

地域交通法及びバス国庫補助制度の概要について

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. 「交通空白」解消に向けた取組等について

- 「交通空白」解消に向けた取組
- 「交通空白」解消等リ・デザイン全面展開プロジェクト
- アップデートガイドンス Ver 1.0

2. 予算関係(令和6年度補正予算・令和7年度当初予算)について

- ① 地域公共交通確保維持改善事業、その他個別予算の概要
- ② 地域公共交通確保維持改善事業
 - ・ 調査事業補助金
 - ・ 地域内フィーダー系統補助

3. その他

1. 「交通空白」解消に向けた取組等について

- 「交通空白」解消に向けた取組
- 「交通空白」解消等リ・デザイン全面展開プロジェクト
- アップデートガイドンス Ver 1.0

2. 予算関係(令和6年度補正予算・令和7年度当初予算)について

- ① 地域公共交通確保維持改善事業、その他個別予算の概要
- ② 地域公共交通確保維持改善事業
 - ・ 調査事業補助金
 - ・ 地域内フィーダー系統補助

3. その他

石破内閣総理大臣所信表明演説
(令和6年10月4日・抜粋)



五 地方を守る（地方創生）

「地方こそ成長の主役」です。地方創生をめぐる、これまでの成果と反省を活かし、地方創生2.0として再起動させます。

～略～

地域交通は地方創生の基盤です。全国で「交通空白」の解消に向け、移動の足の確保を強力に進めます。

国土交通省「交通空白」解消本部（本部長：国土交通大臣）

取組内容

① 「地域の足対策」と「観光の足対策」

○ 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、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。

② 「公共ライドシェア」や「日本版ライドシェア」のバージョンアップと全国普及

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	
R6.10.30	第2回「交通空白」解消本部	幹事会
R6.12.11	第3回「交通空白」解消本部	
R7. 2.25	第3回「交通空白」解消本部	幹事会

R6.11.25 「交通空白」解消・官民連携プラットフォーム立ち上げ（第1回会合）

都道府県や交通関係者のほか、商業・農業、エネルギー、金融・保険、福祉、教育、観光など多様な分野の関係者、また、大企業からスタートアップまで幅広い関係者が参画し、発足時点で計167者が参画。

※同日より、市町村、交通事業者、パートナー企業等の公募を開始。

「交通空白」解消のツール（例）

公共ライドシェア

日本版ライドシェア

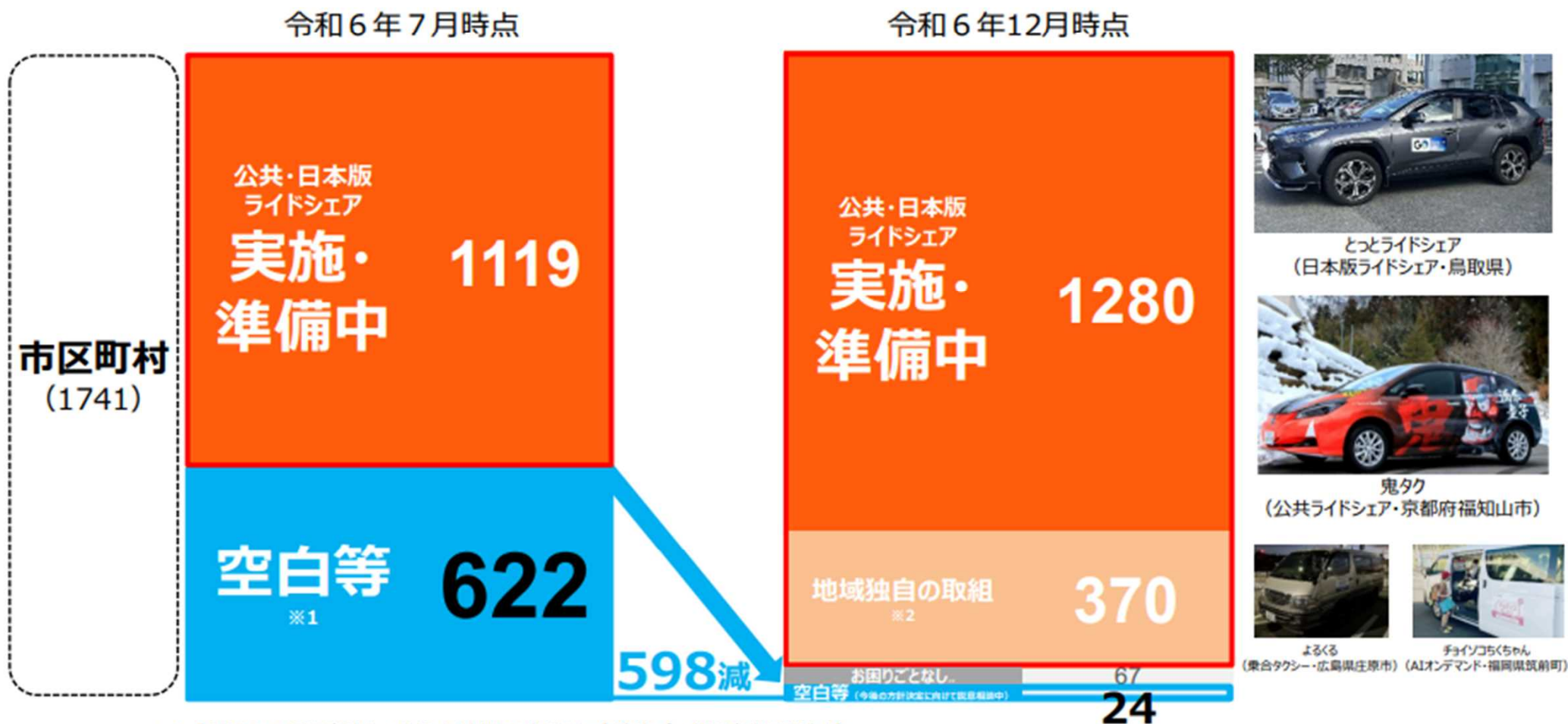
乗合タクシー

AIオンデマンド

許可・登録を要しない輸送

「地域の足」の確保に向けた取組状況

昨年7月の本部設置以降、全国の自治体において、「交通空白」解消のツールを活用して、課題の解決に向けた動きが前進しつつある。



※1 令和6年5月調査時点で公共・日本版RS未着手の自治体（一部調査未回答含む）

※2 乗合タクシー、AIオンデマンド、コミュニティバス等

※3 既に乗用タクシーが充足している認識であり、現状新たな取り組みを行う予定なし

「観光の足」の確保に向けた取組状況

- インバウンド6,000万人時代を見据え、個人旅行客が全国津々浦々の魅力ある観光地を訪れられるよう、移動手段を確保することが必要。
- 本部設置以降、各地の主要交通結節点250箇所で、**公共/日本版ライドシェアの導入、タクシーの利用環境改善など取組が進展**。今後、地方部を中心に「交通空白」のリストアップを行い、全国展開を図る。



新たな輸送サービスの導入 + 情報プラットフォームとの連携による「見える化」

エリア毎の特性

観光客が集中する地域において、既存路線バスの混雑が激化

①観光客向け特急バス等



例: 京都府京都市

観光客向けに京都駅から清水寺など主要観光スポットへ直行する観光特急バスを運行

既存のタクシーでは多くの移動需要をさばききれない

②乗合タクシー



例: 長野県白馬村

宿泊施設周辺で夕食を取る訪日客の移動需要に応えるため、AIオンデマンドタクシーの夜間運行を実施

紅葉や冬季等、需要の季節変動が大きく、多客期の輸送が課題

③タクシー等の利用環境改善



例: 北海道倶知安町・ニセコ町

スノーシーズンの移動需要への対応として、域外の事業者から車両と乗務員の応援派遣を実施

交通サービスがない、またはほとんどない

④公共/日本版ライドシェア



例: 山形県尾花沢市 (銀山温泉)

インバウンドの急増を受け、山形新幹線・大石田駅からの移動手段不足に対応すべく日本版ライドシェアを導入

「交通空白」解消に向けた今後の対応

「交通空白」解消本部

(R6年7月17日設置)



解消本部と官民連携プラットフォームを両輪として、「交通空白」の解消に向けた取り組みを強力に推進

「交通空白」解消・官民連携プラットフォーム

(R6年11月25日発足)



地方運輸局・運輸支局による自治体、交通事業者への伴走支援



お困りごとを抱える自治体、交通事業者と、幅広い分野の企業・団体群の連携・協働体制

★プラットフォーム会員(発足時) 計167者

①47都道府県、②交通関係31社

③30団体、④パートナー企業58

(十勝バス、第一交通、全国自治体ライドシェア連絡協議会、JR東日本、イオン、電脳交通、日野自動車等)

→公募を経て、今後さらに拡大予定



FIRSTステップ

本年7月の本部立ち上げ以降、600超の首長訪問等により、公共・日本版ライドシェア等の取組に未着手の自治体が622から24に減少するなど、**全国の自治体において一定の前進**

NEXTステップ

今後実装段階に進むツールをもとに、全国各地の「交通空白」の一つ一つの解消に向けて、**令和7年度～9年度を「交通空白解消・集中対策期間」※として対策を強化。**

※令和7年度中にできるだけ多くの各地での取組を実現に結び付け、遅くとも令和9年度までに「交通空白」解消の取組に一定の自途をつける

年明け～ : 全自治体における個々の交通空白をリストアップ

令和7年5月頃 : 3カ年の「取組方針」を策定、国による総合的な後押し

運輸局・運輸支局による伴走支援

(他地区展開など)

民間の技術・サービスの導入

(官民連携プラットフォーム)

立ち上げに対する財政支援

「地域の足」「観光の足」確保により、地方創生を実現

- ▶令和6年11月25日の発足時点で、計167者が参画。
- ▶都道府県や交通関係者のほか、商業・農業、エネルギー、金融・保険、福祉、教育、観光など多様な分野の関係者、また、大企業からスタートアップまで幅広い関係者が参画。
- ▶同日より、お困りごとを抱える市町村、交通事業者、パートナー企業等の公募開始。

1. プラットフォーム会員（発足時） 計167者

- (1) 自治体：47都道府県、全国知事会
- (2) 交通事業者：31社
- (3) 団体：30団体
- (4) パートナー企業：58社

2. 有識者アドバイザー

中村文彦 東京大学大学院新領域創成科学研究科 特任教授

吉田 樹 福島大学人文社会学群経済経営学類 教授

兼 前橋工科大学学術研究院 特任教授

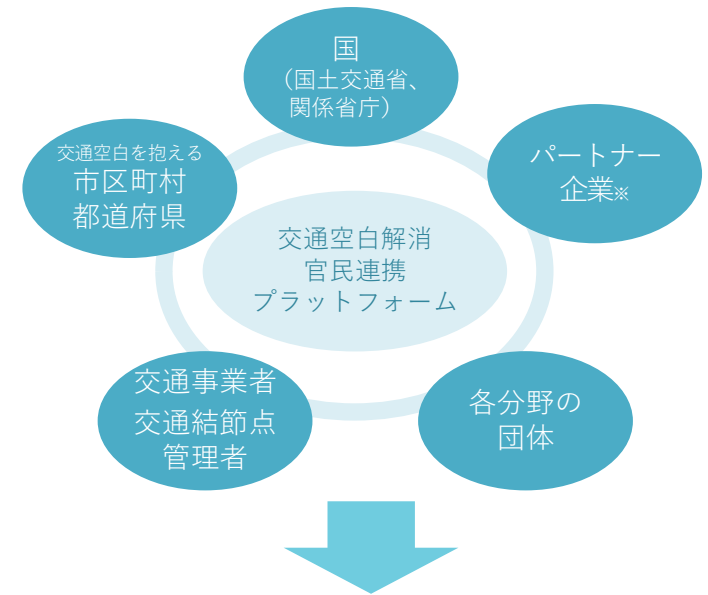
加藤博和 名古屋大学大学院環境学研究科 教授

神田佑亮 呉工業高等専門学校環境都市工学分野 教授

3. 関係府省庁

内閣官房（新しい地方経済・生活環境創生本部事務局）、内閣府（地方創生推進事務局）、警察庁、こども家庭庁、デジタル庁、総務省、文部科学省、厚生労働省、農林水産省、経済産業省、環境省、金融庁

4. 事務局 国土交通省



「交通空白」の解消に向けた
新しいチカラを創出

▶ 目的

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

第2回 国土交通省「交通空白」解消本部 大臣発言（令和6年9月4日）抄

年内のできるだけ早い時期に、例えば配車アプリやデータ活用などの技術やサービスを有する企業など、交通空白の解消に意欲と関心を持つ幅広い分野の民間企業などの参画を得て、官民連携プラットフォームを立ち上げてください。

▶ プラットフォーム会員

- 「交通空白」に係るお困りごとの解決に向け、幅広い分野の関係者との連携・協働に高い意欲をもつ自治体や交通事業者
- 全国各地の「交通空白」の解消に向け、自らが抱える人材・技術・サービス・ネットワークなどを活用した貢献に高い意欲を持つ企業または団体※ 等

※インバウンド、若者、女性、障がいをお持ちの方等の視点からの取組にも留意

▶ 主な取組

1 課題×ソリューションの マッチング

お困りごとを抱える自治体や交通事業者と、技術、サービス等のソリューションを持つパートナー企業との連携・協働を後押し

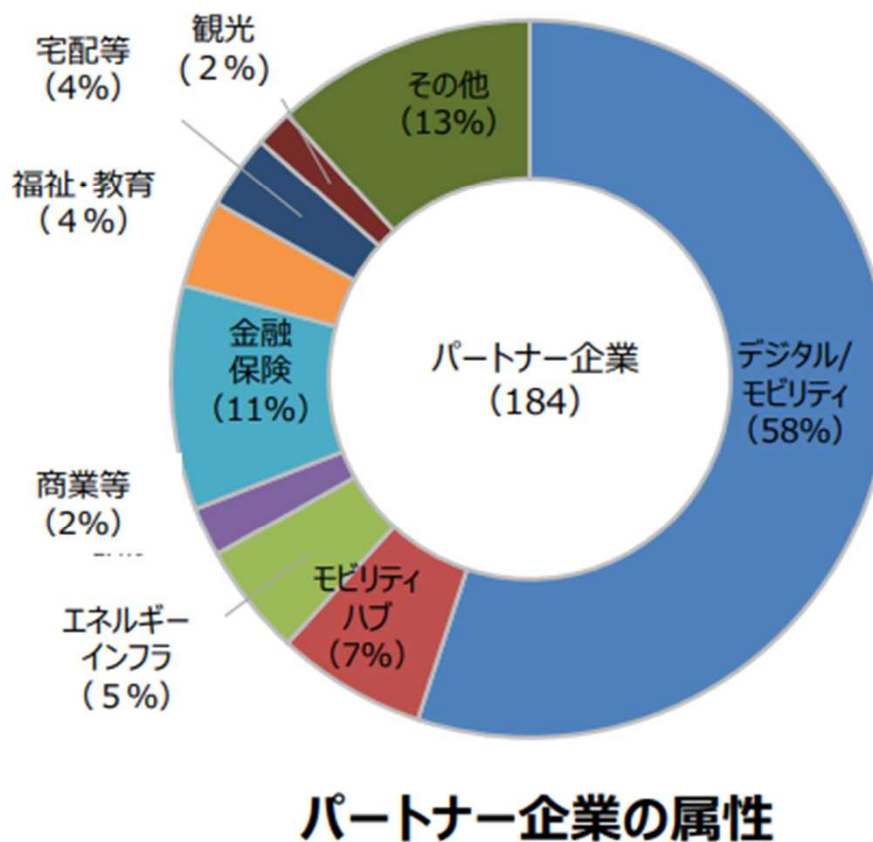
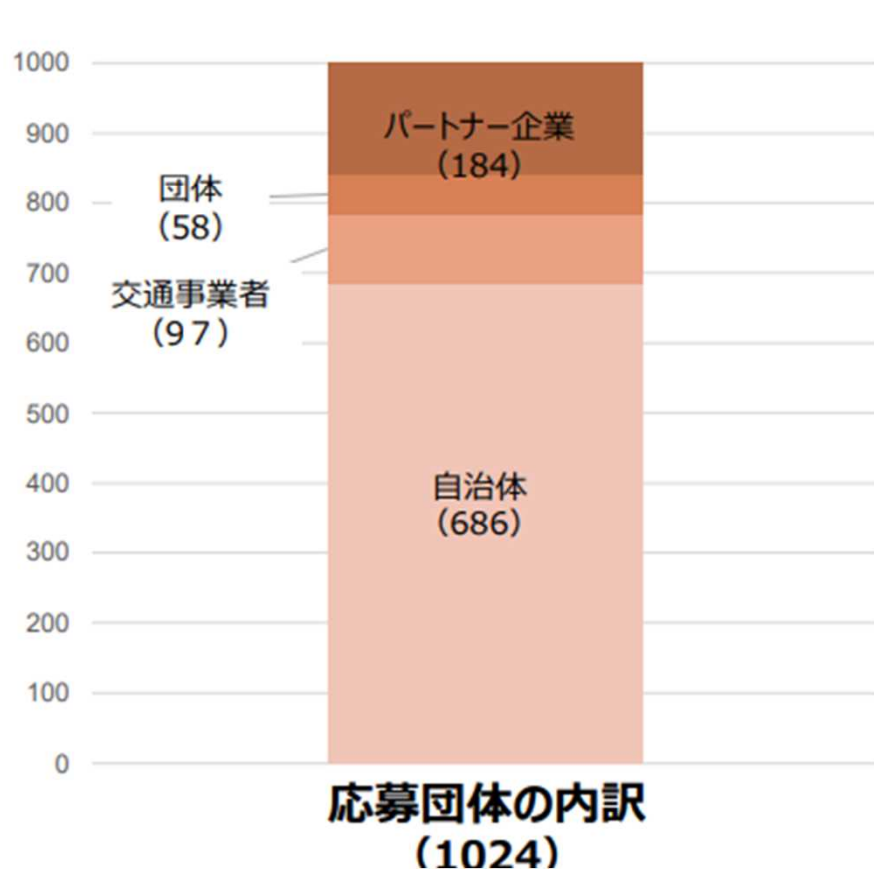
2 空白解消に向けた パイロットプロジェクト

全国共通のお困りごとについて、全国規模での解決を目指し、自治体、参加企業等が連携・協働して取り組む実証事業を展開

3 空白解消に向けた ナレッジの共有

交通空白にかかるナレッジの共有や、タクシー、乗合タクシー、公共/日本版ライドシェア等の活用促進に向けたセミナー等を実施

- 令和6年11月25日から、「交通空白」解消・官民連携プラットフォームの会員の募集を開始（現在も随時募集中）。
- 参加団体合計（※令和7年3月14日（金）時点）：1024
うち、自治体：686（市区町村：639 + 都道府県：47）、
交通事業者：97、団体：57、パートナー企業：184
（参考）参加団体合計（※R6.11.25時点）：167うち、自治体：47、交通事業者：31、団体：31、パートナー企業：58
- 今後、PF会員向けのロゴマークを作成予定



PF会員一覧(R7.3.14時点)

