東京都町田市
- (5) 新技術・デジタル技術の活用
 - 40. 東京都川崎市
 - 41. 東京都川崎市
 - 42. 東京都川崎市
 - 43. 東京都川崎市
 - 44. 東京都川崎市
 - 45. 北海道士別市
 - 46. 東京都町田市
 - 47. 東京都町田市
 - 48. 北海道士別市
- (6) 運転手等の確保
 - 48. 北海道士別市
- (7) 車両のデザイン等による運行の活性化
 - 49. 山形県山形市
 - 50. 北海道札幌市
- (8) 交通事業者間の連携・共同経営による運行の活性化
 - 51. 東京都川崎市
 - 52. 東京都川崎市
 - 53. 東京都川崎市
- (9) 官民の役割分担の再構築（エリア一括運行事業等）による公共交通の活性化
 - 54. 東京都川崎市
- (10) 高齢者・子ども等への一体的な利便性・安全性の向上
 - 55. 北海道札幌市
 - 東京都川崎市

【実証フェーズ】(1) 施設送迎の積極的な活用<スクールバスへの乗車>

事例1 スクールバスと路線バスとの連携【愛媛県大洲市】

区分：A 交通空白地など

対象地域：愛媛県大洲市 船川町・河辺町 人口：2,359人 世帯数：1,063世帯 高齢化率：51.7% 面積：116.5 km² (令和2年国勢調査)

策定主体：大洲市地域振興課

策定内容：

- 路線バスの一部区間（鹿野川～西予大成）の廃止が検討され、地域住民の移動の足確保が課題。
- これを受け、路線バスが廃止された平成26年10月より、スクールバスへの地域住民の乗車や、スクールバスの空き時間での地域住民向けの運行を開始。

実施内容：

- <スクールバスの乗車>
 - 小学校通学に併せて導入されたスクールバスについて、廃止された路線バスと接続しルートに当たるようルートを変更するとともに、地域住民の乗車（予子地区～船川川・中学校）を実施。
 - 乗車可能なスクールバスを地域公共交通として位置づけ、路線バスとの乗り継ぎ拠点を設定する等、連携を強化。
- <スクールバス車両の空き時間活用>
 - スクールバスの空き時間において、地域住民のための運行（道の駅「清流の里ひさかぢ」～西予大成間）を実施。
 - 乗車及び空き時間の活用については、無償での運行。（令和7年度より乗車・空き時間活用を廃止して自家用有償旅客運送として運行予定）

実施による成果・効果

1日あたり運行便数の増加
 ● スクールバスと併せて運行することで、地域住民の利用できる便数を確保することができ、一定の移動需要を充足。（路線バス運行時4往復/日⇒3.5往復/日）

運行経費の現状水準維持
 ● スクールバス車両を活用することで、路線バス運行時と比べても、市としての費用負担の大幅な増加を抑制。

取組にあたっての留意点・工夫

- 【課題】
 - 地域住民・PTA・ワークショップ・地区別会合を兼ね、地域住民の意見を計画に反映。
 - PTA等による安全対策を実施。児童・生徒との乗降位置を確保し、防犯マニュアルの整備等
 - 地域住民がスクールバスを活用する際のルールを取り決め。
- 【工夫した点】
 - 地域住民・PTA・ワークショップ・地区別会合を兼ね、地域住民の意見を計画に反映。
 - PTA等による安全対策を実施。児童・生徒との乗降位置を確保し、防犯マニュアルの整備等
 - 地域住民がスクールバスを活用する際のルールを取り決め。

