

参考資料集

(R5地域交通法改正、独占禁止法特例法、関連予算制度等)

国土交通省 東北運輸局
交通政策部 交通企画課

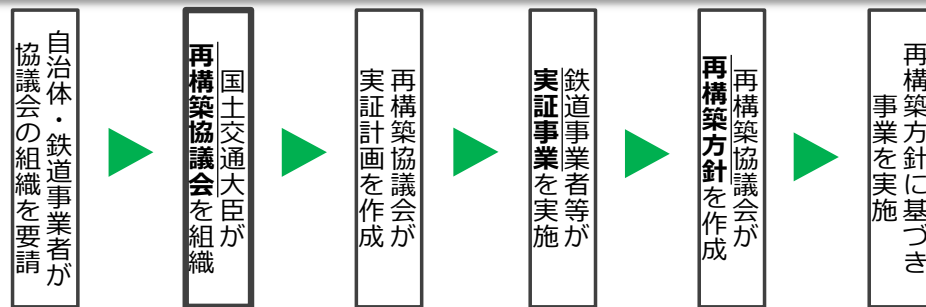
地域交通法等改正法 (地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律(令和5年法律第18号))

①地域の関係者の連携と協働の促進【地域交通法】

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

②ローカル鉄道の再構築に関する仕組みの創設・拡充【地域交通法】

- ・自治体又は鉄道事業者からの要請に基づき、関係自治体の意見を聴いて、国土交通大臣が組織する「**再構築協議会**」を創設（協議会の開催、調査・実証事業等に対して国が支援）。
- ・また、協議会において①鉄道輸送の維持・高度化 ②バス等への転換のいずれかにより利便性・持続可能性の向上を図るための方策について協議が調ったときは**再構築方針を作成**。国は協議が調うよう積極的に関与。
- ・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)

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

③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【地域交通法】

③-1：「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。
- ・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>

③-2「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>



④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）

① 地域の関係者の連携と協働の促進【地域交通法】

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。

②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】

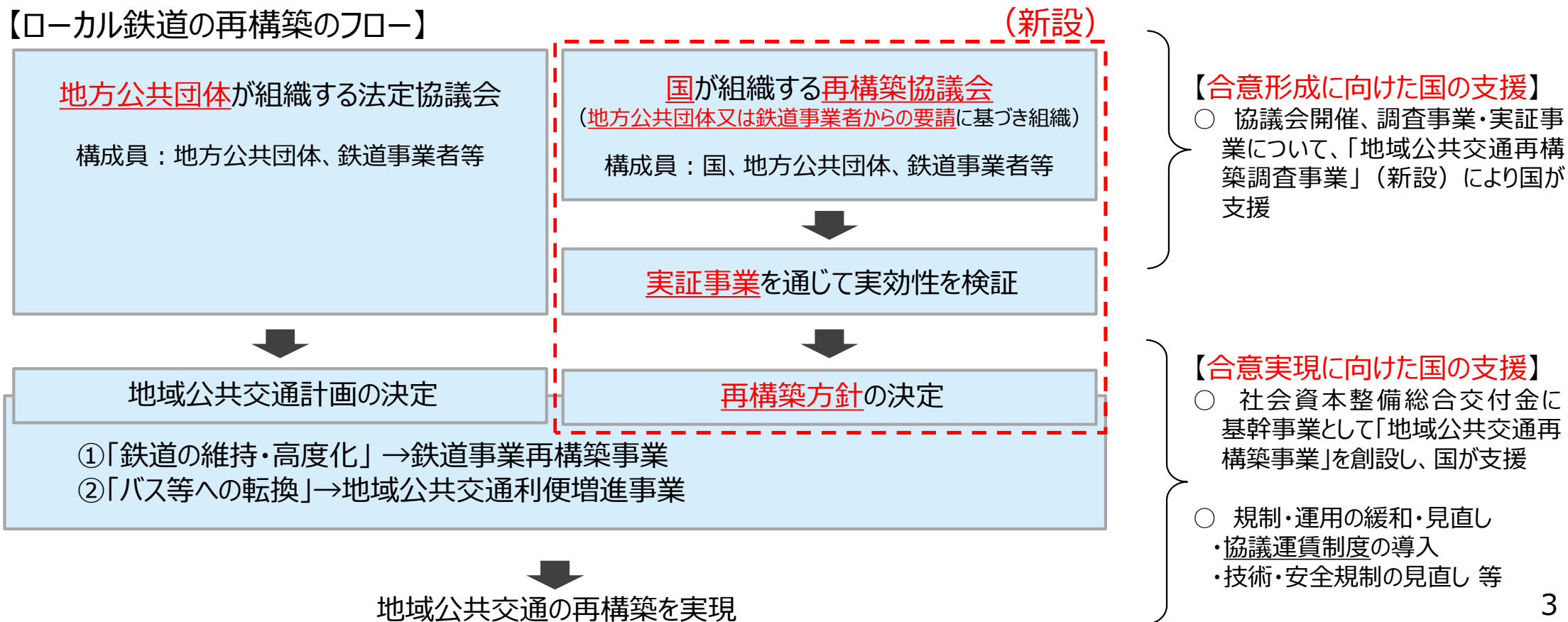
背景・必要性

- 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】



③-1 エリア一括協定運行事業(「地域公共交通利便増進事業」の拡充)

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（R 5 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

③-2 バス・タクシー等の「交通DX・GX」を推進する事業の創設【地域交通法】

背景・必要性

- 高齢者人口の更なる増加、ライフスタイルの変化等により、利用者のニーズや移動手段のあり方の多様化とともに、2050年カーボンニュートラルの実現に向けた社会的要請の高まり。
- 地域公共交通分野において、デジタル技術や交通データの効果的な活用により効率性・利便性の向上を図る**交通DX**と脱炭素社会に向けた車両電動化等の**交通GX**の推進が不可欠。

概要

- **AIオンデマンド交通・キャッシュレス決済**等の技術や、**EVバス・EVタクシー**等の導入を通じて、**交通DX・GXを推進**する事業を創設。（道路運送高度化事業の拡充）
- 国は、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、**財政投融资**を活用した(独)鉄道・運輸機構の出融資、**固定資産税の特例措置**により支援できるような措置。

AIオンデマンド交通

(スマホや電話で乗車予約→AIによるルート決定)



非接触型クレジットカード・QRコード

(データ収集→路線・ダイヤの効率化)

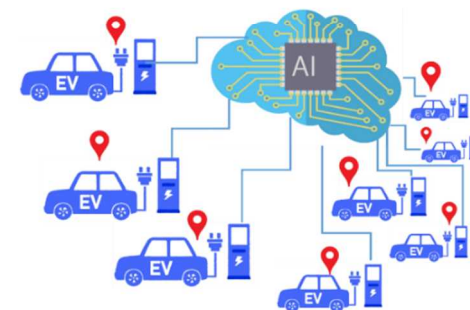


EVバス



EVタクシーのエネルギー マネジメントシステム

(運行管理と充電管理を一体的に実施)



④ 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】

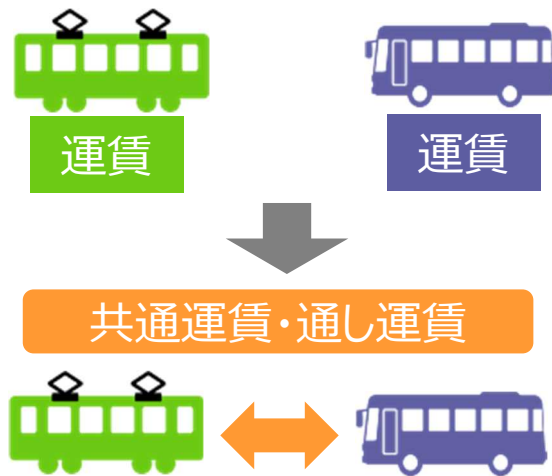
背景・必要性

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

概要

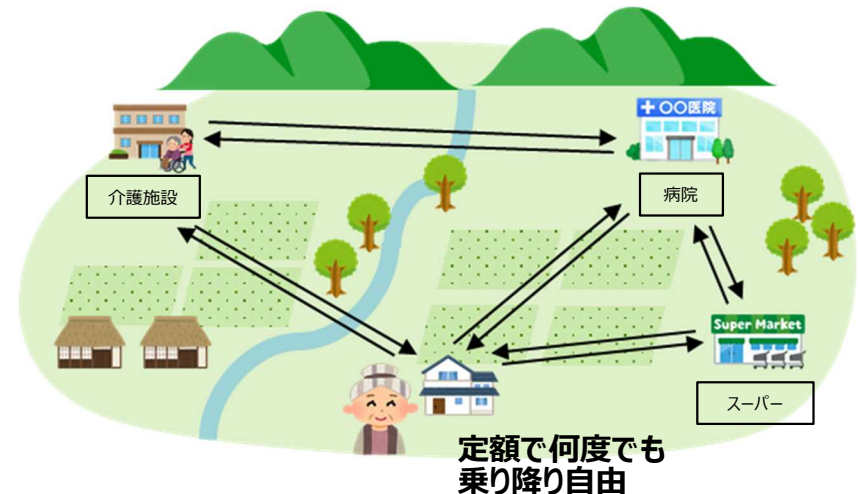
- 鉄道及びタクシーについて、**地域の関係者間の協議が調ったときは**、国土交通大臣への**届出**による運賃設定を可能とする**協議運賃制度**を創設。

鉄道とバスの連携イメージ



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

タクシーの柔軟な運賃のイメージ



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

独占禁止法特例法の概要

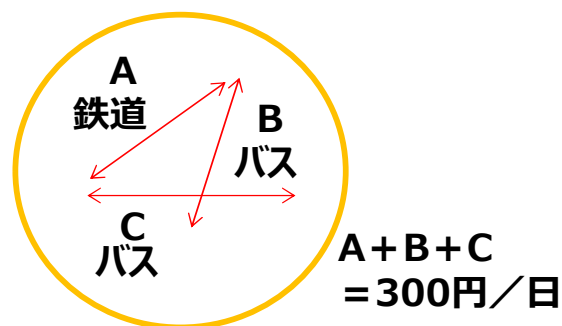
地域の基盤的サービスを提供する**乗合バス事業者**が、**他の交通事業者**（乗合バス、鉄軌道等）と**連携した取組**等により**経営力の強化・生産性の向上**等を図り、将来にわたって**サービスの提供の維持**の実現するため、国土交通大臣の認可を受けた**共同経営（カルテル）**に関する**独占禁止法の特例**等を定める。（令和2年11月施行）