地方	都道府県	応募自治体	応募自治体数	計
北海道	北海道	士別市、幌加内町、豊富町、えりも町、東神楽町、共和町、美唄市、蘭越町、本別町、苫小牧市、上砂川町、安平町、江差町、伊達市、日高町、松前町、北広島市、札幌市、奥尻町、広尾町、弟子屈町、洞爺湖町、石狩市、室蘭市、中札内村、余市町、小清水町、網走市、比布町、恵庭市、新得町、秩父別町、東川町、名寄市、豊浦町、当麻町、岩内町、白老町、大樹町、森町、むかわ町、根室市、留萌市、乙部町、土幌町、倶知安町、鶴居村、函館市、深川市、七飯町	50	50
東北	青森県	青森市、弘前市、むつ市、大間町、平川市、東通村、野辺地町、佐井村、五戸町、鶴田町	10	67
	岩手県	宮古市、一関市、北上市、矢巾町、洋野町、軽米町、住田町、岩泉町、八幡平市、滝沢市、紫波町、奥州市、九戸村、盛岡市	14	
	宮城県	加美町、富谷市、仙台市、利府町、白石市、多賀城市、山元町、大衡村	8	
	秋田県	にかほ市、北秋田市、大館市、仙北市、東成瀬村、由利本荘市、男鹿市、三種町、湯沢市、潟上市、鹿角市、藤里町	12	
	山形県	新庄市、白鷹町、最上町、南陽市、西川町、長井市、山形市、大江町、河北町、寒河江市、高島町、上山市	12	
	福島県	いわき市、磐梯町、田村市、西郷村、会津坂下町、福島市、浪江町、古殿町、国見町、三春町、南会津町	11	
関東	茨城県	日立市、大洗町、水戸市、土浦市、大子町、坂東市、潮来市、常陸大宮市、つくば市、稲敷市、茨城町、五霞町、美浦村、行方市、龍ヶ崎市	15	90
	栃木県	芳賀町、益子町、栃木市、佐野市、小山市、日光市、宇都宮市、さくら市	8	
	群馬県	玉村町、下仁田町、榛東村、高崎市、館林市、沼田市、前橋市、富岡市	8	
	埼玉県	行田市、松伏町、川島町、日高市、横瀬町、東秩父村、川口市、新座市、三芳町、越谷市、和光市、吉川市、秩父市、小鹿野町	14	
	千葉県	九十九里町、市川市、香取市、鋸南町、成田市、君津市、館山市、南房総市、八千代市、富津市、八街市、市原市、大多喜町、白子町、山武市、白井市、長柄町、東庄町、多古町、我孫子市、大網白里市、四街道市	22	
	東京都	町田市、大田区、葛飾区、青梅市、杉並区、稲城市	6	
	山梨県	富士河口湖町、都留市、大月市、中央市、上野原市、甲府市、市川三郷町	7	
	神奈川県	相模原市、厚木市、逗子市、松田町、川崎市、大井町、南足柄市、秦野市、湯河原町、二宮町	10	
北陸信越	新潟県	佐渡市、小千谷市、胎内市、糸魚川市、十日町市、村上市、湯沢町、柏崎市、長岡市、加茂市、弥彦村、田上町、見附市、新潟市、上越市、刈羽村	16	67
	富山県	富山市、朝日町、立山町、射水市、南砺市、高岡市、魚津市、砺波市	8	
	石川県	輪島市、小松市、加賀市、能登町、野々市市、七尾市、珠洲市、羽咋市、志賀町、宝達志水町、中能登町、穴水町、能美市	13	
	長野県	駒ヶ根市、茅野市、山ノ内町、佐久穂町、長野市、塩尻市、飯田市、松川町、高森町、阿南町、阿智村、平谷村、根羽村、下條村、壳木村、天龍村、泰阜村、喬木村、豊丘村、大鹿村、軽井沢町、小布施町、諏訪市、小諸市、東御市、飯山市、原村、小谷村、白馬村、御代田町	30	

PF会員一覧(R7.3.14時点)

地方	都道府県	応募自治体	応募自治体数	計
中部	福井県	永平寺町、美浜町、大野市、福井市、若狭町、越前市、越前町、鯖江市	8	77
	岐阜県	関市、飛騨市、恵那市、大垣市、笠松町、各務原市、岐南町	7	
	静岡県	掛川市、藤枝市、御前崎市、小山町、東伊豆町、伊豆の国市、西伊豆町、湖西市、牧之原市、吉田町、御殿場市、磐田市、袋井市、熱海市、伊東市、伊豆市、川根本町、島田市、沼津市、浜松市、裾野市、富士市	22	
	愛知県	豊田市、東浦町、岡崎市、新城市、刈谷市、春日井市、犬山市、名古屋市、半田市、豊明市、設楽町、美浜町、弥富市、豊根村、小牧市、大治町、瀬戸市、南知多町、東郷町、豊橋市、豊川市、豊山町、田原市、常滑市、東栄町	25	
	三重県	伊勢市、亀山市、菟野町、明和町、松阪市、鳥羽市、東員町、木曾岬町、志摩市、四日市市、伊賀市、南伊勢町、大台町、津市、尾鷲市	15	
近畿	滋賀県	日野町、甲賀市、竜王町、湖南市、長浜市、大津市、彦根市、栗東市、守山市、東近江市	10	82
	京都府	笠置町、宮津市、宇治田原町、舞鶴市、南山城村、京田辺市、伊根町、宇治市、和束町、与謝野町、京丹後市、綾部市、大山崎町、南丹市、木津川市、八幡市	16	
	大阪府	河内長野市、柏原市、東大阪市、池田市、和泉市、摂津市、茨木市、能勢町、富田林市、堺市、交野市、河南町、大東市、岸和田市、豊能町、阪南市、高槻市、枚方市、太子町、豊中市、千早赤阪村	21	
	奈良県	五條市、大和郡山市、吉野町、大和高田市、天理市、生駒市、山添村、広陵町、河合町、十津川村	10	
	兵庫県	豊岡市、多可町、洲本市、淡路市、丹波篠山市、尼崎市、芦屋市、丹波市、加西市、南あわじ市、加東市、西脇市、三田市、養父市、播磨町、加古川市、猪名川町、宝塚市	18	
	和歌山県	かつらぎ町、紀の川市、高野町、田辺市、那智勝浦町、有田市、橋本市	7	
中国	島根県	美郷町、江津市、雲南市、松江市、奥出雲町、出雲市、吉賀町、津和野町、川本町、飯南町、安来市、隠岐の島町、西ノ島町	13	55
	鳥取県	鳥取市、三朝町、倉吉市、日南町、米子市、智頭町	6	
	広島県	安芸高田市、呉市、東広島市、熊野町、廿日市市、広島市、福山市、尾道市、安芸太田町、海田町、三次市、庄原市、江田島市	13	
	岡山県	真庭市、高梁市、新見市、鏡野町、里庄町、玉野市、津山市、勝央町、吉備中央町、笠岡市	10	
	山口県	宇部市、長門市、光市、下松市、美祿市、周南市、山口市、山陽小野田市、田布施町、萩市、周防大島町、平生町、岩国市	13	

PF会員一覧(R7.3.14時点)

地方	都道府県	応募自治体	応募自治体数	計
四国	香川県	多度津町、小豆島町、観音寺市、坂出市、宇多津町、三豊市、丸亀市、さぬき市、高松市、東かがわ市	10	38
	徳島県	石井町、阿南市、牟岐町、那賀町、松茂町、美波町、藍住町、海陽町、上板町、佐那河内村、吉野川市、小松島市、つるぎ町	13	
	愛媛県	松野町、松前町、今治市、久万高原町、八幡浜市、新居浜市、砥部町、宇和島市、西予市、西条市、大洲市、内子町	12	
	高知県	南国市、土佐市、仁淀川町	3	
九州	福岡県	田川市、大刀洗町、大木町、遠賀町、筑紫野市、うきは市、朝倉市、宗像市、八女市、太宰府市、直方市、豊前市、行橋市、久留米市、嘉麻市、福津市、北九州市、中間市	18	91
	佐賀県	基山町、みやき町、江北町、鳥栖市、佐賀市、唐津市、鹿島市、太良町	8	
	長崎県	対馬市、雲仙市、川棚町、島原市、五島市、長与町、佐世保市、佐々町、波佐見町、新上五島町	10	
	熊本県	山都町、産山村、御船町、熊本市、合志市、大津町、水上村、美里町、西原村、宇土市、八代市、天草市、甲佐町、菊池市、玉名市	15	
	大分県	豊後大野市、佐伯市、別府市、九重町、津久見市、国東市、玖珠町、日田市、中津市	9	
	宮崎県	川南町、日向市、延岡市、門川町、宮崎市、西都市、日之影町、高鍋町、高千穂町、串間市、都農町	11	
	鹿児島県	いちき串木野市、南さつま市、南九州市、徳之島町、出水市、姪良市、伊仙町、宇検村、垂水市、さつま町、瀬戸内町、鹿屋市、枕崎市、天城町、阿久根市、和泊町、知名町、指宿市、長島町、奄美市	20	
沖縄	沖縄県	八重瀬町、うるま市、多良間村、名護市、竹富町、沖縄市、宮古島市、金武町、国頭村、大宜味村、西原町、宜野座村、宜野湾市、本部町、南城市、石垣市、東村、今帰仁村、恩納村、伊江村、伊平屋村、伊是名村	22	22

地方自治体

各都道府県、全国知事会
 活力ある地方を創る首長の会（自治体会員：341）
 全国自治体ライドシェア連絡協議会（自治体会員：150）

会員名	
企業等	団体等
分野：デジタル/モビリティ	
ANA X、Ashirase、BRIDGEOVER、Community Mobility、DiDiモビリティジャパン、eMotion Fleet、Essen、EVモーターズ・ジャパン、Fracti、GAHOJIN、GO、ITbook、JCOM、KDDI、LocaliST、LocationMind、MaaS Tech Japan、MetCom、Mobility One、MONET Technologies、NearMe、newmo、nori・nori、NTTコミュニケーションズ、NTTデータ、NTTドコモ、NTT東日本、REA、RYDE、SWAT Mobility Japan、TIS、Uber Japan、unerry、Via Mobility Japan、Will Smart、Willer、Zip Infrastructure、アイシン、アイネス、アベックス、雨風太陽、アルパインマーケティング、伊藤忠テクノソリューションズ、イメディカ、ヴァル研究所、エスプールグローバル、オートボックスセブン、岡山トヨタ自動車、オムロン ソーシャルソリューションズ、鹿児島トヨタ自動車、建設技術研究所、構造計画研究所、コガソフ トウェア、ごじゅまる、ジェネクスト、シカク、システムオリジン、シナネンモビリティPLUS、ジョルダン、順風路、シンバホールディングス、鈴与シンワート、スぺア・テクノロジーソリューションズ、住友商事、ゼンリン、ソニック、大新東、第二ピアサービス、ダイハツ工業、長大、ティーメイト、ティファナ・ドットコム、デザイニウム、デンソー、電腦交通、藤カマダンダーソフト、東芝インフラシステムズ、トヨタカローラ鹿児島、トヨタモビリティサービス、トランザクション・メディア・ネットワークス、ニコニコトラベル、日産自動車、ネクスト・モビリティ、パイオニア&パイオニア販売、バイタルリード、パブリックテクノロジー、日野自動車、ピュージックスジャパン、富士通、フューチャーアーキテクト、プライマル、プレミア・ブライコネクト、未来シェア、モバイルクリエイト、モビリティ、ユニ・トラント、レシップ	青森県移送サービスネットワーク、くらしの足をみんなで考える全国フォーラム、モビリティサービス協会、栄寛自家用車有償輸送講習センター、関西MaaS協議会、九州MaaS協議会、全国移動サービスネットワーク、特定非営利活動法人ITS Japan、特定非営利活動法人みんなの集落研究所、日本自動車連盟、福島相双復興推進機構
分野：モビリティハブ	
AMANE、BRJ、Lime、Luup、OpenStreet、T-PLAN、エムシードウコー、オリックス自動車、タイムズモビリティ（パーク24）、チャリチャリ、ドコモ・バイクシェア、トヨタ自動車、ユナイテッドトヨタ熊本	日本シェアサイクル協会 全国レンタカー協会、 マイクロモビリティ推進協議会、
分野：エネルギー・インフラ	
ENEOS、関西電力送配電、京セラ、九州電力、三井化学、四国電力、中部電力、日本電気、矢崎エナジーシステム	

PF会員一覧(R7.3.14時点)

会員名	
企業等	団体等
分野：商業・農業・飲食業	
イオン、サツドラホールディングス、三菱商事、ローソン	庄原MaaS検討協議会、全国農業協同組合中央会、全国農業協同組合連合会、全国商工会連合会、日本飲食団体連合会、日本商工会議所、北海道経済連合会、
分野：金融・保険	
あいおいニッセイ同和損害保険、池田泉州エリアサポート、滋賀銀行、常陽銀行、常陽産業研究所、信金中央金庫、損保ジャパン、SORAE、ドーガン、東京海上日動、トヨタファイナンシャルサービス、日本政策金融公庫、日本政策投資銀行、みずほ銀行、三井住友海上、三井住友銀行、三井住友カード、三菱UFJ信託銀行	全国地方銀行協会
分野：福祉・教育	
Plan to Create、アンズケア、イツモスマイル、北見工科大学、摂南大学、ソーシャルムーバー、津田塾大学	SMARTふくしラボ、指定都市教育委員会協議会、全国市町村教育委員会連合会、全国社会福祉協議会、全国都道府県教育委員会連合会、特定非営利活動法人せたがや移動ケア（世田谷区福祉移動支援センター）
分野：宅配・貨物、運転代行	
S-mile、佐川急便、セブン代行、中濃代行、日本郵便、ヤマト運輸	新日本運転代行連盟
分野：観光	
JTB、ぐるなび、紋別プリンスホテル	Team Miyama Reproduction、熱海次世代観光・地域交通プラットフォーム協議会、雲仙観光局、全国旅館ホテル生活衛生同業組合連合会、全日本ホテル連盟、日本ホテル協会、日本飲食団体連合会、日本観光振興協会、日本旅館協会、野沢温泉マウンテンリゾート観光局、北海道観光機構、八重山観光・交通コンソーシアム

会員名	
企業等	団体等
分野：バス・タクシー	
<p>【バス】 十勝バス、網走バス、道南バス、東日本交通、岩手県北自動車、福島交通、会津乗合自動車、茨城交通、関東自動車、イーグルバス、深谷観光バス、国際興業、みちのりホールディングス、神奈川中央交通、京福バス、大野観光自動車、福井鉄道、しずてつジャストライン、遠州鉄道、名鉄バス、三重交通、エムケイ観光バス、阪急バス、淡路交通、尼崎交通事業振興、阪神バス、広島電鉄、大朝交通、美郷観光バス、琴空バス、伊予鉄バス、ハート交通、西日本鉄道、佐賀市交通局、昭和自動車、ラッキーバス、長崎自動車</p> <p>【タクシー】 明星自動車、旭川中央交通、株式会社伊達ハイヤー、光星タクシー、東ハイヤー、北星交通、ヒヤタクシー、稲荷タクシー、会津乗合自動車（再掲）、日本交通、日の丸交通、飛鳥交通、昭栄自動車、横川観光、神奈川都市交通、太陽交通、太陽交通新潟、太陽交通新潟田中央、大野旅客自動車、福井交通、ケイカン交通、伊豆箱根交通、静鉄タクシー、つばめ自動車、あんしんネット21、中川タクシー、名鉄西部交通、名鉄タクシーホールディングス、名鉄東部交通、名古屋近鉄タクシー、三重近鉄タクシー、滋賀タクシー、近エタクシー、都タクシー、日本タクシー、東京・日本交通、日の丸ハイヤー、フクユ、ユタカ交通、いやタクシー、宝塚かもめタクシー、つばめ交通、渡部タクシー、第一交通産業、ほほえみ、姪兵タクシー、元船光タクシー、ラッキー自動車、長与タクシー、下小園タクシー</p>	<p>MaaS活用・芸北地域交通検討実行委員会、運輸デジタルビジネス協議会、香川県タクシー協同組合、全国ハイヤー・タクシー連合会、日本バス協会、日本自動車連盟</p>
分野：鉄道・航空・海運	
<p>JR北海道、JR東日本、JR東海、JR西日本、JR四国、JR九州、静岡鉄道、豊橋鉄道、名古屋鉄道</p> <p>ANA、JAL、対馬空港ターミナルビル</p> <p>佐渡汽船、佐渡汽船運輸</p>	<p>日本民営鉄道協会、定期航空協会、全国空港事業者協会、日本旅客船協会、日本外航客船協会、日本国際クルーズ協議会、全国クルーズ活性化会議</p>
分野：その他	
<p>TOPPAN、TOPPANエッジ、アクセンチュア、小田原機器、オリエンタルコンサルタンツ、グローカル、ケー・シー・エス、共同印刷、九州経済研究所、合同会社うさぎ企画、小豆島総合開発、図解総研、大日本印刷、トヨタ・モビリティ基金、日建設計、日本総合研究所、日本地域社会研究所、博報堂、船井総合研究所、三菱総合研究所、レオパレス21</p>	

1. 「交通空白」解消に向けた取組等について

- 「交通空白」解消に向けた取組
- 「交通空白」解消等リ・デザイン全面展開プロジェクト
- アップデートガイドンス Ver 1.0

2. 予算関係(令和6年度補正予算・令和7年度当初予算)について

- ① 地域公共交通確保維持改善事業、その他個別予算の概要
- ② 地域公共交通確保維持改善事業
 - ・ 調査事業補助金
 - ・ 地域内フィーダー系統補助

3. その他

「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6年度補正・令和7年度予算)

地域公共交通確保維持改善事業等

令和6年度補正 326億円、令和7年度 209億円

- ・社会資本整備総合交付金（地域交通関係）
：令和6年度補正 37億円、令和7年度 4874億円の内数
- ・鉄道施設総合安全対策事業費
：令和6年度補正 69億円の内数、令和7年度 45億円の内数
- ・訪日外国人旅行者受入環境整備
：令和6年度補正 158億円の内数、
令和7年度 6億円の内数、国際観光旅客税充当額 25億円の内数

「交通空白」の解消、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

■ 「交通空白」解消等リ・デザイン全面展開プロジェクト

喫緊の課題である「交通空白」の早期解消等に向け、

- ・「交通空白」の課題がある自治体において、都道府県が先導する場合も含め、公共/日本版ライドシェア導入等を総合的に後押し
(調査・計画策定・合意形成、実証運行に係る車両・システム・運行費等の支援)
- ・地域の多様な主体の連携・協働による「共創」実証運行、MaaSの広域化等支援
- ・『「交通空白」解消・官民連携プラットフォーム』パイロットプロジェクト推進
(官民連携、地域間連携、モード間連携の広域的解決モデルを横展開)



地域の足：「かなライド」



観光の足：「おにタク」

■ 訪日外国人旅行者受入環境整備（観光庁予算）

訪日外国人旅行者の「観光の足」確保に向け、

- ・公共/日本版ライドシェア等活用による観光地の二次交通の高度化
- ・乗場・待合環境整備等の二次交通へのアクセスの円滑化
- ・多言語対応、キャッシュレス決済の普及や、観光車両導入等の公共交通機関における受入環境整備

■ 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、キャッシュレス決済の導入等支援



クレカタッチ決済

■ 自動運転の社会実装に向けた支援

自動運転大型バス等への支援を強化



自動運転大型バス

■ 交通分野における人材確保支援

2種免許取得、採用活動等、人材確保を支援

■ 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）

(令和7年度：135億円)

■ 地域公共交通計画・協議会のアップデート支援

「交通空白」解消に向けた実態把握やモビリティデータの利活用等の支援

■ ローカル鉄道再構築

再構築に向けた協議の場の設置、調査・実証事業を支援



軌道強化による高速化

■ 地域公共交通再構築（社会資本整備総合交付金）

地域交通ネットワーク再構築に必要なバス・鉄道施設整備支援



EVバス充電施設の設置

■ EV車両・自動運転車両等の先進車両導入支援

地域公共交通の維持・確保等

■ 生活の基盤となる地域公共交通の維持確保等

- 離島航路、離島航空路、幹線・地域内フィーダー系統の運行費等に対する支援
- 地域鉄道における安全対策（鉄道施設総合安全対策事業費等）
- バリアフリー対応車両導入や施設整備等、公共交通機関のバリアフリー化支援
- 安全に問題があるバス停の移設等