関連して実施した取組

- 路線バスとの連携強化
- 地域公共交通計画に位置づけあり

関連支援制度

- へき地児童生徒送迎補助費等補助金
- スクールバスに関する普通交付税措置
- 地方バスに関する特別交付税措置

リ・デザイン実現会議 webページ



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

調整中

分野	項目	内容	発出元 (各省)	発出先 (自治体)
教育・子育て・スポーツ	スクールバスへの地域住民の利用(混乗)に係る取扱いの明確化	地方公共団体が直営又は交通事業者等への委託により運行するスクールバスについて、地域住民にも利用させることが可能であることを、取り組む意義や留意事項とともに明確化する。 <ul style="list-style-type: none"> 交通空白地における移動手段の確保、地域住民と児童生徒等とのふれあいの機会の確保等の観点から有効であること 児童生徒等の安全・安心の確保や保護者の理解が重要であること 地方公共団体が負担する維持運営費への国の支援制度の取扱い へき地児童生徒援助費等補助金を受けて整備したスクールバスの住民利用について、一定の手続きが必要であること 	国交省	交通部局、教育部局、スポーツ・文化部局
	スクールバス車両の空き時間活用に係る取扱いの明確化	児童生徒等の登下校以外の空き時間に、スクールバスを地域住民の移動手段や、部活動の地域連携・地域クラブ活動移行に係る移動手段の確保等のための用途に利用することが可能であることを、取り組む意義や留意事項とともに明確化する。 <ul style="list-style-type: none"> 交通空白地における輸送資源の総動員等の観点から有効であること 児童生徒等の通学に支障がない範囲で行われる必要があること 地方公共団体が負担する維持運営費、上記用途に要した費用に対する国の支援制度の取扱い へき地児童生徒援助費等補助金を受けて整備したスクールバスの空き時間活用について、一定の手続きが必要であること 		
	スクールバスの交通事業者への委託に係る取扱いの明確化	地方公共団体が自らスクールバスを運行することが困難な場合等において、地域の交通事業者等への委託が可能であることを、取り組む意義や留意事項とともに明確化する。 <ul style="list-style-type: none"> スクールバスの運行の持続性確保、地方公共団体におけるスクールバス関連業務の負担軽減、交通事業者におけるサービス持続性の確保等の観点から有効であること 児童生徒等の安全・安心の確保や保護者の理解が重要であること 委託費用に対する国の支援制度の取扱い 		
	スクールバスの地域公共交通への集約に係る取扱いの明確化	スクールバスと路線バス等の運行ルートが重複する場合等、地域全体で効率的な輸送体系を構築する観点から、スクールバスを地域公共交通へ集約することが望ましい場合があることを、取り組む意義や留意事項とともに明確化する。 <ul style="list-style-type: none"> スクールバス及び地域公共交通への公的負担の重複解消、児童生徒等における地域公共交通の利用機会確保、交通事業者におけるサービス持続性の確保等の観点から有効であること 児童生徒等の安全・安心の確保や保護者の理解が重要であること へき地児童生徒援助費等補助金による遠距離通学費補助、通学費補助費用に対する国の支援制度の取扱い へき地児童生徒援助費等補助金を受けて整備したスクールバスの使用停止について、一定の手続きが必要であること また、スクールバスを新たに導入する際には、既存の地域公共交通の活用も検討することが望ましい旨を、地方公共団体の関係部局に周知する。		
	部活動の地域連携・地域クラブ活動移行における移動手段の確保	部活動の地域連携・地域クラブ活動移行にあたり、複数の中学校の生徒が参加して合同部活動や地域クラブ活動を実施する場合には、他の中学校や公共施設等への生徒の移動手段を確保する必要がある。この際、新たな路線の見直しや停留所の設定、ダイヤの調整等を通じた既存の地域公共交通や、AIオンデマンド交通等の新技術の活用について検討することが必要となることから、地方公共団体の交通部局と教育部局、スポーツ・文化部局等の間で、十分な調整を行うことが望ましい旨を、地方公共団体の関係部局に周知を行う。		
	放課後児童クラブへの送迎の交通事業者への委託に係る取扱いの周知	運営事業者等が運行する、学校敷地外にある放課後児童クラブへの児童の送迎について、交通事業者への委託が可能であることは、放課後児童クラブ送迎支援事業の実施要綱上で明確化されているところ、地方公共団体の関係部局に改めて周知する【5/21発出済】			こども家庭庁	保育部局

