

おでかけの足を支える交通モードと 地域公共交通計画

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



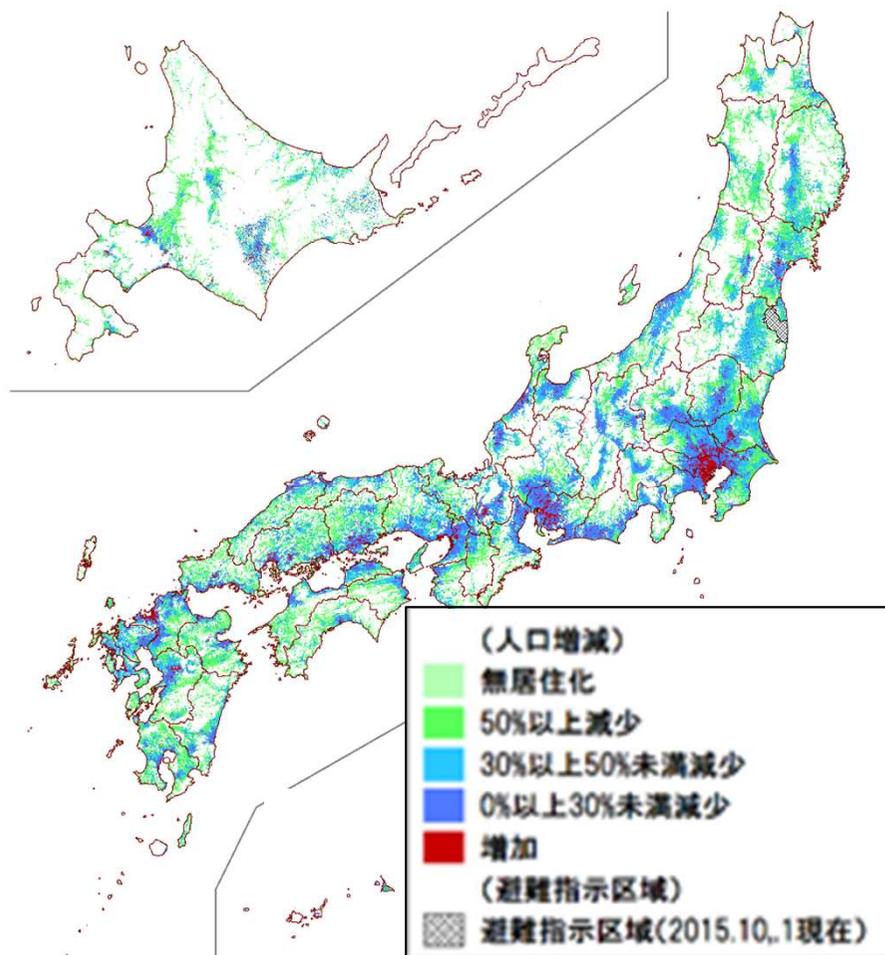
東北運輸局マスコットキャラクター
とうほくろっ犬

1. 地域公共交通の現状
2. おでかけの足を支える交通モードと「公共ライドシェア」・「日本版ライドシェア」
3. 地域公共交通計画と地域公共交通の「リ・デザイン」
4. 支援メニュー（関連予算）
5. その他

人口減少に伴い、公共交通の利用者は年々減少…

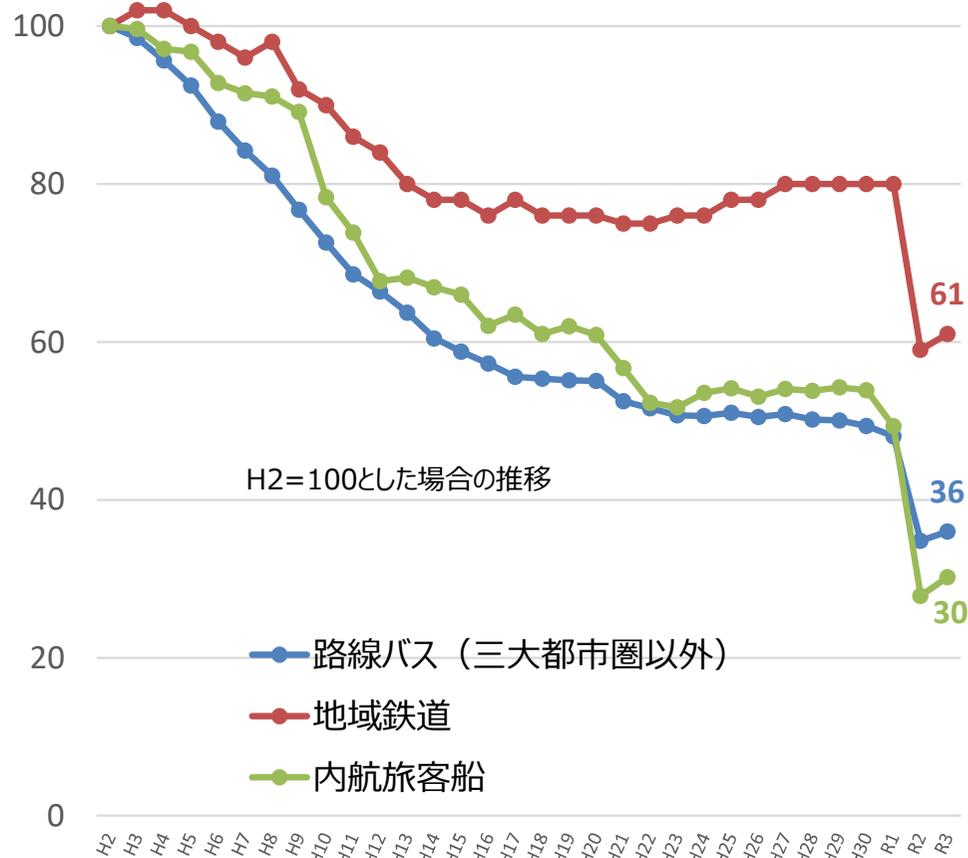
- 約半数の地域で、**2050年には人口が50%以上減少**（2015年比）
- 長期的な人口減少に伴い、**公共交通の利用者も長期的に減少**

将来の人口増減状況



(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。

路線バス、地域鉄道、内航旅客船の利用者数

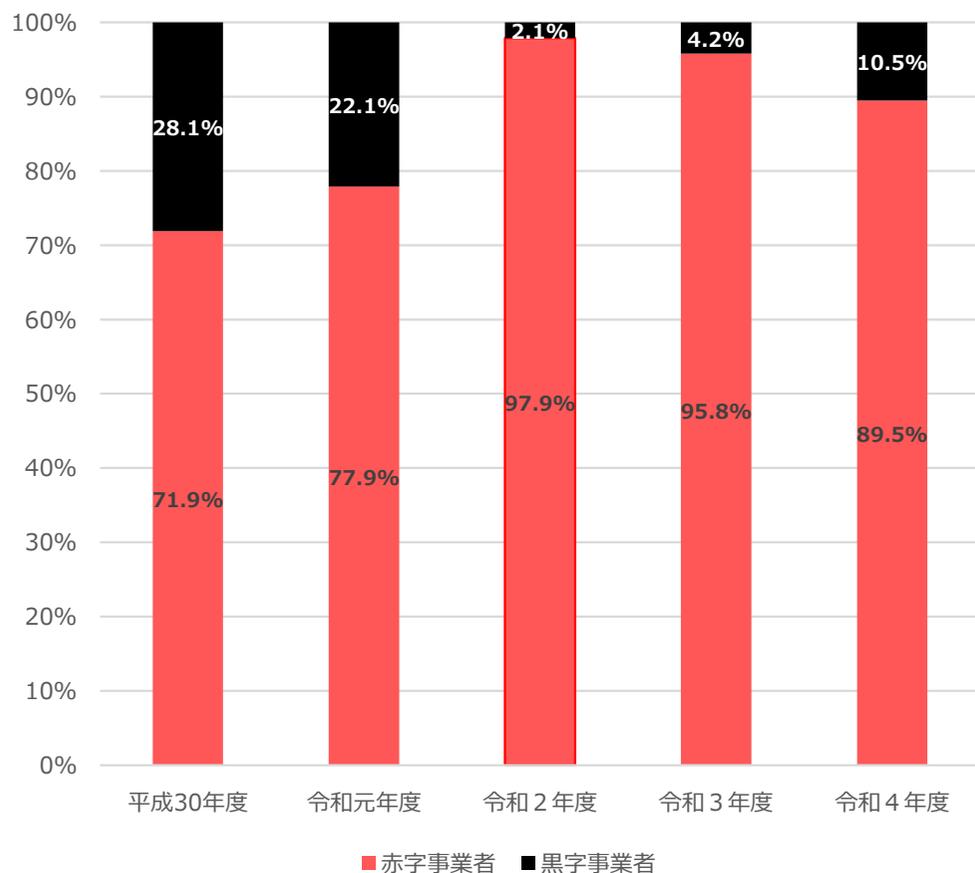


(出典) 「自動車輸送統計年報」、「鉄道統計年報」、「船舶運航事業者等の提出する定期報告書に関する省令」に基づく国土交通省海事局内航課調査より国土交通省作成

交通事業者の経営状況は、コロナ禍を経てさらに厳しく…

地域鉄道事業者の収支

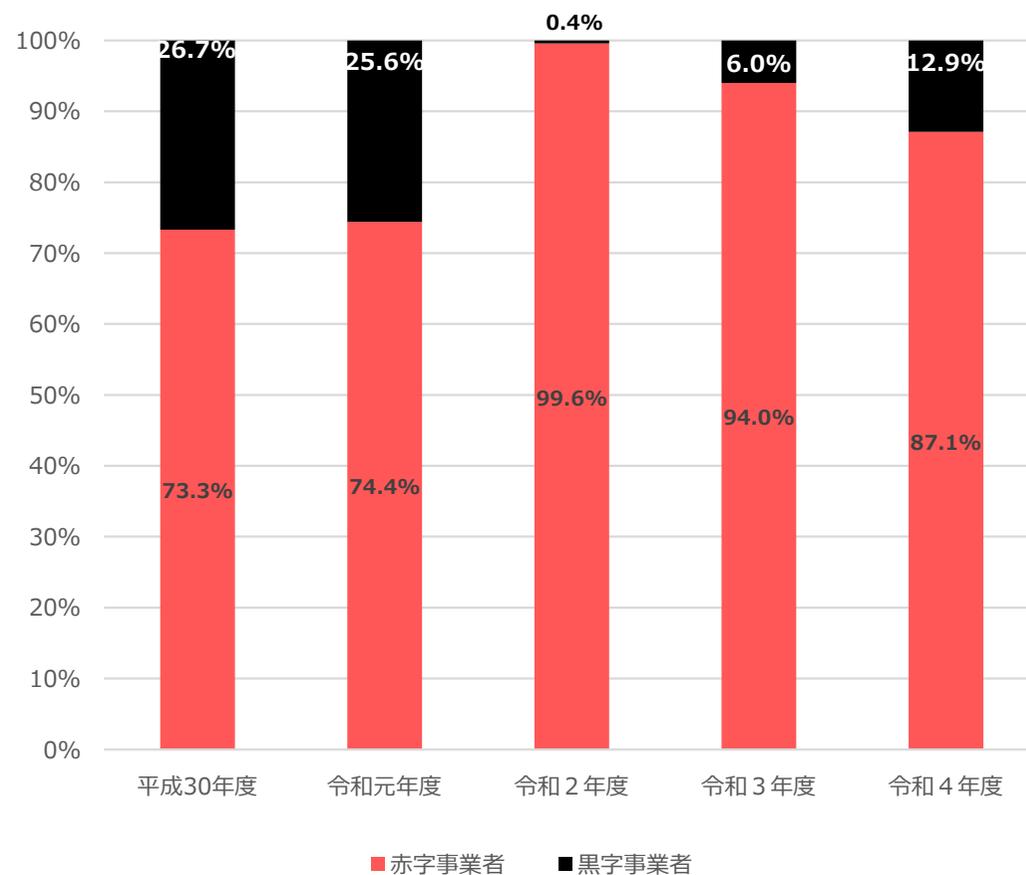
地域鉄道事業者の収支状況



(出典) 国土交通省鉄道局調べ
 ※令和元年度から95社 (富山ライトレールと富山地方鉄道が合併)

路線バス事業者の収支

路線バスの収支状況



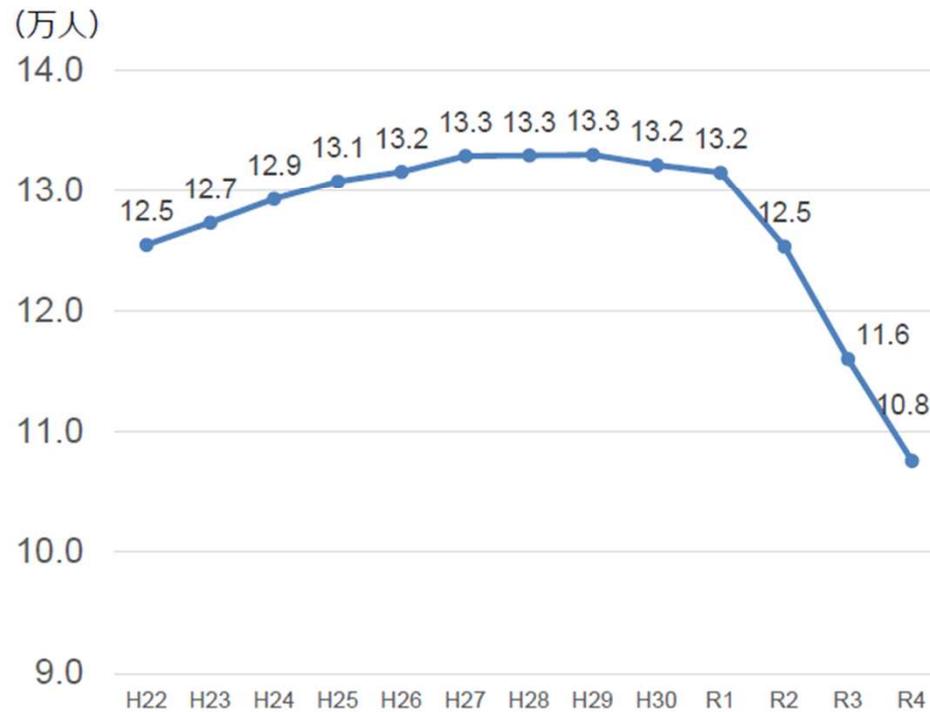
(出典) 国土交通省物流・自動車局調べ
 ※「運転者数の推移」は「数字で見る自動車」における乗合バスと貸切バスの運転者数の合計 (2023年6月時点では「数字で見る自動車」は2021年までのデータが掲載)。
 ※「収支状況」「営業収益」は、保有車両30両以上の一般路線バス (高速バス及び定期観光バスを除く) が対象
 ※「営業収益」は運送収入、運送雑収、営業外収入の合計値。

担い手の不足とサービスの縮小

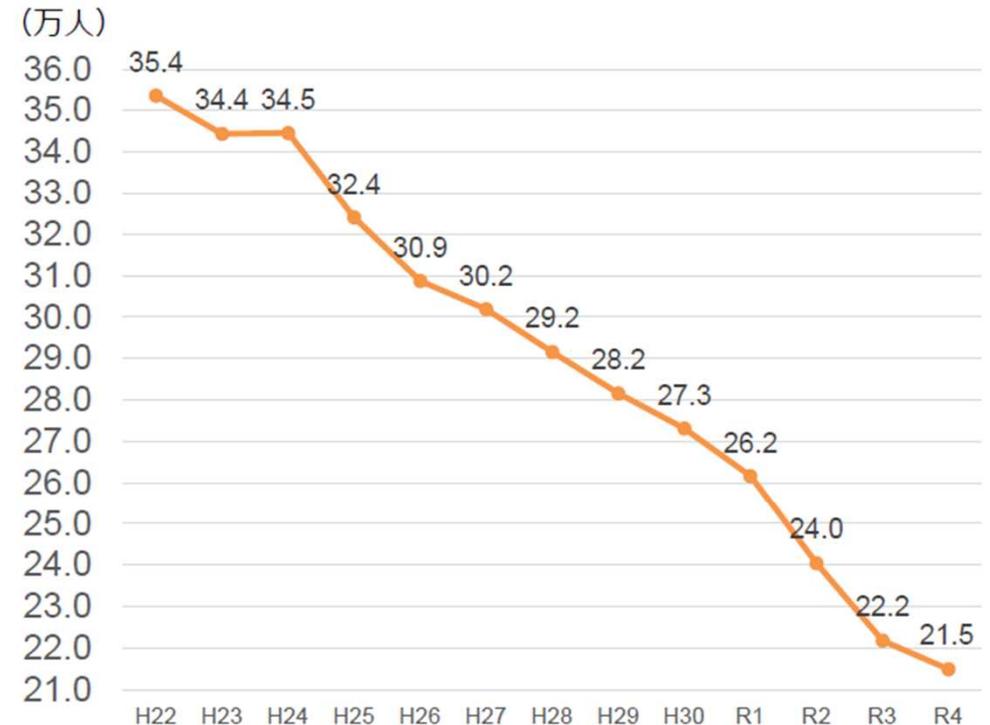
- 長期的な人口減少や**時間外労働の上限規制**の適用開始（R6～,960h/年）、**コロナ禍での需要激減**を背景に、運転者数の減少が続く。
- これに伴い、様々な地域で**バス路線の減便・廃止**、**タクシーの供給不足**が生じている。