上記のほか、関係予算として公共予算のうち、道路整備費（自動運転の走行環境整備等）、都市・地域交通戦略推進事業（公共交通に係る支援等）がある。

「交通空白」解消緊急対策事業

何らかの対応が必要な「交通空白」を抱える地域において、「交通空白」の解消に向けたサービスを実施するための仕組みの構築を支援します！

補助対象事業者

公共ライドシェア・日本版ライドシェア等、新たに導入する交通サービスの運行主体（運行委託する場合を含む）となる地方自治体、交通事業者、NPO法人、観光協会、商工会、社会福祉協議会等又はそれらを含んだ協議会 ※

補助対象経費

- ①事業実施のための基礎データ収集・分析、協議会・説明会等開催に要する費用（悉皆ヒアリング調査・利用予測シミュレーション、有識者謝金・会場使用料等）
- ②サービス提供のために必要となる車両の導入、配車アプリ・運行管理等のシステム開発・導入、運転者募集等に要する費用（車両の購入・リースによる取得、仕切板、ドライブレコーダー等の設置、運転者を募集するための広告費用等）
- ③実証事業に要する費用（運行経費、実証事業後の利用データ分析、路線・区域・料金設定等の検討等）



【事業イメージ例】 以下のような検討段階から地域の合意形成までの取組みについて、ワンストップの支援を想定

- 公共ライドシェア等の導入にあたり、実証運行する地域・時間帯の特定に向けた調査、利用予測シミュレーション 等
- 実証運行の実施体制構築・合意形成に向けた地域内調整
- 実証運行に係る車両・配車アプリ等の導入、車両改装・ラッピング、運転者募集 等
- 実証運行経費・実証運行後の利用データの分析・検証 等
- 本格運行に向けた住民説明会



▲公共ライドシェアの立ち上げ（イメージ）

補助率

500万円まで定額、500万円を超える部分は2/3（上限1億円）

※車両購入に係る費用については定額補助の対象外（車両購入は、対象事業者自身が有する車両がサービス提供のために活用することができない場合に限る）

※都道府県が主導するなど複数市町村が共同してサービスを提供することを予定している場合、補助対象経費のうち①については定額の引き上げ（上限2,000万円）

※一度本補助を受けた同一自治体内において同一類型の別の事業（別地域での実施）への補助を受ける場合、2件目以降の補助については1/2

問合せ先 各地方運輸局交通政策部交通企画課 等（別紙参照）

公募期間

令和7年3月10日（月）～4月7日（月）

【採択時期目安：令和7年4月中（予定）（先着順）】

※ 既存路線の廃止・減便等を受けた代替交通の導入であって、かつ緊急的な取組の必要性が高いものに限り、先んじて採択を行う場合があります

※応募にあたっては、自治体が「交通空白」と認める地域で実施することが要件となります。

※自治体については、「交通空白」解消・官民連携プラットフォームに加入していることが要件となります。

共創モデル実証運行事業/モビリティ人材育成事業

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、人材育成を支援します！ ※「共創」:「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)」

1. 共創モデル実証運行事業

補助対象事業者

交通事業者等※を含む複数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)**

※交通事業者等:一般乗合・一般乗用旅客自動車運送事業者、鉄軌道事業者、一般旅客定期航路事業者、公共ライドシェアの実施主体、シェアサイクル等の事業実施主体、道路運送法上の許可・登録を要しない輸送サービスの実施主体 等

(注) 単一の事業者のみでは補助対象となりません。

補助対象経費

新たな事業の立ち上げ及び実証運行に係る以下の経費対して支援を実施

- ①基礎データ収集・分析、協議会開催に要する経費（有識者謝金・会場使用料 等）
- ②システム構築（配車・運行管理・AIオンデマンド 等）、実証運行に使用する車両導入（車両の購入・リース等）による取得・改造に要する経費
- ③実証事業に要する経費（新規運行に係る経費、実証環境の整備 等）

補助率

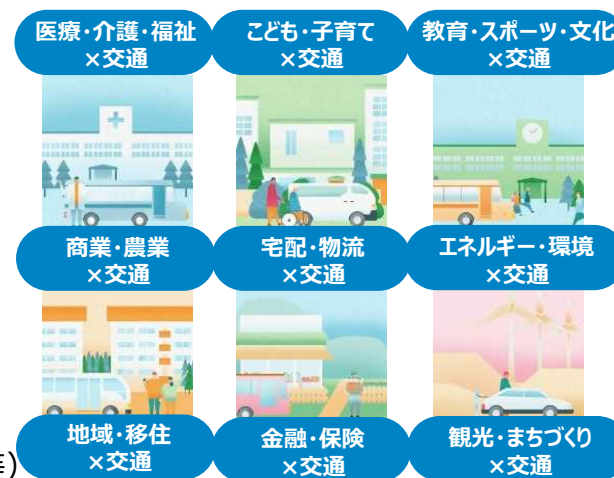
A 中小都市、過疎地など (人口10万人未満の自治体)	B 地方中心都市など (人口10万人以上の自治体)	C 大都市など (東京23区・三大都市圏の政令指定都市)
500万円以下は 定額 、 500万円超部分は 2 / 3	補助率 2 / 3	補助率 1 / 3

【事業例】 ※R5年度:77事業、R6年度:256事業を支援

- スクールバス・介護輸送・商業施設送迎等の地域輸送資源の混乗化、遊休時間帯における地域路線への活用
- 介護予防プログラムの一環として公共交通を利用した外出を促進（介護予防財源の活用）
- 教育委員会との関係による児童の登下校・部活動送迎にあわせたデマンド交通等の実証運行
- 商工会議所・商工会や社会福祉協議会、観光協会、地域金融機関、農協等の地域経済界による取組 等



▲他分野共創の分類例



2. モビリティ人材育成事業

(定額：上限3,000万円)

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

(注) 市町村域を超えた広域的な取組に限ります。

問合せ先

各地方運輸局交通政策部交通企画課 等 (別紙参照)

公募期間

令和7年3月10日(月)～4月7日(月) 20

【採択時期目安：令和7年5月上旬(予定)】

※応募にあたっては、自治体又は運輸局の推薦を受けていることが要件となります。

※自治体については、「交通空白」解消・官民連携プラットフォームに加入していることが要件となります。

R7.4.28プレスリリース 「『交通空白』解消緊急対策事業」採択結果

https://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha03_hh_000464.html

国土交通省

Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

Press Release

令和7年4月28日
総合政策局地域交通課
物流・自動車局旅客課

「交通空白」の解消に向けた サービスを実施するための取組を支援します！ ～令和7年度「『交通空白』解消等リ・デザイン全面展開プロジェクト」 （『交通空白』解消緊急対策事業）の事業採択について～

国土交通省では、全国の「地域の足」「観光の足」を確保するための「交通空白」の解消に向けた取組を後押しするため、令和7年度「『交通空白』解消等リ・デザイン全面展開プロジェクト」（『交通空白』解消緊急対策事業）の公募を行い、200件の事業を採択いたしました。

1. 事業概要

令和7年度「『交通空白』解消等リ・デザイン全面展開プロジェクト」は、喫緊の課題として取り組む「交通空白」の解消のほか、地域の多様な関係者が連携・協働した取組など、地域交通の維持・活性化を図る事業を支援するものです。

今回は、「『交通空白』解消緊急対策事業」について、200件の事業を採択しました。（採択事業一覧については別紙参照）

2. 「『交通空白』解消緊急対策事業」について

「『交通空白』解消緊急対策事業」は、「交通空白」の課題があると自治体が判断した地域において、公共ライドシェア・日本版ライドシェアやAIデマンド、乗合タクシー等の「交通空白」の解消に向けたサービスを実施するための仕組みの構築を支援する事業であり、地域における具体的な導入手段に関する調査から実証運行を踏まえた利用データ分析等までワンストップで支援を行います。

【問い合わせ先】

国土交通省 総合政策局地域交通課 板垣 菊地 春見 阿南 阿部
03-5253-8111（内線 54-817,54-827,54-828）
03-5253-8987（直通）
物流・自動車局旅客課 東海林 三浦 秋葉
03-5231-8111（内線 54-913,41-253,54-916）
03-5253-8573（直通）

採択結果

実施地域	事業実施主体	事業名称
北海道札幌市	北海道札幌市北区、東区及び南区	バス路線廃止に伴う代替交通(乗合タクシー)の導入
北海道安平町	安平町地域公共交通協議会	時間帯空白解消に向けたハイヤー・デマンドバス・ライドシェアー 完管理化調査実証事業
北海道伊達市	株式会社 伊達ハイヤー	伊達市交通空白解消事業
北海道大樹町	北海道大樹町	公共ライドシェア「コムライド」運行プロジェクト
北海道釧路市	阿寒ハイヤー株式会社	観光業特化エリアにおける地域住民と連携した「阿寒湖日本版ライドシェア事業」
北海道弟子屈町	弟子屈町地域公共交通活性化協議会	交通空白解消乗合ハイヤー
北海道洞爺湖町	北海道洞爺湖町	ライドシェアの仕組みを活用した夜の交通空白時間解消事業
北海道苫小牧市	苫小牧市公共交通協議会	ナイトタイムバス運行事業
北海道東神楽町	北海道東神楽町	(仮称)東神楽オンデマンド交通実証
北海道東川町	東川町地域交通協議会	予約型「乗合バス」の本格運行開始に向けた実証運行事業
北海道美幌町	北海道美幌町	～一人多役でライドシェアの実現を目指す～ 奥尻島長で助け合い「島のりあい」実証プロジェクト
北海道佐呂間町	特定非営利活動法人ワークフェア	生涯の輝く「サロワ」地域公共ライドシェア×福祉×観光共創プロジェクト
北海道美幌市	北海道美幌市	北海道美幌市AIデマンドバス実証運行
北海道松前町	北海道松前町	北海道松前町公共ライドシェア実証運行
北海道共和町、岩内町	北海道共和町	公共ライドシェア本格運行に向けた実証運行事業
北海道網走市	網走市郊外地区乗合交通実証運行協議会	網走市郊外地区乗合交通実証運行事業
北海道当麻町	北海道当麻町	AIデマンド交通導入事業
北海道赤井川村	北海道赤井川村	地域交通の“すきま”ゼロプロジェクト
北海道根室市	根室市地域公共交通確保対策協議会	根室市AIデマンド交通実証運行
北海道上ノ国町	北海道上ノ国町	北海道上ノ国町全域におけるAIデマンド交通実証実験
北海道芽室町	芽室町地域公共交通活性化協議会	芽室町公共ライドシェア事業
山形県最上町	山形県最上町	最上町地域交通・ライドシェア推進事業
福島県浪江町	日産自動車株式会社	なみえ交通空白解消実証プロジェクト
秋田県東成瀬村	東成瀬村地域公共交通活性化協議会	東成瀬村交通空白解消に向けた交通サービス導入施策検討・調査事業
福島県三春町、郡山市・田村市の一部	福島県三春町	サフラスクリプション型交通サービス実証運行事業
秋田県にかほ市	秋田県にかほ市	にかほ市地域交通調査分析支援業務
宮城県利府町	宮城県利府町 福島大学、株式会社マイカーパス、宮城交通株式会社、若手東北自動車株式会社、仙台宮城営業所、イオントーキー株式会社、みやぎ生活協同組合利府店、特定非営利活動法人利府町観光協会、仙台農業協同組合東部営業センター、株式会社七十七銀行利府支店、利府町PTA連合会、宮台台保育所保護者会、社会福祉法人利府町社会福祉協議会、利府町老人クラブ連合会、仙塩利府病院	利府町版mobilityプロジェクト
秋田県鹿角市	秋田県鹿角市	(八幡平地区)地域住民と連携したデマンド型乗合タクシーの導入
青森県東通村、むつ市	青森県東通村	東通村AIデマンド交通実証運行事業
青森県中泊町	中泊町集落支援ネットワーク協議会	中泊町共創型ライドシェア「中泊モビル」(仮称)
福島県天栄村	福島交通株式会社	天栄村湯本地域「交通空白」解消緊急対策事業

採択結果

実施地域	事業実施主体	事業名称
福島県柳津町	福島県柳津町	柳津町町営バス再編実証プロジェクト
岩手県住田町	岩手県住田町	交通空白地解消に向けたデマンド交通および公共ライオンシェア入事業
福島県いわき市	福島県いわき市、いわき都市圏総合都市交通推進協議会	まちなかの域内交通確保に向けた実証事業（小名浜・常磐地区）
岩手県遠野市	岩手県遠野市	交通空白解消及び公共交通の持続性向上に向けたデマンド交通導入事業
山形県長井市	山形県長井市	長井市営バス路線改善事業 ～時間的交通安全エリアにおける利便性向上に向けた現状分析及び改善策の検討～
青森県青森市	青森県青森市	AIデマンド交通システムを活用した公共交通最適化事業
山形県尾花沢市	山形県尾花沢市	山形県尾花沢市中心部におけるAIデマンド交通実証運行
宮城県仙台市	仙台市交通政策推進協議会	「みんなで育む多様な交通確保エリア」における持続可能な地域の足の確保
青森県六ヶ所村	青森県六ヶ所村	六ヶ所村地域公共交通に係る基礎調査及び実証運行計画検討事業
岩手県一関市	岩手県一関市	持続可能な公共ライオンシェア導入のための交通安全白地課題の調査・合意形成事業
岩手県紫波町	岩手県紫波町	紫波町公共ライオンシェア事業
秋田県横手市	横手市地域公共交通活性化協議会	交通空白地等の地域課題データの収集・可視化と、公共ライオンシェア導入の検討
福島県南会津町	福島県南会津町	会津田島駅周辺を中心とした持続可能な交通サービス実現のための移動課題調査事業
宮城県富谷市	宮城県富谷市	富谷市公共ライオンシェア
福島県会津坂下町	福島県会津坂下町	コミュニティバス運行実証事業
山形県上市市	山形県上市市	上市市交通空白対策事業
東京都神津島村	東京都神津島村	神津島村公共ライオンシェア
埼玉県三芳町	埼玉県三芳町	三芳町循環ワゴン実証運行事業
茨城県行方市	茨城県行方市	【仮称】夜間送迎応援タクシー実証運行事業
茨城県常陸大宮市	茨城県常陸大宮市	公共ライオンシェア実証運行事業
千葉県多古町	千葉県多古町	多古町の交通空白地域を解消する自家用有償等の新たな交通サービス（仮）
神奈川県横浜市	川崎鶴見臨港バス株式会社	鶴見区馬場・上の宮・獅子ヶ谷地区におけるオンデマンドバス運行
神奈川県松田町	神奈川県松田町	夜間における交通空白時間帯解消事業
千葉県原市	小湊鉄道株式会社	高滝エリア周辺バス
東京都西東京市	東京都西東京市	公共交通空白地域における新たな移動手段導入に向けた実証運行事業
東京都稲城市	東京都稲城市	稲城市におけるAIオンデマンド交通導入実証運行
埼玉県皆野町	埼玉県皆野町	皆野町デマンド交通導入事業
埼玉県日高市	埼玉県日高市	日高市おでかけワゴン運行事業
千葉県富津市	富津市地域公共交通会議	金谷地区交通空白地有償運送事業
神奈川県南足柄市	神奈川県南足柄市	路線バス小型車転換実証運行事業
山梨県都留市	山梨県都留市	市内の公共交通のアプリ一体化によって利便性確保・交通空白脱却とマイナンバー活用も視野に入れた市内交通トータルDX
茨城県美浦村	茨城県美浦村	村内のデマンド交通システムの導入・既存交通をアプリで一体化することによる交通空白状態の脱却及び、本格運行に向けた調査業務
山梨県甲府市	山梨県甲府市	「こまぶデマンドタクシー」の実証運行
山梨県中央市	中央市地域公共交通活性化協議会	中央市デマンド交通実証運行

1. 「交通空白」解消に向けた取組等について

- 「交通空白」解消に向けた取組
- 「交通空白」解消等リ・デザイン全面展開プロジェクト
- **アップデートガイドンス Ver 1.0**

2. 予算関係(令和6年度補正予算・令和7年度当初予算)について

- ① 地域公共交通確保維持改善事業、その他個別予算の概要
- ② 地域公共交通確保維持改善事業
 - ・ 調査事業補助金
 - ・ 地域内フィーダー系統補助


3. その他

R7.3.31プレスリリース アップデートガイドンスの公表

これから地域公共交通計画の作成や改訂に取り組むにあたり、計画の意義やアップデートの進め方について、モビリティデータを活用した計画作成（現状診断やKPI設定等）のポイントを解説。

『概要版』、『手順書』、『データ活用の手引き』から構成。

https://www.mlit.go.jp/report/press/sogo12_hh_000422.html

国土交通省  Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

Press Release

令和7年3月31日
総合政策局地域交通課


「交通空白」解消に向けた地域公共交通計画等のアップデートを後押し ～地域公共交通計画の「アップデートガイドンス Ver1.0」を公表～

国土交通省では、令和6年7月に「交通空白」解消本部を設置し、「地域の足」「観光の足」の確保を進めています。今般、自治体等が「交通空白」の解消を進めるための支援ツールの一つとして、地域公共交通計画の立案等に当たってのモビリティデータの活用方法等を紹介した「アップデートガイドンス Ver1.0」を作成したため、公表いたします。

- 「アップデートガイドンス Ver1.0」の概要
 - 地域公共交通計画の作成や改訂に取り組む地方公共団体の職員等が、計画の意義やアップデートの進め方を理解して実践できるようにするための支援を目的に、モビリティデータを活用した現状診断やKPI設定等の手法を解説。
 - なお、令和6年4月に公表した「地域公共交通計画の実質化に向けた検討会」（座長：中村文彦・東京大学大学院特任教授）における中間とりまとめを踏まえて作成。
- 「アップデートガイドンス Ver1.0」の構成
 - 概要版 現状診断、KPI設定の手法を解説する手順書の抜粋
 - 手順書 地域公共交通計画等をアップデートするための手順を解説
 - データ活用の手引き モビリティデータの取得・算出・利活用方法等を紹介
- 「アップデートガイドンス Ver1.0」の解説をはじめ、地域公共交通計画や法定協議会のアップデートに関係する幅広い知見を得ることができる「地域公共交通研修」は、I期を6月に開催予定。（4月に研修生を募集予定）
- 「アップデートガイドンス Ver1.0」の他、国が提供する支援ツールとして、地方公共団体の職員等が行う地域公共交通計画の作成・実行・評価、法定協議会の運営といった業務負担を軽減するコンテンツに加え、活用可能な関連情報もあわせて掲載するポータルサイトである「MOBILITY UPDATE PORTAL」を令和7年度中に公開予定（一部コンテンツは5月に先行公開予定）

※「アップデートガイドンス Ver1.0」は、以下のURLに掲載しております。
https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport_tk_000058.html

<問合せ先>
総合政策局 地域交通課 伊賀本、板垣、桐山、藤後
TEL : 03-5253-8111（内線 54-819）、03-5253-8987（直通）
Mail : hqt-chiikikoutsu-hourei@gxb.mlit.go.jp
（メール送信の際は「■」を「@」（半角）に置き換えてください）



地域公共交通計画の「アップデートガイド Ver1.0」

データ活用の手引き

国土交通省 総合政策局 地域交通課

地域公共交通計画の「アップデートガイド」データ活用の手引き 目次

「データ活用の手引き」の意義

- (1) 本書の位置づけ
- (2) 地域公共交通計画策定においてデータを活用する意義
- (3) モビリティデータとは
- (4) モビリティデータの取得・活用にあたっての留意事項
- (5) モビリティデータの重ね合わせに使用できるツール
- (6) 各ページの構成

1. 人口情報

- (1) 居住(夜間)人口(現状)
 - (2) 居住(夜間)人口(将来)
 - (3) 高齢者人口(現状)
 - (4) 高齢者人口(将来)
 - (5) 従業者数
- 【分析例①】居住人口(夜間人口)に加えた昼間人口の整理
【分析例②】将来推計人口・高齢者人口の整理