共同経営の対象行為

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

① 運賃・料金の設定

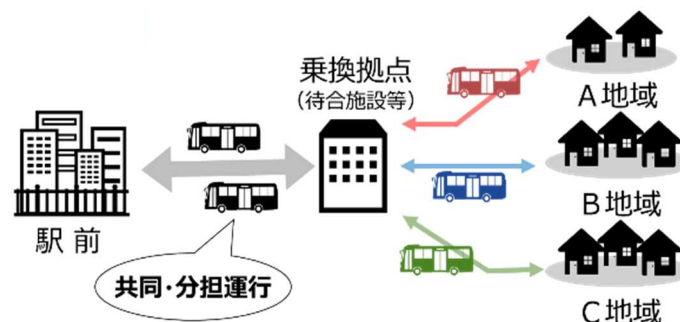
定額制乗り放題、通し運賃など



【定額制乗り放題のイメージ】

② 路線等の共同・分担運行

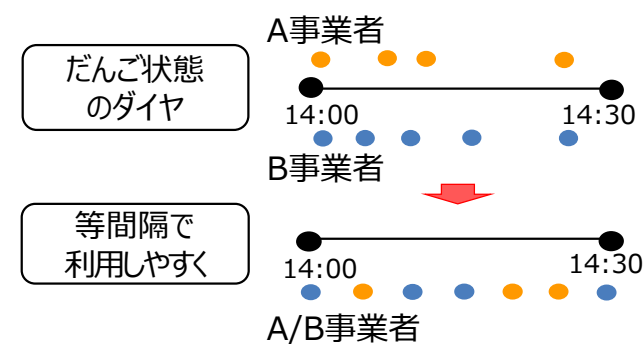
「ハブ&スポーク型」のネットワーク再編、ループバスなど



【「ハブ&スポーク型」のイメージ】

③ 運行回数・運行時刻の設定

等間隔運行、パターンダイヤなど



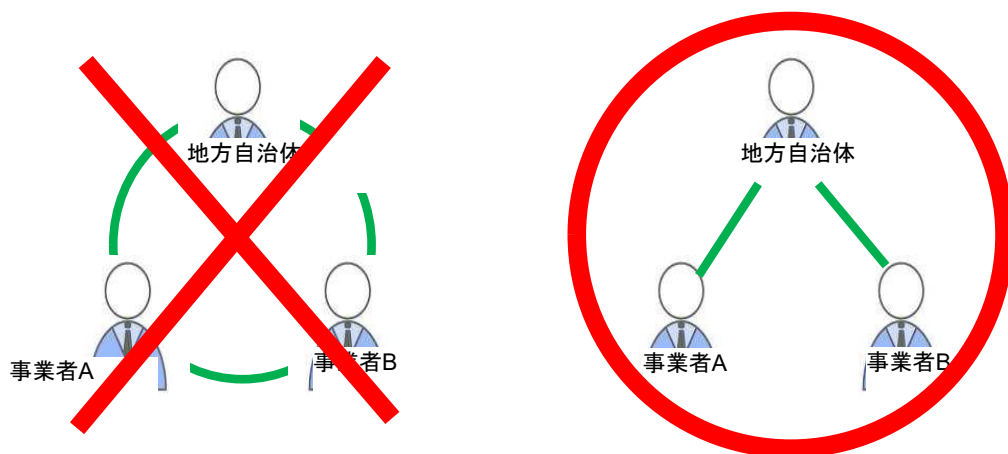
【等間隔運行のイメージ】

共同経営の認可

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

自治体が事業者と個別に調整し
各事業者が独自に決定

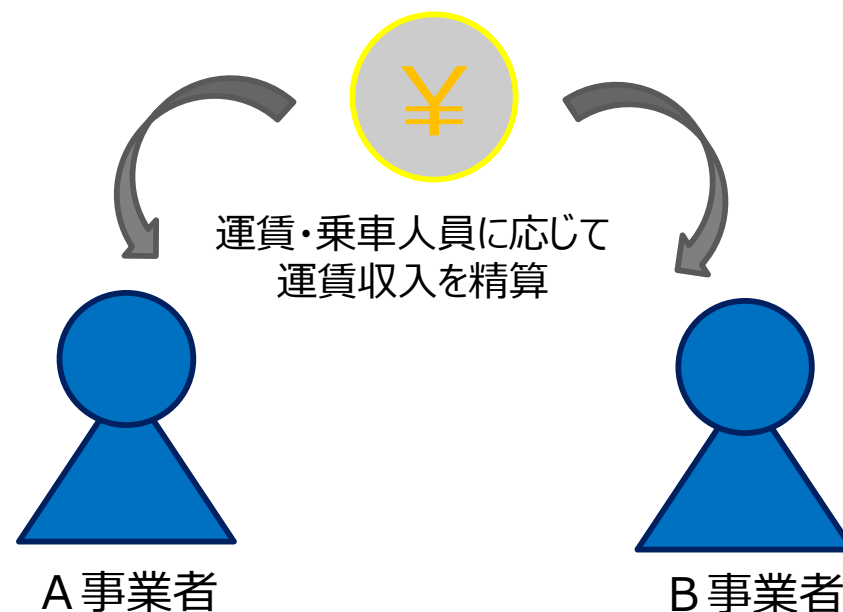
路線の再編、運行時刻の設定など



地方公共団体が各事業者と個別に調整し、それぞれの事業者が独自に路線や運行時刻などを決定した場合には、原則として認められる。

運賃・乗車人員に応じて配分

共通乗車券の発行や乗継ぎ割引の設定など



各事業者の運賃・乗車人員に応じて運賃収入を精算するなど競争性が確保される場合には、原則として認められる（運賃プールは不可）。


 令和2年5月、独占禁止法特例法が成立。これにより、独占禁止法の特例が設けられ、事業者間で直接調整を行うことや、運賃プール等による収入調整が可能に。

(参考)主な共同経営計画について

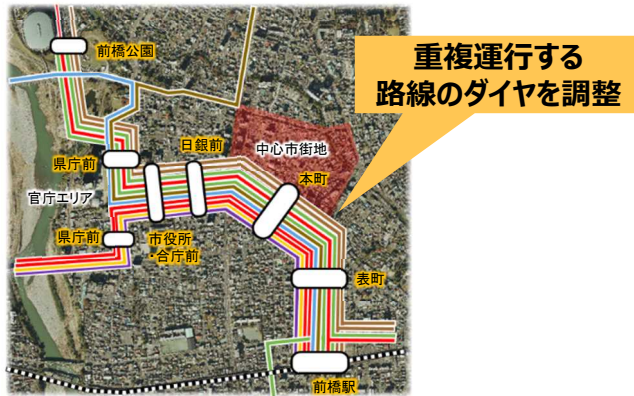
前橋市内乗合バス事業共同経営計画

取組主体 関越交通、群馬バス、群馬中央バス、上信観光バス、永井運輸、日本中央バス

計画期間 令和3年10月1日～
令和8年3月31日

- 前橋駅～県庁前の区間で重複する**6社11路線のダイヤを調整**。
- JR両毛線のダイヤにあわせた15分間隔の**パターンダイヤを導入**し、利便性向上。

▼前橋駅～県庁前は、11路線が重複運行



▼JRの運行ダイヤにあわせたパターンダイヤ



徳島県南部における共同経営計画

取組主体 徳島バス、四国旅客鉄道

計画期間 令和4年4月1日～
令和9年3月31日

- JR牟岐線と並行して運行する**徳島バスに、JR乗車券類での乗車を可能**とする。
- 鉄道とバスの**乗継時に初乗り運賃が不要**となり、選択肢増加により、利便性向上。

▼JRとバスの並行区間で実施 (阿南～阿波海南間)

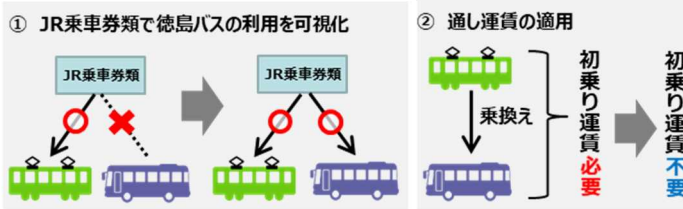


JR乗車券類でのバス利用が可能

- 徳島バス (室戸・生見・阿南大阪線)
- JR四国 (牟岐線)
- 対象区域

▼取組のイメージ

JRとバスの乗継時に初乗り運賃が不要となる「通し運賃」の考え方を適用



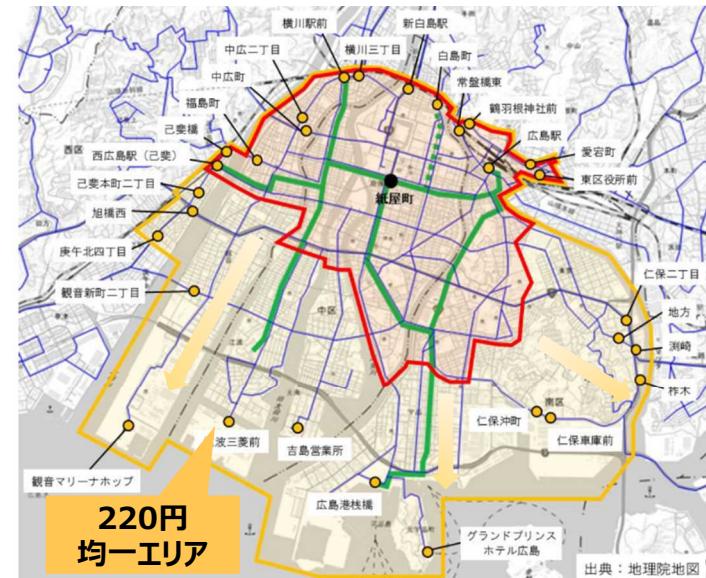
広島市中心部における均一運賃の設定に係る共同経営計画

取組主体 広島電鉄、広島バス、広島交通、中国ジェイアールバス、芸陽バス、備北交通、エイチ・ディー西広島

計画期間 令和4年11月1日～
令和7年3月31日

- 7社が連携し、広島市中心部の路線バスの**均一運賃エリア**を拡大。
- 路面電車とバスの運賃を同額**にすることで、「路線バス・電車共通のサービス」を実現。

▼均一運賃エリアの区域図 (広島市中心部)



路線バス	190円均一運賃エリア【現行】
220円均一運賃エリア【変更後】	※共同経営の対象区域と同一
220円均一エリアの境となるバス停	
電車市内線 (点線: 白島線)	