バス・タクシーの運転者数

バス



タクシー



一方、引き続き地域公共交通の果たす意義は大きい

- 居住地域に対する**最大の不安**は、**自動車が運転できないと生活できなくなる**こと

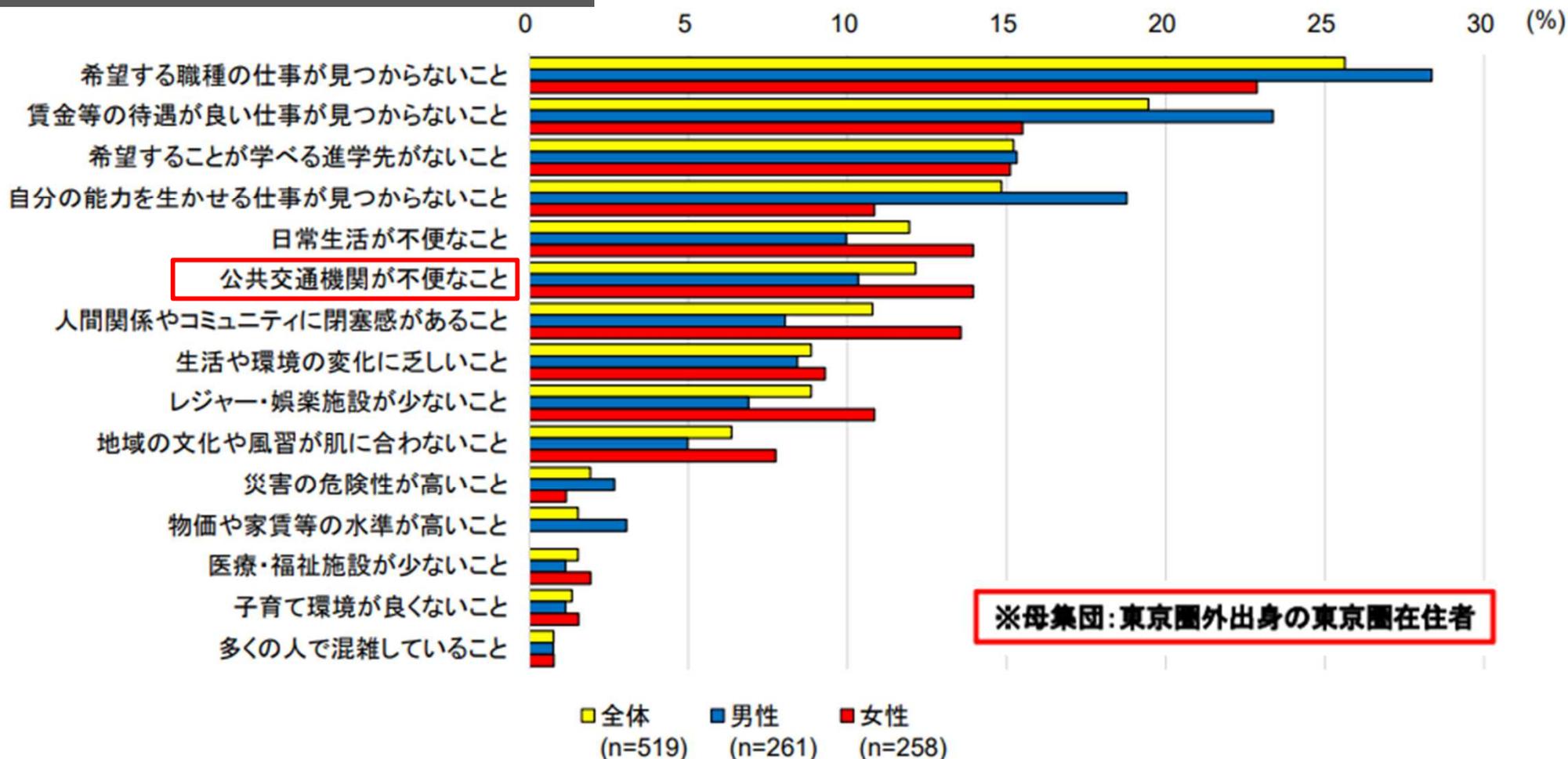
居住地域に対する不安（地域別）



一方、引き続き地域公共交通の果たす意義は大きい

- **東京圏への流出要因**として、「公共交通が不便であること」は大きく影響（特に女性）

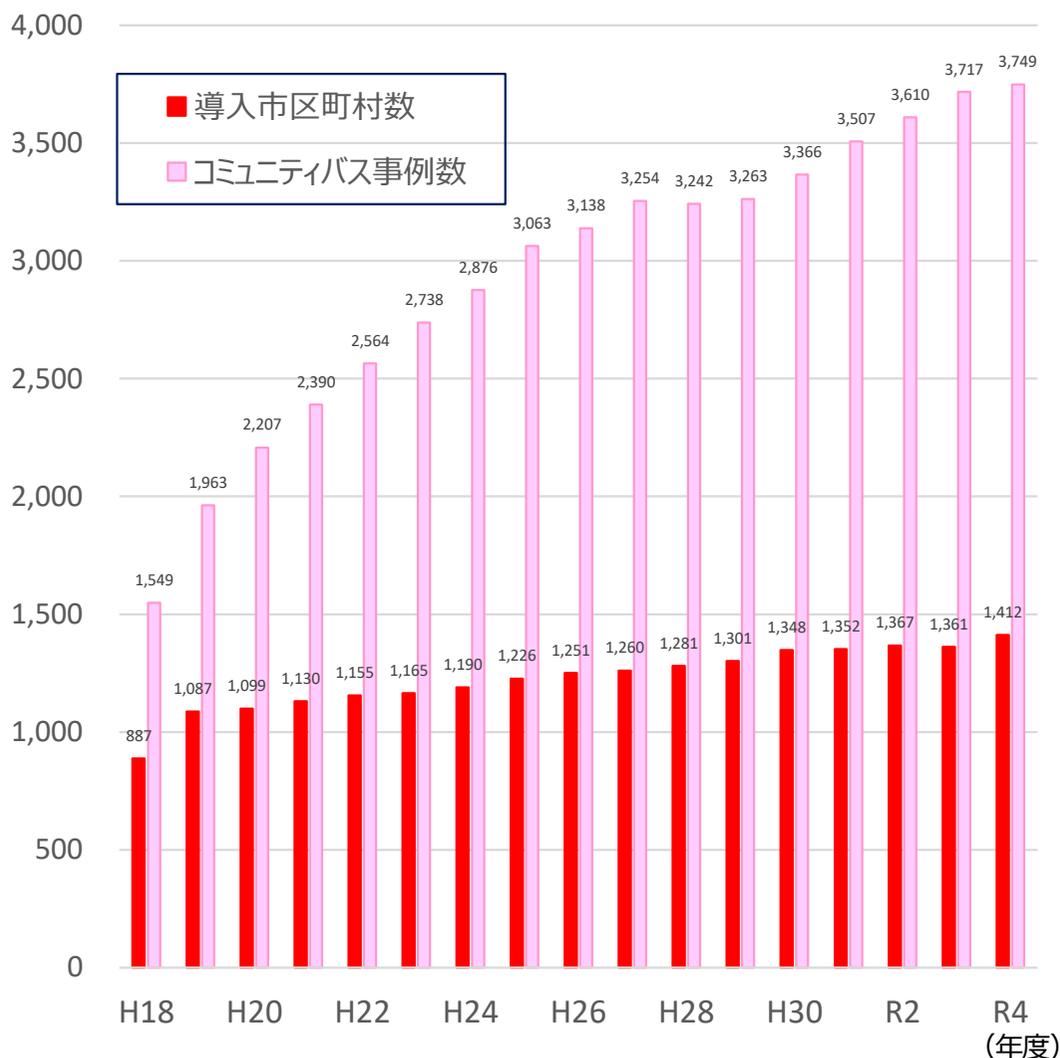
地元に残らず東京圏に移住した背景事情



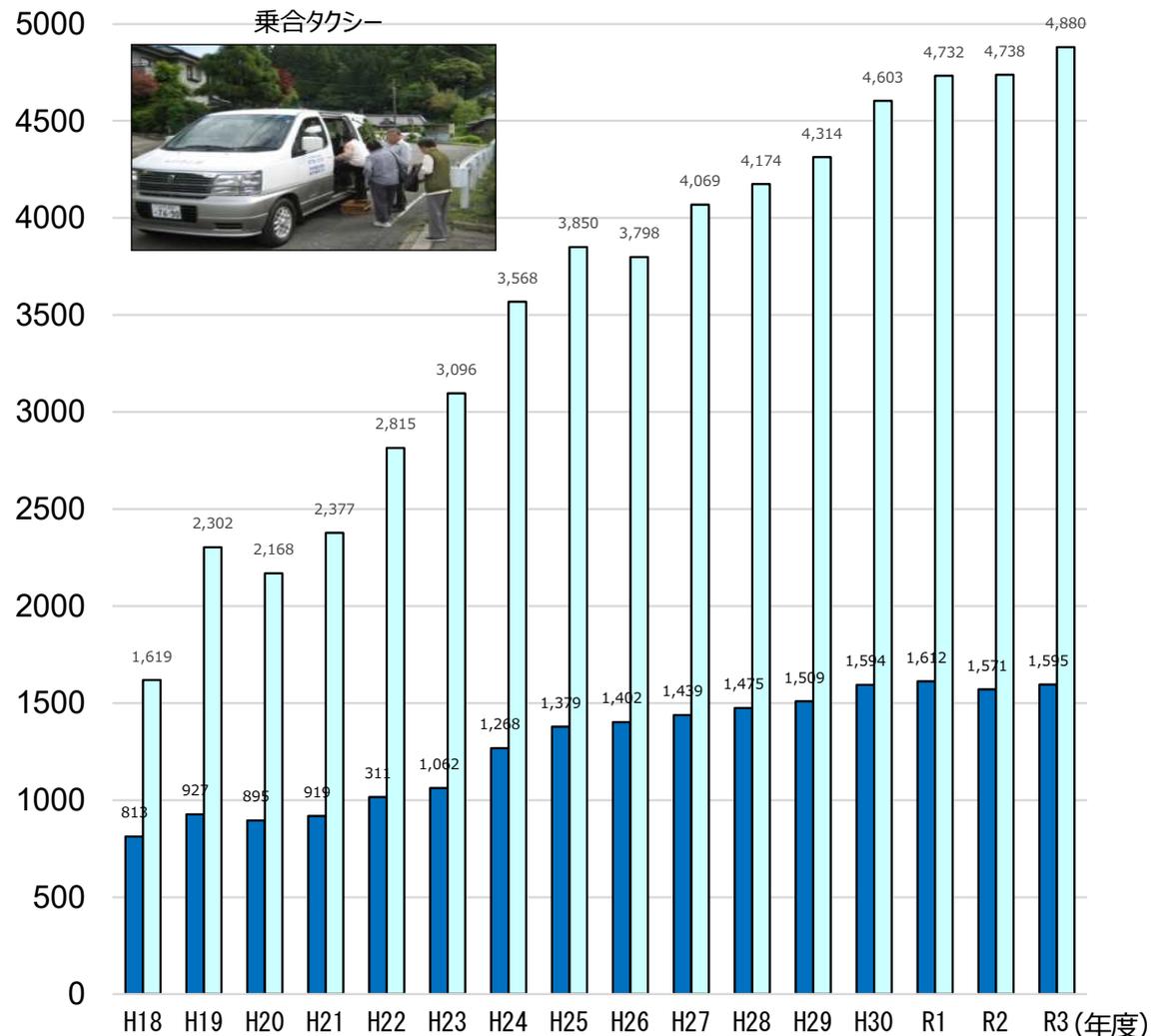
地域交通の維持が困難となる中、コミュニティバス・乗合タクシー・自家用有償旅客運送（公共ライドシェア）の導入が進んでいる

コミュニティバス

乗合タクシー



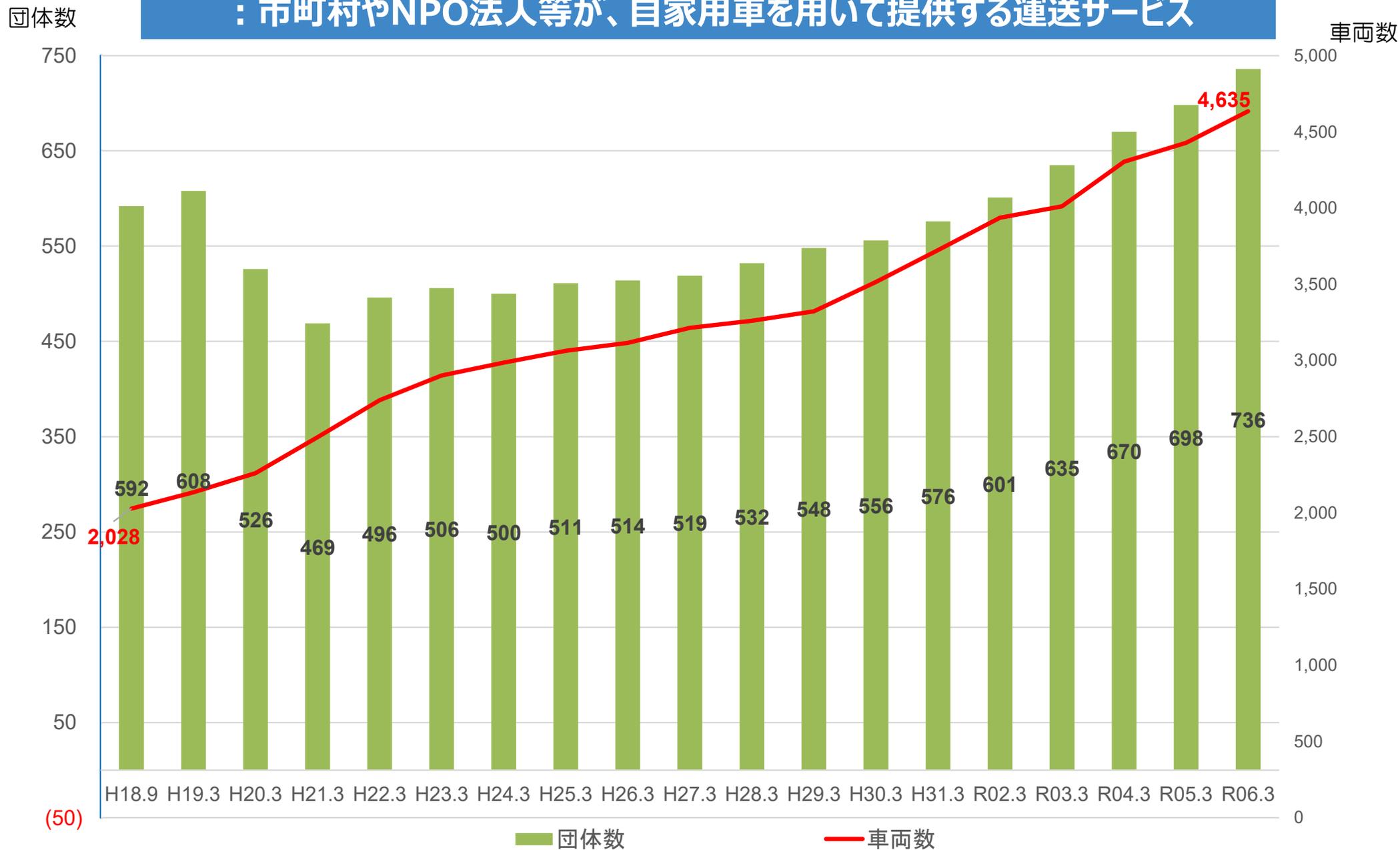
資料：自動車局作成



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

資料：自動車局資料を基に作成

自家用有償旅客運送 ：市町村やNPO法人等が、自家用車を用いて提供する運送サービス



(50)

高度成長期

交通サービスの安定供給に向け、交通事業者の独占と内部補助

1980年代～

民間活力・競争を通じた効率的・多様な交通サービスの提供

◆1987年：国鉄民営化 ★2002年：バス、タクシーなど需給調整規制の廃止

2000年代～

自治体を中心とする地域が「望ましい交通ネットワーク」を追求

2007年 地域交通法の制定 市町村による協議会・地域公共交通計画（マスタープラン）等

2013年 交通政策基本法の制定 基本理念、関係者の責務、交通政策基本計画、国・地方公共団体の施策等

2014年 地域交通法の改正 コンパクトプラスネットワークを位置づけ（※都市再生特別措置法も改正）

2020年 地域交通法の改正 計画作成を自治体の努力義務 競争から協調へ（※独禁法特例法も制定）

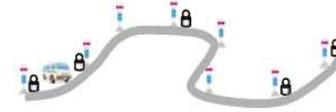
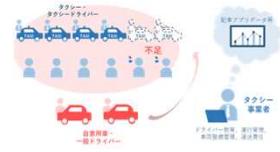
2023年

地域交通法の改正

- 新型コロナの影響により、“**一気に10年以上時間が進んだ。**”
- 「対症療法」だけでなく「**体質改善**」により、地域交通を「リ・デザイン」（再構築）し、利便性、生産性、持続可能性を高める。
- キーワードは「共創」（多様な関係者の連携・協働）

1. 地域公共交通の現状
2. おでかけの足を支える交通モードと「公共ライドシェア」・「日本版ライドシェア」
3. 地域公共交通計画と地域公共交通の「リ・デザイン」
4. 支援メニュー（関連予算）
5. その他

【道路運送法上の事業分類】

種 別	運行の形態の区分		種別例
一般乗合旅客 自動車運送事業 (法4条許可)	①路線定期運行		路線バス、高速バス、 コミュニティバス、等
	②路線不定期運行		デマンド型バス、 デマンド型乗合タクシー
	③区域運行		デマンド型乗合タクシー
一般乗用旅客 自動車運送事業 (法4条許可)	「乗車定員10人以下の自動車」を貸し切って 旅客を運送する一般旅客自動車運送事業		一般のタクシー 福祉限定タクシー 等
貸切バス事業者又はタクシー事業者による乗合旅客運送 (法第21条)			実証運行 イベント対応運行 等
自家用自動車 による 有償旅客運送 (法第78条)	自家用有償旅客運送 (法第78条第2号) 【公共ライドシェア】	交通空白地有償運送 交通空白地において市町村やNPO法人等が、 住民又は観光旅客等を運送 (運行形態は地域の協議で決定)	
		福祉有償運送 市町村やNPO法人等が、移動困難者を運送	
	国土交通大臣の許可を受け て行う旅客運送(法第78条 第3号)	自家用車活用事業 【日本版ライドシェア】 タクシー事業者の管理の下で自家用車・ 一般ドライバーを活用(タクシーに準ずる運行)	



道路運送法第78条

(道路運送法)

第七十八条 自家用自動車（事業用自動車以外の自動車をいう。以下同じ。）は、次に掲げる場合を除き、有償で運送の用に供してはならない。

一 災害のため緊急を要するとき。

二 市町村（特別区を含む。）、特定非営利活動促進法（平成十年法律第七号）第二条第二項に規定する特定非営利活動法人その他国土交通省令で定める者が、**次条の規定により地域住民又は観光旅客その他の当該地域を来訪する者の運送その他の国土交通省令で定める旅客の運送（以下「自家用有償旅客運送」という。）を行うとき。**

三 **公共の福祉を確保するためやむを得ない場合において、国土交通大臣の許可を受けて地域又は期間を限定して運送の用に供するとき。**

自家用有償旅客運送【公共ライドシェア】 (道路運送法第78条第2号)

- ◆ **地方公共団体**の主宰する「地域公共交通会議」等で、関係者間で協議が調った場合に導入。
- ◆ **市町村、NPO法人等**が実施。（タクシー事業者も実施に協力可能）
- ◆ **交通空白地有償運送は乗車定員規定なし**。福祉有償運送は乗車定員10人以下。

自家用車活用事業【日本版ライドシェア】 (道路運送法第78条第3号)

- ◆ **国土交通省が指定**する、『タクシーが不足する地域、時期及び時間帯』で導入。
- ◆ **法人タクシー事業者**（一般乗用旅客自動車運送事業の許可を受けている者）が地域の自家用車や一般ドライバーを活用して実施。
- ◆ 乗車定員**10人以下**。

NEW!