2. 地域特性情報

- (1) 主要施設
 - (2) 土地利用
 - (3) 地勢情報
 - (4) 事業所数
- 地域特性情報に関するプラス・ワンポイント

3. 交通ネットワーク情報

- (1) バス・鉄道のネットワーク状況
- (2) タクシー事業者の営業所・車両数
- (3) 乗合タクシー、公共ライドシェアの路線・区域等
- (4) 公共的な輸送サービスの運行路線・区域等
- (5) 活動機会へのアクセシビリティ

4. 交通サービス利用情報

- (1) 利用実績(バス)
- (2) 利用実績(鉄軌道)
- (3) 利用実績(乗合タクシー、公共ライドシェア等)
- (4) 利用実績(公共的な輸送サービス)
- (5) 公共交通分担率

5. 潜在需要情報

- (1) 主要施設の利用状況
 - (2) 人の流動に関するデータ(PT調査、人流データ)
 - (3) 開発計画等
- 潜在需要情報に関するプラス・ワンポイント

6. 交通サービスの持続性に関する情報

- (1) 公的資金投入額
- (2) 交通事業者の収支
- (3) 交通事業者の体制

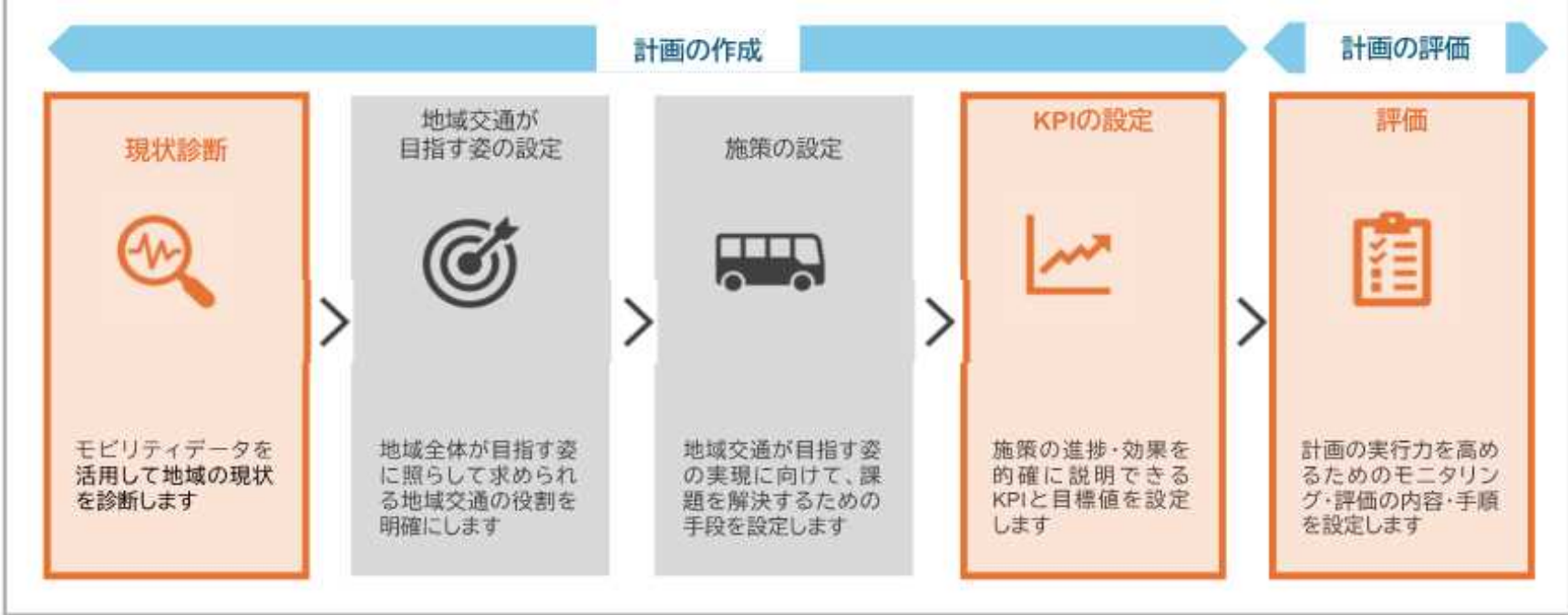
【参考】基礎データ項目一覧

「データ活用の手引き」の意義

(1) 本書の位置付け

- 「データ活用の手引き(以下、「本手引き」)」は、『地域公共交通計画の「アップデートガイドンス」』の一部として、「手順書」とセットで活用されることを主眼に作成されており、検討フロー(下図)における「現状診断」「KPIの設定」「評価」の各段階での検討におけるデータの活用目的や取得方法を紹介しています。
- 具体的には、「手順書」で示されている地理情報を活用した分析を自力で行う、もしくはコンサルタントや学識者等外部の専門家の力を借りて行う際に適切な作業指示ができるよう、「手順書」に対応した構成としています。
- 本書を通じて、地方公共団体においてモビリティデータの活用が進み、地域公共交通計画や協議会の実質化(アップデート)を後押しすることを目的としています。

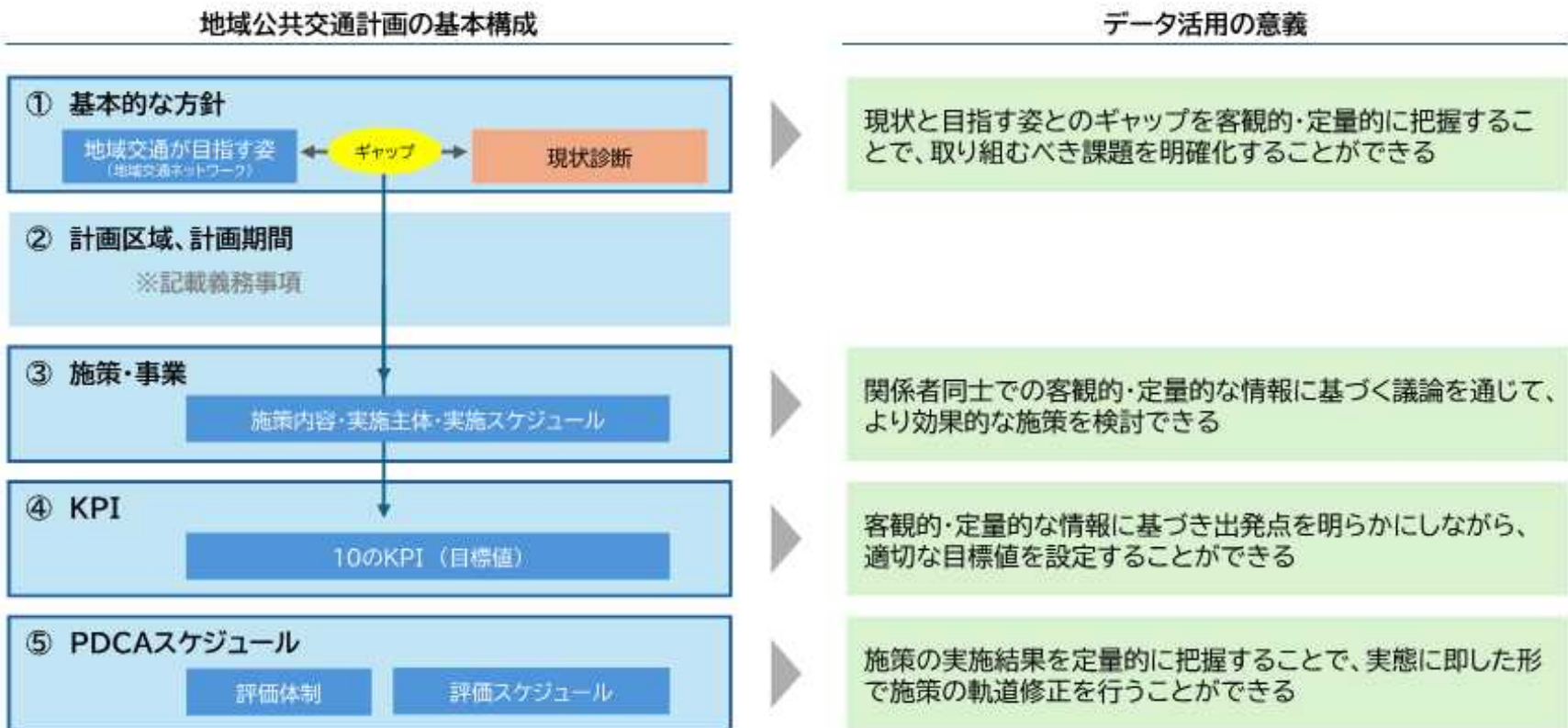
「地域公共交通計画の「アップデートガイドンス」手順書における検討フロー



「データ活用の手引き」の意義

(2) 地域公共交通計画の策定においてデータを活用する意義

- 地域住民の生活に資する地域交通サービスが継続的に提供されるためには、地域交通が目指す姿を設定し、この「地域交通が目指す姿」と現状とのギャップを埋めるための施策を講じる必要があります。
- 更に、施策を実施するだけでなく、施策を実施した結果を継続的にモニタリングし、必要があれば軌道修正を行う必要があります。
- このような継続的な取り組みを行うためには、地域の現在の状況を主観的に把握するだけでなく、データを使って地域の現状を把握し、洗い出された課題を解決するための施策及び施策通じて達成したい目標を設定し、継続的にモニタリングする必要があります。
- これらの、現状診断、施策・KPI設定、評価の各段階において、関係者同士で客観的・定量的に状況を把握しながら議論を進めるための手がかりとして、モビリティデータを活用することが重要となります。



「データ活用の手引き」の意義

(3) モビリティデータとは

- 地域交通を考える上では、公共交通機関の運行ダイヤや利用実績等交通に直接関係するデータだけでなく、地域の人口分布や年齢構成、それらの将来の見通し、病院や学校等移動の目的地となる施設の位置等の様々なデータを複合的に捉えることが重要です。
- 本書では、地域交通を考える際に必要となる様々な周辺情報も含めて、地域公共交通計画の作成に活用できるデータを「モビリティデータ」と呼びます。
- 本手引きでは、これらのモビリティデータを地図上にプロットし、**重ね合わせることで地域における人の移動の実態や見通しを可視化するにあたっての手順や留意点を**紹介します。
- この方法により分析を行うにあたり、可視化ツール(後述)の活用が前提となるため、必要に応じてコンサルタントや学識者等外部の専門家の力を活用して進めるようにしましょう。

モビリティデータの活用例



(出典)「地域公共交通計画」の実質化に向けた検討会「中間とりまとめ」

(4) モビリティデータ取得・活用にあたっての留意事項

- 地域公共交通計画の作成にあたって、活用すべきモビリティデータの範囲は、地域ごとに設定する「地域交通が目指す姿」や「施策・KPI」によって異なるため、本手引き記載のモビリティデータを全て集めることが目的ではありません。
- モビリティデータの取得・活用方針については、手元で保有していないデータを取得することやデータ分析を行うこと自体が目的化することのないよう、地方公共団体が自ら判断する必要があります。
- また、データは合意・意識の統一化のためのツールという役割を持つため、多様な関係者がデータを持ち寄って議論をしながら、地域交通の課題を一緒に考えることも効果的です。

「データ活用の手引き」の意義

(5)モビリティデータの重ね合わせに活用できる主な情報ソースとツール

1) モビリティデータの重ね合わせに活用できる主な情報ソース

- ・ 地域公共交通計画の作成にあたり、現状診断、課題の洗い出し、施策の検討、進捗の評価の各段階でモビリティデータを活用します。
- ・ ここでは、モビリティデータを地図上で重ね合わせてプロットする際に活用できる主な情報ソース及びツールを紹介します。

① 地域経済分析システム(RESAS)

システム概要

- ・ 人口・産業構造等に関する政府統計データのほか、事業所の立地や観光資源情報等に関する様々なデータの分析結果について、グラフや地図上で分かりやすく可視化できるシステムです。
- ・ 地方創生の様々な取り組みを情報面から支援するために経済産業省と内閣官房が提供しています。
- ・ 令和7年3月に新システムが稼働し、移動・交通に関するデータや機能がさらに充実しました。

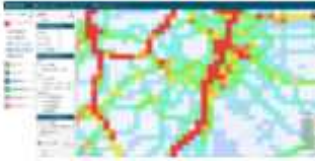
【RESASトップページ】



主な活用データ

- | | |
|----------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| マーケティング
マップ | <ul style="list-style-type: none"> ・ 滞留人口メッシュ分析 ・ 通過人口メッシュ分析 ・ 事業所立地分析 |
| 観光
マップ | <ul style="list-style-type: none"> ・ 観光地分析 ・ 国内/インバウンド消費分析 |
| 人口
マップ | <ul style="list-style-type: none"> ・ 人口構成・増減分析 ・ 通勤通学人口分析 ・ 地域人口・将来人口メッシュ分析 |

【活用例】通過人口(メッシュ図)



(出典) RESAS「マーケティングマップ-通過人口メッシュ分析」で作成

関連リンク

- 【ホームページ】
<https://resas.go.jp/>
- 【マニュアル】
上記ホームページから直接ダウンロード

② 政府統計の総合窓口(e-Stat)

システム概要

- ・ 各府省が行っている統計データを検索できるポータルサイトです。
- ・ この中で提供されている「地図でみる統計(jSTAT MAP)」を使って、国勢調査や経済センサスといった統計データを簡易に可視化することができます。
- ・ またGIS(後述)ソフト上での可視化に活用できるデータもe-Statで入手できます。

【e-Statトップページ】



主な活用データ

- ・ 国勢調査
- ・ 人口動態統計
- ・ メッシュ将来人口推計
- ・ 事業所・企業統計調査
- ・ 経済センサス
- ・ 医療施設調査
- ・ 社会福祉施設調査
- ・ 介護サービス施設・事業所調査

【活用例】人口分布(メッシュ図)



(出典)国勢調査データよりe-Stat 地図でみる統計(jSTAT MAP)で作成

関連リンク

- 【ホームページ】
<https://www.e-stat.go.jp/gis>
- 【マニュアル】
https://www.e-stat.go.jp/help/view-on/map/about_gis

「データ活用の手引き」の意義

(5)モビリティデータの重ね合わせに活用できる主な情報ソースとツール

1) モビリティデータの重ね合わせに活用できる主な情報ソース

③ 国土数値情報

システム概要

- 地形、土地利用、公共施設・文化施設、交通等国土に関する基礎的な空間情報のデータベース集として、無償で提供されています。
- このうち一部のデータを「国土情報ウェブマッピングシステム」を使って簡易に可視化することができます。
- また、ダウンロードしたデータをGISソフト上で可視化することもできます。

【国土数値情報 トップページ】



主な活用データ

- 【交通】バス停留所・路線、鉄道駅・路線
- 【土地利用】土地利用細分メッシュ、都市地域
- 【行政地域】中学校区、小学校区
- 【大都市圏・条件不利地域】過疎地域、密集市街地
- 【災害・防災】洪水浸水想定区域
- 【施設】医療機関、学校、福祉施設、都市公園
- 【保護保全】自然公園地域、自然保全地域
- 【各種統計】将来人口推計

【活用例】バス停留所・鉄道駅・路線と人口メッシュの重ね合わせ



(出典)国勢調査データ及び国土数値情報データより国土情報ウェブマッピングシステムで作成

関連リンク

【ホームページ】
<https://nlftp.mlit.go.jp/>
<https://nlftp.mlit.go.jp/ksj/webgis.html>

【マニュアル】
https://nlftp.mlit.go.jp/webmapc/WMS_manual.pdf

【補足】

モビリティデータの可視化に使用できる情報ソースのうち、①RESAS、②e-Stat(jSTAT MAP)、③国土数値情報は、それぞれ地図データと統計データの簡単な重ね合わせがサイト上で可能です。④GTFSは、GISソフトを使用して可視化する必要があります。GISについては次ページで解説を行います。

④ 標準的なバス情報フォーマット

システム概要

- 経路検索サービスや地図サービスへの情報提供を目的として策定された世界標準の公共交通データフォーマットであるGTFS(*)に対して互換性を持たせたデータフォーマットです。
- 停留所や時刻表といった静的データを扱う「GTFS-JP」と、車両の位置や運行情報といった動的データを扱う「GTFS- RT(リアルタイム)」の2種類のファイルフォーマットがあります。
- これらのデータは、GISソフト上で可視化することができます。

【GTFS-JP トップページ】



(*) General Transit Feed Specification

主な活用データ

- (1) GTFS-JP
 - 停留所情報
 - 時刻表
 - 路線名情報
 - 運賃
- (2) GTFS-RT
 - ルート最新情報(遅延、発着予定時刻、通過)
 - 車両位置情報(緯度・経度、接近情報、混雑度)
 - 運行情報(運行情報概要、営業(運休、迂回))

【イメージ】運行経路・運行頻度の可視化



(出典)北陸信越運輸局「GTFSデータを用いた交通サービスの視覚化」

関連リンク

【ホームページ】
<https://www.gtfs.jp/>

【マニュアル】
https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport_tk_000112.html
<https://www.tb.mlit.go.jp/hokushin/content/000321328.pdf>

「データ活用の手引き」の意義

(5)モビリティデータの重ね合わせに活用できる主な情報ソースとツール

2) モビリティデータの重ね合わせに活用できる主なツール

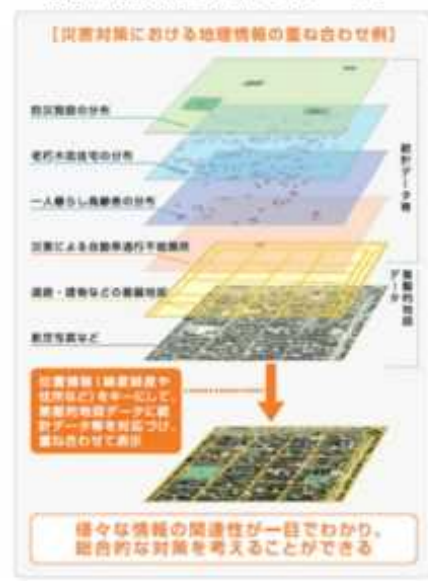
- データの重ね合わせを行う際に、GIS(Geographic Information System:地理情報システム)を活用することで、より具体的に地域の現状や課題を可視化することができます。本手引きでは、GISを扱う代表的なソフトウェアであるQGISの活用を前提に説明を行います。

GISとQGIS

GISとは

- GISは、位置に関する様々な情報を持ったデータを加工/管理したり、地図の作成や高度な分析等を行うシステム技術の総称です。
- 複数のデータを地図上で重ね合わせ、視覚的に判読しやすい状態で表示できるため、分析結果の判断や管理がしやすくなります。
- GISのベースとなるデータには、地形を写しとった空中写真データ、植生や気象を表す人工衛星データ、道路や河川等の台帳データ、都市計画図や土地利用図等の地図データ、人口や農業等の統計データ、固定資産や顧客リスト等の各種データベース等多様な種類があります。
- GISは位置・空間に関するデータと、それらを加工・分析・表示するためのシステムから構成されます。様々なデータを電子地図の上に層(レイヤ)ごとに分けて載せ、位置をキーにして多くの情報を結びつけます。これにより、相互の位置関係の把握、データ検索と表示、データ間の関連性の分析等が可能になります。
- 右の図は災害対策においてGISを利用した例です。図中の1枚1枚の面が特定のデータを持ったレイヤで、これらの複数のレイヤを位置情報をキーとして重ね合わせることで、情報の関連性が一目でわかるようになります。
- 地域公共交通計画の検討においては、地図データと統計データを重ね合わせた活用場面が想定されます。

【地理情報の重ね合わせイメージ】



(出典)国土交通省国土政策局国土情報課ホームページ

QGISの概要

- QGISは、GISを扱うソフトウェアの一つで、オープンソースとして無償で使用することができ、位置情報を持つ様々なデータを可視化できます。
- 本手引では、モビリティデータとして以下のデータを主に使用します。
 - 国勢調査(人口動態、従業者数、事業所分布)
 - 国土数値情報(交通、土地利用、施設)
 - GTFSデータ ※
 - 交通事業者から入手するデータ(運行回数等)