※赤枠エリアで従来より均一運賃の取組を実施していたが、共同経営により黄枠エリアに拡大

(参考)主な共同経営計画について

熊本地域乗合バス事業共同経営計画

取組主体 九州産交バス、産交バス、熊本電気鉄道、熊本バス、熊本都市バス

計画期間 令和3年4月1日～令和6年3月31日
※一部地区：令和4年11月1日～令和7年10月31日

- 市内の重複する区間について、利用状況等に**合わせてダイヤ等を調整**。
- 待ち時間の短縮（平準化）等を実現し、**利便性向上**。

▼重複区間のダイヤ等の見直し（熊本市中心部）



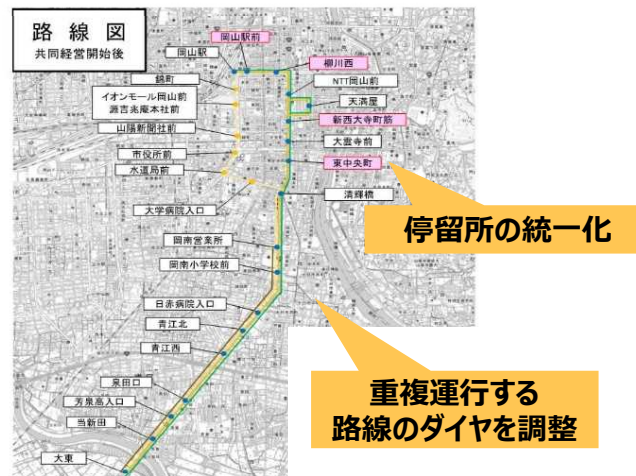
岡山駅・大東間共同経営計画

取組主体 岡山電気軌道、両備HD

計画期間 令和3年4月1日～令和8年3月31日

- 岡山駅～大東間の重複する区間について、**停留所の統一**とともに、**ダイヤを調整**。
- 岡山電気の減便で削減したコストについて、**運行本数等**に応じて両備HDに分配。

▼共同経営の実施区間（岡山駅～大東間）



▼ダイヤ調整による待ち時間の短縮

8時	00	07	25	38	50	50	最大間隔 18分
	岡	両	岡	両	岡	両	
		時刻を調整し 間隔を短縮		同時刻発の バスを分散			
8時	00	07	15	30	40	50	最大間隔 15分
	岡	両	岡	両	両	岡	

長崎市域乗合バス事業共同経営計画

取組主体 長崎自動車、長崎県交通局

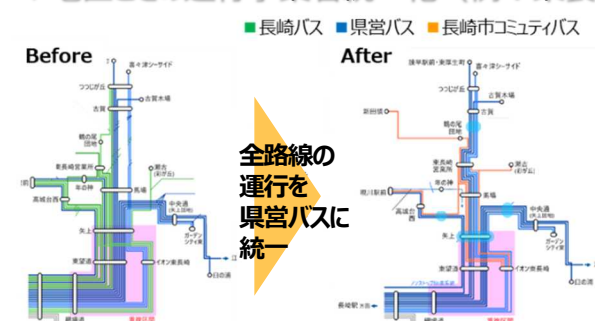
計画期間 令和4年4月1日～令和7年3月31日

- 重複して運行している地区で、**ダイヤ調整**や**地区ごとの運行事業者の統一化**等を実施。
- 上記で生じたリソースを活用し、**長崎市中心部の主要施設を循環する路線を新設**。

▼共同経営の実施地域と主な実施内容



▼地区ごとの運行事業者統一化（例：東長崎地区）



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



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

地域公共交通関係補助(R6当初)の全体像

地域公共交通確保維持事業

(地域の実情に応じた生活交通の確保維持)

- ① 地域間幹線系統補助
- ② 地域内フィーダー系統補助
- ③ 車両購入に係る補助
 - 3-1 車両購入に係る補助
 - 3-2 貨客混載のための改造
- ④ 離島航路・離島航空路
 - 4-1 離島航路運営費等補助
 - 4-2 離島住民運賃割引補助
 - 4-3 離島航路構造改革補助
 - 4-4 離島航空路運航費補助
 - 4-5 離島住民運賃割引補助
- ⑤ エリア一括協定運行事業補助

地域公共交通バリア解消促進等事業

(快適で安全な公共交通の実現)

- ⑥ バリアフリー化設備等整備事業
- ⑦ 利用環境改善促進等事業
- ⑧ 鉄道軌道安全輸送設備等整備事業



地域公共交通調査等事業

(持続可能な地域公共交通の実現に向けた計画の策定)

- ⑨ 地域公共交通調査事業
 - ・地域公共交通計画策定事業
- ⑩ 地域公共交通利便増進計画策定
 - 10-1 利便増進計画策定事業
 - 10-2 利便増進計画推進事業
- ⑪ 地域旅客運送サービス継続推進事業
 - 11-1 運送継続計画策定事業
 - 11-2 運送継続計画推進事業
- ⑫ 地域交通バリアフリー化調査事業
- ⑬ 地域公共交通再構築調査事業
- ⑭ 協同経営計画策定事業
- ⑮ エリア一括協定運行調査事業

その他の支援

- ⑯ 交通DX・GXによる経営改善支援事業
- ⑰ 自動運転社会実装推進事業
- ⑱ 共創・MaaS実証プロジェクト
 - 18-1 共創モデル実証運行事業
 - 18-2 人材育成事業
- ⑲ 社会資本整備総合交付金 (社総交)

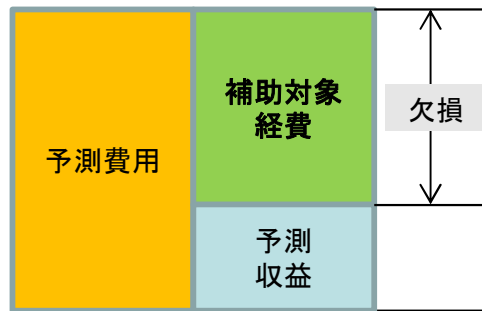


①地域間幹線系統補助

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、地域間交通ネットワークを形成する地域間幹線系統の運行について支援。

補助内容

- 補助対象事業者
一般乗合旅客自動車運送事業者又は地域公共交通活性化再生法に基づく協議会
- 補助対象経費
予測費用(補助対象経常費用見込額)から予測収益(経常収益見込額)を控除した額

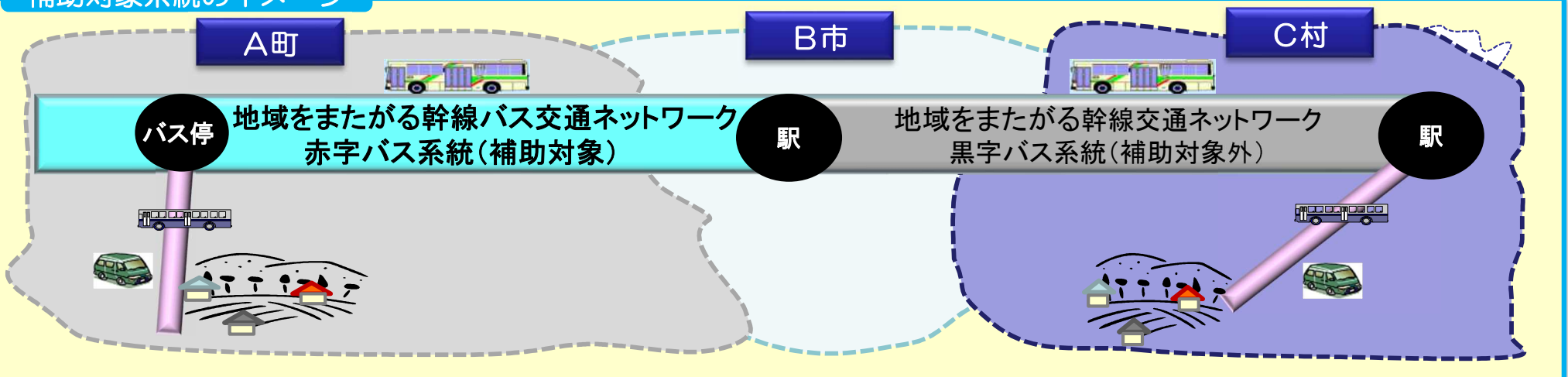


<補助対象経費算定方法>

予測費用
(事業者のキロ当たり経常費用見込額
× 系統毎の実車走行キロ)
－
予測収益
(系統毎のキロ当たり経常収益見込額
× 系統毎の実車走行キロ)

- 補助率
1/2
- 主な補助要件
 - ・一般乗合旅客自動車運送事業者による運行であること
 - ・複数市町村にまたがる系統であること
(平成13年3月31日時点で判定)
 - ・1日当たりの計画運行回数が3回以上のもの
 - ・輸送量が15人～150人/日と見込まれること
 - ※ 1日の運行回数3回(朝、昼、夕)以上であって、1回当たりの輸送量5人以上(乗用車では輸送できず、バス車両が必要と考えられる人数)
 - ※ ①復興特会から移行する応急仮設住宅非経由系統のうち、東日本大震災前に輸送量要件を満たし、補助対象期間に輸送量見込が要件を満たさない系統、②熊本地震前に輸送量要件を満たし、補助対象期間に輸送量見込が要件を満たさない系統については、輸送量要件を緩和(一定期間)
 - ・経常赤字が見込まれること

補助対象系統のイメージ

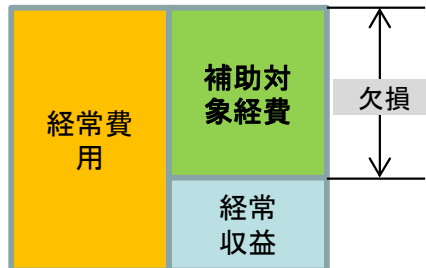


②地域内フィーダーシステム補助

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、幹線バス等の地域間交通ネットワークと密接な地域内のバス交通・デマンド交通の運行について支援。