調整中

分野	項目	内容	発出元 (各省)	発出先 (自治体)
介護・福祉	運営主体が異なる介護サービス事業所等の利用者の同乗に係る取扱いの周知	介護サービス事業所及び障害福祉サービス事業所(以下「介護サービス事業所等」という。)の送迎車両について、運営主体が異なる介護サービス事業所等の利用者が同乗できることが明確化されたところ、取り組む意義や留意事項とともに周知する。 <ul style="list-style-type: none"> 特に交通事業者への委託が困難な交通空白地において、介護サービス事業所等の送迎業務に係る負担軽減等の観点から有効であること 雇用契約や委託契約において、送迎業務の責任の所在等を明確にし、送迎範囲が利用者の利便性を損なわない場合には、利用者の送迎が介護報酬及び障害福祉サービスに係る給付の支給対象となること 	国交省、厚労省	交通局、介護・福祉部局
	介護サービス事業所等と居住実態がある場所との送迎に係る取扱いの周知	介護サービス事業所等による送迎について、生活実態が多様化している昨今の状況を踏まえ、利用者の居住実態に応じて、利用者の居住実態がある場所(近隣の親戚の家等)への送迎が可能であることが明確化されたところ、取り組む意義や留意事項とともに周知する。 <ul style="list-style-type: none"> 地域住民の一定の移動需要(自宅から居住実態がある場所への移動)を、既存の送迎サービスにより満たす等の観点から有効であること 利用者の自宅と介護サービス事業所等間の送迎が原則であるところ、介護サービス事業所等の運営上支障が無く、送迎範囲が当該介護サービス事業所等のサービス提供範囲内である場合には、介護報酬及び障害福祉サービスに係る給付の支給対象となること 		
	介護サービス事業所等の車両の空き時間活用に係る取扱いの明確化	介護サービス事業所等が所有する車両について、送迎業務以外の時間帯等の空き時間に、地域住民等のための用途に利用することが可能であることを、取り組む意義や留意事項とともに明確化する。 <ul style="list-style-type: none"> 交通空白地における輸送資源の総動員等の観点から有効であること 施設利用者の利用に支障がない範囲で行われる必要があること 介護報酬及び障害福祉サービスに係る給付には影響がないこと 		
	介護サービス事業所等による送迎の委託に係る取扱いの周知	介護サービス事業所等の送迎について、介護サービス事業所等が単独で交通事業者へ委託することに加え、運営主体が同一であるか否かに関わらず、複数の介護サービス事業所等が共同で、それぞれの送迎業務を一括して一の交通事業者へ委託することが可能であることを明確化したところ、取り組む意義や留意事項とともに周知する。 <ul style="list-style-type: none"> 介護サービス事業所等の送迎業務に係る負担軽減、交通事業者におけるサービス持続性の確保等の観点から有効であること 送迎範囲が利用者の利便性を損なわない場合には、介護報酬及び障害福祉サービスに係る給付の支給対象となること 		
	総合事業における通所型サービス等の送迎の委託に係る取扱いの明確化	介護予防・日常生活支援総合事業(以下「総合事業」という。)における通所型サービスによる送迎及び一般介護予防事業を実施する場所への送迎について、交通事業者への委託が可能であることを、取り組む意義や留意事項とともに明確化する。 <ul style="list-style-type: none"> 交通事業者のみならず、多様な主体(社会福祉協議会、NPO法人、JA、RMO等の地域に根差した主体)の同事業の送迎業務への参入を促進する等の観点から有効であること 介護報酬の支給対象となること 		
	介護保険法等に基づく移動支援等に係る道路運送法の取扱いの周知	訪問介護における運送、総合事業における訪問型サービスB・D及び一般介護予防事業の一環として行う運送等、介護保険法(平成9年法律第123号)等に基づく移動支援等については、「道路運送法における許可又は登録を要しない運送に関するガイドライン」(令和6年3月1日国自旅第359号)において、法制度上、運送サービスに対する報酬が支払われていないと扱われるものは、有償の運送に該当しないため、道路運送法(昭和26年法律第183号)上の許可又は登録は不要であると整理されたところ、地方公共団体の関係部局に改めて周知する。		