【QGISトップページ】



【人口分布と公共施設分布の重ね合わせ例】



(出典)国勢調査データ及び国土数値情報データよりQGISで作成

※GTFSデータを扱う場合は、プラグイン「GTFS-GO」をQGISにインストールする必要があります。

QGISの使用方法

- QGISで分析を行う場合、以下の流れでデータを重ね合わせ可視化します。(具体的な手順は、下記リンクのマニュアルを参照してください)
- QGIS上で地図情報と重ね合わせるデータを取得します(公表情報をダウンロード等により取得し、必要に応じてQGISが読み込める形に加工します)
 - 取得したデータをQGIS上で地図情報と重ね合わせて表示します。

関連リンク

- 【ホームページ】
<https://www.qgis.org/>
- ※ダウンロードが必要となるため、所属組織のセキュリティポリシーを確認して使用してください。
- 【マニュアル】
https://niftp.mlit.go.jp/ksj/other/QGIS_manual.pdf

1. 人口情報

(1) 居住(夜間)人口(現状)

データ活用目的

- 現状診断** 地域における移動ニーズの基礎情報として、現在、どのエリアに、どれだけの人が住んでいるかを地図上で視覚的に把握します。
- 目標設定** KPIを設定する際に考慮する、地域特性に関するデータのの一つとして活用します。(手順書 P21-29)

データの取得・表示例
(分析に使用するデータ)

- e-stat 国勢調査(2020年)
 - 人口及び世帯(総数)
 - 5次メッシュ(250mメッシュ)

※留意点:ダウンロードしたデータをGIS上で描画できるCSV形式に加工する必要があります。




活用に当たっての視点

- 地域公共交通計画を作成する最初の一步として、**全ての居住者の人口分布を地図上で視覚的に把握**しましょう。
- 交通ネットワーク情報(3章)と重ね合わせ、「誰もがアクセスできる移動の足がない又は利用しづらい」エリアがあるか、次のような検討をしましょう。
 - 居住人口が集中しているエリアでは、**十分な輸送力を提供できているか**
 - 居住人口が少ないエリアでは、**供給過剰が生じていないか**

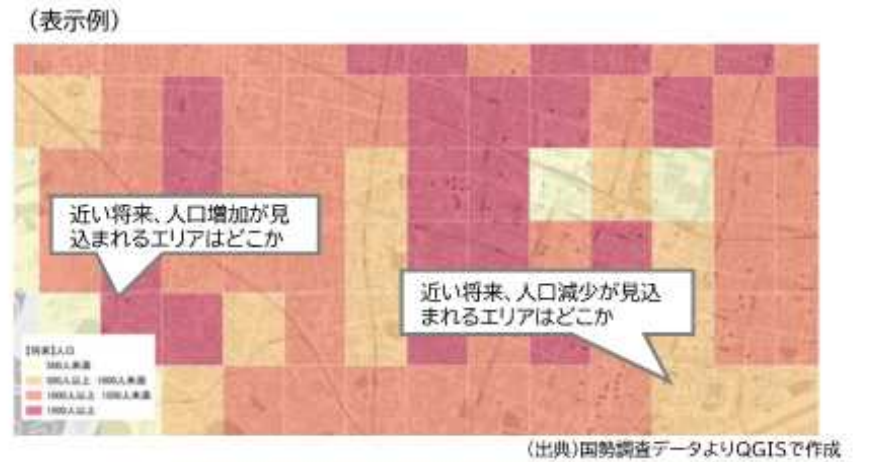
(2) 居住(夜間)人口(将来)

データ活用目的

- 現状診断** 現在の人口分布に加えて、将来どのエリアに、どれだけの人が住んでいるかの見込みを地図上で視覚的に把握します。
- 目標設定** KPIを設定する際に考慮する、地域特性に関するデータのの一つとして活用します。(手順書 P21-29)

データの取得・表示例
(分析に使用するデータ)

- 国土数値情報 5. 各種統計
 - 250mメッシュ別将来人口推計

活用に当たっての視点

- 地域交通が目指す姿を描くには、**現在だけでなく将来の居住人口の分布に応じた検討が必要**となります。
- 潜在需要情報(5章)と重ね合わせ、**将来的に輸送力の増加が必要になるエリア、及び移動手段の見直しが必要になると予想されるエリアを検討**しましょう。

2. 地域特性情報

(1) 主要施設

データ活用目的

現状診断 地域において、交通サービスを確保すべき移動の目的地(地域内の主要施設)の位置情報を地図上で視覚的に把握します。

目標設定 地域において交通サービスを確保すべき地点の検討にあたって、主要施設に関する現状診断結果を活用します。

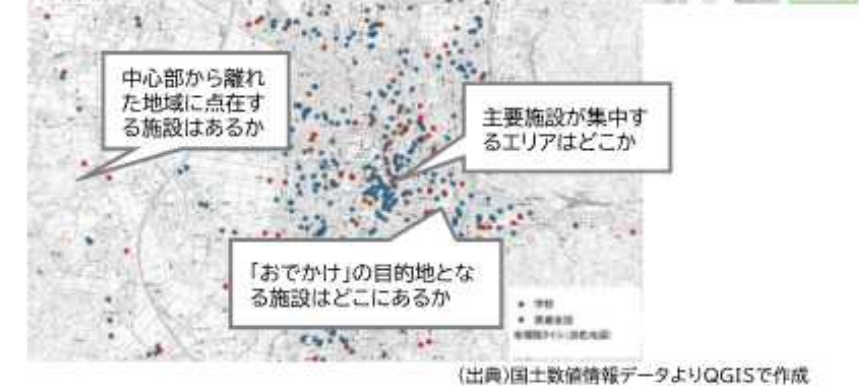
データの取得・表示例

(分析に使用するデータ)

- 国土数値情報「3. 地域」施設に関するデータ
- 施設の住所情報

※留意点:施設の住所情報からデータを作成する場合、位置情報と施設種別等の属性情報を個別に追加する必要があります

(表示例)



活用にあたっての視点

- 主要施設(公共・文化施設、医療・福祉施設、学校、商業店舗、観光スポット)の位置と人口情報(1章)、交通ネットワーク情報(3章)と重ね合わせ、移動の目的地にアクセスしやすい交通ネットワークになっているか、確認しましょう。
- 年齢や性別等の属性別人口情報とセットで検討することで、属性に応じた主なおでかけの目的地となる施設を確認し、気分転換や余暇の活用等を目的とした「おでかけ移動」を把握しましょう。
 (例:A町は高齢者が多く、A町の総合温泉施設への移動需要が見込まれる)
 (例:B町は子育て世帯が多く、C町のスポーツ施設への移動需要が見込まれる)

(2) 土地利用

データ活用目的

現状診断 市街地や居住地の分布に合わせたサービス検討(例:区域運行導入の検討等)のため、土地利用に関する計画を地図上で視覚的に把握します。

目標設定 運行回数や「交通空白」に関する目標を設定する上で考慮すべき要素として、土地利用に関する計画を活用します。

データの取得・表示例

(分析に使用するデータ)

- 国土数値情報「2. 政策区域」「都市計画決定情報」に関するデータ

(表示例)



活用にあたっての視点

- 土地利用に関する計画から、地域における住居や工場等が分布するエリアの主な位置関係を確認し、中長期的に移動需要の発生が見込まれる/見込まれないエリアを大局的に把握しましょう。
- 潜在需要情報(5章)と重ね合わせ、中長期的に移動需要の発生が見込まれるエリア/見込まれないエリアにおける、供給すべき交通サービスの種類や量の最適化について検討しましょう。

3. 交通ネットワーク情報

(1) バス・鉄軌道のネットワーク状況

データ活用目的

- 現状診断** 人口・地域特性情報に対してバス・鉄軌道のネットワーク情報を重ね合わせることで、主要な公共交通サービスの運行路線を可視化し、人口や施設分布等の実態や立地適正化計画等まちづくり政策との乖離がないかどうか等の課題を洗い出します。
- 目標設定** 公共交通軸(バス・鉄軌道)の運行回数をKPIとして設定する際、検討の出発点として必要となる、現行の運行回数を明らかにします。また、人口カバー率をKPIとして設定する際にも、バス停留所や駅の位置情報を可視化するために活用します。
- 評価** 毎年度、設定したKPIの目標値に対する進捗及び実績を確認し、KPIの目標値に対する実績の差異や要因の分析(以下、「差異分析」)を行う際にも、同様のデータを継続して活用します。

データの取得・表示例

- (分析に使用するデータ)
- 国土数値情報「4. 交通」に関するデータ
 - GTFS-JPより該当事業者のデータも利用可(バスの場合)

(国土数値情報「4. 交通」)



(GTFS-JP)



(表示例: 運行路線の表示)



(出典)国勢調査データ及び国土数値情報データよりQGISで作成

(表示例: 運行回数の表示)



(出典)国勢調査データ及び国土数値情報データよりQGISで作成

活用に応じた視点

- 人口(1章)/地域特性(2章)の情報と重ね合わせ、人口や施設等の分布、立地適正化計画にも照らして、公共交通軸と定める路線の運行回数が不足しているエリアや、定時路線サービスの沿線エリアとそうでないエリアを把握しましょう。
 - 運行回数が不足しているエリアにおいて、交通サービス利用状況(4章)や手順書P.22の運行回数別の利用イメージ例を参考に、運行回数の目標値を検討しましょう。
 - 利用しづらいと考えられる運行回数が十分でない(例:1日6本未満)エリアや定時路線サービスの沿線となっていないエリアにおいて、タクシー等のバス・鉄軌道以外の移動手段が存在しているか、(2)以降で確認しましょう。

4. 交通サービス利用情報

(1) 利用実績(バス)

データ活用目的

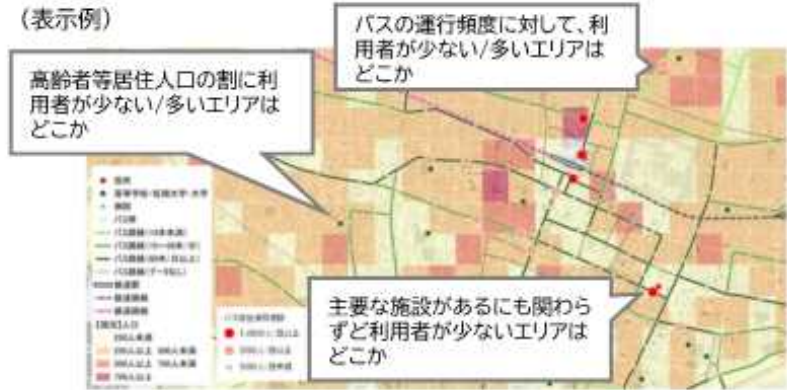
- 現状診断** 地域で運行されている交通サービス(バス)の利用実績の現状を可視化することで、利用者の移動需要から見たサービス供給の過不足がないかどうか等の課題を洗い出します。
- 目標設定** 公共交通軸(バス)の利用者数をKPIとして設定する際、検討の出発点となる、現状の利用者数を明らかにします。
- 評価** 毎年度、設定したKPIの目標値に対する進捗及び実績を確認し、差異分析を行う際にも、同様のデータを継続して活用します。

データの取得・表示例

(分析に使用するデータ)

- ・ 系統別輸送実績報告書(系統別バス利用者数)
 - ・ 交通事業者から取得するデータ(停留所別の乗降者数・平均乗車密度等)
- ※留意点: 事業者から取得したデータをGIS上で描画できるCSV形式に加工する必要があります

(表示例)



(出典) 国勢調査データ及び交通事業者等提供データよりQGISで作成

(2) 利用実績(鉄軌道)

データ活用目的

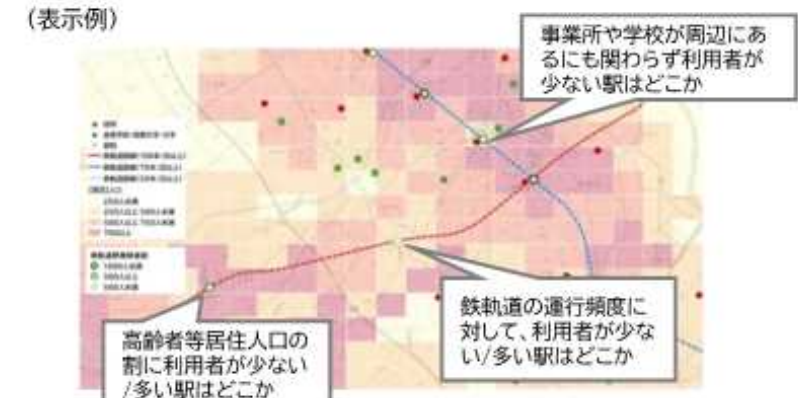
- 現状診断** 地域で運行されている交通サービス(鉄軌道)の利用実績の現状を可視化することで、利用者の移動需要から見たサービス供給の過不足がないかどうか等の課題を洗い出します。
- 目標設定** 公共交通軸(鉄軌道)の利用者数をKPIとして設定する際、検討の出発点となる、現状の利用者数を明らかにします。
- 評価** 毎年度、設定したKPIの目標値に対する進捗及び実績を確認し、差異分析を行う際にも、同様のデータを継続して活用します。

データの取得・表示例

(分析に使用するデータ)

- ・ 鉄道輸送統計調査(鉄軌道利用者総数)
 - ・ 交通事業者から取得するデータ(駅別の乗降者数・平均乗車密度等)
- ※留意点: 事業者から取得したデータをGIS上で描画できるCSV形式に加工する必要があります

(表示例)



(出典) 国勢調査データ及び交通事業者等提供データよりQGISで作成

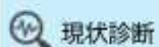
活用に応じた視点

- ・ 人口や施設の分布、交通ネットワーク情報と重ね合わせて、平日・休日別や停留所別・駅別等の詳細な利用実態を明らかにした上で、次のような検討を行いましょう。
 - ① 居住人口の割に利用者が少ない/多いエリアの特徴は何か (例: Aエリアには、学生人口が多く、朝・夕に一定の通学需要がある)
 - ② ①で検討した特徴に対して、何か解消すべき課題は発生していないか (例: 朝・夕の運行回数が少なく、1本の便に利用が集中している)
- ・ これらの検討を元に、関係者と議論し、移動需要や都市機能に応じた公共交通軸としての、運行回数・目標値を設定しましょう。 (例: Aエリアにおける朝・夕の混雑緩和、及び利用者の待ち時間削減に向け、1日当たり約30本の運行回数を目標値とする)

5. 潜在需要情報

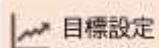
(1) 主要施設の利用状況

データ活用目的



現状診断

移動の目的地となる施設の利用状況と、施設利用者に対する公共交通の利用状況を照らし合わせることで、サービス供給の過不足等の課題を洗い出します。



目標設定

公共交通軸の運行回数や利用者数をKPIとして設定する際に、今後取り込もうとする移動需要を見込めるようにします。



評価

毎年度、設定したKPIの目標値に対する進捗及び実績を確認し、差異分析を行う際にも、同様のデータを継続して活用します。

データの取得・表示例

(分析に使用するデータ)

- 各施設の運営者主体から利用状況データを取得
- ※留意点: 事業者から取得したデータをGIS上で描画できるCSV形式に加工する必要があります。

(表示例)



(出典) 国勢調査データ及び運営主体提供データよりQGISで作成

活用に当たっての視点

- 時間帯や曜日ごとの施設利用者の傾向を分析し、次のような検討を行いましょう。
 - 施設利用者が多いにもかかわらず、公共交通の利用者が少ない路線はどこか
 - ①の路線において、運行回数やダイヤといったサービス水準の不足が、当該施設周辺の公共交通の利用者が少ない要因になっていないか
 - 上記①の路線において、今後どのようにして公共交通の利用を促進させるか
- 地域特性情報(2章)とあわせて、他にも「おでかけ」の目的地となりうる施設がどこにあるか、またその施設への移動手段をどのように拡充していくか検討しましょう。

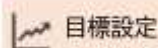
(2) 人の流動に関するデータ(PT調査、人流データ)

データ活用目的



現状診断

公共交通以外も含めた人々の移動目的・移動先・移動手段等(パーソントリップ)を可視化することで、現在の交通サービスでは取り込めていない潜在需要がないかどうか等の課題を洗い出します。



目標設定

公共交通軸の運行回数や利用者数をKPIとして設定する際、移動需要の変化や動態を見込めるようにします



評価

毎年度、設定したKPIの目標値に対する進捗及び実績を確認し、差異分析を行う際にも、同様のデータを継続して活用します。

データの取得・表示例

(分析に使用するデータ) (詳細はP.35参照)

- PT調査、人流データ、アンケート調査結果等から移動の目的・移動先、移動手段等を取得
- 携帯キャリア事業者等から、GPS人流データを取得
- ※留意点: 事業者から取得したデータをGIS上で描画できるCSV形式に加工する必要があります。

(表示例)



(出典) 国勢調査データ及び交通事業者提供データよりQGISで作成

活用に当たっての視点

- 時間帯やエリア別の人流の実態や傾向を分析し、次のような検討を行いましょう。
 - 人流の多い時間帯やエリアであるにもかかわらず、公共交通の利用者が少ない路線はどこか
 - ①の路線において、路線・運行回数・ダイヤといったサービス水準と人流実態との乖離が、公共交通の利用者が少ない要因になっていないか
- 公共交通以外による移動の実態に照らして、サービス水準を見直した場合の人流変化の予測・推計もしながら、よりニーズに合ったサービス提供の実現に向けて、関係者で議論し、運行形態や運行時間帯について検討しましょう。

【参考】基礎データ項目一覧

- 本手引きに掲載されているデータに関して、データの名称及び取得先、関連する手順書・概要版の参照項目を以下に示します。

掲載	データ名称	データ取得先	手順書関連ページ
1章 人口情報	人口推移(実績値)	e-stat 国勢調査	現状診断(P.6,7)
	人口推移(将来推計)	国土数値情報 メッシュ別将来推計	
	高齢者人口(実績値)	e-stat 国勢調査	
	高齢者人口(将来推計)	国土数値情報 メッシュ別将来推計	
	従業者数	e-stat 経済センサス	
2章 地域特性情報	主要施設	国土数値情報「3. 地域」施設に関するデータ/施設の住所情報	現状診断(P.6,8)
	土地利用	国土数値情報「2. 政策区域」都市計画決定情報に関するデータ	
	地勢情報	国土数値情報「1. 国土」水域/地形に関するデータ	
	事業所数	e-stat 経済センサス	
	道路情報	全国道路・街路交通情勢調査/道路管理者/都道府県警察	
	防災関連情報	ハザードマップポータル/防災関連部局/自治体内の各担当部署	
3章 交通ネットワーク情報	バスのネットワーク情報	国土数値情報「4. 交通」/交通事業者データ/GTFS-JP	現状診断(P.9-12)
	鉄軌道のネットワーク情報	国土数値情報「4. 交通」/交通事業者データ	
	タクシーの営業所・車両数	タクシー事業者より取得	
	乗合タクシー、公共ライドシェアの路線・区域	自治体内の各担当部署、交通事業者等から取得	
	公共的な輸送サービスの運行路線・区域等	スクールバス及び医療・福祉送迎車の各運営主体から取得	
	駅/停留所の位置情報(アクセシビリティ算出)	国土数値情報「4. 交通」/交通事業者データ/GTFS-JP	KPI・目標値の設定(P.27)
	交通事業者のダイヤ情報(アクセシビリティ算出)	交通事業者データ	
	各種乗り換え案内(アクセシビリティ算出)	交通事業者データ/地図情報サービス等の経路検索サービス	