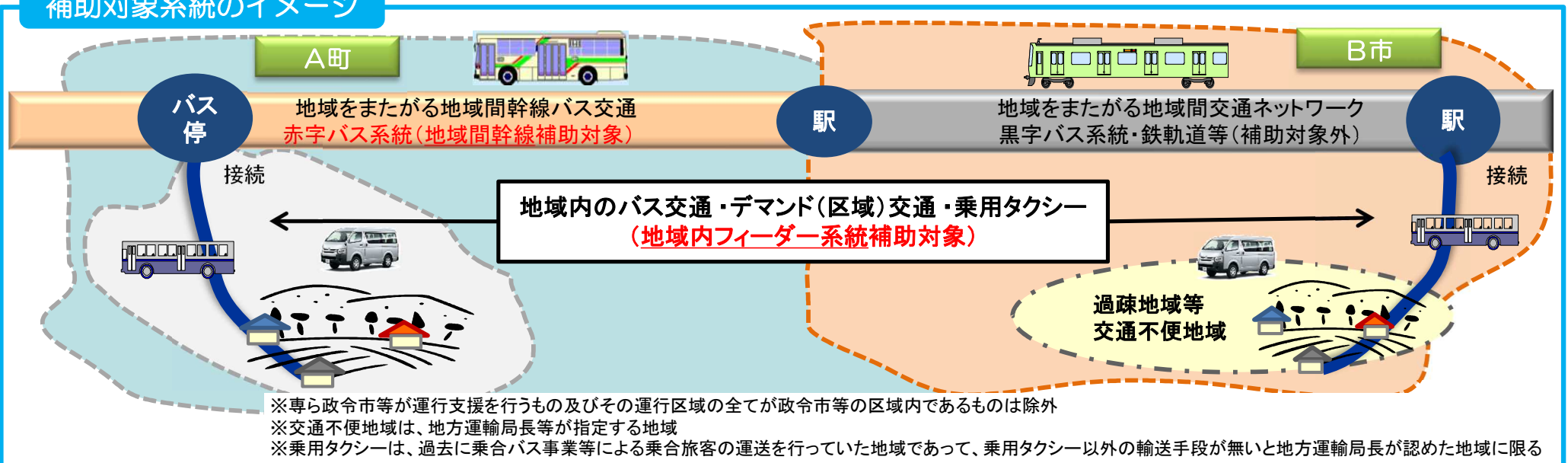
補助内容

- 補助対象事業者
地域公共交通活性化再生法に基づく協議会
※令和6年度まではバス事業者等も対象
- 補助対象経費
補助対象系統に係る経常費用から経常収益を控除した額



- 補助率
1/2以内(乗用タクシーに係る低廉化補助については、上限100万円)
- 主な補助要件
市町村等が定めた地域公共交通計画に確保又は維持が必要として掲載され、
 - ・一般乗合旅客自動車運送事業者、一般乗用旅客自動車運送事業者、自家用有償旅客運送者による運行であること
 - ・補助対象地域間幹線バス系統等に接続するフィーダー系統であること
 - ・新たに運行を開始するもの又は公的支援を受けるものであること
 - ・路線定期運行の場合、輸送量が2人/1回以上であること
 - ・経常赤字であること

補助対象システムのイメージ



地方バス路線に対する国庫補助事業及び地方財政措置について

国庫補助事業

【補助金名】

地域公共交通確保維持改善事業費補助金 [国土交通省] (国1/2、事業者等1/2)

【対象事業者】

乗合バス事業者等

【対象事業及び主な補助条件】

対象事業	地域間幹線系統	地域内フィーダー系統
主な補助条件	<ul style="list-style-type: none"> ・複数市町村にまたがる系統であること ・経常赤字が見込まれること 	<ul style="list-style-type: none"> ・補助対象地域間幹線バス系統に接続するものであること(ただし、専ら政令市、中核市及び特別区が運行支援を行うもの及びその運行の区域全てが政令市等の区域内であるものは除外)又は交通不便地域における地域間交通ネットワークに接続するものであること ・経常赤字であること

【補助対象経費】

欠損額、車両取得に要する経費

【地方財政措置】

国庫補助と協調して地方団体が事業者に補助を実施する場合 特別交付税措置(措置率0.8)※

地方単独事業

【対象事業者】

乗合バス事業者

【対象事業】

国庫補助対象外の路線バス、市町村バス等

【対象経費】

欠損額、車両取得に要する経費

【地方財政措置】

地方団体が事業者に補助をする場合 特別交付税措置(措置率0.8、財政力に応じて補正)※

※ 都道府県分については、上記による算定額(国庫補助分及び地方負担分の合算額)から普通交付税措置額を控除した額を措置

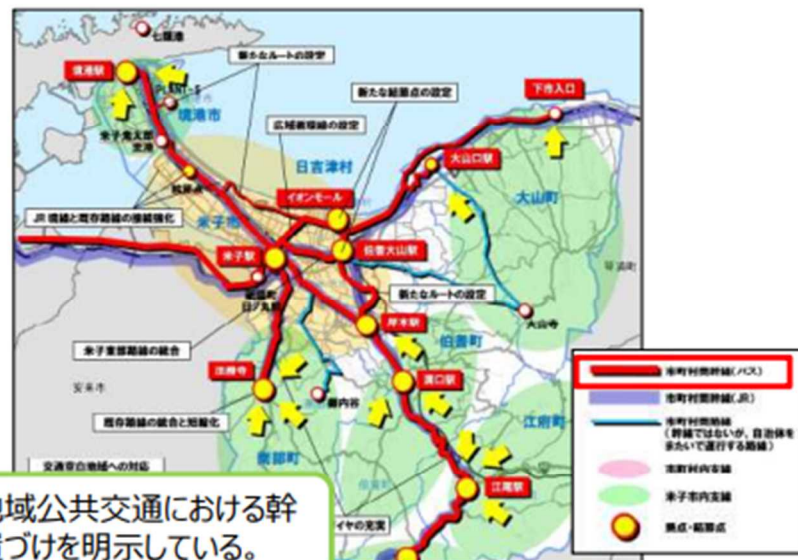
地域公共交通計画と補助制度の連動化について

- 従前、**地域公共交通確保維持事業**による乗合バスの運行費等の補助については、補助要綱に基づく補助計画に基づき支援を行っており、**地域公共交通計画の作成を要件としていなかった。**
- 今後はより効果的・効率的な支援を実施するため、**地域全体の公共交通のマスタープランである「地域公共交通計画」との連動を要件化。**
（令和3年4月に要綱改正。令和6年事業年度（R5.10.1～R6.9.30）まで経過措置あり。）
- これにより、**補助事業の活用にあたっては、法定協議会における地域の関係者の協議の上で、当該地域における補助系統の位置付けや必要性等について、地域公共交通計画に位置付けることが必要。**
- ※**幹線補助**は、都道府県が作成する**広域的な地域公共交通計画**又は幹線沿線の市町村（単独・複数）が作成する地域公共交通計画に位置付けることを想定。**フィーダー補助**は、主に**市町村単位で作成される地域公共交通計画**に位置付けることを想定。

幹線補助

地域の公共交通における幹線の位置づけ等を地域公共交通計画に記載。（下例のように、補助系統ごとではなく、概ねの位置づけが示されていればよい。）

<例：鳥取県西部地域（地域公共交通網形成計画）>

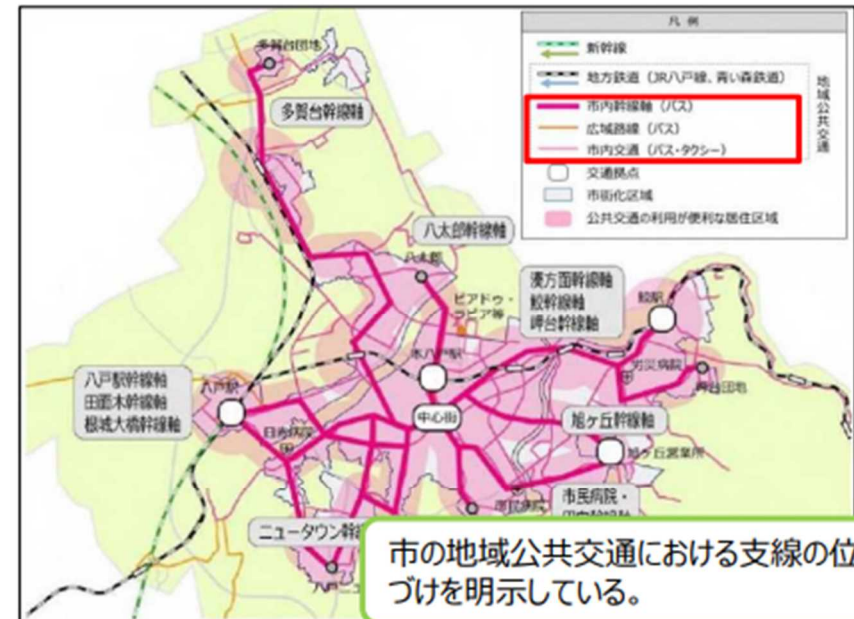


県内の地域公共交通における幹線の位置づけを明示している。

フィーダー補助

地域の公共交通におけるフィーダーの位置づけ等を地域公共交通計画に記載。（下例のように、少なくとも路線単位で位置関係がわかるように明示が必要。）

<例：八戸市（地域公共交通網形成計画）>



市の地域公共交通における支線の位置づけを明示している。

③3-1 車両購入に係る補助

厳しい経営状況にある乗合バス事業者の負担の軽減や老朽更新による安全確保及び利用者利便を図る観点から、バス車両の更新等について支援。

補助内容

○ 補助対象事業者

【車両減価償却費等補助】

幹線系統：一般乗合旅客自動車運送事業者
又は地域公共交通活性化再生法に基づく協議会

フィーダー系統：地域公共交通活性化再生法に基づく協議会

【公有民営補助】

地域公共交通活性化再生法に基づく協議会

※ 令和6年度までは乗合事業者も対象

○ 補助対象経費

【車両減価償却費等補助】

補助対象購入車両減価償却費及び
当該購入に係る金融費用の合計額

(地域公共交通利便増進計画に位置付けられた
系統については、車両購入費の一括補助も可)

【公有民営補助】

補助対象車両購入費用

※補助対象経費の限度額

- ① ノンステップ型車両：1,500万円
- ② ワンステップ型車両：1,300万円
- ③ 小型車両：1,200万円
- ④ 都市間連絡用車両：1,500万円

○ 補助率

1/2

○ 主な補助要件

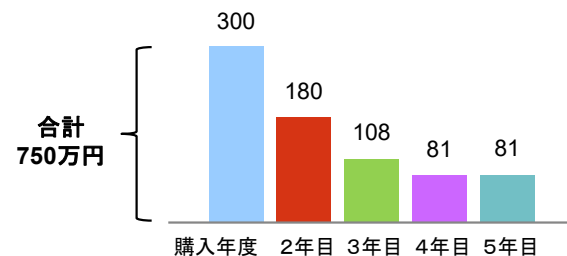
- ・補助対象期間中に新たに購入等を行うもの
- ・主として地域間幹線又は地域内フィーダーの補助対象系統の運行の用に供するもの
- ・地上から床面までの地上高が65センチメートル以下かつ定員11人以上の車両であって次のいずれかに該当するもの
 - ① ノンステップ型車両(スロープ又はリフト付き)
 - ② ワンステップ型車両(スロープ又はリフト付き)
 - ③ 小型車両(①及び②の類型に属さない長さ7メートル以下かつ定員29人以下の車両)
- ・運行区間の一部に高速道路等を含む補助対象系統の運行の用に供するものであって道路運送車両の保安基準(座席ベルト、ABS等の設置)に適合した定員11人以上の車両