自家用車を活用する、いわゆる「ライドシェア」には、2つの種類があります！



【参考】地域の足不足の解消に係る直近の事例①(日本版／公共ライドシェア等)

夜間需要への対応

小松市（公共RS）

- 日常的に移動に不便さを感じている住民や観光客、北陸新幹線で小松市を訪れた方々の移動の利便性向上に加え、能登半島地震で被災された二次避難者の方々の移動を確保するため導入。
- 特に、**タクシーが減少する夜間の移動需要**（駅周辺の居酒屋からの帰り等）**に対応**するため、**公共ライドシェア**を実施。

運送主体	小松市
時間帯	木～土 17-24時
運賃	タクシー運賃の8割
その他	・小松タクシーが運行管理・車両整備を担当 ・配車手配はアプリ（いれトク!）及び電話



新潟市（日本版RS）

- 「夜にタクシーがない」という声がタクシー事業者に寄せられたことから、**事業者がコールセンターの受電回数から曜日や時間帯ごとにマッチング率を整理**したところ、**17時～21時台**で配車率が悪化していることが判明。
- 特に**鉄道・路線バスが少ない地域で日本版ライドシェアの運行を開始**（幹線道路沿いの居酒屋からの帰り等の需要に対応）。

実施期間・時間帯	月～日 17時台～21時台
実施エリア	新潟市C（新潟市のうち、平成17年3月21日に編入された旧白根市の区域）
事業者数・車両数	2事業者・4台



（出所）10/9出発式（太陽交通新潟）

庄原市 “よるくる”（乗合タクシー）

→ 参考：P14・15

- 庄原地域における夜間の移動手段を補完する目的で、**バス事業者による安全管理**の下に、**自家用車や一般ドライバーを活用した、夜間乗合デマンドタクシー**「よるくる」の実証運行を実施。

実施期間・時間帯	令和6年9月19日から12月13日までの、木曜日・金曜日の20時以降（20時発～22時40分発の5便）
実施エリア	広島県庄原市
事業者数・車両数	1事業者・1台



- 交通不便地域における持続的で利便性の高い交通サービスの実現には、**タクシーや乗合タクシーがそれぞれの守備範囲を広げ、輸送力を強化するとともに、地域の実情に応じた交通サービスを選択しやすくするような制度・運用の改善**が必要。
- また、**自家用有償旅客運送**により、タクシーや乗合タクシーを補完する際には、**円滑に導入ができ、自家用有償旅客運送による交通サービスが持続的なものとなるような制度・運用の改善**が必要。

タクシー（一般乗用）

- ①営業所ごとの法人タクシー車両の最低車両台数の緩和
- ②営業所等の施設設置要件の緩和

③運行管理のDXの推進

④地方部にUターン等した個人タクシー事業の経験者の活用

- ⑤タクシー事業者による乗合タクシー展開にあたっての法令試験免除
- ⑥タクシーと乗合タクシーの事業用車両の併用の柔軟化

⑧事業者協力型自家用有償旅客運送の活用促進

⑦乗合タクシー事業における補完的な自家用車の活用

⑨交通空白地の目安の設定及び「地域交通の把握に関するマニュアル」の活用促進

⑩「地域交通の検討プロセスガイドライン」の活用促進

⑪「運送の対価」に係る目安の適正化

⑫更新登録手続の簡素化

乗合タクシー（一般乗合）

自家用有償旅客運送

※その他、これらに加えてタクシー事業等のDX・GXの推進や快適で働きやすい職場環境の整備等についても取り組んでいく。

背景・必要性

- AI配車システムなどのDXの進展により、デマンド型で運行される乗合タクシーによる輸送サービスは、利便性・効率性の向上が見込まれており、ラストワンマイル・モビリティを担う交通手段として、今後益々期待が掛かる。
- 他方、乗合タクシー（区域運行型乗合事業）の導入が必要な交通不便地域において、交通事業者が十分に車両等を有していないケースが存在。

概要

- 過疎地域において、予め定められた地域を運行する乗合タクシーを展開するに当たって、地域公共交通会議等の協議が調った場合には、事業用自動車による輸送力を補完するために必要な範囲に限り、許可を受けた自家用自動車を輸送力補完のために活用することができることとする。
- その際、運転者は乗合タクシー事業者と雇用契約を締結し、同事業者が運行管理を行う。

- ◆ U町では、地域公共交通会議で乗合タクシーによるサービスの導入が望ましいとされた。
- ◆ しかし、乗合タクシー事業者Xに十分な車両等がないため、C地区へのサービス提供は厳しかった。
- ◆ そこで、Xが保有する事業用自動車2台に加えて、自家用自動車1台を使用してサービス提供を行うこととした。

乗合タクシー事業者X



【参考】地域の足不足の解消に係る直近の事例②(日本版／公共ライドシェア等)

買物や通院・通勤等への対応

水上村（公共RS）

- 路線バスのない岩野川内地区において、**買い物や通院等、移動の足**が充足していない状況であった。
- こうした状況を踏まえ、令和6年4月より、同地区と村外の公立病院を結び、郵便局、病院、スーパー等計18か所の停留所を設定した公共ライドシェアの運行を開始。

運送主体	水上村 （社会福祉協議会に運行委託）
実施時間帯	月・木（祝祭日を除く） 8時、10時、13時（1日3往復）
運賃	500円



越前市（日本版RS）

- 越前市では、朝の時間帯でタクシーが不足し、**ビジネス客、買い物客等の需要**を充足できていない状況があった。
- こうした状況を踏まえ、令和6年8月31日より、越前市（武生交通圏）で、**朝の時間帯に日本版ライドシェアの運行**を開始。
- **福井県において、令和6年度当初予算により、ドライバー確保に要する費用等の補助**を実施。

実施時間帯	月～金 8時～11時
実施エリア	越前市（武生交通圏）
事業者数・車両数	1事業者・1台



（出所）小松タクシー

【参考】地域の足不足の解消に係る直近の事例③(日本版／公共ライドシェア等)

イベント需要への対応

鳥取県 “とっとライドシェア” (日本版RS)

- ねんりんピック開催期間中、タクシー車両の不足が見込まれることに対応するため、鳥取県の申し出により日本版ライドシェア「とっとライドシェア」を導入。

実施期間・時間帯	令和6年10月18日16時～22日24時まで (ねんりんピック開催期間：10月19日～22日)
実施エリア	鳥取県内の6営業区域 (鳥取交通圏、米子交通圏、倉吉交通圏、境港市、八頭郡、西伯郡)
事業者数・車両数	7事業者・78台



(出所) 鳥取県提供

配車アプリが普及していない地域での対応

益田市 (旧匹見町) ・佐伯交通圏 (日本版RS)

- 地域の中で、日本版ライドシェアに関心はあるものの、配車アプリの導入を負担に感じる事業者が一定数存在。
- ガイドラインの策定を契機に、**配車アプリを使用しない日本版ライドシェア**の実施の申し出があり、令和6年10月4日に鳥根県益田市 (旧匹見町) と広島県佐伯交通圏の営業区域で実施許可。

実施時間帯	金曜日又は土曜日の16時台～翌5時台
実施エリア	鳥根県益田市 (旧匹見町)
事業者数・車両数	1事業者・1台

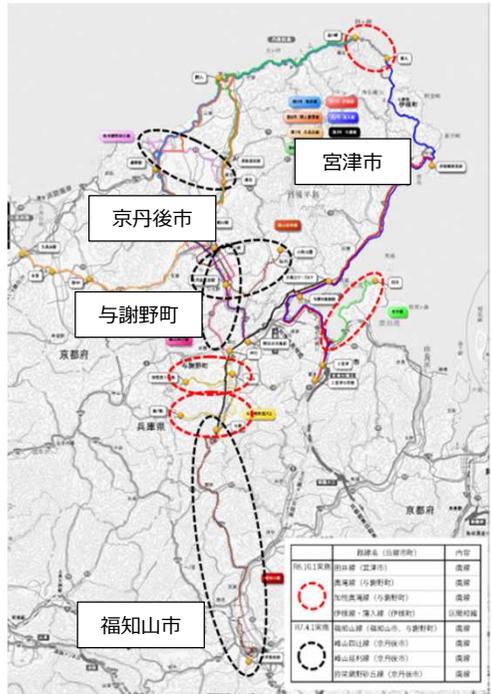
実施時間帯	金曜日又は土曜日の16時台～翌5時台
実施エリア	広島県佐伯交通圏
事業者数・車両数	1事業者・1台

【参考】地域の足不足の解消に係る直近の事例④（日本版／公共ライドシェア等）

路線バスの減便・廃止に係る対応

京都府北部（公共RS・その他取組）

- 府北部3市1町で運行する事業者が、運転手不足によりバス路線計 8 路線を令和 6 年10月以降に順次廃止・区間短縮する方針が同年 2 月末に発表。住宅地から福知山駅を結ぶ路線も廃止されることにより、住民からは不安の声。
- 各市町において廃止時期に合わせて公共ライドシェアや予約型乗合交通等による代替交通手段の確保にむけた対応策を固める（事業者発表から約半年で方針決定）。
- 公共ライドシェアで対応する予定の3市町（宮津市、京丹後市、与謝野町）では、既に公共ライドシェアの運行実績があったことから、ノウハウを活かして早期に他の地区でも横展開を図ることができた。
- 京都府から、事業者と市町との合意形成に向けた調整や、京丹後市及び与謝野町の取組に対する財政支援により、取組をサポート。



▲当該路線バスの廃線、短縮区間の一覧
(赤枠：R6.10.1～、黒枠：R7.4.1～)

市町名	廃線となった路線名
宮津市	田井線
京丹後市	蒲入線（一部区間の短縮）、 峰山四辻線、峰山延利線、 弥栄網野砂丘線
与謝野町	奥滝線、加悦奥線、 峰山四辻線、福知山線
福知山市	福知山線

対応方針
公共ライドシェア（住民主体） - 10/1開始 -
公共ライドシェア（NPO） - 5/1先行実施 - 公共ライドシェア（住民主体） 予約型乗合交通（タクシー事業者） ※実証運行を準備中
公共ライドシェア（住民主体） - 10/1開始 - 他路線の延伸 - 来年4/1開始に向け調整中 -
予約型乗合タクシーの拡充 別事業者の路線変更 - 来年4/1開始に向け調整中 -

▲路線が廃線となった3市1町における対応方針



▲宮津市



▲与謝野町

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

国土交通省「交通空白」解消本部

目的

- **地域の足対策**
全国の自治体において、タクシー、乗合タクシー、日本版ライドシェアや公共ライドシェア等（以下、タクシー等という）を地域住民が利用できる状態を目指す。
- **観光の足対策**
主要交通結節点（主要駅、空港等）において、タクシー等を来訪者が利用できる状態を目指す。

構成員

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

取組事項とスケジュール

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

開催状況

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

▶ 設置趣旨

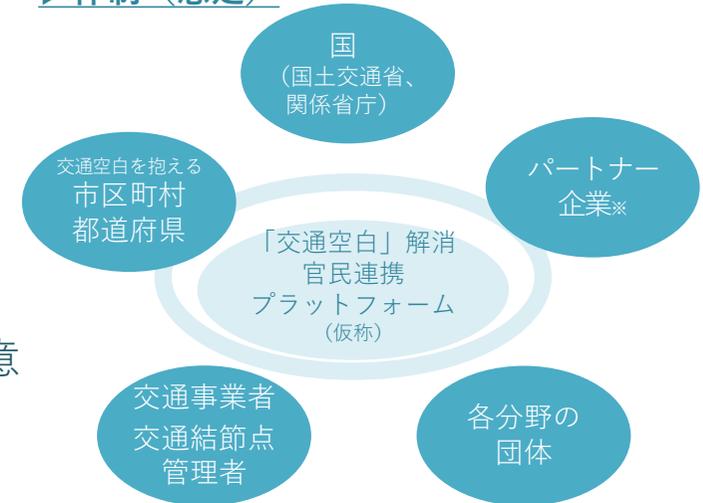
国土交通省「交通空白」解消本部（本部長：国土交通大臣）のもと、自治体・交通事業者等と様々な資源・技術・サービスを持つ企業群の幅広い連携により、官民の総力をあげて、「交通空白」解消に向けた実効性かつ持続可能性のある取組を全国規模で推進していく。

▶ パートナー企業の募集

自治体や交通事業者とともに、全国各地の空白解消に貢献する意欲及び技術・サービスなどを持つ企業または団体

※ 配車・運行管理、カーシェア・レンタカー、データ、エネルギー、流通、金融・保険等

▶ 体制（想定）



3つの主な取組

1 課題×ソリューションのマッチング

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

2 空白解消に向けたパイロットプロジェクト (仮称)

「交通空白」にかかる共通のお困りごとを、全国各地で一斉に解決するべく、自治体、参加企業等が連携して取り組む実証事業

3 空白解消に向けた意見交換・セミナー

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

第1回「交通空白」解消・官民連携プラットフォーム(仮称) 会合 (11月25日開催予定)

- 「交通空白」解消・官民連携プラットフォームのキックオフ会合
- 国土交通省、関係省庁のほか、都道府県、交通事業者及びパートナー企業（鉄道・バス・タクシー各社、配車アプリ関係、金融・保険関係、流通・小売関係事業者等）、各種団体等が参加
- お悩みを抱えた自治体・交通事業者、ソリューションをお持ちの企業・団体等（複数名）からプレゼンを予定

1. 地域公共交通の現状
2. おでかけの足を支える交通モードと「公共ライドシェア」・「日本版ライドシェア」
- 3. 地域公共交通計画と地域公共交通の「リ・デザイン」**
4. 支援メニュー（関連予算）
5. その他

地域交通法

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

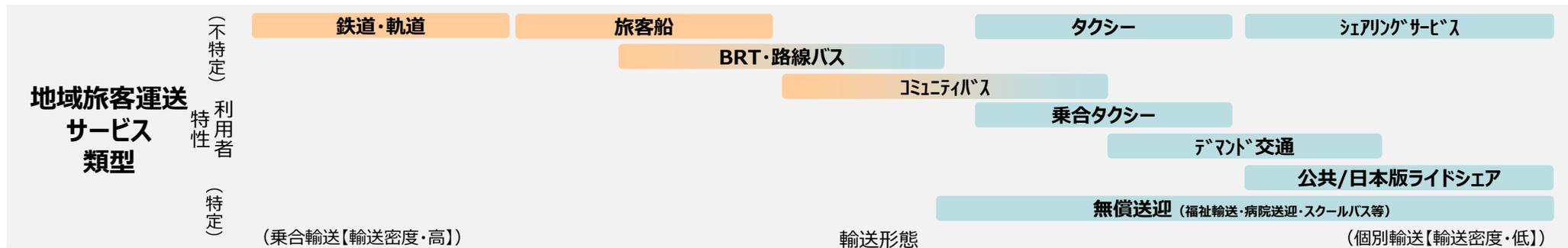
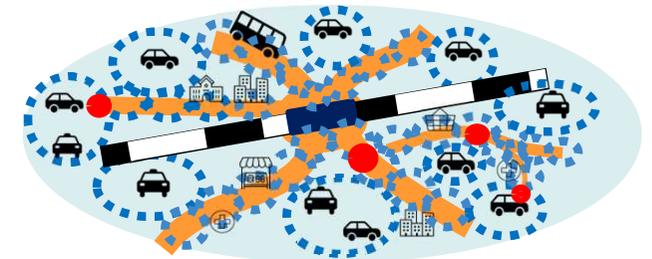
モード横断で望ましい地域交通ネットワークの姿を明らかにする**地域公共交通のマスタープラン**

- ・ **全ての地方公共団体**に対して**作成の努力義務** ※計画作成数：1,115件（2024年7月末時点）
- ・ 地方公共団体が組織する「**法定協議会**」において、住民や交通事業者等地域の関係者による協議（関係者には応諾義務）により作成 = **地域が自らデザインする交通へ**

地域公共交通計画のポイント

- ◆ 地域全体を見渡した地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保
- ◆ 地域特性に応じた多様な交通サービスの組合せ
- ◆ まちづくり・観光振興等の地域戦略との一体性の確保
- ◆ 利用者数、収支など定量的な目標の設定と毎年度の評価・分析等の努力義務化

望ましい交通ネットワークのイメージ図

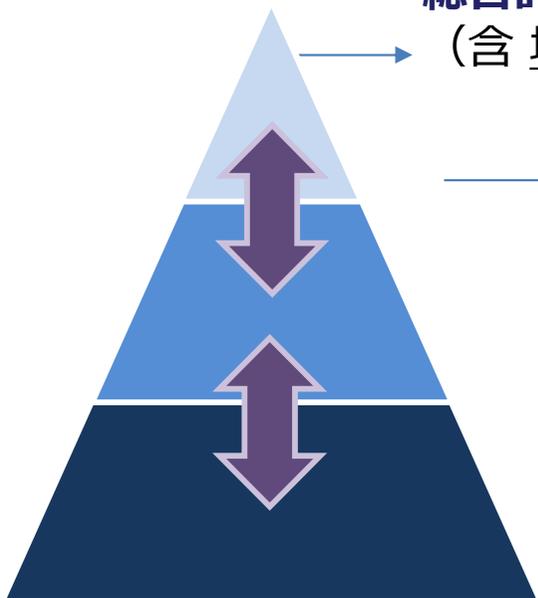


地域公共交通特定事業

- ・ 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**地域公共交通特定事業**を盛り込み、実施計画を定める
- ・ **予算上の措置**（地域公共交通確保維持改善事業等）や**法律上のワンストップ特例**（許認可手続の一元化）などの特例措置

- 「**地域公共交通計画**」は、関係者で**地域交通のマネジメント**を進めるためのマスタープラン
- 計画を協議する「**法定協議会**」は、**行政・交通事業者・地域住民・他分野の関係者が連携して**、地域のおでかけの足のあり方を考え、取り組むための「**推進本部**」

総合計画 地域が目指す将来像
(含 地域公共交通が果たすべき役割)



地域公共交通計画
→マスタープラン
(交通に関する「ビジョン+事業体系」)

地域公共交通特定事業
→アクションプラン
(施策実現のための具体的な事業)

- ① 地域自らが地域の交通についての「絵を描く」
- ② 具体的な事業を通して効率的で利便性の高い交通を実現
- ③ **地域の多様な輸送資源**を最大限活用し、**ニーズに応じた移動手段**を確保

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



◆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！**

【ポイント】法定協議会の活用と分野間の連携

- 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**。
- 「コンパクト・プラス・ネットワーク」のまちづくりなど、分野を超えて取り組む上で、**庁内の連携体制も重要**。