【参考】基礎データ項目一覧

掲載	データ名称	データ取得先(URL)	手順書関連ページ
4章 交通サービス利用状況	利用実績(バス)	輸送実績報告書、交通事業者から取得	現状診断(P.13,14)
	利用実績(鉄軌道)	鉄道輸送統計調査、交通事業者から取得	
	利用実績(乗合タクシー、公共ライドシェア)	自治体内の各担当部署、交通事業者、運輸局・運輸支局から取得	
	利用実績(公共的な輸送サービス)	福祉政策担当課、及びスクールバス及び医療・福祉送迎車等の各運営主体から取得	
	国勢調査(公共交通分担率算出)	e-stat 国勢調査	KPI・目標値の設定(P.24)
	全国パーソントリップ調査(全国都市交通特性調査)(公共交通分担率算出)	全国都市交通特性調査	
5章 潜在需要情報	開発計画	自治体内の各担当部署、都市計画担当部局から取得	現状診断(P.15,16)
	主要施設の利用状況	各施設の運営者主体から取得	
	都市圏パーソントリップ調査	都市交通調査プラットフォーム	
	人流データ	民間事業者から購入(GPSデータ、基地局データ)	
	自家用車:免許返納者データ	都道府県警から取得	
	自家用車:トラカン・プローブ	民間事業者から購入	
6章 交通サービスに関する持続性	公的資金投入額	自治体関連部局予算データ	KPI・目標値の設定(P.28,29)
	交通事業者の収支	交通事業者から取得	
	交通事業者の運営体制	交通事業者から取得	

【参考】移動・交通に関するデータ共有等の動向

- 移動・交通に関するデータの共有・連携基盤の構築や、利用促進を図るための産学官連携の取組みとして、ここでは「GTFSLレポート」と「Japan Mobility Data Space(JMDS)」を紹介します。
- また、P.6で紹介した「地域経済分析システム(RESAS)」においても、令和7年3月に新システムが稼働し、移動・交通に関するデータや機能がさらに充実したものになっています。

① GTFSLレポートリ (<https://gtfs-data.jp/>)

全国のバス事業者等が作成したGTFSデータを集約しオープンデータ化することで、データ利用者のデータ取得を容易にし、利用促進を図ることを目的としたサイト

② Japan Mobility Data Space (JMDS) (<https://mobility-data-space.jp/>)

日本国内に存在する様々なデータ基盤がそれぞれ保有するモビリティデータの流通・共有の促進を目的に、複数のデータ基盤を統合したデータプラットフォーム
※「戦略的イノベーション創造プログラム(SIP)第3期/スマートモビリティプラットフォームの構築」の成果を含む

③ 地域経済分析システム(RESAS) (<https://resas.go.jp/>)

経済産業省と内閣官房が2015年から提供している、地域経済に関する官民のビッグデータを地図上やグラフで可視化することができるデータプラットフォーム(事前手続不要、全メニュー無料)

アップデートガイドンスでは、計画の枠組みの検討にあたって、各項目毎（「現状診断」、「地域交通が目指す姿の設定」、「施策の設定」、「KPI・目標値の設定」、「評価」）に解説しております。『概要版』、『手順書』もあわせてご確認ください。

地域公共交通計画の「アップデートガイドンス Ver1.0」

概要版

国土交通省 総合政策局 地域交通課

地域公共交通計画の「アップデートガイドンス Ver1.0」

手順書

国土交通省 総合政策局 地域交通課

(参考)URL等

「国土数値情報ダウンロードサイト」

【QGISにおける国土数値情報利用の基本操作】

https://nlftp.mlit.go.jp/ksj/other/QGIS_manual.pdf

「QGIS LAB by MIERUNE」

【QGISを始めよう！QGISのインストール手順について紹介】

https://qgis.mierune.co.jp/posts/howto_1_install_qgis

【国交省提供データをQGISに！国土数値情報データのダウンロードとQGISへの追加方法の解説】

https://qgis.mierune.co.jp/posts/howto_1_download_ksj-data

(参考)交通空白リストアップサポートツール

市町村選択 圏域距離 選択データ

都道府県 宮城県

市町村 仙台市

地図に反映

エクスポート インポート

鉄道駅圏域
バス停留圏域
タクシー営業所
行政区域境界
居住地500mメッシュ

1. 「交通空白」解消に向けた取組等について

- 「交通空白」解消に向けた取組
- 「交通空白」解消等リ・デザイン全面展開プロジェクト
- アップデートガイドンス Ver 1.0

2. 予算関係(令和6年度補正予算・令和7年度当初予算)について

- ① 地域公共交通確保維持改善事業、その他個別予算の概要
- ② 地域公共交通確保維持改善事業
 - ・ 調査事業補助金
 - ・ 地域内フィーダー系統補助

3. その他

「交通空白」の解消、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

■ 「交通空白」解消等リ・デザイン全面展開プロジェクト

- 喫緊の課題である「交通空白」の早期解消等に向け、
- ・ 「交通空白」の課題がある自治体において、都道府県が先導する場合も含め、公共/日本版ライドシェア導入等を総合的に後押し
(調査・計画策定・合意形成、実証運行に係る車両・システム・運行費等の支援)
 - ・ 地域の多様な主体の連携・協働による「共創」実証運行、MaaSの広域化等支援
 - ・ 『「交通空白」解消・官民連携プラットフォーム」パイロットプロジェクト推進
(官民連携、地域間連携、モード間連携の広域的解決モデルを横展開)



地域の足:「かなライド」



観光の足:「おにタク」

■ 訪日外国人旅行者受入環境整備 (観光庁予算)

- 訪日外国人旅行者の「観光の足」確保に向け、
- ・ 公共/日本版ライドシェア等活用による観光地の二次交通の高度化
 - ・ 乗場・待合環境整備等の二次交通へのアクセスの円滑化
 - ・ 多言語対応、キャッシュレス決済の普及や、観光車両導入等の公共交通機関における受入環境整備

■ 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、キャッシュレス決済の導入等支援



クレカタッチ決済

■ 自動運転の社会実装に向けた支援

自動運転大型バス等への支援を強化



自動運転大型バス

■ 交通分野における人材確保支援

2種免許取得、採用活動等、人材確保を支援

■ 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)

(令和7年度:135億円)

■ 地域公共交通計画・協議会のアップデート支援

「交通空白」解消に向けた実態把握やモビリティデータの利活用等の支援

■ ローカル鉄道再構築

再構築に向けた協議の場の設置、調査・実証事業を支援

■ 地域公共交通再構築 (社会資本整備総合交付金)

地域交通ネットワーク再構築に必要なバス・鉄道施設整備支援

■ EV車両・自動運転車両等の先進車両導入支援



軌道強化による高速化



EVバス充電施設の設置

地域公共交通の維持・確保等

■ 生活の基盤となる地域公共交通の維持確保等

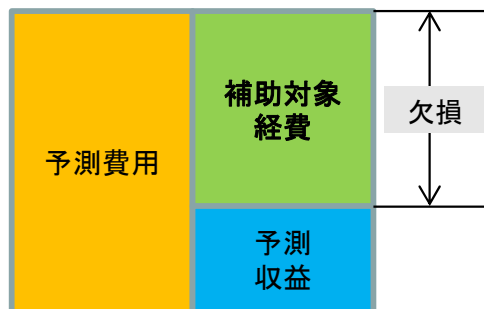
- 離島航路、離島航空路、幹線・地域内フィーダー系統の運行費等に対する支援
- バリアフリー対応車両導入や施設整備等、公共交通機関のバリアフリー化支援
- 地域鉄道における安全対策 (鉄道施設総合安全対策事業費等)
- 安全に問題があるバス停の移設等

上記のほか、関係予算として公共予算のうち、道路整備費 (自動運転の走行環境整備等)、都市・地域交通戦略推進事業 (公共交通に係る支援等) がある。

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)

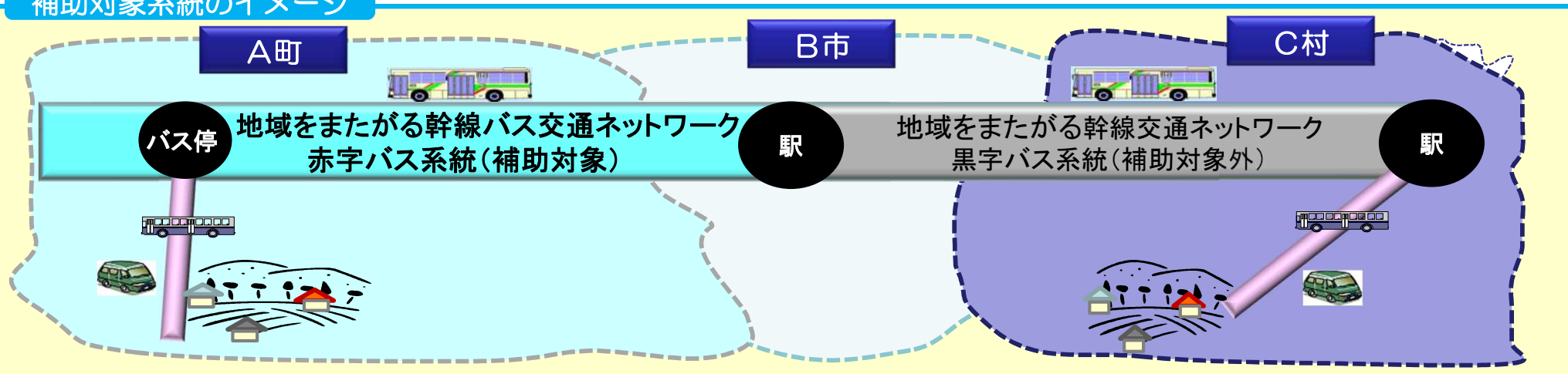
- 補助率
1/2

○ 主な補助要件

- 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であり(※1)、
- ・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

※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。

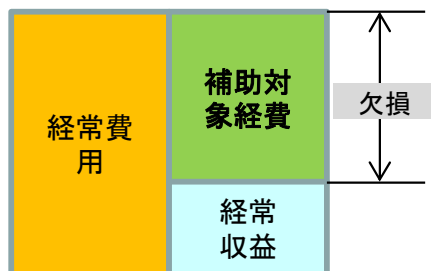
補助対象系統のイメージ



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。

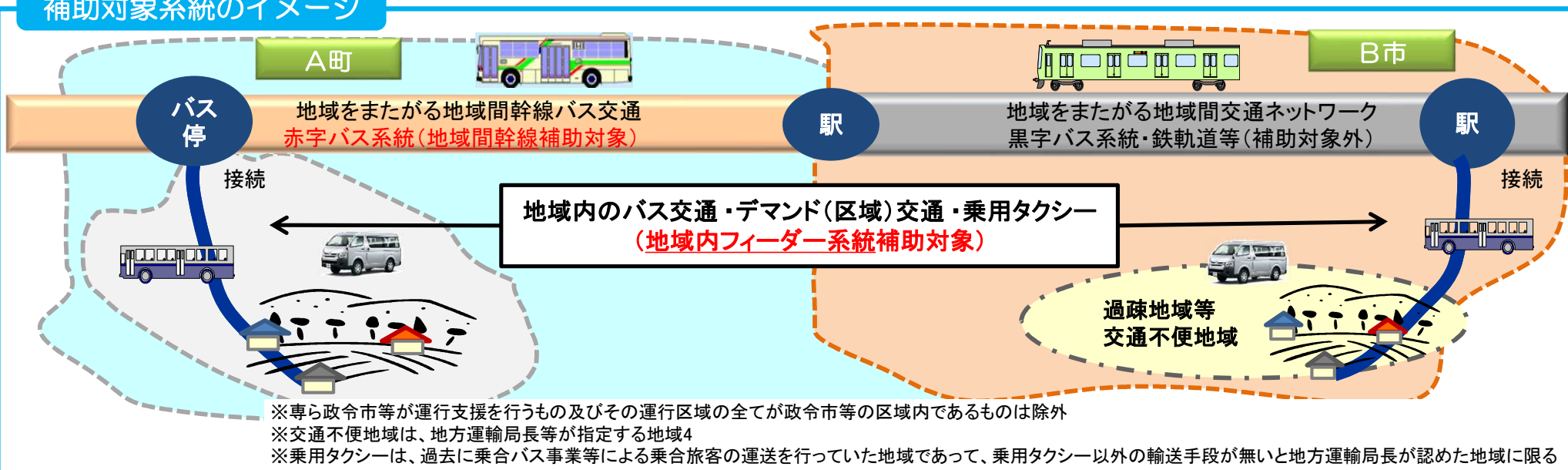
補助内容

- 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
- 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



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

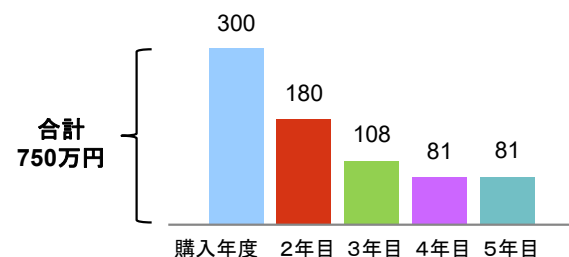
- ・補助対象期間中に新たに購入等を行うもの
- ・主として地域間幹線又は地域内フィーダーの補助対象系統の運行の用に供するもの
- ・地上から床面までの地上高が65センチメートル以下かつ定員11人以上の車両であって次のいずれかに該当するもの
 - ① ノンステップ型車両（スロープ又はリフト付き）
 - ② ワンステップ型車両（スロープ又はリフト付き）
 - ③ 小型車両（①及び②の類型に属さない長さ7メートル以下かつ定員29人以下の車両）
- ・運行区間の一部に高速道路等を含む補助対象系統の運行の用に供するものであって道路運送車両の保安基準（座席ベルト、ABS等の設置）に適合した定員11人以上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

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）

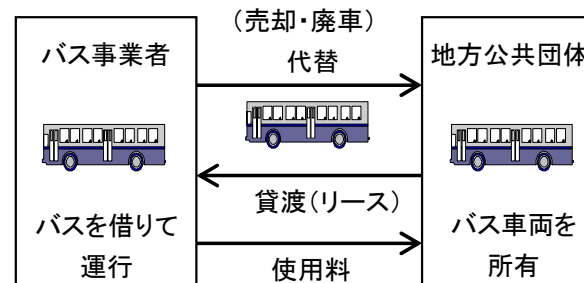


車両購入に係る減価償却費・金融費用を5年間にわたって交付

※ 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

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)※

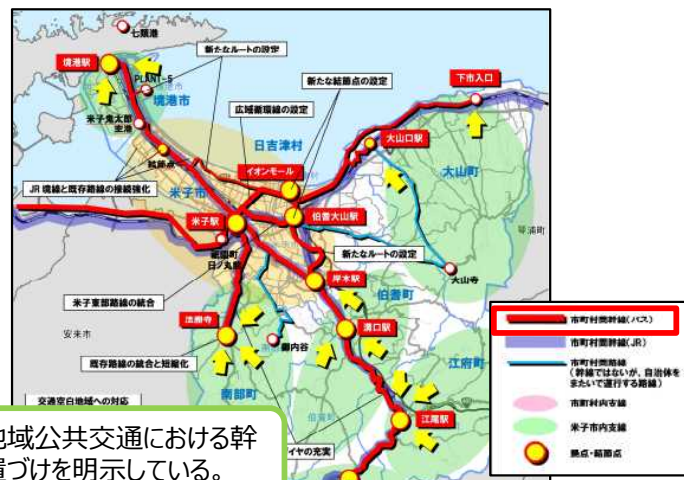
※ 都道府県分については、上記による算定額(国庫補助分及び地方負担分の合算額)から普通交付税措置額を控除した額を措置

- **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、より効果的・効率的な支援を実施するため、**地域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。）。
- **法定協議会における協議の上、補助対象システムの必要性等について、「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。）

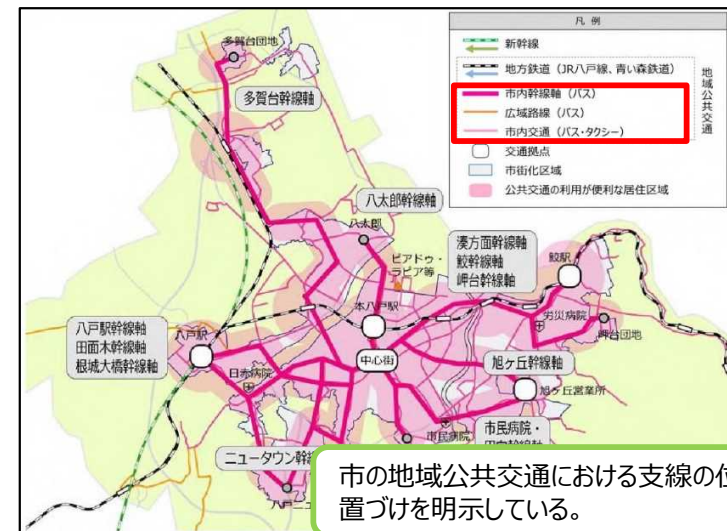
<例：鳥取県西部地域（地域公共交通網形成計画）>



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）>



見直し後の経過措置について

	現行		法定計画(地域公共交通計画)の有無	経過措置期間 (～令和6年事業年度)		経過措置期間終了後 (令和7年事業年度～)	
	補助計画	交付先		補助計画	交付先	補助計画	交付先
幹線	生活交通確保維持改善計画(幹線) ※主に県単位	乗合事業者 又は 都道府県・市町村法定協議会	都道府県法定計画あり	都道府県法定計画 又は 生活交通確保維持改善計画(幹線)	都道府県法定協議会 又は 乗合事業者	都道府県法定計画	都道府県法定協議会 又は 乗合事業者
			都道府県法定計画なし 市町村法定計画あり	市町村法定計画 又は 生活交通確保維持改善計画(幹線)	市町村法定協議会 又は 乗合事業者	市町村法定計画	市町村法定協議会 又は 乗合事業者
			都道府県・市町村法定計画なし	生活交通確保維持改善計画(幹線)	乗合事業者	補助対象外	
フィーダー	生活交通確保維持改善計画(フィーダー) ※主に市町村単位	乗合事業者、 自家用有償旅客運送者 又は 市町村法定協議会	都道府県法定計画なし 市町村法定計画あり	市町村法定計画 又は 生活交通確保維持改善計画(フィーダー)	市町村法定協議会 又は 乗合事業者等	市町村法定計画	市町村法定協議会
			都道府県・市町村法定計画なし	生活交通確保維持改善計画(フィーダー)	乗合事業者等	補助対象外	

※補助系統を位置付けるべき地域公共交通計画の作成主体等について、悩まれる場合はお近くの地方運輸局・運輸支局にご相談ください。



※令和7年事業年度の補助対象期間はR6.10.1～R7.9.30、R7.10.1～R8.9.30の期間は令和8年事業年度となります。

1. 「交通空白」解消に向けた取組等について

- 「交通空白」解消に向けた取組
- 「交通空白」解消等リ・デザイン全面展開プロジェクト
- アップデートガイドンス Ver 1.0

2. 予算関係(令和6年度補正予算・令和7年度当初予算)について

- ① 地域公共交通確保維持改善事業、その他個別予算の概要
- ② 地域公共交通確保維持改善事業
 - ・ 調査事業補助金
 - ・ 地域内フィーダー系統補助

3. その他

「調査事業補助金」とは??