補助方式のイメージ

車両減価償却費等補助

<車両価格1,500万円のノンステップバスを購入し、定率法(残存価額×0.4)を用いて5年間で償却する場合>

(単位：万円)

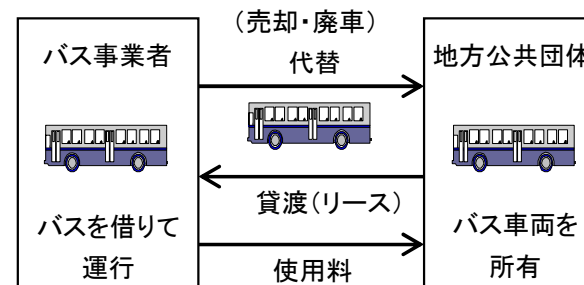


車両購入に係る
減価償却費・金融費用を
5年間にわたって交付

※ 補助対象金融費用は、
年2.5%が上限

公有民営補助

<車両価格1,500万円のノンステップバスを購入した場合>



協議会で、
老朽車両の代替を含む
「収支改善計画」を策定

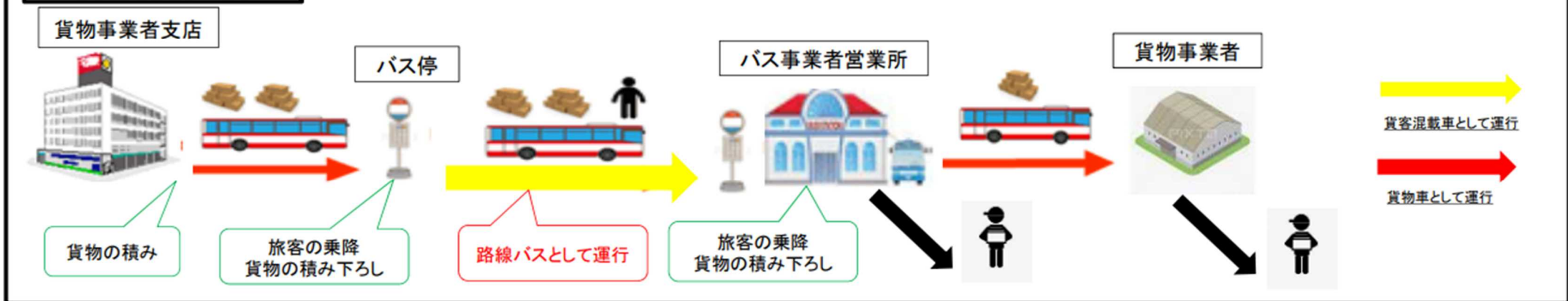
2年間で均等に分割して交付
1年目 375万円
2年目 375万円

③3-2 貨客混載のための車両改造費補助

背景・目的

- 人口減少・少子高齢化に伴う輸送需要の減少や自動車運送業の担い手不足により、過疎地域等において生活交通の確保・維持や物流サービスの持続可能性が深刻な課題となっている。
- このような中で、バス等の運行とあわせて貨物を輸送する「貨客混載」を導入することで、物流サービスの確保とあわせて、バス等の運行に係る生産性向上(収支改善)を図ることができ、持続可能な地域公共交通ネットワークの実現につながる。
- このため、必要な車両の改造費等を支援することにより、貨客混載の導入を促進し、もってバス等の運行に係る収支改善につなげることとする。

貨客混載の例



車両改造費補助

【補助対象事業者】 地域公共交通活性化再生法に基づく法定協議会

【補助対象経費】 車両の改造費用(座席の撤廃、荷物置きと座席の隔壁設置、荷物固定のための柵購入及び設置等の費用)

【補助率】 1/2

【補助要件】 ●法定計画に位置づけられた系統の運行の用に供するもの

●法定計画において貨客混載の導入による収支改善目標を記載



④4-1 離島航路運営費補助等補助 4-2 離島住民運賃割引補助

離島航路は、離島に暮らす住民にとって、日常生活における移動や生活必需品等の輸送のために不可欠の交通手段であり、その確保・維持に係る地域の取組みを支援。

離島航路運営費等補助

制度概要

- ・補助対象は唯一かつ赤字の航路
- ・事前算定方式による内定制度
- ・補助対象経費の算出は効率的な運営を行った際の標準収支見込により求める標準化方式を採用
- ・欠損見込額全体に対する補助充足率は1/2
- ・補助対象期間は10月から9月の1年間

※補助対象航路 126航路114事業者(令和5年4月1日)

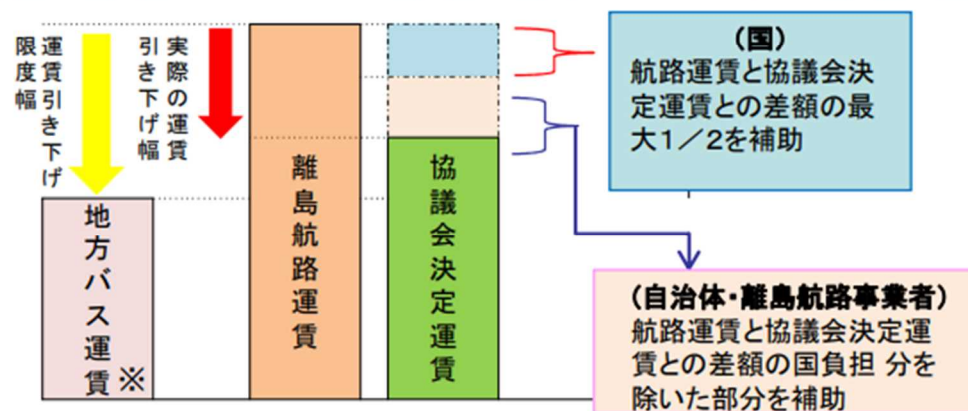
補助対象航路の主な基準

- ① 離島振興法第2条第1項の規定により指定された離島振興対策実施地域又はこれに準ずる地域に係る航路であること。
- ② 本土と①の地域又は①の地域相互間を連絡する航路であり、かつ、以下のいずれかに該当すること。
 - イ) 他に交通機関がないか又は他の交通機関によることが著しく不便となること。
 - ロ) 同一離島に複数航路が存在する場合、同一離島について起点港を異にし、終点が同一市町村にない航路であり、協議会で決定された航路であること。
- ③ 陸上の国道又は都道府県道に相当する海上交通機能を有すること。
- ④ 関係住民のほか、郵便・信書便又は生活必需品及び主要物資等を輸送していること。
- ⑤ 航路経営により生じる欠損見込が明らかにやむを得ないと認められること。

離島住民運賃割引補助

制度概要

- ・当該地域の地方バス等の運賃水準までを引き下げ限度幅とし、地域(自治体等)による負担等を勘案して、協議会において運賃水準を決定
- ・運営費補助の中で、協議会で決定された運賃引き下げ額の1/2を含め、国が補助



④4-3 離島航路構造改革補助

離島航路の維持・改善のため、協議会において当該航路の経営診断等で問題点や課題を把握した上で、将来の欠損増大・経営破綻を回避するための改革の取組みを支援

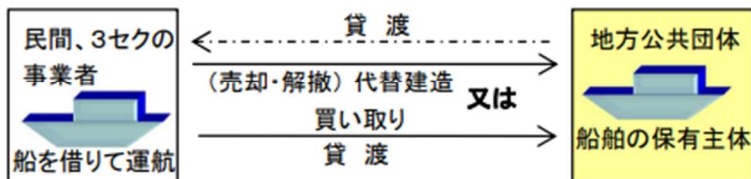
構造改革補助のスキーム



① 船舶の公設民営化

制度概要

・民間、3セクの航路事業者に対して貸し渡すため船舶を保有する地方公共団体に対して支援



30%
(補助)

70%
(過疎債(充当率100%、交付税措置率70%)及び辺地債(充当率100%、交付税措置率80%)の充当が可能)

公設民営化の補助要件

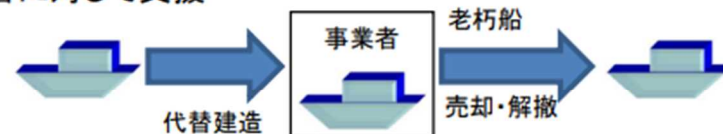
(以下のいずれかに該当する船舶)

- ・離島航路事業者に代わり、地方公共団体が代替建造する船舶
- ・離島航路に就航する船舶のうち、地方公共団体が買取を行うもの

② 効率化船舶の建造(共有建造)

制度概要

・省エネルギー設備機器を要する船舶等効率化船舶へ代替建造する航路事業者に対して支援



10%
(補助)

90%
(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構による船舶共有建造制度の活用が可能。同機構の負担部分は、事業者が共有期間を通じて毎月、船舶使用料として支払う。)

効率化船舶の補助要件

(以下のいずれかに該当する船舶)

- ・省エネルギー設備機器※を要する船舶
 - ・既存船舶のトン数を10%以上小型化した船舶
 - ・離島航路事業者が共同で利用する予備船舶
- ※ 省エネルギー設備機器：ターボチャージャー、推進効率改善に寄与するプロペラ設備、特殊舵、バルバスバウキャップ、燃料改質器

④4-4 離島航路運営費補助等補助 4-5 離島住民運賃割引補助

離島住民の日常生活に重要な役割を果たしている離島航空路について、安定的な輸送の確保のため運航費補助を実施するとともに、人の往来に要する費用の低廉化のため離島住民運賃割引補助を実施。

離島航空路運航費補助

制度概要

- ・補助対象路線は、経常損失が見込まれる離島路線のうち、地域の協議会で決定された最も日常拠点性を有する路線
- ・事前算定方式による内定制度
- ・補助対象経費は、実績損失見込み額と標準損失額のいずれか低い方
- ・補助対象経費の1/2以内を国が補助(残り1/2は地域で負担)
- ・補助対象期間は4月から翌年3月までの1年間
 ※補助対象航空路 15航空路6事業者(R5年度)
 15航空路6事業者(R4年度)