調整中

分野	項目	内容	発出元 (各省)	発出先 (自治体)
医療	へき地患者輸送車の空き時間活用等に係る取扱いの明確化	へき地(無医地区及び無医地区に準じる地区に該当する地区)の住民に対する医療の確保を図るために、へき地患者輸送車(艇)設備整備事業を活用して地域に導入されている患者輸送車について、患者輸送をしていない等の空き時間における地域住民等のための利用、又は便乗による利用が可能な場合があることを、取り組む意義や留意事項とともに明確化する。	国交省、厚労省	交通部局、医療部局
	へき地患者輸送車の運行の共同委託に係る取扱いの明確化	へき地における医療アクセスの確保を図るため、へき地患者輸送車(艇)運行支援事業に基づき、運行への支援を受けている患者輸送について、複数の医療機関が共同で委託することが可能であることについて、取り組む意義や留意事項とともに明確化する。		
農泊	農泊の推進における移動手段確保に係る周知	地域資源を観光コンテンツとして活用し、インバウンドを含む国内外の観光客を農山漁村に呼び込み、地域の所得向上と関係人口創出を図る「農泊」を推進するためには、各地域の実情に応じた移動手段の確保が重要となる。このため、地域において必要とする交通が確保されるよう、全国の農山漁村において観光アクセス・周遊交通の確保に取り組んでいる事例を取りまとめたところ、地方公共団体の関係部局に改めて周知する。【6/28発出済】	国交省、農水省	交通部局、農水部局
分野共通	自家用有償旅客運送への多様な関係者の参画	自家用有償旅客運送については、Ⅲ. 2. (3)①において記載のとおり、制度及び運用の見直しによって、地域の移動手段の確保に係る課題解決に活用できる可能性が大きく広がったところである。厳しさを増す地域の移動手段の確保について、JA、商工会、DMO、RMO等の地域に根差した主体が自ら関心を有し、その解決に積極的に関わる意識を持つことを促進するため、当該見直しについて地方公共団体及び各主体に周知する。 また、従来運送主体となることが多かった地方公共団体だけでなく、これらの主体が参画(車両及び運転手の提供を含む)した取組について、積極的に案件の形成を進めるため、運送主体に係る個別の補助金や法令等に関する問い合わせ窓口を関係府省庁ごとに設置し、地方公共団体や各組織から相談しやすい体制を構築するとともに、これらの取組を、地方公共団体及び各主体に周知する。【7/8発出済】	国交省、農水省、経産省、総務省、観光庁	・交通部局、農林水産部局、商工部局、商工部局、地域活性化、観光担当部局 ・JA全中、全国商工会連合会、日本商工会議所、日本観光振興協会、日本郵便
	各施設による送迎の活用に係る道路運送法の取扱いの明確化	各施設による送迎については、運営主体が自ら運行する場合及び交通事業者等に委託して運行する場合があるが、本来の利用者の利用を妨げない範囲で、地域住民等の混乗や空き時間の一般活用を可能とする取組を進めるにあたり、委託する交通事業者等の道路運送法の許可・登録区分に応じて、地域住民等からの対価収受の取扱いや混乗の可否が異なる。 各施設による送迎を活用した地域住民等の移動手段の確保が円滑に行われるよう、道路運送法の取扱いを明確化する。	国交省	交通部局 #他部局・他団体には交通部局から展開
	各施設による送迎の交通事業者への委託に係る対価の取扱いの明確化	各施設による送迎を交通事業者に委託する場合において、委託する交通事業者の道路運送法の許可・登録区分に応じて、道路運送法により適用し得る対価(委託費用)が異なる。例えば、介護サービス事業所の送迎を委託することが想定されるタクシーの場合、委託費用は、総括原価方式を用いた設定が原則として適用されるが、地域によっては、協議運賃制度が適用される場合があるほか、特定旅客自動車運送事業者や介護タクシー事業者に委託することで柔軟に費用を設定できる場合がある。 各施設による送迎の交通事業者への委託が円滑に行われるよう、道路運送法の取扱いを明確化するとともに、各施設において、委託の可否を判断する際に、委託費用だけでなく、送迎を交通事業者に委託することで得られる効果(各施設の送迎業務の負担軽減、施設の本来業務への人的・物的資源の集中等)も勘案し、総合的に判断することが望ましい旨も周知する。		