- 正式名称は「地域公共交通調査等事業」（通称：調査事業補助金）
- 「地域公共交通確保維持改善事業費補助金」の補助メニューの1つ
- 補助対象事業者は活性化法法定協議会 ※バリアフリー化調査事業、地域公共交通再構築調査事業を除く

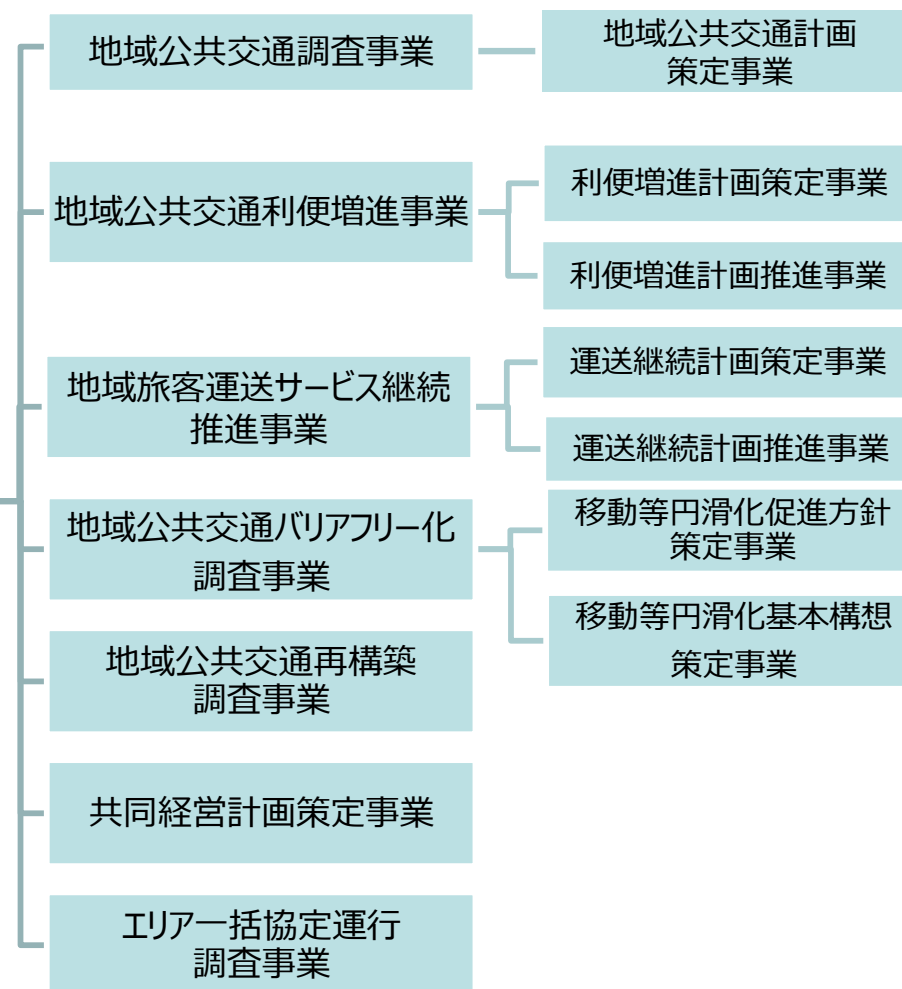
各補助メニューの中にもいろいろな補助メニューがぶらさがっています！
 ※要綱改正により、名称と内容に変更が生じる可能性がありますので、最新の要綱をご確認ください。



「地域公共交通調査等事業」の種類

- 地域公共交通計画を策定するための
「地域公共交通調査事業」
- 地域公共交通利便増進実施計画の策定・推進するための
「地域公共交通利便増進事業」
- 地域旅客運送サービス継続実施計画の策定・推進するための
「地域旅客運送サービス継続推進事業」
- 移動円滑化促進方針、移動等円滑化基本構想策定のための
「地域公共交通バリアフリー化調査事業」
- ローカル鉄道に係る公共交通再構築に向けた実証のための
「地域公共交通再構築調査事業」
- 共同経営計画策定のための
「共同経営計画策定事業」
- エリア一括協定運行事業について実施検討するための
「エリア一括協定運行調査事業」

地域公共交通調査等事業



地域公共交通調査事業（地域公共交通計画策定事業）

- **補助対象事業者：** **活性化法法定協議会** ※補助金の振込先も原則法定協議会名義の口座
- **補助要件(交付の対象等)：**
 - ・ 地域公共交通計画に、地域旅客運送サービスについての利用者数、収支、費用にかかる国又は地方公共団体の支出の額その他の定量的な目標値を記載し、当該目標値と実績値を比較して当該達成状況の評価を行うこと。
 - ・ 活性化法定協議会の構成員であって、都市再生特別措置法第81条第1項に規定する立地適正化計画を策定していない市町村にあつては、立地適正化計画の作成を検討すること。
- **補助対象経費：**

地域公共交通計画を策定するための調査に係る費用（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、1～2ヶ月程度の短期間の実証調査のための費用※等）※実証運行を主とした事業は補助対象とならない
- **補助率：** 補助対象経費の 1 / 2
- **補助上限額：** 単独市区町村で計画を策定する場合→500万円
 - 地域公共交通アップデート化推進事業（市町村型） →1,000万円
 - 地域公共交通アップデート化推進事業（広域型） →2,000万円

地域公共交通アップデート化推進事業は、機動的・横断的な実行体制の下、モビリティ・データを利活用しつつ、今後の施策の実行及び評価等に係る項目を備えた地域公共交通計画の策定を推進する事業が対象となります。

広域型は、上記のうち複数の市町村を構成員に含む活性化法法定協議会が主体となった事業が対象となります。



地域公共交通調査事業（地域公共交通計画策定事業）

補助対象経費の例

- 計画策定に係る調査をコンサル等へ業務委託する場合の委託費用（協議会の運営補助や、調査結果を協議会にて諮る場合は計画の取りまとめまでに要する事務経費も補助対象経費とする事が可能）
- 協議会委員への委員報酬、旅費
- 会議当日の委員のお茶代
- 開催案内等を郵送するための切手代等 ……など

補助対象外経費の例

- × 委託事業者と契約する際の証紙代
- × 委託事業者への委託料・委員諸謝金等の振込手数料
- × 交付決定前に契約した委託料
- × 交付決定前に開催した協議会にかかる費用
- × 短期間の実証運行に係る車両購入費用
- × 訪日外国人旅行者を含む利用者の移動を円滑に行うための二次交通に関する調査費用
- × 土地の取得に要する費用 ……など

補助対象経費に含めた事業は、交付決定前に事業着手しないよう、気をつけましょう！
「事業着手」とは委託事業者との契約や、協議会の開催案内通知をしたことを指します。

契約前の準備（入札やプロポーザルの実施・事業者の選定など）は交付決定前に行っても構いません！



地域公共交通利便増進事業（利便増進計画推進事業）

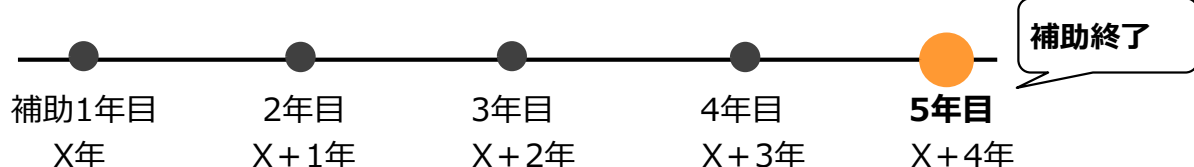
- **補助対象事業者**：**活性化法法定協議会** ※補助金の振込先も原則法定協議会名義の口座
- **補助対象経費**：国の認定を受けた地域公共交通利便増進実施計画に基づく事業として実施する利用促進及び事業評価に要する経費（公共交通マップ・総合時刻表の作成、ワークショップの開催、モビリティマネジメントの実施、目標達成状況の把握・検証・評価のための費用等 詳細は12ページ参照）
- **補助率**：補助対象経費の 1 / 2
- **補助年数**：計画の実施期間中、最大 5 年間（原則、地域公共交通利便増進実施計画の認定を受けた年度から起算）
- **補助上限額**：なし ※補助対象経費が50万円未満の場合、補助金の交付を受けられない。

事業年度途中で補助対象経費の変更がある場合、要注意です！



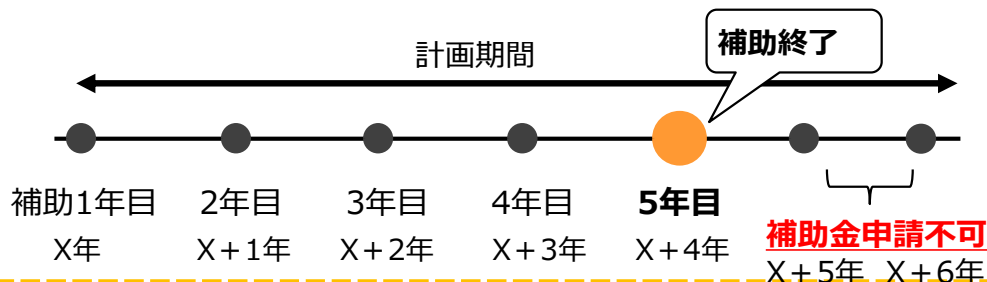
参考：利便増進計画推進事業の補助年数の考え方

①計画期間が5年間の場合（X年4月～X+4年3月末（X年3月認定））



本来なら認定年度（X年3月の年度）が補助1年目となりますが、年度末に認定されたなど、認定年度に交付申請ができない合理的な理由がある場合、6年目（認定年度の翌年度を1年目とした場合の5年目）の交付申請も可能です。

②計画期間が7年間の場合（X年～X年+6年）



認定を受けた年度から5年間の間なら、どの年度に補助申請をするのかは自由です！（例えば1年目、3年目、5年目に申請することも可能）ですが、補助申請をできるのは認定から最大で**5年間**のためご留意下さい！



地域旅客運送サービス継続推進事業（運送継続計画策定事業）

- **補助対象事業者：** **活性化法定協議会** ※補助金の振込先も原則法定協議会名義の口座
- **補助要件(交付の対象等)：**
 - ・地域旅客運送サービス継続実施計画に、利便性、効率性及び持続可能性の観点から、地域旅客運送サービス継続事業の効果を定量的に記載し、同計画を公表すること。
 - ・活性化法定協議会の構成員であって、都市再生特別措置法第81条第1項に規定する立地適正化計画を作成していない市町村にあつては、立地適正化計画の作成を検討すること。
- **補助対象経費：**

地域旅客運送サービス継続実施計画を策定するための調査に係る費用（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、1～2ヶ月程度の短期間の実証調査のための費用※等）
- **補助率：** 補助対象経費の1 / 2 ※実証運行を主とした事業は補助対象とはならない
- **補助上限額：** 500万円

原則として、補助を受けるには、地域公共交通計画に地域旅客運送サービス継続事業に関する事項が定められている必要があります（定めようとしている場合を含みます。）。



地域旅客運送サービス継続推進事業（運送継続計画推進事業）

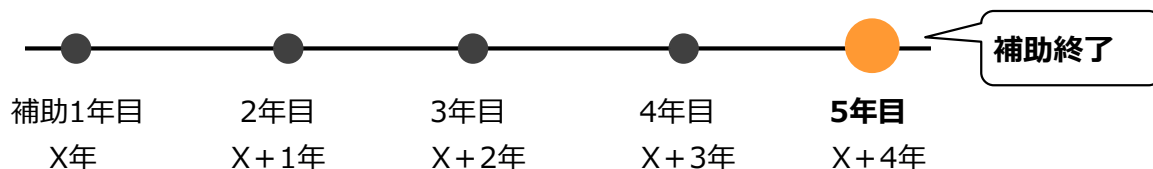
- **補助対象事業者**：**活性化法法定協議会** ※補助金の振込先も原則法定協議会名義の口座
- **補助対象経費**：国の認定を受けた地域旅客運送サービス継続実施計画に基づく事業として実施する利用促進及び事業評価に要する経費（公共交通マップ・総合時刻表の作成、ワークショップの開催、モビリティマネジメントの実施、目標達成状況の把握・検証・評価のための費用等 詳細は12ページ参照）
- **補助率**：補助対象経費の1 / 2
- **補助年数**：計画の実施期間中、最大5年間（原則、地域旅客運送サービス継続実施計画の認定を受けた年度から起算）
- **補助上限額**：なし ※補助対象経費が50万円未満の場合、補助金の交付を受けられない。

事業年度途中で補助対象経費の変更がある場合、要注意です！



参考：運送継続計画推進事業の補助年数の考え方

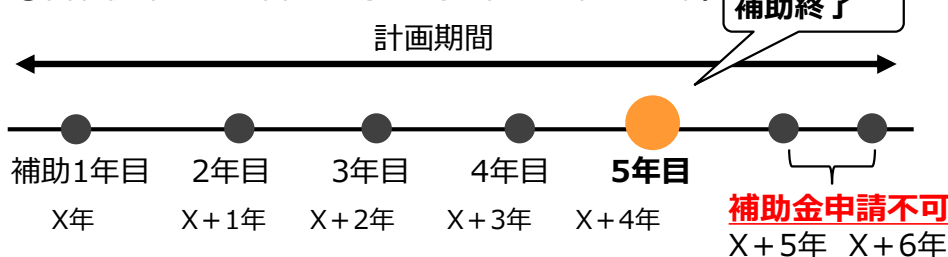
①計画期間が5年間の場合（X年4月～X+4年3月末（X年3月認定））



本来なら認定年度（X年3月の年度）が補助1年目となりますが、年度末に認定されたなど、認定年度に交付申請ができない合理的な理由がある場合、6年目（認定年度の翌年度を1年目とした場合の5年目）の交付申請も可能です。



②計画期間が7年間の場合（X年～X年+6年）



認定を受けた年度から5年間の間なら、どの年度に補助申請をするのは自由です！（例えば1年目、3年目、5年目に申請することも可能）
ですが、補助申請をできるのは認定から最大で**5年間**のためご留意下さい！



地域公共交通利便増進事業（利便増進計画推進事業）・ 地域旅客運送サービス継続推進事業（運送継続計画推進事業）の補助対象経費（例）

○公共交通マップ・総合時刻表等の作成

- ・公共交通マップ、総合時刻表、公共交通機関の「乗り方」のガイドパンフレット等（地域住民のみならず他地域からの来訪者を対象としたものも含む。）の作成・配布に要する経費

○公共交通・乗継情報等の提供に要する経費

- ・WEBページ作成費（保守管理費を除く。）、ポスター等作成費、広報費、乗換案内情報等のコンテンツプロバイダーへの情報提供を目的とした時刻情報等の電子化に伴う初期費用

○割引運賃設定、企画切符発行等に要する経費

- ・割引運賃の設定、企画切符発行等のための経費（乗車券発行システム、収入管理システム等の改修に要する費用を除く。）、広報費、調査費等（割引運賃設定に伴う減収分の補填については、含まない。）

○地域におけるワークショップ等の開催に要する経費

- ・会場借料、講師招聘費（謝金、旅費等）、資料作成費用等（活性化法定協議会の主催により、地域公共交通の利用促進のための検討、周知又は理解促進のために実施するものに限り、イベント開催費用を含まない。ただし、次に掲げる費用はこの限りではない。）
- ・イベント等における地域公共交通の利用方法の説明会（いわゆる「乗り方教室」）において用いるバス等の借料（体験乗車等の旅客の運送に係るものを除く。）及びそれらと一体的に実施するスタンプラリー等において用いるスタンプカード等の印刷に要する経費

○モビリティマネジメントの実施に要する経費

モビリティマネジメント（居住地域、学校、職場、特定路線等のターゲットを絞り、大規模かつ個別的な働きかけにより自発的な行動変容を促すコミュニケーション施策。以下「MM」という。）実施に係る以下に掲げる経費をいう。

- ・現況等の調査（MMの一環としての事前調査・行動調査等をいう。）に要する経費
- ・MM対象者に対するコミュニケーションアンケートの一環としての情報提供、行動プラン表の作成・配布・回収及びフィードバック等の実施に要する経費
- ・MM対象者に対する体験乗車チケットの発行（いわゆる「お試し用」として配布するものに限り、運賃制度に組み込まれて恒常的に実施するものを含まない。）に要する経費
- ・MM対象者に対するノベルティの作成（コミュニケーションアンケートの回収率の向上等を目的として提供するボールペンなどを対象とし、高額なものを含まない。）に要する経費

補助対象事業の内容の変更に係る取扱い（各調査事業共通）

補助対象事業の内容を変更する場合には、**軽微な変更を除いて**、あらかじめ、所定の様式により変更申請書を国土交通大臣まで提出いただき、承認を受けていただく必要があります。

○軽微な変更（変更届出で足りる場合）

事業内容の変更の際し、交付決定額の増加が生じない場合であって、交付決定通知書（変更の交付決定を行っている場合は交付決定変更通知書）別紙に記載された「補助対象事業の名称及び内容」又は「補助対象事業の着手及び完了予定日」に変更を生ずる場合。

（変更届出で足りる例）

- ・補助対象事業の内容のうち、公共交通マップの作成を取りやめる場合

ただし、公共交通マップの作成を取りやめて時刻表の作成を追加する場合及び補助対象事業を全て取りやめる場合はこれに該当しません。

- ・補助対象事業の完了予定日を2月末から同年度の3月末に変更する場合

ただし、年度末を超える変更はこれに該当しません。

※**新たな補助対象事業の追加その他の特に重要と認められる事業内容の変更を行う場合にあってはこの限りでない。**

○軽微な変更（特段の手続きを要しない場合）

事業内容の変更の際し、交付決定額の増加が生じない場合であって、交付決定通知書（変更の交付決定を行っている場合は交付決定変更通知書）別紙に記載された「補助対象事業の名称及び内容」及び「補助対象事業の着手及び完了予定日」に変更を生じない場合。

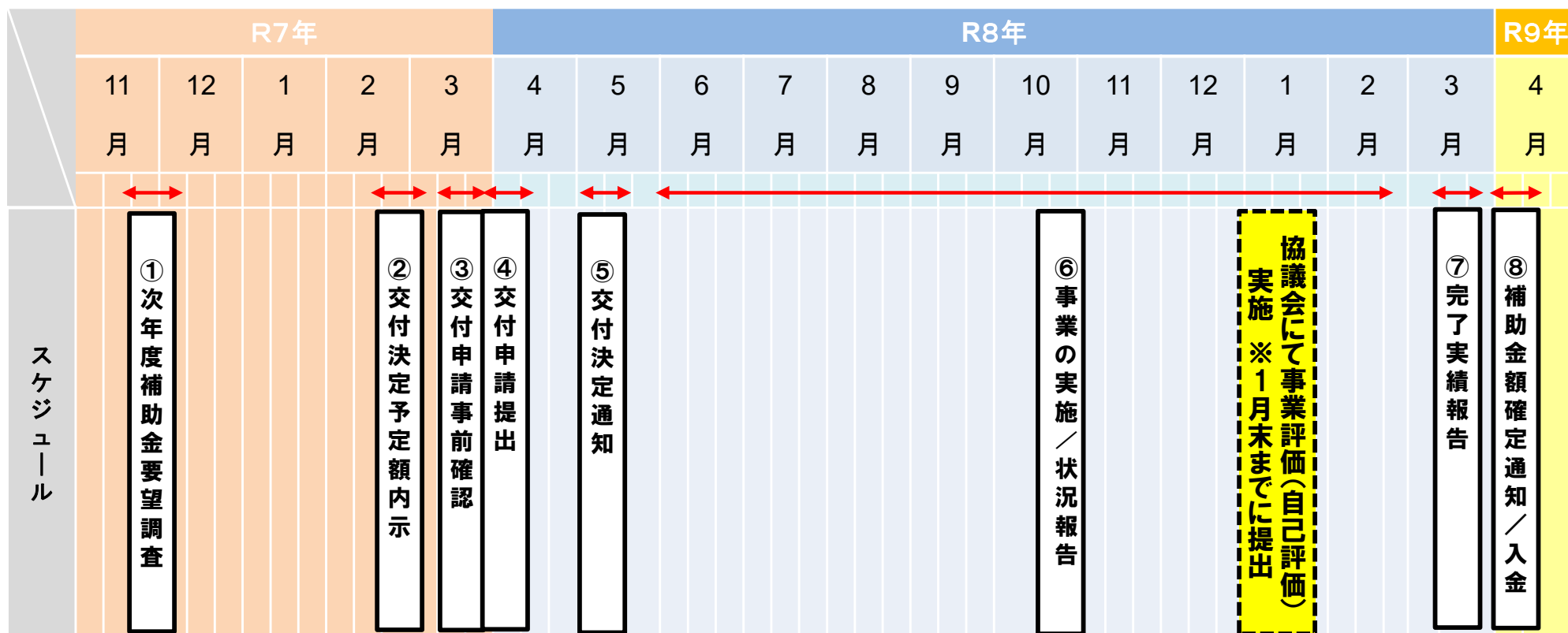
（手続きを要しない例）

- ・公共交通マップや時刻表の印刷部数を減らす場合

交付決定を受けた内容から変更が生じる場合は、必ず事前にご一報下さい！！



②-1.スケジュール(要望調査～入金までの流れ)