法定協議会の体制

基本的な構成員（例）

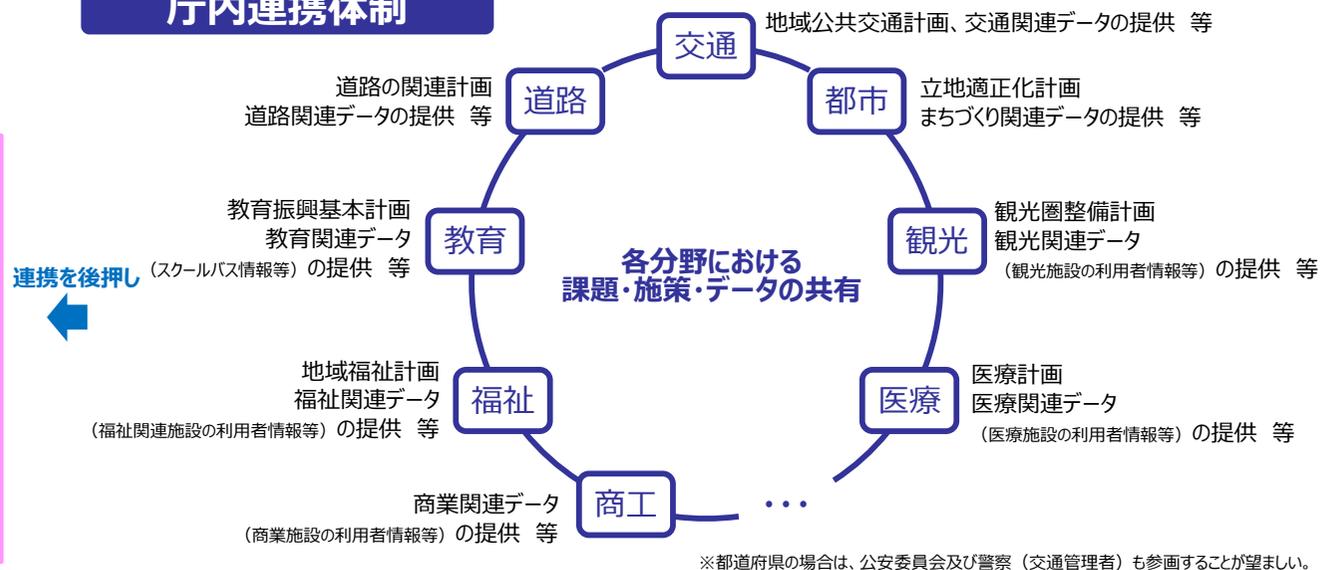
- 市町村
 - 市町村長
 - 関係部局長
- 公共交通事業者
- 道路・港湾管理者
 - 地方整備局
 - 都道府県
- 計画内の事業実施主体
 - NPO法人等
- 公安委員会
 - 警察署
- 利用者
- 学識経験者



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

庁内連携体制



参考事例

兵庫県西宮市では、行政内の連携体制として「**西宮市交通政策課題検討委員会**」を年に1・2回程度開催し、**分野横断的な取り組みを推進**。

3.2. 委員名簿

所屬		所屬	
政策局	政策推進課長	環境局	環境学習都市推進課長
	都市計画部長		環境保全課長
	都市計画課長	都市局	市街地整備課長
	交通政策課長		土木管理課長
市民局	地域コミュニティ推進課長	土木局	自転車対策課長
	都市ブランド発信課長		交通安全対策課長
産業文化局	地域学習推進課担当課長（生涯学習・大学）		道路建設課担当課長（道路計画・調整）
	地域共生推進課長	道路補修課長	
健康福祉局	福祉のまちづくり課長	教育委員会	学校改革課担当課長（通学路・小中一貫校）
	高齢福祉課長	※令和4年3月31日時点	
	障害福祉課長		

「西宮市交通政策課題検討委員会」委員名簿

【ポイント】公共交通軸の設定

- 地域公共交通の持続可能性を確保するためには、ネットワーク上に「**軸**」と「**拠点**」を定めることが重要。
- 「軸」については、**生活需要**から幅広い“**お出かけ**”需要まで、様々な場面を想定し、**公共交通軸ごとの目標水準（品質保証／性能保証）**を設定し、施策展開することが有効。
- **立地適正化計画の「公共交通軸」と一致させ、まちづくり政策（施設配置や空間形成等）との実質的連携**を図ることが重要。

「公共交通軸」ごとの目標の設定例（品質保証と性能保証）

※地域の実情（人口水準、高齢化率やこどもの居住割合等）を踏まえて設定。

品質保証 （お出かけ需要）

様々な外出需要に幅広く対応できる運行頻度・回数を確保

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】

※主に地方都市（人口10万人以上）において設定されることを推奨。また、定時性や始発時刻・終発時刻、混雑状況にも留意。

性能保証 （生活需要）

生活必需移動（通学・通院）の足を確保

設定例：1日3本（朝、昼、晩）

買い物など日常のお出かけに困ることがない運行頻度・回数を確保

設定例：2時間に1本 以上

特定の需要（通勤・通学等）に対応する運行頻度・回数を確保

設定例：ピーク時3本/時 以上

「幹・枝・葉の交通」の考え方

枝の交通

路線バスや地域鉄道等、定時定路線で運行される地域交通

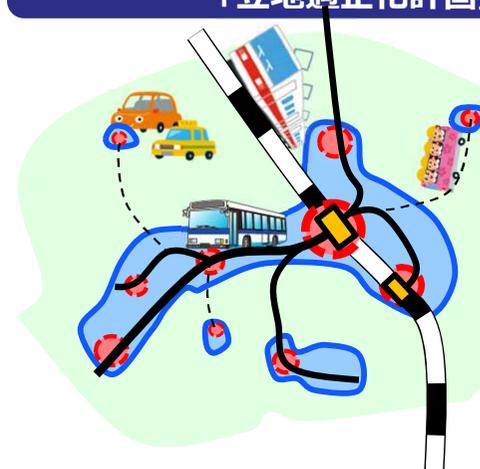
「公共交通軸」として階層的に水準を設定

（例）都心、幹線、支線、生活など

「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



【基幹的な公共交通軸】
中心拠点を中心に地域/生活拠点、居住を誘導すべき地域を結ぶ都市軸で、将来にわたり一定水準以上のサービスで運行する公共交通路線等

※「枝の交通」のうち、基幹的な公共交通軸について、立地適正化計画の手引において定められている。

※「地域公共交通計画」と「立地適正化計画」では、計画期間等が異なることに留意が必要。

逆転の発想で、バス利用者を5倍に

- 庄内交通・鶴岡市が多様な分野で連携・協働し、市内循環バス（=公共交通軸）を再編
- 車両のダウンサイジング・運行の多頻度化や、きめ細かなルート設定により利便性を向上
- 地域に入り込んだ熱心な利用促進と相まって、利用者数は再編前と比較して約5倍に

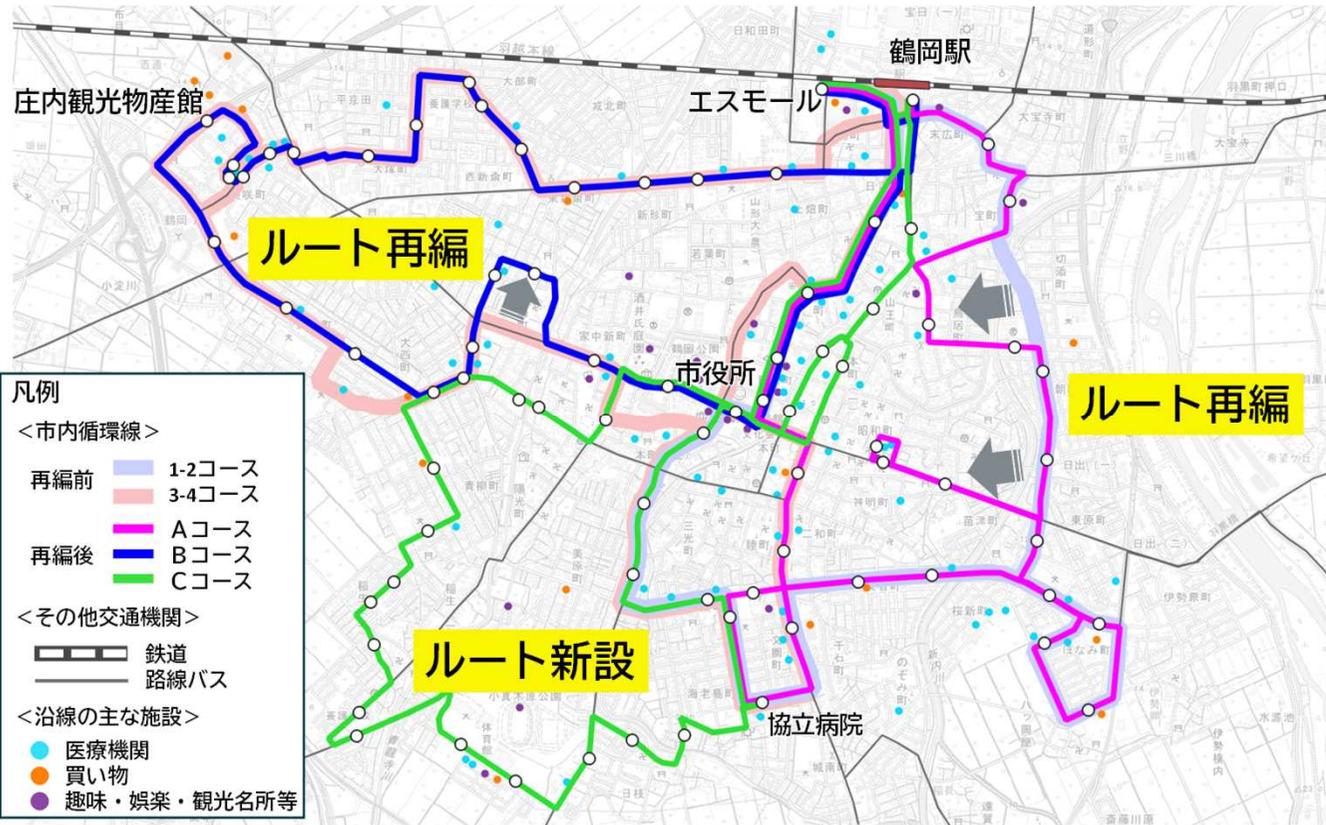
再編概要

	再編前	再編後
車両定員	約25人	12人 (ハイエースを導入)
運行便数	12便/日	48便/日
バス停数	58ヶ所	79ヶ所 (約300mに1ヶ所)
路線数	2路線4系統	3路線6系統
運行日	月～金曜日	毎日 (年末年始除く)
運賃	200～420円	一律300円



幅員の狭い路地に入って運行する循環バス車両

再編後の路線図



- 地域公共交通は、**地域住民のおでかけの足**を支えるだけでなく、**地域の社会・経済活動に不可欠な基盤**
- 「**交通DX**」、「**交通GX**」のほか、「**3つの共創**」(①**官民**、②**事業者間**、③**他分野**)により、地域の関係者が「自分ごと」として連携・協働し、**利便性・生産性・持続可能性の高いネットワーク**を構築

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

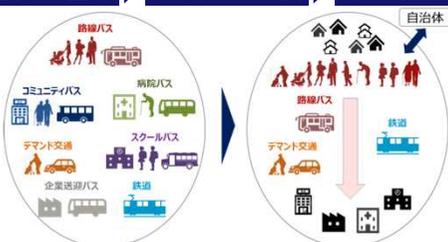


3つの共創

官民の共創

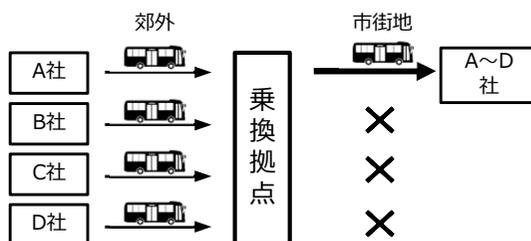
(例) 一定のエリアにおいて、地域でサービス水準を決定し、事業者が複数路線を一括して長期間運行

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



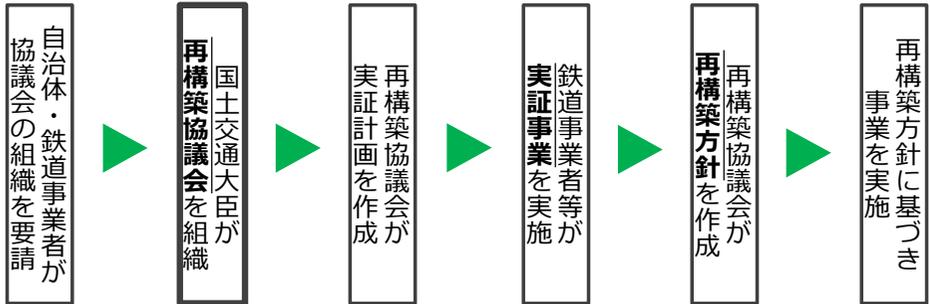
地域交通法等の一部改正法(令和5年法律第18号)

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】

「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>

「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・鉄運機構の**財政投融资**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）

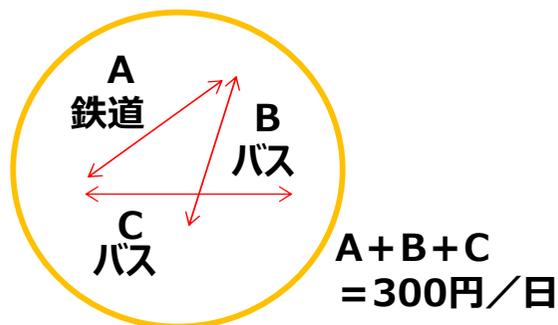
地域の基盤的サービスを提供する**乗合バス事業者**が、**他の交通事業者**（乗合バス、鉄軌道等）と**連携した取組**等により**経営力の強化・生産性の向上**等を図り、将来にわたって**サービスの提供の維持**の実現するため、国土交通大臣の認可を受けた**共同経営（カルテル）**に関する**独占禁止法の特例**等を定める。（令和2年11月施行）

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

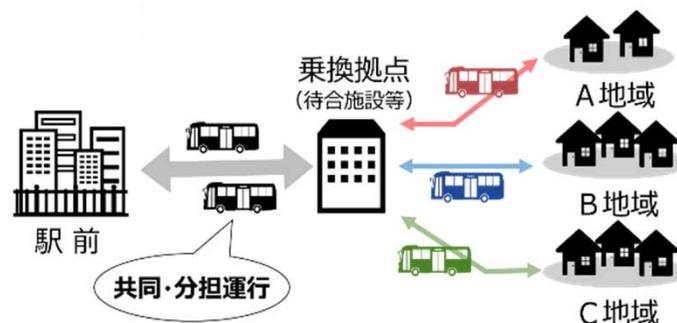
定額制乗り放題、通し運賃など



【定額制乗り放題のイメージ】

② 路線等の共同・分担運行

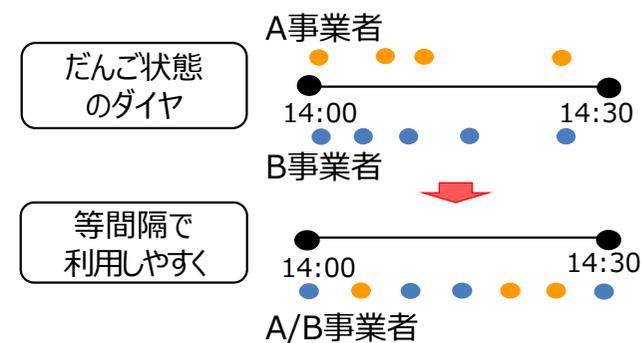
「ハブ&スポーク型」のネットワーク再編、ループバスなど



【「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。

検討の背景・必要性

- 人口減少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が顕在
- 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

地域類型ごとの課題解決に向けた方向性

A : 交通空白地など

- 公共交通事業者だけでは移動手段の十分な提供が困難
- ⇒ 地域の輸送資源の総動員・公的関与の強化

B : 地方中心都市など

- 公共交通と、各分野の送迎との需要の分散がみられ、公共交通の持続性が課題
- ⇒ 地域の公共交通の再評価・徹底活用

C : 大都市など

- 内外から多くの来訪者が訪問（一部時間帯・エリアでは供給が不足）
- ⇒ 利便性・快適性に優れたサービス提供を拡充

D : 地域間

- 広域での社会経済活動の活性化が重要
- ⇒ 幹線鉄道ネットワークの機能強化等の取組を検討

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

● 自家用有償旅客運送制度の見直し及び活用 (道路運送法78条2号関係)

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

連携・協働の推進に向けた環境整備

環境の醸成

政府共通指針の策定

構成員12省庁の連名による政府としての共通指針を策定し、全自治体に取組を働きかけ

各分野の指針・通知の策定

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

カタログ化による支援

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

取組の実装

法定協議会※のアップデート

多様な関係者の参画等による司令塔機能の強化
※地域交通法に基づいて設置される協議会

地域公共交通計画のアップデート

データの活用等により、地域全体を面的に捉えて取り組む計画へ

施策のアップデート

新たな制度、技術の活用による、計画施策の充実・強化

都道府県によるサポート (中小市町村との連携・協働)

国によるサポート

取組の加速化

多様な分野との連携・協働等による取組を、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枠組みを検討

継続的な連携・協働の取組の確保

連携・協働に向けた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)

- ✓ 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

- ✓ 自動運転移動サービスの活用に取り組む箇所数 100
- ✓ AIオンデマンド交通の活用に取り組む自治体数 500
- ✓ 自家用有償旅客運送に取り組む団体数 1,000

政府共通指針の策定

政府一体として、「地域の公共交通リ・デザイン連携・協働指針」（仮称）を策定し、全自治体に取り組を働きかけ

交通分野と各分野との連携・協働に係る方向性等を提示する、関係省庁連名による指針を策定し、全自治体等に周知

- 省庁連携の更なる推進
- 自治体における交通部局と他部局の連携
- 関係者間における情報・データの共有推進

国・自治体・関係者の意識改革を推進



【掲載URL】

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

各分野の指針・通達の策定

国交省、総務省、文科省、厚労省、農水省、経産省等から自治体関係部局等へ指針・通達を发出

A：交通空白地など

自家用有償旅客運送への多様な関係者の参画

- 農業協同組合、商工会、観光協会等、地域運営組織（RMO）、郵便局等による自家用有償旅客運送の取組を推進



各施設の送迎輸送への住民利用（混乗）等

- 運営法人が異なる介護施設や障害福祉施設の利用者の同乗に係る介護報酬等の取扱いの明確化
- スクールバスへの一般利用者の混乗に係る補助制度等の取扱いの明確化等



B：地方中心都市など

各施設に係る送迎輸送の公共交通事業者等への委託

- 複数の介護施設や障害福祉施設等による共同委託に係る介護報酬等の取扱いの明確化
- スクールバスの運行、放課後児童クラブへの送迎、保育所等への送迎バス等の運行における公共交通事業者への委託に係る補助制度等の取扱いの明確化等



各施設に係る送迎輸送の公共交通事業者等への委託

- 各施設の送迎輸送における、路線バス、コミュニティバス等への統合に係る補助制度等の取扱いの明確化

連携・協働の推進に向けた環境醸成

カタログ化による支援

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
 <カタログの事例の例：スクールバス等の路線バスへの集約・統合>

連携体制

定量的な指標
 (利用者1人あたり行政経費等)

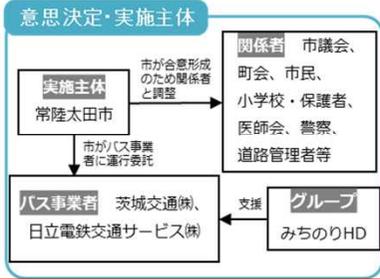
カタログ(例) スクールバス等の路線バスへの集約・統合(常陸太田市)

- 区分: A 交通空白地など
- 移動制約者(高齢者・子ども等)の送迎等における交通事業の活用
- 医療・介護・福祉×交通
- 教育・スポーツ・文化×交通

対象地域
 茨城県常陸太田市
 人口: 48,602人
 世帯数: 19,864世帯
 高齢化率: 38.7%
 面積: 372km²
 (令和2年国勢調査)