補助対象路線の主な基準

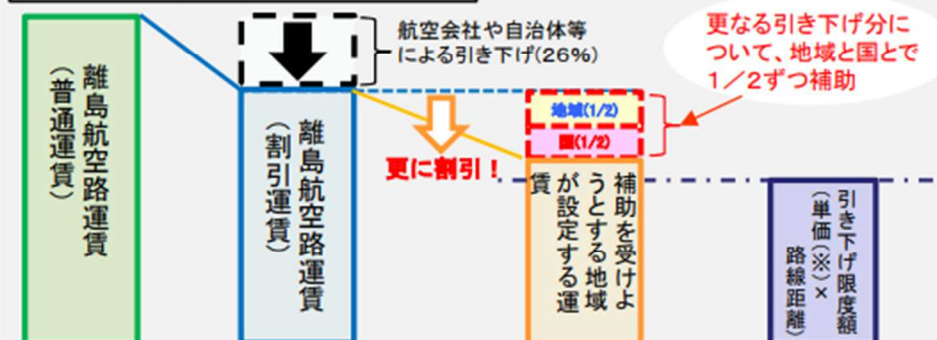
- 補助対象期間に経常損失が見込まれる離島航空路線において①～④の基準を満たすこと。
- ① 当該離島にとって最も日常拠点性を有する地点を結ぶ路線であること。
 - ② 海上運送等の主たる代替交通機関による当該離島と前項の地点の間の所要時間が、概ね2時間以上であること。
 - ③ 二以上の航空運送事業者が競合関係の下で経営する航空路線でないこと。
 - ④ 当該離島航空路線に係る運航計画の内容が、当該離島航空路線の確保維持を図るため適切なものであって、その実施が確実であると認められること。

離島住民運賃割引補助

制度概要

- ・離島住民に対する割引運賃を設定する場合に、運賃引き下げによる損失額の1/2を国が補助(残り1/2は地域で負担)
- ・引き下げ限度額は、同一都道府県内離島航空路線及びこれに準ずる路線(県庁所在地までの路線よりも距離が短い県外路線)のうち、補助対象外路線の平均単価に路線距離を乗じた金額
- ・一定の要件を満たす路線については、最も日常拠点性を有する路線に加え、これに準ずる路線についても補助対象とする
- ・実際の運賃水準は協議会において決定

○離島住民割引補助のイメージ



※補助対象外離島航空路線(同一都道府県内離島航空路線、及びこれに準ずる離島航空路線を対象)の運賃の平均

⑤エリア一括協定運行事業 ⑱エリア一括協定運行調査事業

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）。

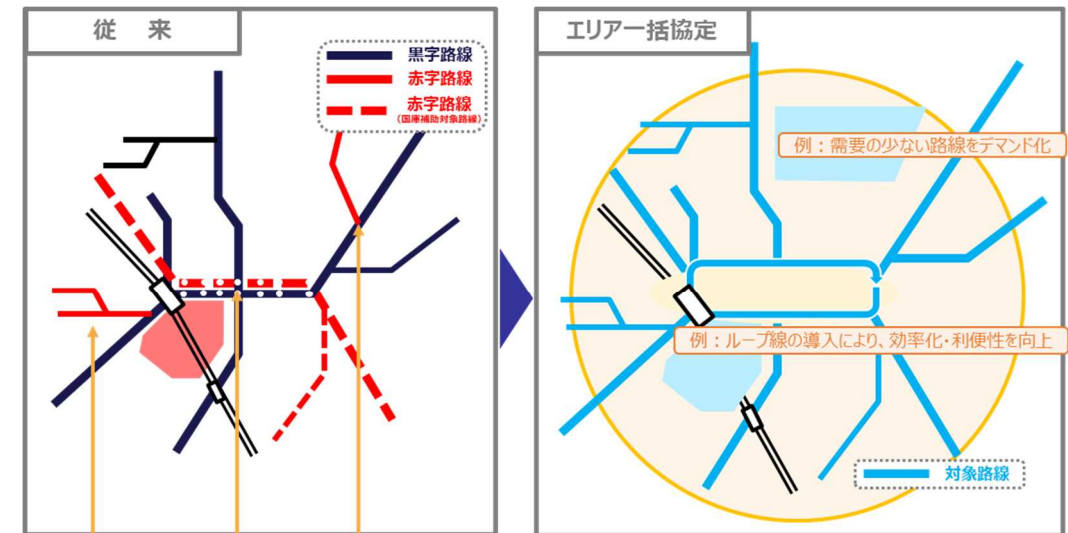
メリット①：交通ネットワークの安定化・品質保証を実現

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

(参考)松本地域公共交通利便増進実施計画[エリア一括協定運行事業]

- 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**。

【幹線・フィーダー補助】年間スケジュール(R7事業年度の例:計画認定～入金)

		R6年								R7年												R8年				
		4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月
協議会																										
			※交通不便地域申請提出	計画認定申請提出																						
国																										
							計画認定																			

10月1日に運行開始することは絶対条件ではなく、期間内の途中から運行開始してもOK

R7事業年度 補助対象運行期間 (R6年10月～R7年9月)

(補足) ※交通不便地域指定 : 補助対象事業の要件の一部 (場合によっては満たす必要がある。)

⑥ バリアフリー化設備等整備事業

高齢者、障害者をはじめ誰にとっても暮らしやすいまちづくり、社会づくりを進めるため、公共交通のバリアフリー化を一体的に支援。

・補助対象事業者：交通事業者等 ・補助率：1/3等

○鉄道駅、旅客ターミナル（バス・旅客船・航空旅客）のバリアフリー化、待合・乗継施設整備（段差の解消（※）、視覚障害者誘導用ブロックの整備等）

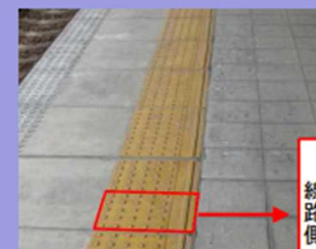
補助率：1/3



車椅子用階段昇降機



視覚障害者誘導用ブロック



○ノンステップバス・リフト付きバスの導入
補助率：1/4又は補助対象経費と通常車両価格の差額の1/2のいずれか低い方（上限140万円）



ノンステップバス



リフト付きバス

○福祉タクシーの導入
補助率：1/3



福祉タクシー

※駅等のエレベーター整備など交通サービスのインバウンド対応は、訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業等において支援。

⑦利用環境改善促進等事業

バリアフリー化されたまちづくりの一環として、LRT、BRTの導入等、公共交通の利用環境改善を支援。

- ・補助対象事業者：交通事業者等
- ・補助率：1/3等

支援対象メニュー(例)

○LRTシステムの導入に要する経費



<低床式車両の導入>



<停留施設の整備>

※ LRT:低床式路面電車による幹線的な交通システム

○BRTシステムの導入に要する経費



<連節バスの導入>

※ BRT:連節バス、バスレーン等を組み合わせた幹線的な交通システム

◆LRT・BRTの導入について、下表の左欄に掲げる事業は、それぞれ右欄のとおり補助率をかさ上げ。

事業	補助率
「地域公共交通計画及び地域公共交通利便増進実施計画に基づいて実施される事業	2/5
地域公共交通計画及び地域公共交通利便増進実施計画並びに立地適正化計画及び都市交通戦略の双方に基づいて実施される事業	1/2
地域公共交通計画及び地域公共交通利便増進実施計画並びに軌道運送高度化実施計画又は道路運送高度化実施計画に基づいて実施される事業	1/2

⑧ 鉄道軌道安全輸送設備等整備事業

安全な鉄道輸送を確保するために地域鉄道事業者が行う安全性の向上に資する設備整備等を支援。

■ 補助対象事業者：鉄軌道事業者

■ 補助対象事業

- ・車両設備の更新・改良
- ・レール、マクラギ、落石等防止設備、ATS、列車無線設備、防風設備、橋りょう、トンネル等の修繕 ※1

※1 「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく
鉄道事業再構築事業を実施する事業者に対しては、上記設備の整備も支援

■ 補助率：国 1/3 または 1/2 ※2

※2 「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく
鉄道事業再構築事業を実施する事業者に対しては、財政
状況の厳しい地方公共団体が支援する費用相当分について、
補助率 1/2



車両の更新



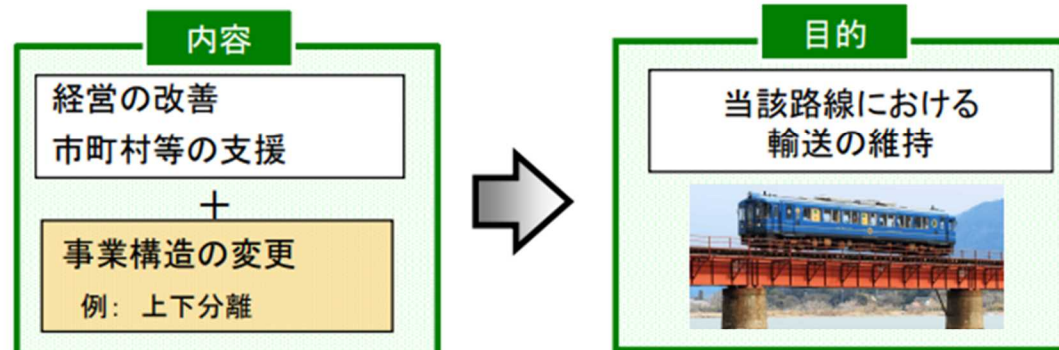
レールの修繕

(参考) 鉄道事業再構築事業

- 継続が困難又は困難となるおそれのある
旅客鉄道事業の経営改善を図る
- 市町村等と鉄道事業者が共同で計画を作成し、
国土交通大臣による認定を経て実施

<実施中の事業者>

三陸鉄道、信楽高原鐵道、北近畿タンゴ鐵道、
四日市あすなろう鐵道、伊賀鐵道、養老鐵道



➤ 自治体が鉄道施設を保有し、設備更新経費を負担する等して支援

※地域鉄道の安全性向上に資する設備の更新等の一部は、鉄道施設総合安全対策事業においても支援。

⑨～⑪地域公共交通調査等事業

地域公共交通計画、地域公共交通利便増進実施計画、地域旅客運送サービス継続実施計画の策定への支援 (交通計画策定事業、利便増進計画策定事業、旅客運送サービス継続計画策定事業)

- 補助対象事業者：地域公共交通活性化再生法に基づく協議会（法定協議会）
- 補助対象経費：地域公共交通計画、地域公共交通利便増進実施計画、地域旅客運送サービス継続実施計画の策定に必要な経費
（地域データの収集・分析の費用、住民・利用者アンケートの実施費用、専門家の招聘費用、協議会開催等の事務費、短期間の実証調査のための費用等）
- 補助率：1/2（上限額500万円又は1,500万円（地域公共交通計画）、1,000万円（地域公共交通利便増進実施計画）、500万円（地域旅客運送サービス継続実施計画））