1. 地域公共交通を取り巻く環境と地域交通法
2. 地域公共交通のり・デザイン（利便性・持続可能性・生産性の高いネットワークの構築）に向けて
3. 交通ネットワークの確保や再編に関する支援メニュー
4. 地域の公共交通り・デザイン実現会議（他分野との共創）
5. その他

構成員

(50音順・敬称略・◎は座長)

浅井 康太 (株)みちのりホールディングス グループディレクター	鈴木 春菜 山口大学大学院創成科学研究科 准教授
伊藤 昌毅 東京大学大学院情報理工学系研究科 准教授	◎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
加藤 博和 名古屋大学大学院環境学研究科 教授	日高 洋祐 (株)MaaS Tech Japan 代表取締役CEO
神田 佑亮 呉工業高等専門学校環境都市工学分野 教授	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

オブザーバー：国土交通省総合政策局参事官（交通産業）、モビリティサービス推進課、
物流・自動車局、鉄道局、海事局、都市局、各地方運輸局等

事務局：国土交通省公共交通政策審議官部門（地域交通課）

検討経緯

検討会URL：https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport_tk_000217.html

令和5年 12月12日（火）	第1回	<ul style="list-style-type: none"> 地域公共交通計画の課題整理 構成員からのプレゼンテーション
令和6年 1月12日（金）	第2回	<ul style="list-style-type: none"> 地域公共交通計画の構成・分量、「目指す姿」・「目標」・「KPI」の定型 地域公共交通計画の推進体制、専門人材の確保・育成、資金確保 都道府県の役割 <p>【自治体からのヒアリング】</p> <ul style="list-style-type: none"> 三重県南伊勢町：3K（高齢者、高校生、観光客）の目標設定、交通事業者との連携 兵庫県西宮市：公共交通のサービスレベル、庁内連携体制の構築 栃木県：ベンチマークの設定、連携体制の構築 奈良県：バスカルテに基づく評価、新技術の導入支援
2月14日（水）	第3回	<ul style="list-style-type: none"> モビリティ・データ等の利活用 <p>【自治体からのヒアリング】</p> <ul style="list-style-type: none"> 青森県八戸市：データ提供に係る協定、可視化・分析システムによる活用事例 山形県：地域公共交通情報共有基盤の構築、市町村と連携した活用事例 広島県：モビリティデータ連携基盤の構築、市町のデータ利活用に向けた支援
3月14日（木）	第4回	<ul style="list-style-type: none"> 地域公共交通のR・デザインの加速化（施策・事業） 中間とりまとめ骨子（素案）
3月28日（木）	第5回	<ul style="list-style-type: none"> 中間とりまとめ（素案）
4月9日（火）	第6回	<ul style="list-style-type: none"> 中間とりまとめ（案）

- 地域交通は、多くの地域で深刻な状況にあり、自治体、交通事業者はじめ地域の多様な関係者が連携・協働して地域交通の再構築（リ・デザイン）を進め、その利便性・生産性・持続可能性を高めていく必要がある。
- 各地の厳しい現状に対応しながら、自家用車に頼りすぎることなく、誰でも気兼ねなくおでかけできる社会の実現を目指し、**地域公共交通計画には、司令塔・実行機能やデータ活用の強化・拡張など「アップデート」が求められ**、本検討会においては、モビリティデータを活用した、無理なく、難しくなく、実のある計画の実現に向け、その方向性や官民に期待される取組をとりまとめた。

地域公共交通計画のアップデート

～2027年までにトップランナー100を創出。現行計画が更新期を迎える2030年頃までに地方都市を中心※1に全自治体のアップデート※2を推奨～

連携・協働（共創）

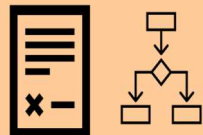
面的・統合的取組

機動的・継続的対応

先手先手の対応

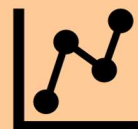
モデルアーキテクチャ（標準構造）に基づく計画

- シンプルで一貫性ある構成へ
2大目標：①公共交通軸の充実・保証、②移動制約者の足の確保と、10の中核KPI
- 適材適所の施策の集中展開
地域交通ネットワークを面的・統合的に、モードミックスの施策展開
- 具体的なPDCAスケジュール
年2～3回の評価や、施策の検討から実行までの目標日程を明示