背景・経緯

- 路線バス、コミュニティバス、患者輸送バス、スクールバスが運行していたが、運行ルート、運行時間が重複して非効率な状況で、市の負担額も年々増加。
- 平成28年10月から、コミュニティバス、患者輸送バス、スクールバスを路線バスに統合し、運賃体系の見直しを行い、効率的な運行を実現。



実施による成果・効果

利用者数の増加

- 再編後、利用者数はコロナ過の影響で減少。令和4年の小学校統合により増加。

市負担額の減少

- 運行距離の延伸によりバス全体の市負担額は増加しているが、1kmあたりの公費負担は約13円減少。
- スクールバスを路線バスに移行することで運行経費が減少し、市の年間負担額が約1,400万円減少。

走行1kmあたりの市負担額

再編前(H26)	再編後(H29)
181	168

年間負担額(千円)

再編前(H26)	再編後(H29)
21572	20172

市負担 1,400万円減

基本指標

収入	支出
バス事業者負担 10,621千円	運行経費 225,449千円
市負担 162,154千円	
県補助 4,004千円	
地域間幹線系統補助 10,612千円	
地域内フィーダー系統補助 18,093千円	
運賃収入 19,965千円	

令和5年度実績

1日あたり利用者数	672人/日
年間利用者数/地域人口	504%
1日1台あたり利用者数	38人/日台
利用者1人あたり行政経費	795円/人回
地域人口あたり行政経費	4,009円/人

実施内容

- コミュニティバス、患者輸送バス、スクールバスを路線バスに統合。
- 対距離料金、固定料金、無料と各バスによって異なっていた運賃を、対距離料金で統一化し、学生は全額助成、75歳以上には半額助成を適用。
- 統合後の路線バスは、601便/週から673便/週に増便(+72便)。

再編前	年間走行キロ
路線バス	毎日運行(403便/週) 366,552km
コミュニティバス	毎日運行(68便/週) 96,761km
患者輸送バス	毎日運行(70便/週) 105,569km
スクールバス	毎日運行(60便/週) 42,883km
合計	601便/週 613,765km

再編後	年間走行キロ
路線バス	毎日運行(673便/週) 677,385km
再編前からの変化	72便増 63,620km増

資料: 常陸太田市資料より作成

実施内容

取組にあたっての課題・工夫

【課題】

- 市民、既存利用者等に取組内容の理解促進が必要。
- 事業者間だけの運賃調整は、価格カルテルとなる可能性。
- 学校関係者や保護者が子供の通学時に一般の人と同乗することを不安視。

【工夫した点】

- 市民等との合意形成を図るため、計画段階から、約160回の説明会を実施。
- 運賃の統一のために2事業者と調整の際、独禁法に抵触しないよう個別に調整を実施。
- 学校関係者に説明し路線バス活用の理解を求めた。保護者向けに説明会の開催、試乗会、半年間の添乗員同乗を実施。

実施するために工夫した点

関連して実施した取組

- 通勤通学券の助成(平成23年4月1日～、令和5年4月1日～市外中学生を対象に拡充)
- 中学生フリー定期券配布(令和5年4月1日～、全国初)
- 運転免許自主返納支援事業(平成29年1月10日～)
- 地域公共交通計画に位置づけあり

関連支援制度

- 地域公共交通確保維持改善事業
- 茨城県バス対策費
- 隣接市補助
- 地域間幹線系統補助
- 地域内フィーダー系統補助

関連支援制度

- 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）

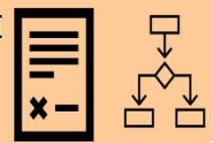
面的・統合的取組

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

1. 地域公共交通の現状
2. おでかけの足を支える交通モードと「公共ライドシェア」・「日本版ライドシェア」
3. 地域公共交通計画と地域公共交通の「リ・デザイン」
- 4. 支援メニュー（関連予算）**
5. その他

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 中小都市など

B 地方中心都市など

C 大都市など

● 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

● 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



自動運転バスの運行

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の取組に対して支援
 ・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（一般財源）、5億円（旅客税財源））

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

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



連節バス



ICカード



観光列車

社会資本整備総合交付金（地域公共交通関連）

（令和5年度補正:542億円の内数 令和6年度:5,065億円の内数）

- ・バス停留所や鉄道施設等の施設・設備に対する支援

先進車両導入支援事業

（令和6年度:6億円）

- ・鉄道・バスに係るEV車両等の先進的な車両導入・改良を支援

財政投融资（令和6年度:102億円）

- ・バス・タクシー・鉄道等のDX・GX投資に対する出融資

計画策定等の支援：地域公共交通調査等事業

計画の策定への支援

例年11月～12月頃に要望調査を実施
 →R7年度計画策定事業については、年内メドで調査を実施予定

地域公共交通計画策定事業	→地域公共交通計画の策定支援、補助上限額500万円
地域公共交通協働トライアル推進事業	→地域公共交通計画の策定支援（都道府県と複数市町村を含む）、補助上限額1,500万円
利便増進計画策定事業	→地域公共交通利便増進実施計画の策定支援、補助上限額1,000万円
運送継続計画策定事業	→地域旅客運送サービス継続実施計画の策定支援、補助上限額500万円
エリア一括協定運行調査事業	→エリア一括協定運行事業の実施に係る調査支援、補助上限額1,000万円
共同経営計画策定事業	→共同経営計画の策定支援、補助上限額1,000万円

- 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：計画策定や事業実施のための調査に要する費用
 （協議会開催等の事務費、地域のデータの収集・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、モビリティマネジメントの実施等地域住民への啓発事業の費用、短期間の実証調査のための費用 等）
- 補助率：1/2（ただし、エリア一括協定運行調査事業は、定額）

計画の推進への支援

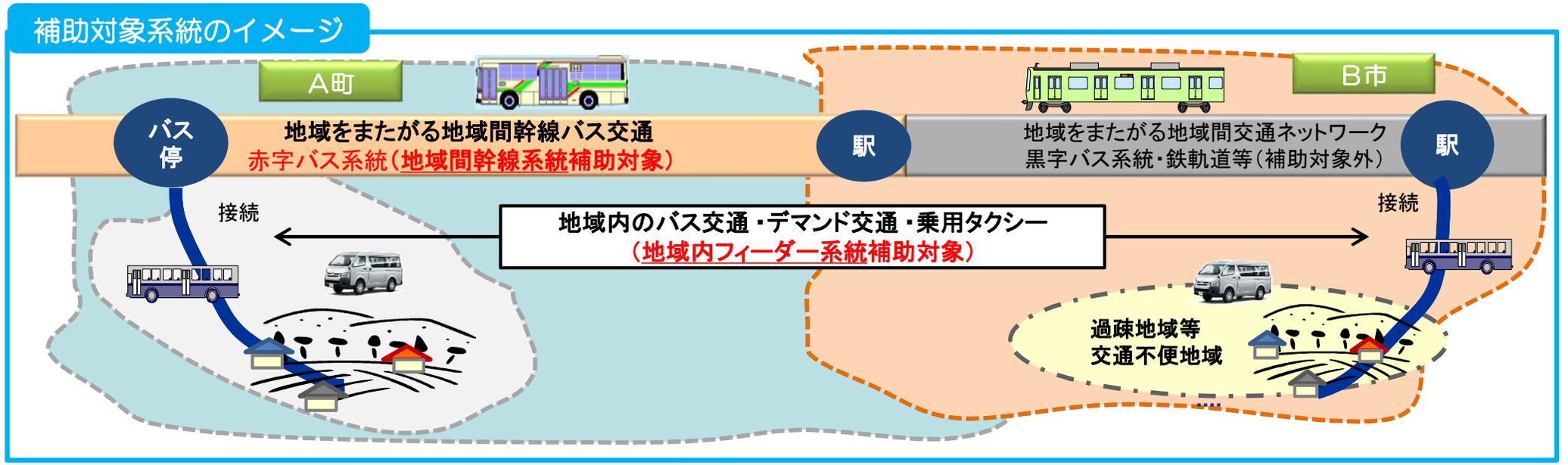
利便増進計画推進事業	→地域公共交通利便増進実施計画に基づく利用促進や事業評価の取り組みの支援
運送継続計画推進事業	→地域旅客運送サービス継続実施計画に基づく利用促進や事業評価の取り組みの支援

- 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：①利用促進に係る事業（公共交通マップ・総合時刻表等の作成等に要する経費、公共交通・乗継情報等の提供に要する経費、割引運賃設定・企画切符発行等に要する経費、ワークショップの開催やモビリティマネジメントの実施に要する経費）
 ②計画の達成状況等の評価に係る事業（効果検証のためのOD調査等のフォローアップ調査費、協議会開催等の事務費）
- 補助率：1/2
- 補助対象期間：5年間

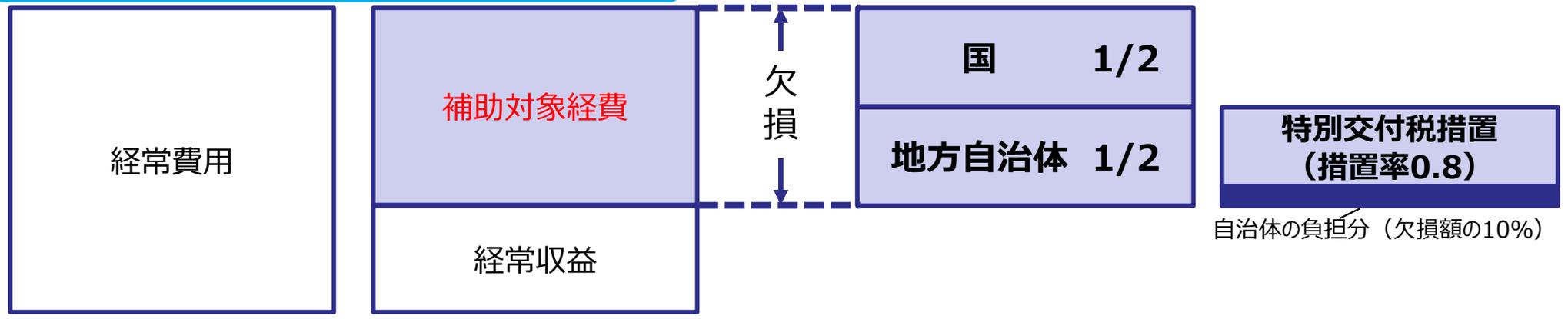
地域公共交通計画に基づく運行経費の支援(地域公共交通確保維持事業)

地域間幹線系統補助・地域内フィーダー系統補助

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）を支援

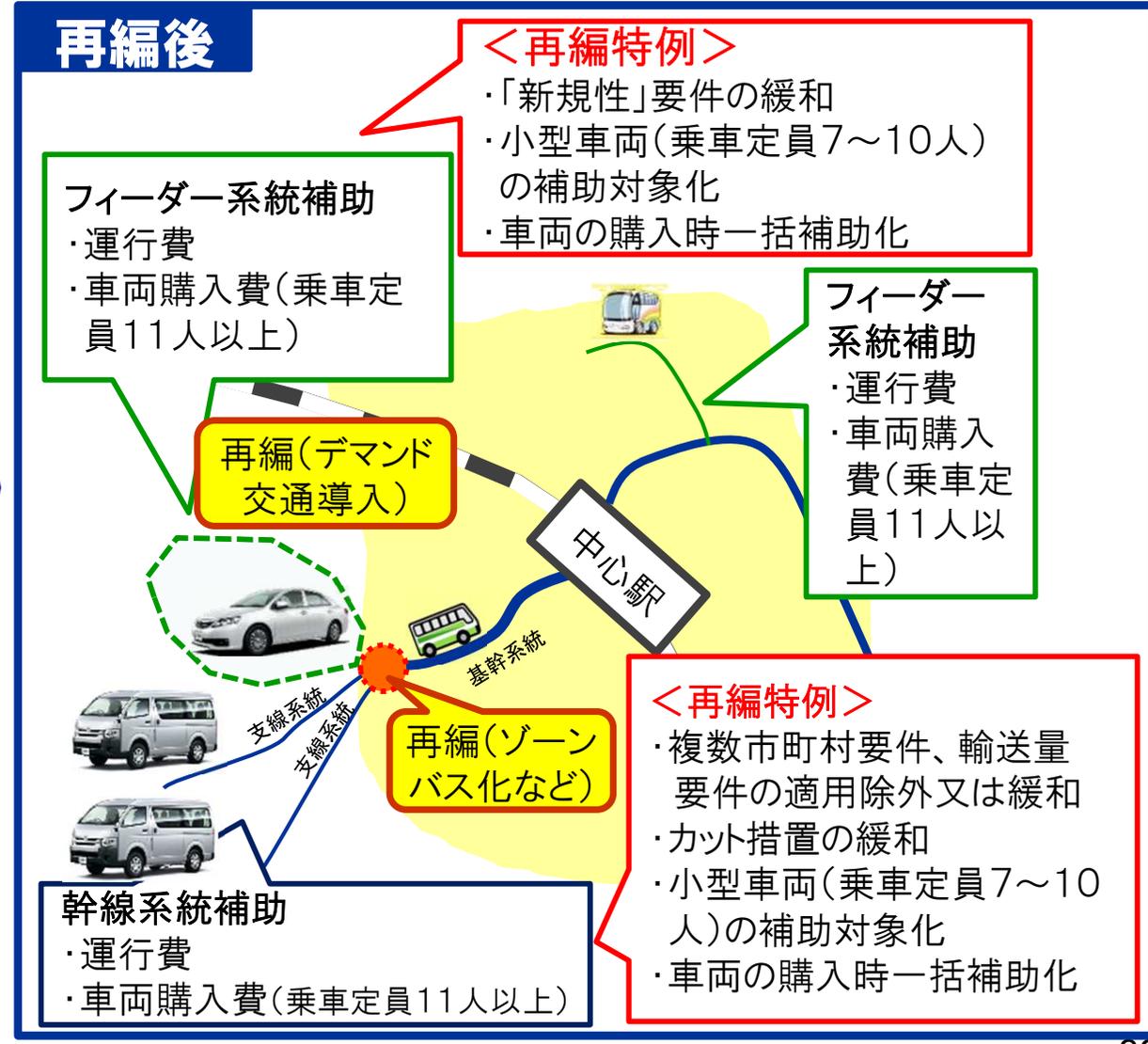
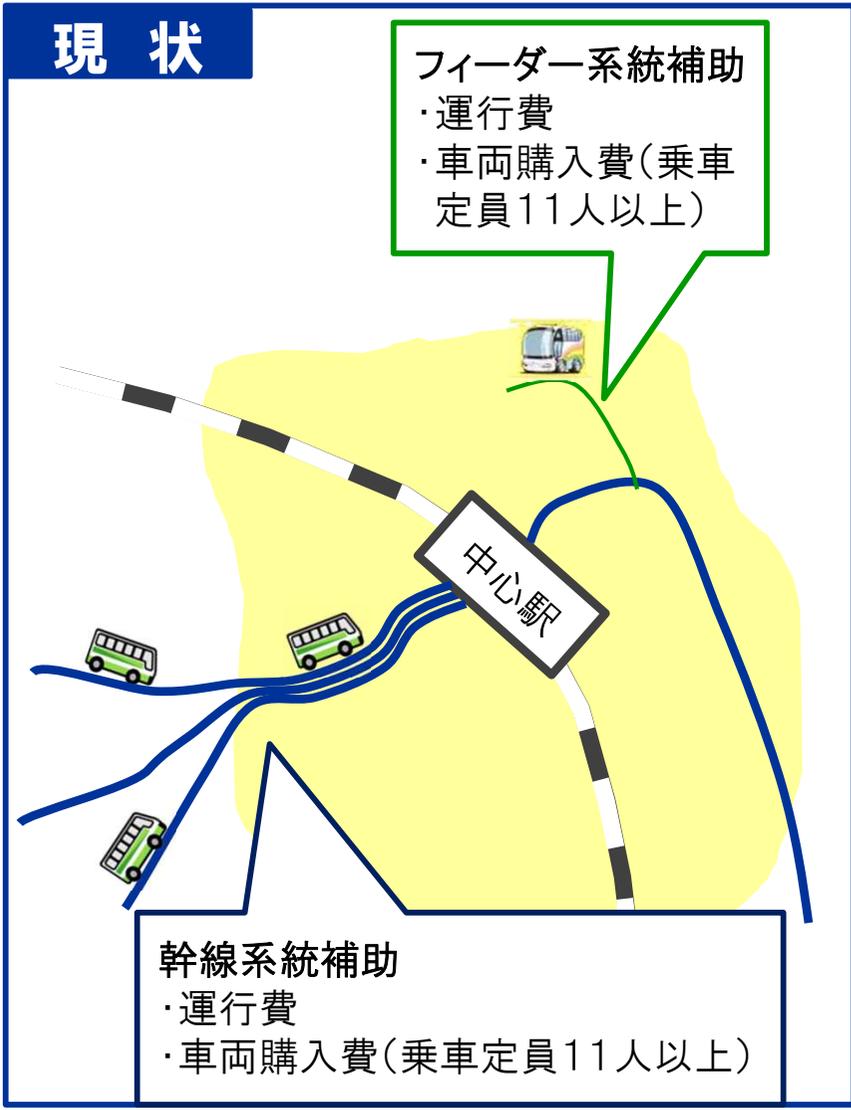


補助対象経費のイメージ (協調補助を行う場合)



地域公共交通利便増進実施計画(地域交通法に基づく地域公共交通特定事業)の認定を受けた場合のバス運行経費の追加支援のイメージ

(幹線系統補助・フィーダー系統補助の特例)



【幹線・フィーダー補助等】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				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)

交付申請提出

事業評価

入金

額の確定通知
交付決定・

補助金交付

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。

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

【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

※地域公共交通計画に位置づけ又は位置づける見込みの事業を重点的に支援します
 ※「官民共創」、「交通事業者間共創」、
 「他分野共創(交通と他分野の垣根を越えた連携)」



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

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

2. 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、交通に関する知見、データ活用のノウハウ、多様な関係者とのコーディネートを進めるスキルを活用しながら、地域の交通が目指すべき姿の実現に向けて、主体的かつ継続的に取り組む人材を育成する事業

【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・民間事業者等
 【補助対象経費】 地域交通分野におけるモビリティ人材の育成に関する取組実施経費
 【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。