【スケジュール】

⇒翌年度の計画策定について、毎年11月～12月頃に要望調査を実施

地域公共交通計画の記載事項（イメージ）

○計画の効果的な活用のために必要な視点

①地域戦略との
一体性の確保
(まちづくり、医療・福祉、
観光等との連携)

②モード間連携や
多様な輸送サービス
の活用

③地域の多様な
関係者の協働

④交通圏全体を
見据えた広域的な連携

⑤データによる状況把握、
効果的な目標設定・検証を設定

○定量的な目標値（公共交通の利用者数、収支率、公的負担等）、補助対象系統の位置づけ等を記載

地域公共交通利便増進実施計画、旅客運送サービス継続計画の推進への支援 (利便増進計画推進事業、旅客運送サービス継続計画推進事業)

- 補助対象事業者：地域公共交通活性化再生法に基づく協議会（法定協議会）
- 補助対象経費：国の認定を受けた地域公共交通利便増進実施計画、地域旅客運送サービス継続実施計画に基づく事業として実施する利用促進及び事業評価に要する経費（公共交通マップ・総合時刻表の作成、ワークショップの開催、モビリティマネジメントの実施、目標達成状況の把握・検証・評価のための費用等）
- 補助率：1/2
- 補助対象期間：5年間

地域公共交通利便増進実施計画のイメージ



趣旨

- 平成26年に改正された地域公共交通活性化再生法に基づき、市町村を中心に地域公共交通計画(旧地域公共交通網形成計画)の策定が進む一方で、都道府県の主導による交通圏全体を見据えた地域公共交通計画の策定は、一部の先進的な地域に限られている。
- 地域公共交通を巡る環境が厳しさを増しているとともに、地域住民の広域的な移動ニーズ、災害の広域化、長大鉄道路線の廃止等を踏まえ、これまで以上に広域的な地域公共交通ネットワークが重要となっている。
- このため、都道府県と複数の市町村を構成員に含む協議会が主体となった協働による取組に対し、計画策定やバス等の運行への支援の特例措置により、インセンティブを付与して後押しすることで、交通圏全体を見据えた持続可能な地域公共交通ネットワークの実現を目指す。

概要

1. 地域公共交通調査等事業の特例

○地域公共交通計画の策定への支援について補助上限額を緩和

令和元年度～
都道府県及び複数の市町村を構成員に含む法定協議会 補助率1/2(上限1,500万円) ※
上記以外(単独市町村等) 補助率1/2(上限500万円)

※以下の要件を満たす計画の策定を支援。

- ①公共交通の利用者数、収支率に加え、広域移動手段の確保、地域内交通と地域間交通との円滑な接続の確保等の観点からの目標値その他の定量的な目標値を記載
- ②交通圏全体で、利用者の利便性を向上し、効果的・効率的な地域公共交通ネットワークの実現を図るため、地域公共交通ネットワークの再構築や、地方公共団体と交通事業者との役割分担の見直しについて検討し、路線等ごとの役割や運営のあり方を明確に記載
- ③都道府県及び複数の市町村の協働に関わる、組織・体制、費用負担その他の具体的な事項を記載

⇒交通圏全体を見据えた持続可能な地域公共交通ネットワークの実現に向けた計画を策定・推進

2. 地域公共交通確保維持事業(地域間幹線系統、地域内フィーダー系統)の特例

○1. の要件を満たす地域公共交通計画を策定した法定協議会に対し、インセンティブを付与

(1) 地域内フィーダー系統

【原則】・市町村毎に設定する補助上限額の範囲内とする。

【特例】・3年間に限り、地域公共交通計画の対象区域内の複数の市町村について、市町村毎に設定する補助上限額(原則と同様)の合計額の範囲内で、法定協議会に対し補助金を交付し、柔軟に配分。

<イメージ>

	原則			特例
	A市	B市	C町	交通圏(A市・B市・C町)
上限額	100	50	50	200
補助申請額	120	50	10	180
交付額	100	50	10	180

(2) 地域間幹線系統

・3年間に限り、みなし運行回数によるカット措置を適用除外とする。(過去に補助対象となっていない系統に限る。)

⇒複数市町村にまたがる交通圏全体を見据え、幹線交通とフィーダー交通との最適な組合せを柔軟に検証

⑫地域公共交通バリアフリー化調査事業

高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（バリアフリー法）に基づく移動等円滑化促進方針及び基本構想（※）の策定に要する調査経費を支援。

※バリアフリー法の改正により、基本構想に記載する事業メニューの一つとして、従来のハード整備に加え、心のバリアフリーに関する特定事業（教育啓発特定事業）を創設。公共交通特定事業（ハード整備）と併せて教育啓発特定事業（ソフト対策）を基本構想に位置づけ、ハード・ソフト一体となったバリアフリー化を推進する市町村を支援。

地域公共交通バリアフリー化調査事業（移動等円滑化促進方針策定事業、基本構想策定事業）

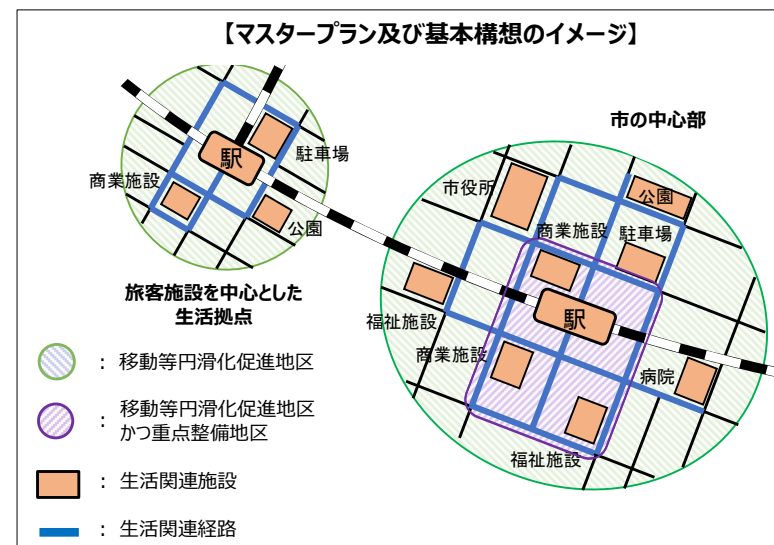
○補助対象者：市町村（ただし、バリアフリー法第24条の4第1項又は第26条第1項に規定する協議会の構成員）

○補助対象経費：地域におけるバリアフリー化の促進を図るための移動等円滑化促進方針又は基本構想（※）の策定に必要な調査経費

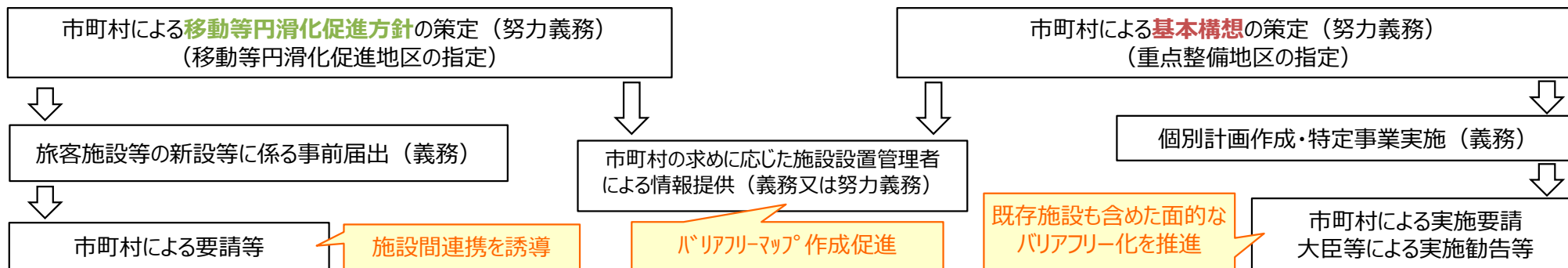
- ・ 協議会開催等の事務費
- ・ 住民・利用者アンケートの実施費用
- ・ 短期間の実証調査のための費用 等
- ・ 地域のデータの収集・分析の費用
- ・ 専門家の招聘費用

※基本構想については、公共交通特定事業（ホームドアの設置、ノンステップバスの導入等）に加え、心のバリアフリーに関する教育啓発特定事業（公共交通の利用疑似体験等）を位置づけ、ハード・ソフト一体的なバリアフリー化を目指すものに限る。

○補助率：1/2（上限500万円）



「移動等円滑化促進方針・基本構想制度の概要」



「参考資料」

- ・『移動等円滑化促進方針・バリアフリー基本構想作成に関するガイドライン』
- ・『交付要綱・実施要領』

- ： http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/barrierfree/sosei_barrierfree_tk_000012.html
- ： http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport_tk_000041.html

⑬地域公共交通再構築調査事業

- 危機的状況にあるローカル鉄道について、国も主体的に関与しながら、鉄道事業者と沿線自治体の共創を促し、単なる現状維持ではなく、持続可能性と利便性の高い地域公共交通への再構築を促進していくため、関係者の合意形成に向けた支援を行う。

地域公共交通再構築調査事業

ローカル鉄道に係る公共交通再構築に向けた鉄道事業者、沿線自治体等の関係者が参画する協議の場において、廃止ありき、存続ありきといった前提を置かず、ファクトとデータに基づく議論を重ね、必要な場合には対策案の実効性を検証するため実証事業を実施し、効果的な方針を決定するという合意形成のプロセスを支援。

【補助対象事業者】 協議会又は自治体

【補助率】 1 / 2 (一部直轄調査を含む)

【支援対象】

- **協議会の運営**
 - ・ 協議会の開催に係る費用
- **線区評価のための調査事業の支援**
 - ・ パーソントリップ調査の活用
 - ・ ビックデータ分析
 - ・ クロスセクター分析 等
- **実証事業の支援**
 - ・ 対策案の実効性を検証するための、期間を限定して行う以下の取組

鉄道輸送の高度化に向けた検証

(事業例)

- ・ 増便、接続改善、ダイヤ変更
- ・ 現行の技術・安全規制の検証
- ・ サイクルトレインの実施
- ・ 駅、駅前広場等の新たな利活用
- ・ 季節運賃・旅行者向け運賃の導入
- ・ 観光列車等の借り入れ、持ち込み
- ・ チケットレスシステムの導入 等