モビリティ・データの利活用

- データも活用した計画策定・実行
現状診断、将来予測、コミュニケーション充実、マネジメントコスト削減
- 他分野データの活用
移動・施設の動向（福祉・医療・教育・商業等）や需要見込
- データ共有体制の確立
自治体、交通事業者等の中で共有の目的・範囲・条件等の明確化



機動的・横断的な実行体制

- 多様な関係者の実質的参画
多様な関係者の協議会参画、庁内連携体制の構築、市民・住民との共有共感
- 専門人材の確保・育成
①交通の知見、②データ活用ノウハウ、③コーディネートスキルを持つ人材・伴走者
- モニタリングチームの組成
自治体、交通事業者等による、信頼とデータに基づく機動的体制の構築



都道府県の役割

- 地域間交通（地域鉄道、幹線バス等）、市町村間調整
- 市町村の牽引・伴走
・リ・デザイン
実証運行、新技術等を先導
- ・データ
データ共有枠組の構築
- ・ヒト&プレイス
人材育成、ネットワークの場の創出

連携・サポート



※1 「地域の公共交通リ・デザイン実現会議」（座長：国土交通大臣）が提示する地域類型のうち、B（地方中心都市など）及びA（交通空白地など）の地域
※2 今後、国が提案するガイダンスに沿った取組または、より地域事情に適した取組

国による推進策（例）

ガイドンスの提供

モデルアーキテクチャ（標準構造）など
計画策定のガイダンスの策定

ポータルサイトの整備

ベンチマークの提供
協議会マネジメント支援

対話型支援

地域公共交通計画等を有識者等との対話によりレベルアップ

官民デジタル化

車両IoT化、国への申請等デジタル化、データ共有の枠組構築の推進

専門人材の確保・養成

有識者等データベース
専門人材養成プログラム

※「地域の公共交通リ・デザイン実現会議」における検討を踏まえ、関係省庁とともに先行的な取組を行う自治体を支援

○ 計画の基本構成・分量については、

- ・国が提案するモデルアーキテクチャ（標準構造）に沿って、シンプルで一貫性ある構成とし、
- ・現状整理パートは、デジタルデータも活用し、総花的になりがちなアンケート調査の絞込など効率化を進め、現状診断と、課題への機動的・継続的対応（アクション）により注力できる計画へ転換すべき。

※現状整理＝データや現状を整理すること（病の症状の整理） 現状診断＝現状整理をもとに課題の原因を探索・特定すること（病の原因の特定）

※基本的な方針や施策・事業（アクション）が明確に示されることにより、関係者（自治体職員等）が変更になった場合においても、関係者間の共通認識として引き継がれることにより、地域公共交通に関する取組が継続されていくことが期待される。

※規範パート
マスタープラン

① 基本的な方針(現状診断と中長期の目指す姿)



② 計画目標・K P I



モニタリング結果（K P I の進捗・達成状況）を踏まえ、施策・事業について、定期的かつ継続的に見直し

※実行パート
アクションプラン

③ 適材・適所の施策・事業 (アクション)



④ 計画の達成状況の評価



⑤ 計画の推進力 (継続的取組の確保)



■地域公共交通に関するセミナー・シンポジウム等の開催

- ・「おでかけ交通博」の開催 **(令和6年度：10/4・5@鶴岡市 開催予定)**

※地域における「おでかけの足」について考える契機として、平成26年度より、東北運輸局主催で福島大学や開催自治体と協力し開催。
令和5年度は10月27日・28日に盛岡市で開催。
自治体や有識者によるパネルディスカッションや、ポスター形式での取組発表等を実施。