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

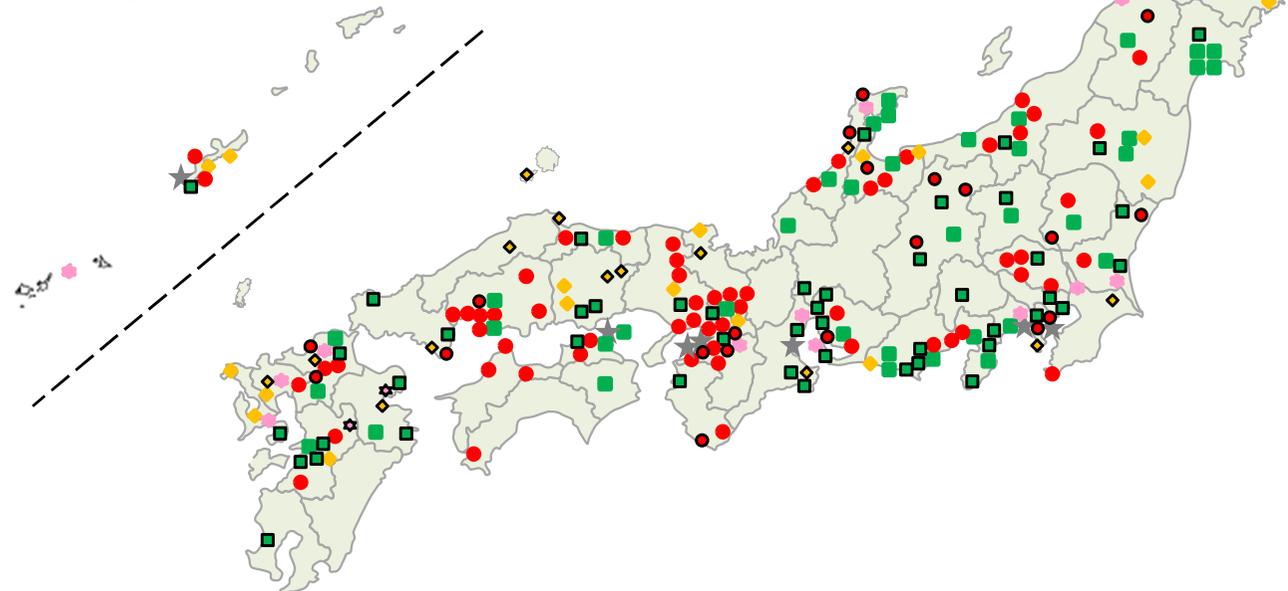
- ➡ ① 共創モデル実証運行事業について計255件を採択 (1次159件・2次96件、東北地方では1次11件・2次9件)
- ② モビリティ人材育成事業について計73件を採択 (1次57件・2次16件、東北地方では1次3件・2次4件)

<凡例 (主要な運行形態)>

★	鉄道・航路等	8件
●	バス (路線バス・コミュニティバス・スクールバス等)	93件
■	タクシー・乗合タクシー	101件
◆	自家用有償旅客運送	34件
☆	その他自動車運送 (自転車を含む)	19件
● ■ ◆ ☆	各運行形態において、「AIオンデマンドシステム」を活用するもの	98件

<事業主体の内訳>

事業主体	採択件数
自治体	120件
交通事業者	53件 ※バス22件、タクシー15件、鉄道9件、航路5件、航空2件
その他	82件 ※法定協議会、他分野関係者等



<共創類型の内訳>

※複数の共創類型がある事業は、その主たるもの

共創類型		採択件数
官民共創		34件
交通事業者間共創		5件
他分野共創	交通×医療・介護・福祉	66件
	交通×こども・子育て	10件
	交通×教育・スポーツ・文化	16件
	交通×商業・農業	43件
	交通×宅配・物流	4件
	交通×エネルギー・環境	7件
	交通×地域・移住	5件
交通×観光・まちづくり		65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。

利府町版mobiプロジェクト実証運行

30日間 家族みんなでお試し無料乗り放題

サービス提供時間：8:00～19:00

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

- 地域公共交通利便増進実施事業等の一環として行う**ハード整備**（バスの停留所、営業所、EV充電施設など）について、**地方公共団体を通じて支援**する制度が令和5年度に創設

社会資本整備総合交付金：地域公共交通再構築事業の概要

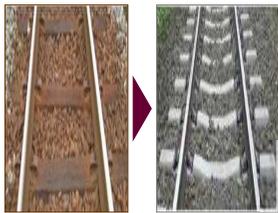
交付対象事業者：地方公共団体

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%**

効果促進事業：事業効果を高めるために必要な他の事業について、全体事業費の2割目途で補助可能



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



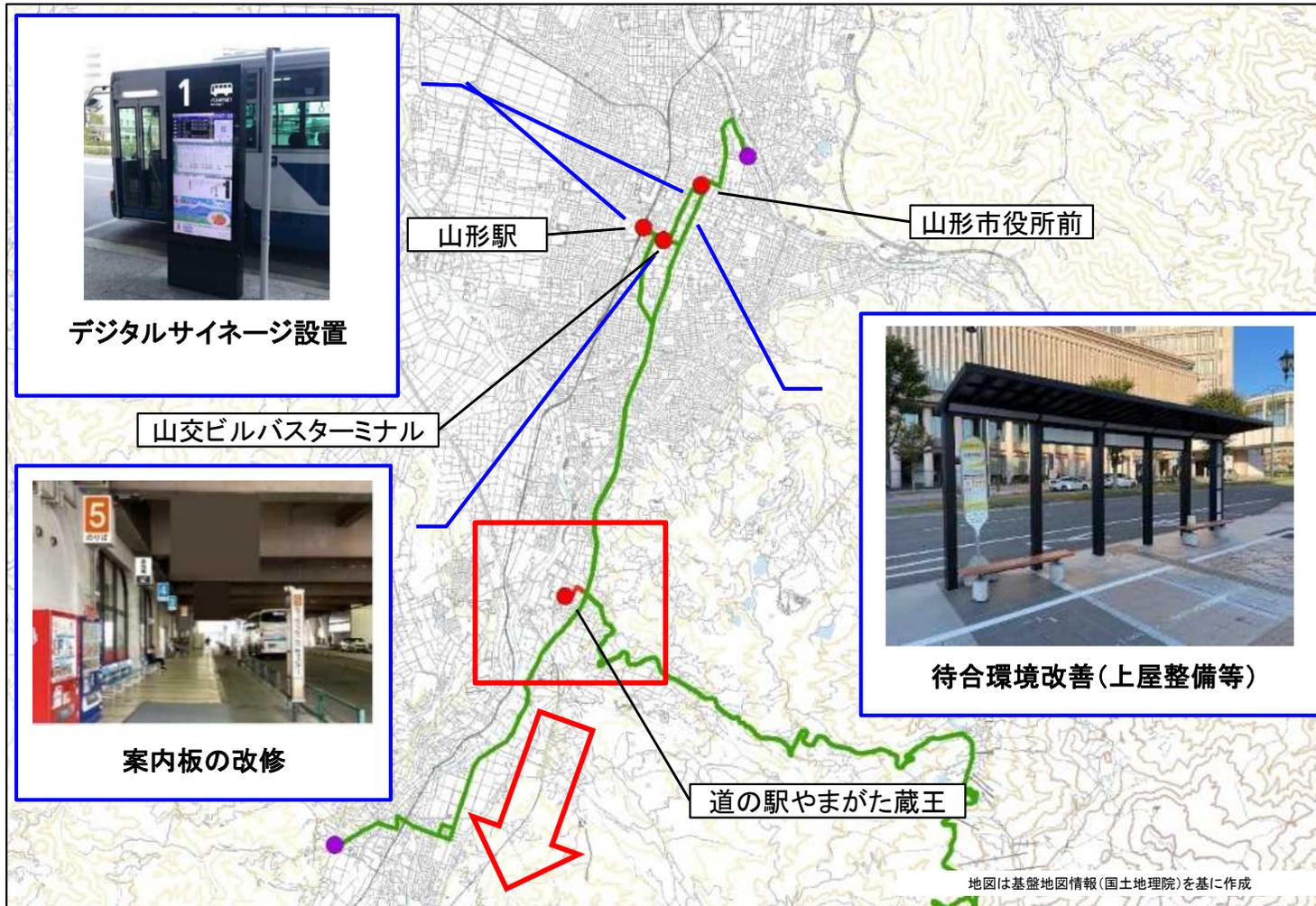
営業所
車庫



充電施設
蓄電池

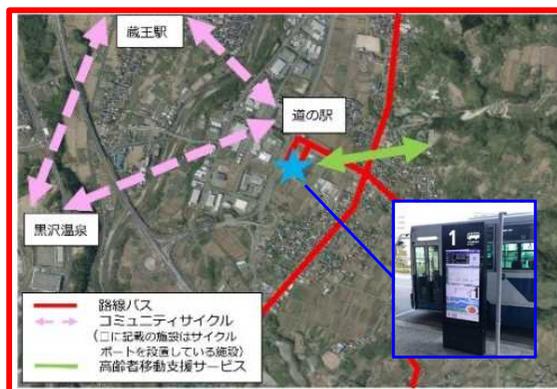


GX/DX
バス車両



▲ 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

「交通DX・GXによる経営改善支援事業等」

及び「交通サービスインバウンド対応支援事業」等の2次募集を実施します

「交通DX・GXによる経営改善支援事業等」及び「交通サービスインバウンド対応支援事業」等の2次募集の申請受付を、9月27日（金）から開始します。
募集期間は令和6年9月27日～12月27日です。

国土交通省では、交通事業者の経営改善に資するDXや訪日外国人旅行者の受入れ環境の整備に資する事業を実施する者に補助金を交付しています。このたび、日本版ライドシェア・公共ライドシェアの導入等を支援するために補助金の2次募集を実施します。

1 補助対象事業者

一般乗合旅客自動車運送事業者、一般貸切旅客自動車運送事業者、一般乗用旅客自動車運送事業者、レンタカー事業者、自家用有償旅客運送者（交通空白地有償運送を行う者に限る）等

2 スケジュール

公募期間：令和6年9月27日（金）～12月27日（金）16時（予算が無くなり次第終了します。この場合、交付申請審査順に交付決定します。）

交付決定：交付申請受付順に実施

事業期間：令和7年2月末までに補助事業完了

3 補助対象

- ・日本版ライドシェア・公共ライドシェアを導入するために必要なデジタル化に資する設備等
- ・バス、タクシー事業の訪日外国人旅行者対応に必要な設備等
- ・福祉タクシー等の公共交通のバリアフリー化に必要な設備等（※）

4 事業の執行団体

「交通DX・GXによる経営改善支援事業等」及び「交通サービスインバウンド対応支援事業」事務局（パシフィックコンサルタンツ（株）内）

具体的な事業内容や申請方法等の詳細については、事務局のホームページをご確認ください。

【事務局特設Webサイト】

<https://dxgx.pacific-hojo.com/2nd/>

※バリアフリー化に係る補助については、各都道府県の運輸支局にご相談ください。

【お問い合わせ先】

（「交通DX・GXによる経営改善支援事業等」及び「交通サービスインバウンド対応支援事業」の申請に関すること）
「交通DX・GXによる経営改善支援事業等」及び「交通サービスインバウンド対応支援事業」事務局（パシフィックコンサルタンツ（株）内）
TEL：050-5482-3520
（「地域公共交通バリア解消促進等事業」の申請に関すること）
各運輸支局 輸送部門

（事業全般に関すること）
物流・自動車局旅客課 能勢、紙谷
代表：(03) 5253-8111（内線 41263）
直通：(03) 5253-8571

交通DX・GXによる経営改善支援事業等

【補助対象事業者】

公共ライドシェアを実施する自家用有償旅客運送者
日本版ライドシェアを実施するタクシー事業者

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に資する取組に対して支援します。

- 混雑情報提供システム・勤怠管理システムの導入 等
- 運行管理システム導入の推進 等



交通サービスインバウンド対応支援事業

【補助対象事業者】

1次募集と同様の事業者

訪日外国人旅行者が公共交通機関におけるストレスフリーで快適に旅行が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します。

- 車両等の大型化や観光車両等の購入・改良、UDタクシーの導入
- 多言語対応のデジタルサイネージ、キャッシュレス決済の導入 等



【公募URL】<https://dxgx.pacific-hojo.com/2nd/>



「交通空白」の解消等に向けた地域交通のリ・デザインの全面展開

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

○地域のバス・鉄道の減便・廃止や運転者の不足等により、地域住民の移動に不便が生じているという現状の改善や、我が国成長のエンジンである観光需要の地方誘客に向けた観光二次交通の確保は、待ったなしの課題。

○「交通空白」解消に向け、「地域の足」「観光の足」の確保を強力に進めるとともに、デジタル技術も活用し、地域のあらゆる関係者が参画した連携・協働の取組を進め、地域交通の「リ・デザイン」を全国的に展開。

「交通空白」の解消

国土交通省「交通空白」解消本部

(本部長：斉藤国土交通大臣、令和6年7月設置)

の下、全国各地で、タクシー、乗合タクシー、日本版ライドシェアや公共ライドシェア等を地域住民や来訪者が使えない「交通空白」の解消に向けて一気呵成に取り組む。

※岸田総理大臣指示

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

○「交通空白」の課題が存在する自治体において
公共ライドシェア、日本版ライドシェア等の導入等を一気通貫で支援
地域における調査・合意形成、実証運行に係る車両・システム・運行費等の支援



○官民連携、地域間連携、モード間連携による「交通空白」の解消を支援
(都道府県が先導・補完する「交通空白」解消に資する取組も後押し)



○観光地や主要交通結節点等におけるアクセス・予約円滑化等の支援

多様な関係者の連携・協働等による持続可能な地域交通への進化

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

○共創モデル実証運行事業、日本版MaaS推進・支援事業

官民連携、交通事業者間連携、他分野との共創
MaaSの広域化 等

例：交通 × 教育・医療



○地域公共交通計画・協議会のアップデート支援

モビリティデータの利活用、横断的・機動的体制 等

○自動運転の社会実装に向けた支援 等



○交通DX・GXによる省力化・経営改善支援
配車・運行管理システムの導入・共通化、
データ利活用に資するキャッシュレス決済の導入支援 等

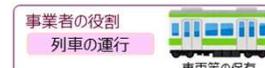


○旅客運送事業者の人材確保
2種免許取得支援等の人材確保等



○財政投融资(鉄道、バス、タクシー等のDX・GX投資に対する出融資)

○ローカル鉄道の再構築方針策定等の後押し



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



○EV車両・自動運転車両などの先進車両導入支援

上限分離によるローカル鉄道再構築

地域公共交通の維持・確保等

○地域公共交通の維持・確保

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



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



1. 地域公共交通の現状
2. おでかけの足を支える交通モードと「公共ライドシェア」・「日本版ライドシェア」
3. 地域公共交通計画について
4. 支援メニュー（関連予算）
- 5. その他**

今後の予定(お知らせ)

- **12月3日(火) 13:00～16:00 「地域に合った移動の仕組みづくり」シンポジウム @仙台市**
 ～「交通空白」解消・官民連携 P F / 地域の公共交通リ・デザイン実現会議キャラバン～
(トヨタ・モビリティ基金主催・国土交通省後援 現地+web)
- 【会場】トラスティシティ・カンファレンス・仙台 (仙台市青葉区一番町1-9-1)
- 【会場参加】定員100名 ※オンライン参加は定員なし

主なプログラム

(各会場毎の詳細情報はお申し込み後ご案内)

「地域の移動の仕組みづくり」事業(ちいモビ)について
(一般財団法人 トヨタ・モビリティ基金)

地域の公共交通リ・デザイン実現会議/
政府共通指針・分野別指針
(国土交通省総合政策局モビリティサービス推進課)

「交通空白」解消・官民連携プラットフォーム/
共創モデル実証運行事業
(国土交通省総合政策局地域交通課)

事例紹介(会場毎に異なります)

申込方法

1

QRコードまたは下記URLからアクセスし、お申込みください。
https://chimobi-toyota-mf.jp/event/symposium_4_entry/

Zoomから登録完了メールが届きましたら、
申込完了となります。ご注意ください。

2

オンライン参加の方へ

登録完了メールを大切に保管ください。当日のご参加に必要となります。

3

会場参加の方へ

ご登録後Zoomからメールが届きますが、
当日Zoomでのご参加はできませんのでご注意ください。

「会場参加」でお申し込みの方には、
後日事務局より当日の受付方法についてメールをお送りします。
会場参加には定員がございます。定員を超えた場合、
オンライン参加のご案内をさせていただきます。ご了承ください。



- **令和7年1月24日(金) 午後 自治体の実務担当者向けワークショップ @仙台市**
(運輸局主催、詳細は確定次第随時お知らせします。)

- 公共交通初任者職員の**不安解消**や、**自治体間で相談しやすい環境の構築**に資するべく、**ゲストスピーカーからの講義・ワークショップ**を予定しています。
- 自治体職員向け**事前アンケート**を実施中です(～11/21)
回答へのご協力をお願いします!



[アンケート回答フォーム]

ご清聴ありがとうございました

- ・地域公共交通計画の策定
- ・各種補助メニューの活用
- ・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

参 考 資 料

東北における地域公共交通計画の策定状況

○ 東北では、令和6年8月末時点で、**114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、2件の鉄道事業再構築実施計画が認定

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		亘理町		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							
		藤里町							
		山形県							
		山形市							
		鶴岡市							
		酒田市							
		米沢市							
		西川町							
		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)							
		田村市							
		伊達市							
		本宮市							
		大玉村							
		南会津町							
		北塩原村							
		会津美里町							
		西郷村							
		矢吹町							
		塙町							
		鮫川村							
		石川町							
		玉川村							
		三春町							
		楡葉町							
		富岡町							
		小野町							

令和6年8月末時点

■ 地域公共交通利便増進実施計画の策定自治体

■ 鉄道事業再構築実施計画の策定自治体

※山形県の地域公共交通利便増進実施計画については、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

地域公共交通計画関係 地域公共交通特定事業と主な特例措置

○ 令和5年7月末時点で、108件の地域公共交通特定事業の実施計画を国土交通大臣が認定。

事業名	イメージ	事業概要	主体 上段:計画策定主体 下段:事業実施主体	主な特例措置	認定件数 (R6.7時点)
軌道運送 高度化事業		定時性、速達性及び快適性に優れた軌道運送を確保する事業	事業者	○軌道法の特例（計画認定による軌道経営特許のみなし取得） ※軌道整備事業と軌道運送事業に分けて特許のみなし取得可 ○地方債の特例	4件 (富山2件、札幌、 芳賀・宇都宮)
			事業者		
道路運送 高度化事業		定時性、速達性及び快適性に優れた道路運送を確保する事業	事業者	○道路運送法の特例（計画認定による事業許可等のみなし取得） ○地方債の特例	2件
			事業者		
海上運送 高度化事業		定時性、速達性及び快適性に優れた海上運送を確保する事業	事業者	○海上運送法の特例（計画認定による事業許可等のみなし取得）	0件
			事業者		
鉄道事業 再構築事業 (H20創設)		継続が困難又は困難となるおそれのある鉄道事業について 経営改善を図りつつ上下分離等の事業構造の変更により存続を図る事業	地方公共団体・事業者共同	○鉄道事業法の特例（計画認定による事業許可等のみなし取得） ※地方公共団体が鉄道線路を保有して運行事業者に無償で使用させる場合には、計画認定の審査に際して、経営上の適切性の審査を要しない	20件
			事業者		
鉄道再生 事業		鉄道事業者と市町村が連携して、事業の廃止届出がなされた鉄道事業の維持を図る事業	地方公共団体・事業者共同	○鉄道事業法の特例 ・鉄道再生計画作成協議中における廃止届出に係る廃止予定日の延長を容認 ・協議不調の場合、鉄道再生計画の期間後一定の場合に廃止届出から廃止までの必要期間を短縮 等	0件
			事業者		
地域旅客 運送サービス 継続事業 (R2創設)		地域公共交通の維持が困難と見込まれた場合、公募により新たな事業主体を選定し、地域旅客運送サービスの継続を図る事業	地方公共団体	○鉄道事業法・軌道法・道路運送法・海上運送法の特例 (計画認定による事業許可・事業計画変更認可等のみなし取得、廃止届出を不要とする特例)	8件
			事業者		
貨客運送 効率化事業 (R2創設)		旅客運送事業者による貨客混載運送の導入を円滑化することで、継続的な地域旅客運送サービスを確保する事業	事業者	○鉄道事業法・軌道法・道路運送法・貨物自動車運送事業法・貨物利用運送事業法の特例 (計画認定による事業許可・事業計画変更認可等のみなし取得、運輸に関する協定のみなし取得)	0件
			事業者		
地域公共 交通利便 増進事業 (R2改正前: 地域公共交通 再編事業)		地域公共交通ネットワークの再編や、ダイヤ・運賃等の改善により、利便性の高い地域旅客運送サービスの提供を図るための事業	地方公共団体	○鉄道事業法・軌道法・道路運送法・海上運送法の特例 ・計画認定による事業許可等のみなし取得、乗合バスの新規参入に係る特例 ・一般乗合旅客自動車運送事業に係る計画阻害行為の防止 ・自家用有償旅客運送者による少量貨物の運送の特例	74件
			事業者		