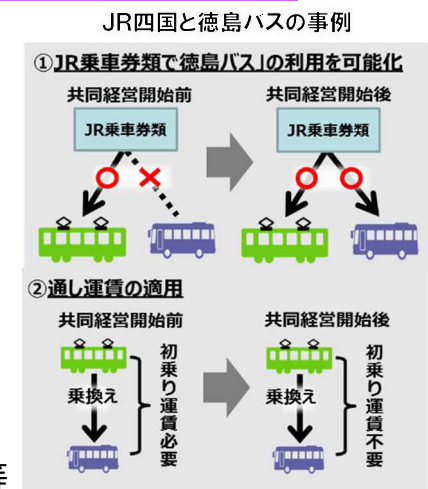


バスとの共同運行やバス転換の検証

(事業例)

- ・ 並行路線バスとの共同運行
- ・ 鉄道とバスの乗り換え時における共通・通し運賃の導入
- ・ 一部又は全部の区間における、バス等の新たな輸送サービスの導入

等



⑭ 共同経営計画調査事業

- 乗合バスの輸送人員が特に地方部では下落傾向にある中、コロナ禍の影響による大幅な運送収入の減少もあり、バス事業者は極めて厳しい経営環境。**独占禁止法特例法に基づく共同経営**は、こうした経営環境の中、将来にわたり地域の足を確保していくため、運行効率化を図り、運行回数、系統、運賃プール等の事業者間調整（カルテル）を期間限定で禁止解除するもの。
- 厳しい経営環境の中で、消耗的な事業者間競争ではなく、交通事業者間の共創を図るものとして、こうした取組が各地で実施されるよう、特例法の期間（10年）において、その**計画策定による共同経営の実施と経営効率化**を促していく必要。

1. 事業の概要

○ 共同経営計画策定事業（地域公共交通調査等事業）

共同経営計画を作成する場合に係る調査費用について、地域公共交通計画調査等事業に追加する。

（補助率） 1/2

（補助額） 上限10百万円 ※利便増進実施計画と同様

（経費） 計画作成のための調査に要する費用

（会議開催事務費、データ収集・分析費用、
専門家招聘費用、共同経営シミュレーション費用 等）

2. 創設の背景

- 共同経営を実施する上では、**本来競争関係にある交通事業者とのハードルの高い調整**が必要となる。
- 例えば、競合路線再編を行うためには、まず輸送需要の実態把握のため、交通ニーズ調査など、実施する必要。また、運賃配分や系統交換、ダイヤ調整等の運行計画の決定において交通事業者間の大きな調整労力が必要である。
- このため、こうした調整コストに対する支援を行う。

16 交通DX・GXによる経営改善支援事業

- 地方の鉄道・路線バスなどの地域交通は、地域の社会経済活動に不可欠。高齢化や免許返納等により、自家用車を運転できない人も増加。しかし、人口減少等による長期的な利用者数の落ち込みに加え、コロナ禍の直撃により、多くの事業者が厳しい経営状況。
- 今後、加速する少子高齢化、運転手不足やデジタル技術による移動需要の代替など、ポストコロナ時代の急速な社会構造の変化に対応して、**交通DX・交通GX**による利便性・持続可能性・生産性の向上により、経営効率化・経営力強化を図る。

交通DX・GXによる経営改善支援事業

地域の交通事業者による**地域交通のDX（デジタル・トランスフォーメーション）・GX（グリーントランスフォーメーション）**等を通じた経営効率化・経営力強化の取組に対する支援措置を講じる。

【支援対象】 補助率1/2

○公共交通のGX化の推進に要する経費、新たな取組の実証運行に要する経費

- ・EVバス・タクシー導入
- ・太陽光パネル設置
- ・再エネ活用によるエネルギーマネジメント
- ・蓄電池・充電設備の共同利用 等



○公共交通のDX化の推進に要する経費、新たな取組の実証運行に要する経費

- ・マイナンバーカード連携等によるMaaS実装
- ・AIオンデマンド交通
- ・GTFSによるバス情報標準化
- ・運行管理システム・配車アプリの導入
- ・自動運転（実証調査事業） 等



⑰ 自動運転社会実装推進事業

- ドライバー不足・地域モビリティの確保等の問題を抱える中、自動運転技術を有するゲームチェンジャーが、「地域の足」を支える主体として発展することが期待されており、自動運転移動サービスについて、2025年度目途に50か所程度、2027年度までに100か所以上の地域で実現という政府目標を掲げている(※)。
- R3補正においては4事業に集中的な支援を実施し、R4補正においては、62事業を支援したところ。R5補正も引き続き、地方公共団体が地域づくりの一環として行うバス・タクシーサービス等へ、自動運転の活用と持続可能性に関する事業として支援。

(※) 出典 デジタル田園都市国家構想総合戦略(令和4年12月23日閣議決定)



<対象事業者>

地方公共団体(市町村)及び道路運送事業者等

※将来的に「レベル4」の自動運転関連技術を有することが見込まれる者であること。

○実証のポイント

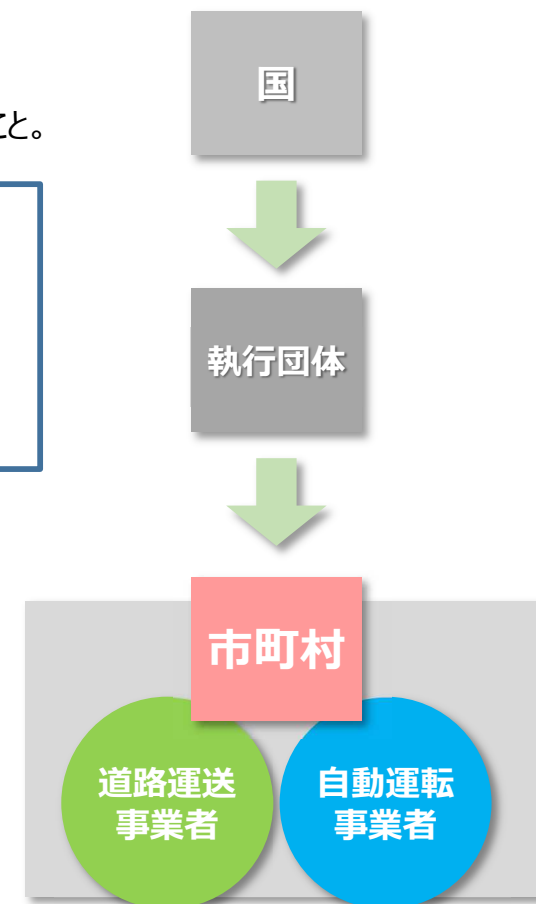
- ・自動運転による地域モビリティの構築、及び社会受容性の向上
- ・自動運転の通年運行に向けた財政的な持続可能性の検証
- ・運転者が不在となることを想定したレベル4の技術の磨き上げ 等

<補助対象経費> (定額補助)

- ・車両購入費、車両改造費
- ・自動運転システム構築費 等

<対象事業のイメージ>

- ・定時定路線型の自動運転移動サービス
- ・特定のポイント間で運行するデマンド型の自動運転サービス 等



【令和6年度(R5補正)公募期間】令和6年4月5日(金)～5月7日(火)

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。

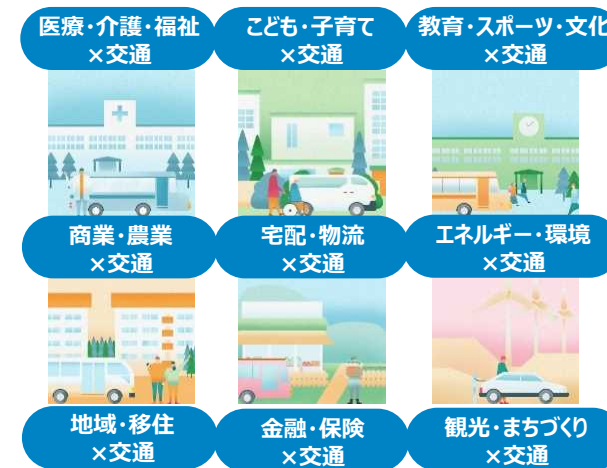
交通を地域のくらしと一体として捉え、地域の多様な関係者の「共創」(連携・協働)*によりその維持・活性化に取り組む実証事業

【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」)

【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 2 / 3	補助率 2 / 3	補助率 1 / 2

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)

⑱ 社会資本整備総合交付金(地域公共交通再構築事業)【参考】

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



■ 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）

■ 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
（令和5年総務省告示・国土交通省告示第2号）

基本方針は地域交通法第3条に基づき告示。国としての基本的な考え方は本方針にまとめられています。

地域公共交通計画は同方針に基づいたものでなければならず（同法第5条第1項）、特定事業計画の認定基準としても位置付けられています。

なお、鉄道に係る再構築協議会の運用も同方針に書き込まれています（R5改正）。

■ 「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き」
（総合政策局・第4版（令和5年10月））

地域交通法の理念や計画作成・運用に関する基本的な考え方を示す「**理念編**」、各種調査・分析、法定協議会の設置・運営方法等を紹介する「**実践編**」、計画作成以後の事業の進め方に関する「**別冊**」に分かれています。

https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport_tk_000058.html



■ 「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～
（東北運輸局・令和6年4月）

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する観点から、東北管内の計画作成事例を調査し、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。

<https://www.tb.mlit.go.jp/tohoku/ks/newpage/koukipagetop.html>



■ 「はじめての地域公共交通」

（中部運輸局・改訂版（令和6年4月））

地方自治体において地域公共交通の業務を担当される方への「**入門書**」として、地方自治体が地域公共交通に取り組む意義から、協議組織の運営、計画策定のポイント、計画の評価などについてコンパクトに解説しています。

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



■ 「自治体交通担当者のための道路運送法実務マニュアル」

（中部運輸局・改訂版（令和6年4月））

道路運送法に基づく「**地域公共交通会議**」における協議事項を中心に、協議内容の検討や内容に応じた資料作成のポイントなどについて、協議によって得られる法令上の特例も交えつつ紹介しています。

R5法改正（運賃協議会に関する運用見直し）まで反映されています。

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



■ 公共交通に関する支援メニュー集

（関東運輸局（令和6年3月））

地域公共交通に関する国や関連団体の支援メニュー（補助金・交付金・税制措置・ノウハウ支援等々）について、対象モードや補助対象経費を分類しつつ、取りまとめています。（令和5年度末現在）

https://www.tb.mlit.go.jp/kanto/koutuu_seisaku/support_menu.html