- ・その他、地方公共団体等が主催するセミナー等での説明等を実施。

■地域公共交通に関する研修の実施

- ・年2～3回、国土交通省柏研修センターにおいて地域公共交通に関する研修を実施（オンラインも併用）。 **(令和6年度（Ⅱ期）：10/7～11実施予定)**

■人材の紹介

- ・地域公共交通東北仕事人制度（平成26年3月創設）
※地域公共交通への熱意とノウハウを有した学識者、NPO、自治体職員等の人材ネットワーク

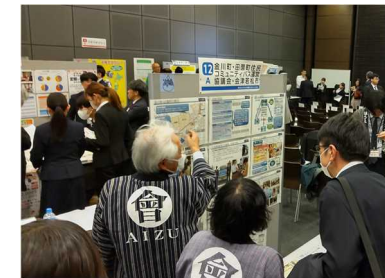
■計画作成の手引き・事例集等

- ・地域公共交通計画等の作成に関する手引きや、計画作成に関する事例集を策定・公表

■優良な取組を対象とした国土交通大臣表彰の実施

- ・地域公共交通に関して模範的な取組を行った団体を表彰
※令和5年度は福島県会津若松市・「NPO法人みんなと湊まちづくりネットワーク」の取組（広域的なネットワーク再編と地域内交通「みなとバス」の導入・運営）が受賞
※令和4年度は秋田県三種町の「ふれあいバス」「巡回バス」の取組が受賞
※令和3年度は沖郷地区地域公共交通運行協議会の「おきタク」の取組が受賞

▼(運輸局HP)おでかけ交通博特設ページ



「第8回おでかけ交通博2023inもりおか」の様子▲

▼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」作成・取組事例集▲

(参考) 計画作成のための手引き(地域交通法・独禁法特例法)

① 地域公共交通計画等の作成と運用の手引き



(理念編)



(実践編)

- 地域公共交通計画等について、計画の作成手順、考え方を示しています。(令和5年10月第4版公表)
- 本手引きは、特に、初めての公共交通計画で何から手を付けてよいか分からない方に向けて、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観点からまとめています。
- 理念編：地域交通法の理念、計画作成・運用の基本的な考え方
実践編：計画作成に係る調査・分析手法、協議会の運営、事例等
別冊：地域公共交通利便増進事業等について
- 補足資料として、令和4年3月、「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」を公表しました。

② 「地域公共交通計画」作成・取組事例集

～事例に学ぶ計画作成・実行のポイント～



- 新たな計画作成や、既存の計画の充実を図る上でのヒントを提供できるよう、計画作成事例の調査を行い、その結果をとりまとめました。**(令和6年4月公表)**
- 計画作成に当たっての一般的なポイントや、各自治体における計画作成・実行に当たっての工夫、苦労した点とその対応等について、事例を交えて紹介しています。

③ 独占禁止法特例法の共同経営計画等の作成の手引き



- 独占禁止法特例法による共同経営計画等について、計画の作成手順、考え方を示しています。(令和2年11月公表)
- 共同経営の認可申請に必要な計画の具体的記載イメージや、共同経営により提供されるサービスの事例、関連する法制度との関係等について解説しています。

【掲載URL】①・③(手引き)：https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport_tk_000058.html

②(事例集)：<https://www.tb.mlit.go.jp/tohoku/ks/newpage/koukipagetop.html>

計画作成に関する問合せ先

青森運輸支局 017-739-1501 (企画調整部門)
宮城運輸支局 022-235-2517 (輸送・監査部門)
山形運輸支局 023-686-4711 (総務企画部門)

東北運輸局交通企画課：022-791-7507
岩手運輸支局 019-638-2154 (企画調整部門)
秋田運輸支局 018-863-5811 (総務企画部門)
福島運輸支局 024-546-0345 (企画調整部門)

- ・地域公共交通計画や特定事業の実施計画の策定
- ・各種補助メニューの活用
- ・新制度・予算の活用
- ・その他地域公共交通に関するお困りごと

などについては、**お気軽に東北運輸局にご相談ください！**
一緒に**より良い地域の「おでかけの足」**を作っていきましょう。

※本日の説明内容についての疑問点・不明点等についても随時お寄せください。

■東北運輸局交通企画課：022-791-7507
tht-touhoku6-koutsukikaku@gxb.mlit.go.jp

■秋田運輸支局総務企画部門：018-863-5811（自動音声「5」）