地域公共交通計画関係 地域公共交通利便増進事業について

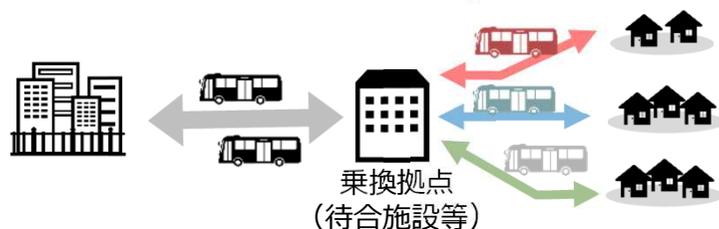
事業内容

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

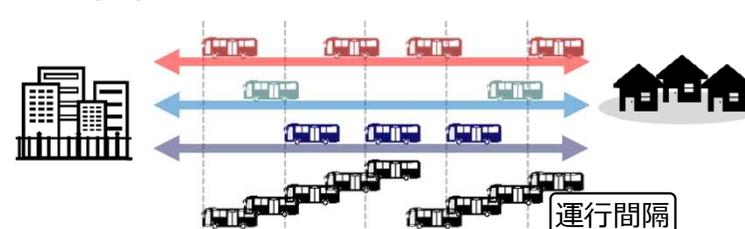
- ① 路線等の編成の変更
- ② 他のモードへの転換
- ③ 自家用有償旅客運送の導入等



(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

	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、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(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、自治体が負担する費用負担相当分については1/2))

(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)。



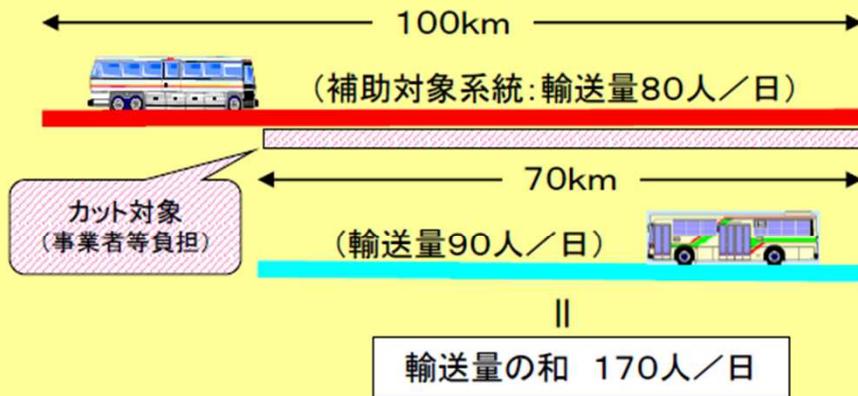
②<補助限度額9/20による補助金カット

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>

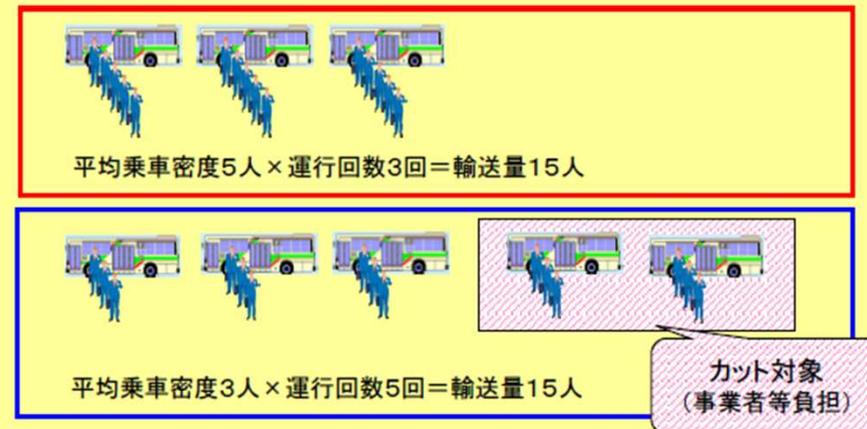
他の系統と50%以上競合する系統が補助対象である場合に、競合する区間の輸送量の和が150人を超えるものは、競合区間を一体として見た場合当該区間は採算ラインを超えている(補助要件上不採算ラインは輸送量が150人)と言えることからカットするもの。



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。



$$\frac{\text{輸送量 } 15 \text{ 人}}{5 \text{ 人}} = 3 \text{ 回} = 60\% \text{ 補助}$$

参考事例:宮古市地域公共交通利便増進実施計画(概要)

- 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

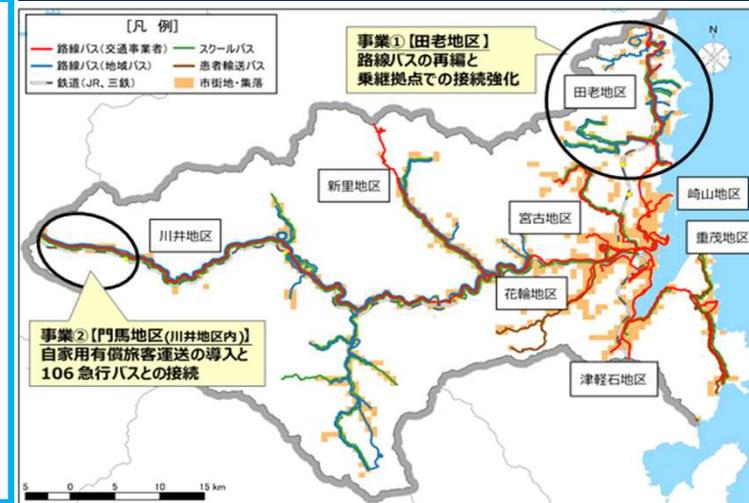
事業①（田老地区）

- 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。

- 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

事業①田老地区再編



事業②門馬地区再編



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】

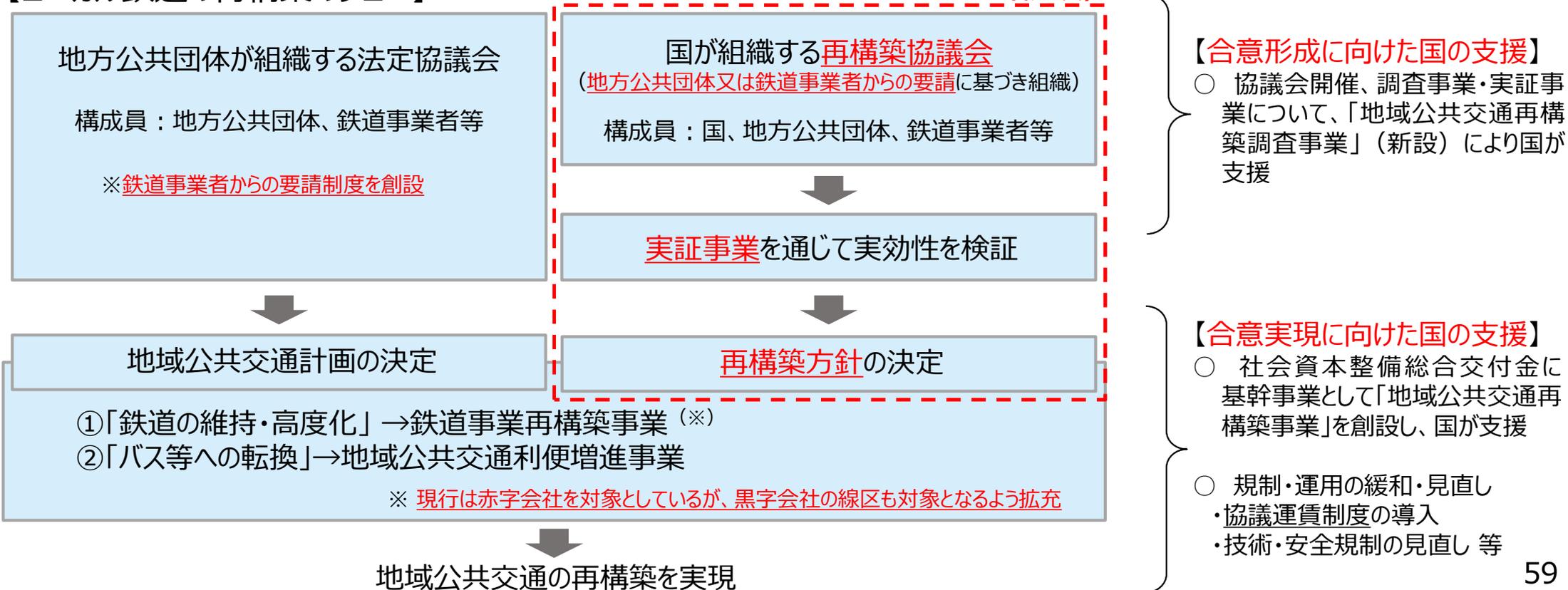
背景・必要性

- 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。

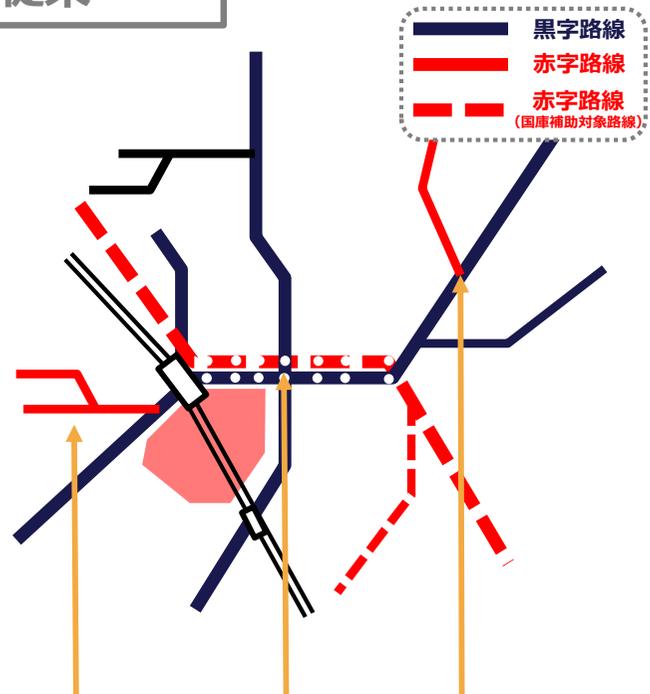
【ローカル鉄道の再構築のフロー】



③バス・タクシー等の「エリア一括協定運行事業」の創設【地域交通法】

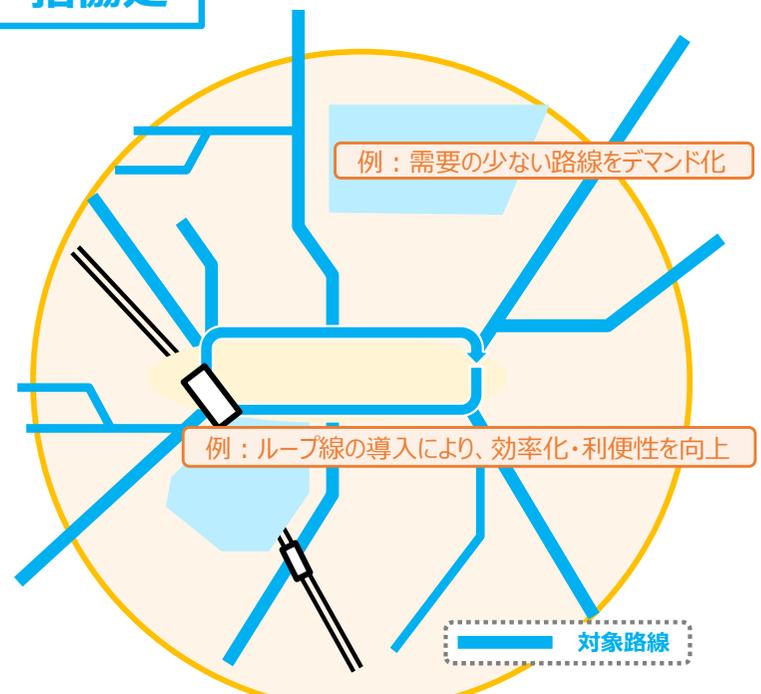
- 自治体と交通事業者は、**複数年・エリア単位**で、黒字路線・赤字路線を一括運行する協定を締結。
- 自治体は一括運行の委託費用として交通サービス購入費を負担。
国は交通サービス購入費の一部を、複数年（最長5年）定額で支援（複数年の**支援総額を初年度に明示**）
- 協定期間中に経営改善により生じた**収益は交通事業者**に原則として帰属。

従来



自治体は公的支援路線（赤字路線）のみ
路線ごとに関与（欠損補填）

エリア一括協定



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

＜国の補助＞ 一定の要件を満たす路線について、
生じた欠損額に応じて補助

＜国の補助＞ **複数年（最大5年間）定額※を補助**
※前々年度の国補助額に固定。事業が改善
（欠損額が縮小）した場合も、国補助額を維持。

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

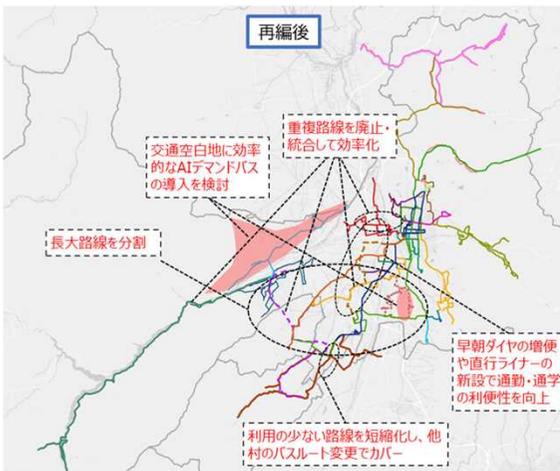
利便増進実施計画

計画主体 松本市・山形村・朝日村

計画期間 5年間
(令和5年10月～令和10年9月)

<<路線バス等の再編>>

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



自治体・交通事業者間で
対象路線について協議・合意

路線名	再編レベル		
	路線新設	路線変更	運行内容
1) 公設民営(エリア一括協定)により運行する路線			
1 信大横田循環線			● ●
2 横田信大循環線			● ●
3 浅間線			● ●
4 新浅間線			● ●
5 北市内線			● ●
6 美々原温泉線			● ●
7 並柳団地線		●	● ●
8 寿台線			● ●
9 松原線			● ●
10 内田線			● ●
11 山形線			● ●
12 四賀線			● ●
13 四賀線(保福寺下町～化石館)			● ●
14 空港今井線(旧空港・朝日線)		●	● ●
15 大久保工業団地線			● ●
16 岡田線			● ●
17 豊敷温泉線			● ●
18 南松本・山形線(旧西部地域コミュニティバスA線)		●	● ●
19 神川・波田線(旧西部地域コミュニティバスC線)		●	● ●
20 村井・山形線(旧西部地域コミュニティバスD線)		●	● ●
21 朝日・波田線(一部区間は旧西部地域コミュニティバスD線)		●	● ●
22 南松本・平田線(一部区間は旧西部地域コミュニティバス線)		●	● ●
23 平田・村井線		●	● ●
24 アルプス公園線			● ●
25 タウンズニーカー北コース			● ●
26 タウンズニーカー東コース			● ●
27 タウンズニーカー南コース			● ●
28 南部循環線			● ●
29 合庁ライナー			● ●
30 神林ライナー			● ●
2) 自治体が運行する			
31 四賀循環線(旧市営バス四賀線) デマンドバス			● ●
32 奈川・安曇線(旧市営バス奈川線、一部区間は福核線)			● ●
買い物バス			現状維持
山形村福祉バス			現状維持
3) 行政・地域の要望を踏まえて民間が運行する官民連携路線			
33 朝日広丘線バス(旧朝日村営バス広丘線)			● ●
34 朝日村デマンドタクシーくるりん号			現状維持
4) 地域が運行し、自治体が補助を行う地域バス路線			
ほしみ線			現状維持
入山辺線			現状維持
中山線			現状維持
波田循環バス			現状維持
浅間・大村線			現状維持
鳥島川車庫会タクシー			現状維持

エリア一括対象路線

エリア一括協定

- 締結主体** 松本市・アルピコ交通(株)
- 協定期間** 5年間
(令和5年10月～令和10年9月)
- 協定の概要**
- 交通サービス購入費として、協定期間内の負担金上限額、負担金算定方法を規定
 - 運行業務を委託することとして、委託内容・運行内容を規定
 - 事業改善に伴うインセンティブは、一定額まで事業者へ帰属。一定額以上は応分に帰属（リスクも同様）等

交通サービス購入費

1,574.5百万円 / 5年間

R5	R6	R7	R8	R9	R10
150百万円	306百万円	312百万円	317百万円	323百万円	163百万円

国による支援額

エリア一括協定運行補助 + 特別交付税措置

③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)

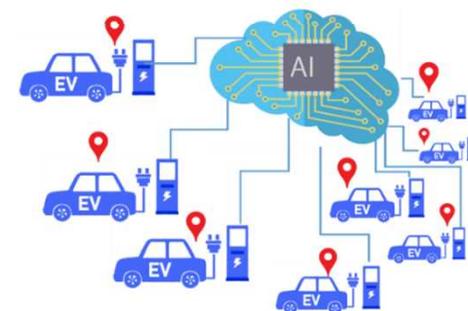


EVバス



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】

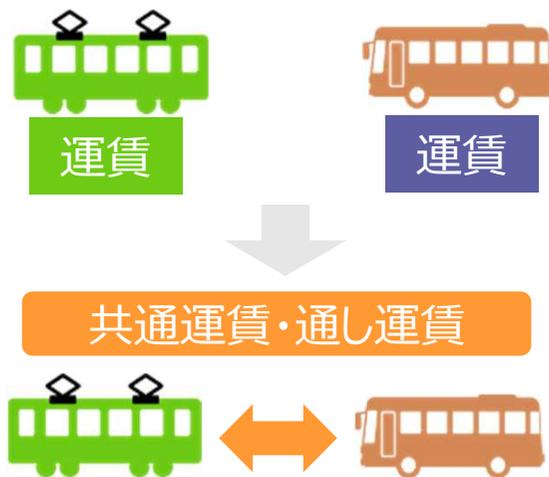
背景・必要性

- 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

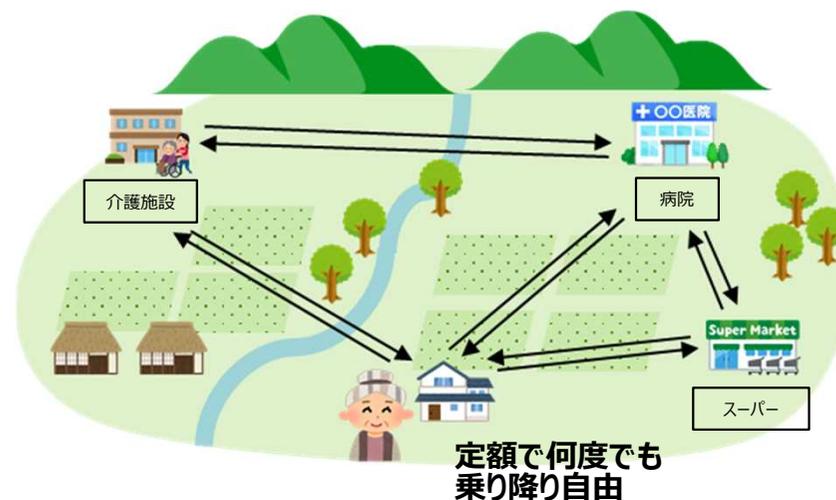
- 鉄道及びタクシーについて、**地域の関係者間の協議が調ったときは**、国土交通大臣への**届出**による運賃設定を可能とする**協議運賃制度**を創設。

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)

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）

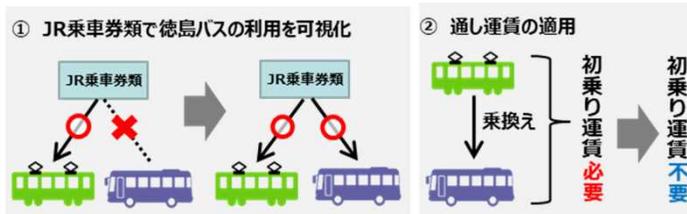


JR乗車券類での
バス利用が可能

- 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



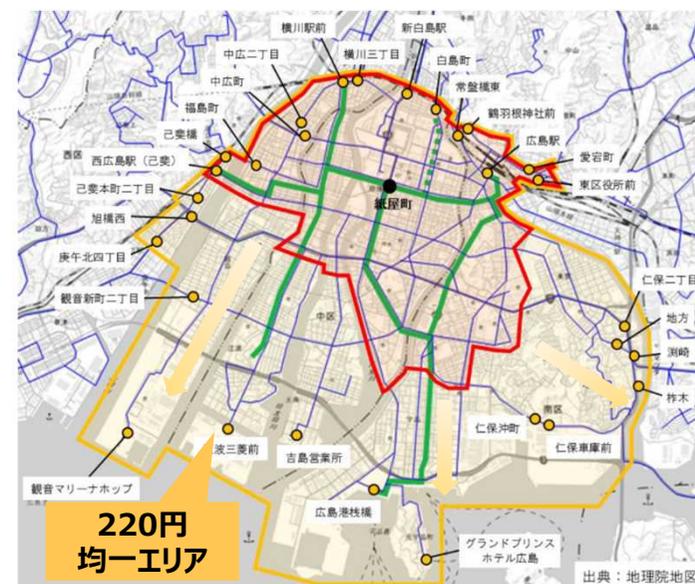
広島市中心部における均一運賃の設定に係る共同経営計画

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

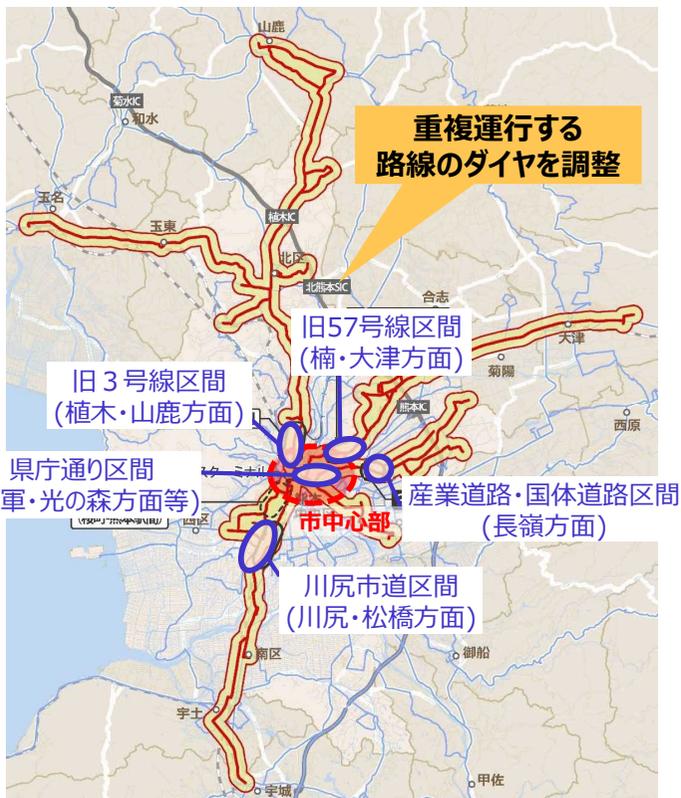
熊本地域乗合バス事業共同経営計画

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、利用状況等にあわせて**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）



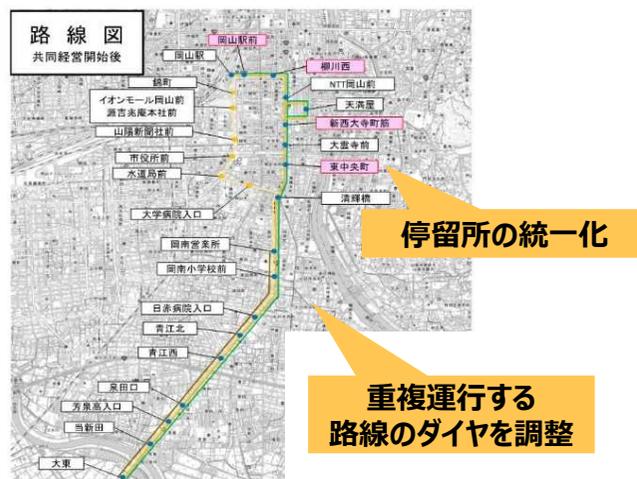
岡山駅・大東間共同経営計画

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	岡	両	

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

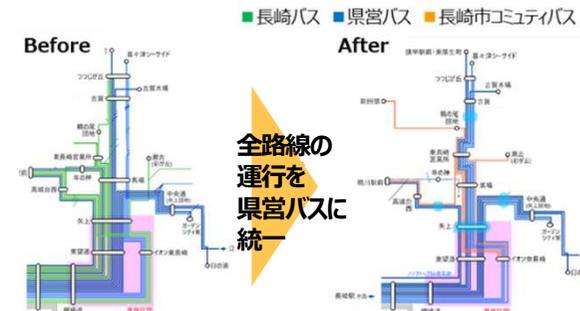
計画期間 令和4年4月1日～令和7年3月31日

- 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）



https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport_tk_000210.html

▶目的に応じて、活用可能な予算を逆引き検索可能

地域公共交通のり・デザイン 関連予算一覧

予算事業名関連タグ逆引き検索

項目全てのタグを選択

●利用する方

- #事業者
- #地方公共団体
- #その他

●種類

- #路線バス
- #鉄道
- #コミュニティバス
- #タクシー
- #デマンド交通
- #自家用有償旅客運送

●目的

<p>【DX・新技術の活用】</p> <ul style="list-style-type: none"> #MaaSを実装したい #自動運転の実証実験をしたい #キャッシュレス化を進めたい #AIオンデマンド交通の実証実験をしたい #運行管理システム・配車アプリを導入したい 	<p>【人材確保・育成】</p> <ul style="list-style-type: none"> #従業員に二種免許を取得させたい #他分野連携を推進するコーディネーター人材を育成したい #デジタル技術を活用できる人材を育成したい 	<p>【環境への配慮・GX】</p> <ul style="list-style-type: none"> #EV車両を導入したい #EV車両用の充電施設を整備したい #省エネルギーに対応した設備に改修したい #太陽パネルを設置したい
--	--	--

陸上交通：地域間幹線系統補助（地域公共交通確保維持事業） PDF

#事業者 #地方公共団体 #路線バス #赤字路線について補助を受けたい #地域間の足を確保したい

陸上交通：地域内フィーダー系統補助（地域公共交通確保維持事業） PDF

#事業者 #地方公共団体 #路線バス #コミュニティバス #タクシー#デマンド交通 #自家用有償旅客運送 #赤字路線について補助を受けたい #地域間の足を確保したい

陸上交通：車両購入に係る補助（地域公共交通確保維持事業） PDF

#事業者 #地方公共団体 #路線バス #コミュニティバス #タクシー#デマンド交通 #車両設備を導入・更新・改良・撤去したい

自家用有償旅客運送導入促進のための車両購入費等への補助（地域公共交通確保維持事業） PDF

#事業者 #地方公共団体 #自家用有償旅客運送 #自家用有償制度を活用したい

地域公共交通確保維持事業（陸上交通：地域内フィーダー系統補助） 国土交通省

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
- 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

補助対象系統のイメージ

地域をまたがる地域間幹線バス交通
赤字バス系統（地域間幹線補助対象）

地域をまたがる地域間交通ネットワーク
黒字バス系統、鉄軌道等（補助対象外）

地域内のバス交通・デマンド（区域）交通・乗用タクシー
（地域内フィーダー系統補助対象）

通達地域等
交通不便地域

※県庁所在地等が運行支援を行うもの及びその運行区域の全てが政令市等の区域内であるものは除外
※交通不便地域は、地方運輸局長等が指定する地域
※乗用タクシーは、過去に乗合バス事業者による乗合旅客の運送を行っていた地域であって、乗用タクシー以外の輸送手段が無いと地方運輸局長が認めた地域に限る

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

▶対象事業や支援内容、エントリー方法、スケジュールを含めて一覧化

公共交通に関する支援メニュー集(国の機関・関連団体 欄①)

行番	担当	事業名	標準No.	対象モード				対象分野									
				交通機関の公共交通	徒歩	バス	自転車	鉄道(国鉄)	私鉄	バス	タクシー	自転車	その他	その他			
0000000000	地域公共交通確保維持改善事業費補助金	地域間幹線系統確保維持費国庫補助金	A-1-1			●			●								
		地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金	A-1-2			●	●		●								
		エリア一括協定運行事業	A-1-3			●	●		●								
		車両確保等整備費国庫補助金	A-1-4			●					●						●
		公有民営方式車両購入費国庫補助金	A-1-5			●					●						
		資材運搬導入経費国庫補助金	A-1-6			●					●						
	地域公共交通バリア解消促進等事業	バリアフリー化設備整備事業(鉄軌道)	A-2-1		●						●	●					
		バリアフリー化設備整備事業(自動車)	A-2-2			●	●				●	●	●				
		利用環境改善促進等事業(BRT)	A-2-3			●					●	●	●				
		鉄道軌道安全輸送設備等整備事業	A-2-4			●					●	●	●				

注)●印は「条件付ではあるが対象となるもの」を含んでおり、必ず補助対象となることをお約束するものではありません。あくまで目安としてご利用ください。詳細は標準の記載や要綱等をご確認ください。

【支援メニュー図表】NoA-1-1

所管官庁/都県名	事業名称
国土交通省	地域公共交通確保維持改善事業費補助金 地域公共交通確保維持事業 地域間幹線系統確保維持費国庫補助金

対象者							
協議会	地方公共団体			交通事業者			その他
	都県	政令指定都市	市区町村 政令市除く	鉄軌道事業者	バス事業者	タクシー事業者	
●					●		

事業の概要
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。

事業の要件(概要)

- 【補助対象者】
乗合バス事業者であって、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく協議会(以下「法定協議会」という。)での議論を経て、地域公共交通計画に運送予定者として記載されている者又は地域公共交通確保維持事業に係る地域公共交通計画を作成した法定協議会
- 【補助対象となる系統の要件】
- ・都道府県等が定めた地域公共交通計画に位置付けられた系統(※1)であること
 - ・一般乗合旅客自動車運送事業者による路線定期運行であること
 - ・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)
 - ・広域行政圏の中心市町村、都道府県庁所在地等への需要に対応する系統であること
 - ・1日当たりの計画運行回数が3回以上のものであること
 - ・輸送量(計画平均乗車密度×計画運行回数)が15人~150人/日と見込まれること
 - ・経常赤字が見込まれること

※1 令和6年度までは経過措置により、令和2年度以前の生活交通確保維持改善計画等による申請も可能。

支援内容

<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
予測費用=事業者のキロ当たり経常費用見込額×系統毎の計画実車走行キロ
予測収益=系統毎のキロ当たり経常収益見込額×系統毎の計画実車走行キロ

<補助率・上限額>
1/2
上限額は補助対象経常費用の見込額の9/20に相当する額
※2 平均乗車密度の見込数値が5人未満の系統については、減額措置あり。

<要綱等詳細情報 URL>

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

エントリー方法

補助金を受けようとする事業年度の前年度の6月末までに、法定協議会による協議を経て、計画認定申請を運輸支局あて提出。

スケジュール(目安として直近年度の状況を記載)

≪令和7年度の補助対象期間=令和6年10月~7年9月末≫
6年6月 計画認定申請を提出
6年9月 計画認定
6年10月~7年9月末 計画通り運行を実施
7年11月 交付申請
8年1月 事業評価提出
8年3月頃 交付決定及び額の確定
8年4月頃 入金

事業の活用実績

【令和5年度】38事業者、687,489千円
【令和4年度】38事業者、848,836千円
【令和3年度】36事業者、996,417千円
※上記は関東運輸局管内の実績(事業者数は複数都県で該当ありの場合重複計上)
詳細は以下参照
https://www.tb.mlit.go.jp/kanto/koutuu_seisaku/kakuhoiji/kouhu-jisseki.html

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

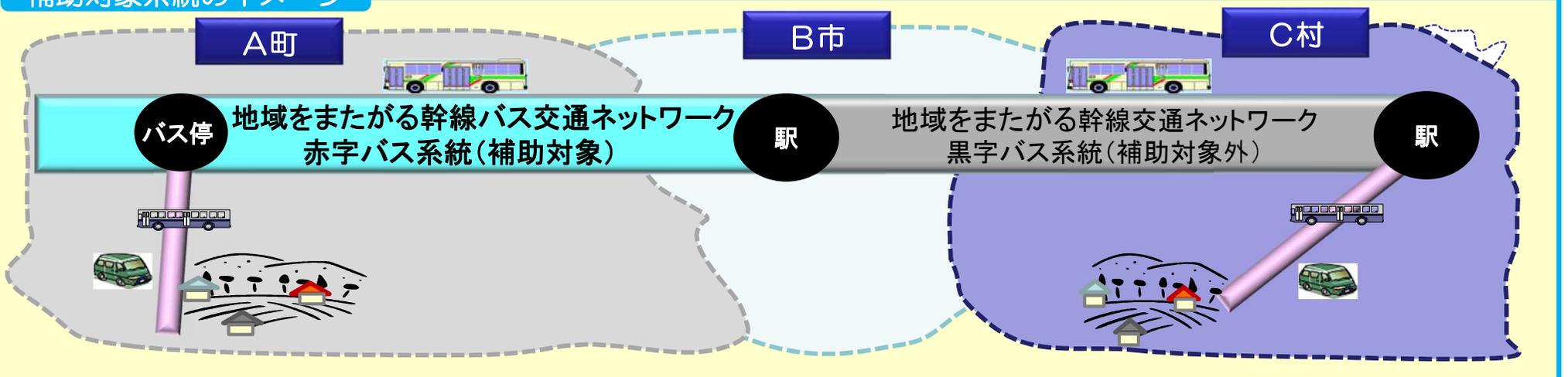


<補助対象経費算定方法>

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



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



※専ら政令市等が運行支援を行うもの及びその運行区域の全てが政令市等の区域内であるものは除外

※交通不便地域は、地方運輸局長等が指定する地域

※乗用タクシーは、過去に乗合バス事業等による乗合旅客の運送を行っていた地域であって、乗用タクシー以外の輸送手段が無いと地方運輸局長が認めた地域に限る

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

※令和6年度まではバス事業者も対象

【公有民営補助】

地方公共団体又は地域公共交通活性化再生法に基づく協議会

※令和6年度までは協議会を構成する市町村も対象

○ 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又は地域旅客運送
サービス継続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

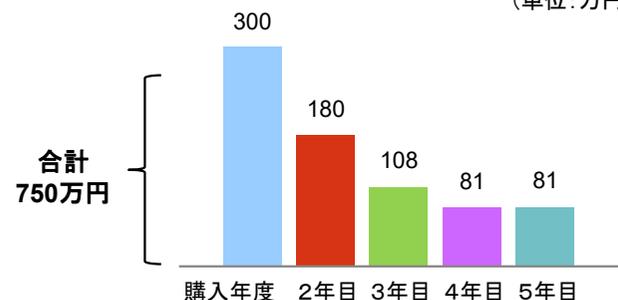
- ・補助対象期間中に新たに購入等を行うもの
- ・主として地域間幹線又は地域内フィーダーの補助対象システムの運行の用に供するもの
- ・地上から床面までの地上高が65センチメートル以下かつ定員11人以上の車両であって次のいずれかに該当するもの
 - ① ノンステップ型車両(スロープ又はリフト付き)
 - ② ワンステップ型車両(スロープ又はリフト付き)
 - ③ 小型車両(①及び②の類型に属さない長さ7メートル以下かつ定員29人以下の車両)
- ・運行区間の一部に高速道路等を含む補助対象システムの運行の用に供するものであって道路運送車両の保安基準(座席ベルト、ABS等の設置)に適合した定員11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

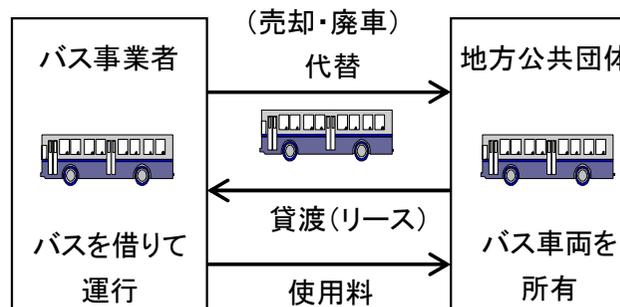


車両購入に係る
減価償却費・金融費用を
5年間にわたって交付

※ 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

■ 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

※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6年度は10月4日・5日に鶴岡市で開催。

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。

【参考HP】<https://www.tb.mlit.go.jp/tohoku/ks/newpage/ks-odekake-kaisai.html>

・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）

■ 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

【参考HP】<https://www.tb.mlit.go.jp/tohoku/ks/newpage/ks-sub06-2.html>

■ 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

【参考HP】https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport_tk_000042.html

▼「第9回おでかけ交通博2024inつるおか」の様子



【参考】実務に当たっての参考資料(主なもの)

■ 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