① 事業量調査 (要望調査) 1 1月中旬～1 2月上旬

・ 次年度の調査事業の活用に係る要望調査を行います。(提出書類等、次の章で詳しくご案内いたします。)

【(参考) R7年度事業の調査期間 : R6.12.2～R7.1.16】

② 交付決定予定額内示 2 月下旬～3 月上旬

・ 交付決定予定額を内示するとともに、交付申請の意向について確認させていただきます。

【(参考) R7年度事業の内示連絡 : R7.2.17、申請意向の確認 : R7.2.21×】

③ 交付申請事前確認 3 月中旬～3 月下旬

・ 各事業に応じた様式にて申請書を作成いただき、添付書類と併せて電子データを送付いただき、事前確認をさせていただきます。

【(参考) 事前確認の送付期限 : R7.3.12×】

④ 交付申請提出 3月下旬～4月上旬

・ ③で「指摘なし」となりましたら、審査担当よりご連絡いたしますので、本提出をお願いします。なお、提出にあたっては、押印は不要のため電子データでのメール提出が可能となっておりますので、メールでのご提出にご理解・ご協力をお願いします。

【(参考) R7事業年度の交付申請提出時期 : R7.4.3頁】

⑤ 交付決定通知 4月下旬～5月下旬

・ 交付決定となりましたら、その旨ご連絡させていただきます。

⑥ 事業の実施 / 状況報告 交付決定通知後～

・ **交付決定前に着手した事業や開催した協議会開催等の事務費は、補助対象外**となるのでご注意ください。

・ 申請事業が適正に行われているか確認するため、**コンサル等との契約締結次第**、所定の様式により**状況報告書を提出**いただきます。(交付決定通知後、別途、提出書類等をご案内致します。)

・ 事業実施に伴う状況の変化や、事業内容に変更が生じた場合は、変更申請又は届出が必要となる場合もございますので、事前にご相談ください。

⑦ 完了実績報告 事業完了日から1か月を経過した日 又は翌年度の4月10日の いずれか早い日まで

・ 事業が適正に実施されたか、各事業に応じた様式にて報告書・請求書を作成いただき、成果物等と合わせてご提出いただきます。

・ ご提出いただく報告書について事前に確認させていただき、内容に不備等がある場合は、ご連絡のうえ修正等のご対応をいただきます。

・ 修正等がない場合は、正式に報告書をご提出いただきます。(時期になりましたら、別途、提出書類等ご案内致します。)

【(参考) R6事業年度の事前確認書類提出 : R7.3.12頁】

⑧ 補助金額確定通知・入金 4月中旬～

・ 補助金額が確定次第、ご連絡いたします。通知後の入金となりますが、入金連絡はできないため、口座等でご確認いただく形となります。

事業量調査（要望調査）

- ・翌年度の調査事業（バリアフリー化調査事業を除く）の補助金の活用予定を把握させていただくため、前年度の11月～12月頃、本調査を実施しています。**※利便増進計画策定事業、利便増進計画推進事業、運送継続計画策定事業、運送継続計画推進事業、エリア一括協定運行調査事業、共同経営計画策定事業は通年募集しております。（R6.10.2現在）**
- ・調査事業において、補助金の活用を希望する場合は、国から送付される事業量調査に必要な事項等を記載し、必要書類を提出することが必須となります。事業量調査に回答がない場合は次年度の補助金の活用希望無しとなります。
- ・**要望調査をもとに次年度の交付決定予定額が決定するため**、実施する事業等は、国から調査依頼が来る前にあらかじめ検討しておく必要があります。
- ・実施要領4.(1)③のとおり、地域公共交通計画策定事業については、計画見直しのための調査も対象となります。しかしながら、新規計画を作成するための調査等については、調査実施の緊急性、必要性が高いと認められることから、過去に地域公共交通調査事業（計画策定事業に限る。）の補助を受けた活性化法法定協議会が行う調査に優先することとなりますので、併せてご承知おき下さい。

参考：事業量調査提出書類（各計画策定事業）

- ・事業量調書
- ・事業量調査結果一覧表
- 添付書類
 - ・補助対象経費に係る見積書
 - ・地域の公共交通の現況・問題点のわかる地図、公共交通マップ等
 - ・地域公共交通計画の素案（※）
 - ※利便増進実施計画策定事業のみ
 - ※地域の公共交通計画の策定と並行実施する場合は省略可
 - ・その他参考となる書類

参考：事業量調査提出書類（計画推進事業）

- ・事業量調書
- ・事業量調査結果一覧表
- 添付書類
 - ・補助対象経費に係る見積書
 - ・利便増進実施計画の補助対象事業の該当箇所の写し

通年募集の事業につきましては、スケジュールによらず、**随時ご相談下さい！**



交付申請までに準備すること

・法定協議会の設立が交付申請までに間に合うよう、準備を進める。

→例年、法定協議会の立ち上げが年度初めの交付申請に間に合わず、交付申請が6月、7月・・・と遅れる事例があります。「**交付申請が遅れる = 交付決定が遅れる**」ため、結果的に事業期間が短くなり、補助対象事業が終わらない、ということも想定されるため、年度初めの交付申請に間に合うよう、初回会議開催に向けて事前準備をしっかり行うことを推奨します。

・法定協議会名義の口座が持てるかどうか、事前に内部で確認するなど、準備を進める。

→交付申請時に「法定協議会で口座が持てないがどうしたらよいか」というご相談をよく頂戴します。交付申請のご案内～提出の締め切りまであまり余裕がないため、事前にご自身の自治体の財務規定や法定協議会の位置づけなどをあらかじめご確認いただき、どうしても法定協議会で口座が持てない場合は、余裕をもってご相談下さい。

完了実績報告の必要書類（主なもの）

※根拠資料の宛名は原則、協議会名とする必要があります。

①補助対象事業が完了したこと確認する書類

- ・業務委託の場合：**完了届** または **検査完了通知**
- ・協議会開催にあたっての委員謝金・旅費等（事務局から直接支払う場合）：**協議会開催案内 + 出欠表**

②実施額を明らかにした書類

- ・業務委託の場合：**契約書の鑑及び積算内訳のわかる書類**
- ・協議会開催にあたっての委員謝金・旅費等（事務局から直接支払う場合）：**③に含む**

③補助対象経費の支払いを証する書類

- ・業務委託の場合：**(1) 請求書**
(2) 振込受付書/支出命令書/領収書/受領書/確約書（支払いが間に合わない場合）のいずれか
- ・協議会開催にあたっての委員謝金・旅費等（事務局から直接支払う場合）：**領収書** または **受領したことが確認できるもの**

年度末の完了実績報告に向けて、事前に書類を整理しておきましょう。事業を予定通り年度内に完了しても、根拠資料の提出ができない、もしくは不備がある場合、補助金のお支払いはできませんので、ご注意ください！



参考：事業評価について

- 調査事業補助金を活用する協議会は、毎年度、「事業評価（自己評価）」を実施し、結果を1月末までに運輸局あて提出する必要があります。（交付要綱第3条第5項、実施要領8．参照）
- 様式等は、12月頃に送付させていただきます。
- 時期的に、まだ事業が完了していないことが想定されますが、評価実施日時点での状況や3月までの事業見込みを踏まえて、評価をお願いします。

別添1

令和3年度 地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(計画策定等に係る事業)

令和 年 月 日

協議会名: _____

評価対象事業名: _____

①事業の結果概要	②事業実施の適切性	③計画等の策定等に向けた方針

令和3年度 ○○市地域公共交通会議 (□□県○○市) 記録例・注意点
(地域公共交通計画策定事業・利便増進計画策定事業・運送維持計画策定事業)

該当する事業以外は削除して下さい

公共交通の概況・地域の特徴

○市における公共交通には、△△駅と□□駅を結ぶ××鉄道、△△駅と●●駅を結ぶ▽▽交通の路線バス及び6事業者によるタクシー運行がある。また市内主要部には市営循環バス路線が運行されている。

市営循環バス路線の導入により市内主要部の交通空白地域の解消が図られる一方、市内の○○地区や○○地区では高齢化が著しく依然として移動手段の確保が必要な状況にある。また、市全体として公共交通の利用者減少に歯止めがかからない状況にある。

また、本市の特徴として、自家用車に対する依存度が非常に高く(○○台/世帯)、高齢ドライバーが多い点が挙げられる。

地域を抱える問題点・計画策定調査の必要性

市で運行している循環バス路線は交通空白地域の解消には一定程度寄与しているものの、市内の○○地区や○○地区などすべての交通空白地域の解消ができておらず、公共交通カバレッジにおいても自家用車への依存度が高く公共交通の利用頻度が低いことが課題である。

地域住民の行動変容を促し、持続可能な公共交通網を構築するため、現状の利用実態を詳細に把握するとともに、住民に対するアンケート調査を実施し、効果的な施策を盛り込んだ交通計画を策定する必要がある。

調査の内容

- ①地域公共交通現状把握 (具体的な調査内容を記載してください)
- ②住民アンケート調査・グループヒアリング (具体的な調査内容を記載してください)
- ③新たに導入又は改善する地域公共交通の検討 (具体的な調査内容を記載してください)
- ④地域公共交通会議及び関係会議の開催 (具体的な調査内容を記載してください)

協議会開催状況

○令和3年度の開催状況(予定含む)

- 第1回(●月●日) 調査事業の実施について
- 第2回(●月●日) 各種調査の進捗状況
- 第3回(●月●日) 調査事業の取りまとめ報告 事業評価について

面積 k㎡

人口 (R3.4.1時点) 人

15歳未満	人
65歳以上	人

高齢化率 %

世帯数 世帯

アピールポイント

【調査の過程で工夫・注力した点、計画のアピールポイント等を記載して下さい。】

次年度以降の取組概要

【引き続き計画策定に取り組む場合は策定にかかるスケジュール等、計画が完成する場合は次年度取り組み事業の内容等を記載して下さい。】

指定の様式は、評価内容を記載いただくExcel様式（上図の左）と、事業の内容や地域の特徴をより詳しく記載いただくPowerPoint様式（上図の右）の2種類あります。





Q 見積書の宛名は自治体名でもよいでしょうか？

A 自治体あての見積書で構いません。（交付申請時の見積書も自治体あてのもので構いません。）



Q 要望調査を提出する時点では、市の予算を財政部局に要求中の段階のため削られる可能性もあります。もし市の予算がつかなかった場合、国の内示が出たあとに交付申請を辞退することは可能ですか？

A **辞退することは可能**です。市の予算が見込みどおりつかないことが判明しましたら、速やかに運輸局にご連絡ください。



Q 要望調査では補助対象経費1,000万の事業を実施する予定で提出し、交付決定予定額300万の内示を受けました。交付申請にあたり事業内容を見直したところ、補助対象経費が800万円となる見込みですが、問題ないでしょうか？また、事業見直しに伴い、補助金額も変更となりますでしょうか？

A **交付申請時に事業を見直すことは可能です。** 交付申請時に実施する事業についての金額の積算根拠書類を提出する必要があるため、見積書を再度取り寄せてください。見直し後の補助対象経費に補助率（1/2）を乗じた額が交付決定予定額を下回らない場合、内示した額から変更になりません。

（例）要望調査時の補助対象経費が1,000万円、交付決定予定額300万円 の場合

①事業内容を見直し、補助対象経費が800万円の場合

→補助対象経費800万円に補助率（1/2）を乗じた額（400万円）が交付決定予定額より大きいため、交付決定予定額（補助金額）に変更無し。

②事業内容を見直し、補助対象経費が500万円の場合

→補助対象経費500万円に補助率（1/2）を乗じた額（250万円）が交付決定予定額より少ないため、補助金額250万円として申請する。



Q 要望調査時に提出していた内容よりも事業費が増えることとなりましたが、交付決定予定額は増えませんか？

A 内示後に実施する事業を追加することとなり、事業費や補助対象経費が増えても、交付決定予定額が増えることはありません。その点ご留意の上、要望調査をご提出下さい。





Q

複数年かけて計画を策定しようと考えているのですが、補助金は1年目分しかもらえないのでしょうか？

A

計画策定までの年数分、補助金を申請することは可能です！

ただし、補助金は単年度事業に対するものなので、委託事業者との契約や交付申請等は年度ごとに分けて行う必要があります。また、査定の際の優先順位についても、1年目>2年目>3年目・・・と下がる可能性がある旨ご留意下さい。



Q

すでに地域公共交通計画を策定済みですが、計画の見直しや、2期目の策定の際にも補助金は使えますか？

A

計画の見直しや、2期目の策定の際にも補助金を活用することは可能です！

ただし、査定の際の優先順位は新規に地域公共交通計画を策定する協議会が優先される可能性がある旨、ご留意下さい。



Q

法定協議会の設立が6月頃になる見込みです！補助金の申請は出来ないのでしょうか？

A

法定協議会の設立が遅れても、交付申請は可能です！

ただし、法定協議会が設立されてからでないと、交付申請はできません（通常スケジュールに間に合わない場合は、後日別途交付決定することになります）。

申請が遅れると、交付決定も遅くなるため事業の着手も遅くなり、結果的に事業実施期間が短くなるのでご留意下さい！過去に協議会設立が遅くなり、やむを得ず補助金を辞退した例もあるので、スケジュールに余裕を持って進めて下さい。



Q

交付決定前に開催する協議会に係る費用は補助対象外とのことですが、現状法定協議会が無く、協議会を4月に設立する場合は、どのように交付申請すればよいのでしょうか？

A

交付決定までの間、協議会の開催を禁じているわけではありません。協議会開催費用も補助対象経費としたい場合は、初回は自己負担で開催し、2回目以降の協議会開催費用を補助対象経費として計上し交付申請を行って下さい。また、協議会開催費用を全て自己負担（補助対象外経費）とした場合、補助金のスケジュールの影響は受けないため、交付決定前の協議会開催が可能です。





Q 法定協議会名義の口座は必須でしょうか？契約は協議会名義で行わなければならないのでしょうか？
当市の協議会は条例で首長の付属機関に定められていて、財務会計行為が一切行えないのですが……。

A 原則は法定協議会名義の口座が必要、コンサル等との契約主体は原則協議会となります！
ただし、条例で付属機関に定められており、財務会計行為が一切出来ない等、やむを得ない理由がある場合は、交付申請書に「理由書」を添付していただき、自治体の会計口座へ支払うこと及び自治体が契約主体となることを特例的に認めています。その他ご事情については、個別にお問い合わせ下さい。なお、「法定協議会名義の口座が現状ないから」「事務手続きが煩雑だから」といった理由では認められません。



Q 2年かけて計画を策定し、1年目・2年目ともに補助金の申請をしたいのですが、委託事業者と2ヶ年まとめて契約してはいけないのでしょうか？

A 各年度で補助金を申請したい場合、委託事業者との契約を複数年まとめて行う事はできませんので、年度毎に契約をして下さい。補助金の申請を1年目のみ行い、1年目の年度末の完了実績報告時に必要書類が提出出来る場合は、複数年まとめての契約も認められます。



Q 国庫補助分を立て替える協議会予算がなく、国庫補助の入金後でないと委託事業者へ支払が完了しません。どうすればよいのでしょうか？

A 後日、支払を証する書面を出していただくというお約束のもと、「確約書」をご提出下さい！
業務委託について、完了実績報告時に「①事業が完了した事を確認する書類 ②支払を証する書面（請求書及び振込受付書・支出命令書（支払まで終わっているもの）・領収書・受領書のいずれか）」を提出する必要がありますが、支払まで終わらない場合は「①の書類と請求書及び確約書」をご用意下さい。



Q 予期せぬ事態が発生し、事業のスケジュールが遅れてしまったため、事業を翌年度に繰り越したいのですが、可能でしょうか？

A 申し訳ないのですが、事業の翌年度繰り越しは認められません。いったん完了実績報告をご提出いただき、当該年度に完了した事業に応じて額の確定を行うこととなります。



本日の構成

1. 「交通空白」解消に向けた取組等について

- 「交通空白」解消に向けた取組
- 「交通空白」解消等リ・デザイン全面展開プロジェクト
- アップデートガイドンス Ver 1.0

2. 予算関係(令和6年度補正予算・令和7年度当初予算)について

- ① 地域公共交通確保維持改善事業、その他個別予算の概要
- ② 地域公共交通確保維持改善事業
 - ・ 調査事業補助金
 - ・ 地域内フィーダー系統補助

3. その他

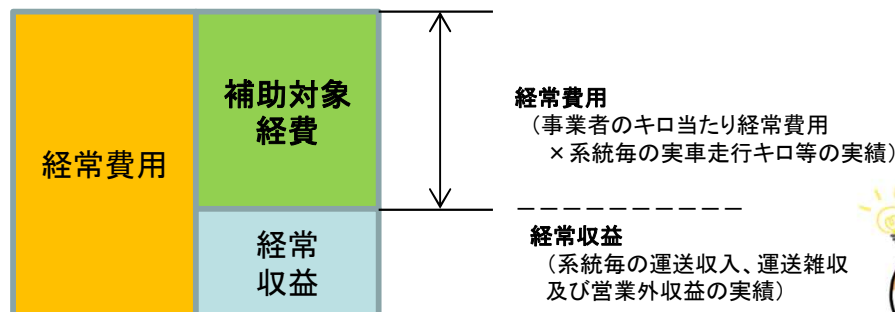
そもそも「フィーダー補助金」とは・・・??

- 正式名称は「地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金」(通称:フィーダー補助)
- 「地域公共交通確保維持改善事業費補助金」の補助メニューの1つ
- 幹線系統を補完する、赤字の支線(フィーダー)の運行経費に対する補助
- 補助対象事業者は活性化法法定協議会



補助率は・・・??

- 補助率は補助対象経費※1の1/2
- ※1 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
- ただし、自治体毎に設けられる補助上限額※2と補助対象経費の1/2を比較し、金額が低い方が最終的な補助金額となる
- 自治体毎の補助上限額については毎年(9月頃)発出される通知文の算定式を基に算出
- ※2 次のページで解説



補助対象経費算定方法 イメージ

赤字(経常費用>経常収益)の系統に対する補助金です。
(系統毎に判断するため、運行事業者の事業全体の収支状況が赤字であることは要件ではありません!)



- 自治体毎の補助上限額については毎年(9月頃)発出される通知文の算定式を基に算出
- 補正予算成立に伴い、一部改正となる場合がある

R6事業年度の場合

国総地第137号の1
令和6年10月17日

各地方運輸局交通政策部長 殿
沖縄総合事務局運輸部長 殿

総合政策局地域交通課長

地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金に係る国庫補助上限額について

令和6年度における地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱別表8に定める「補助対象系統が存する市区町村毎の国庫補助上限額」については、下記により算定することとしたので、関係者への周知方よろしくお取り計らい願います。

記

①通常の補助を受ける場合の算定式
対象人口 × 90円 + 100万円 (定額)

②地域公共交通計画を策定した場合の算定式
対象人口 × 120円 + 230万円 (定額)

③地域公共交通利便増進実施計画 (以下「利便増進計画」という。)の認定を受けた場合の算定式
対象人口 × 240円 + 400万円 (定額)

④地域旅客運送サービス継続実施計画 (以下「継続実施計画」という。)の認定を受けた場合の算定式
対象人口 × 240円 + 400万円 (定額)

⑤地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱別表8ただし書きに係る場合 (別表25の地域公共交通協働トライアル推進事業の要件を満たす地域公共交通の対象区域内の市町村であって、都道府県及び当該市町村を構成員に含む活性化法法定協議会に対し交付する場合)
①~④の算定式を基に算出した市町村ごとの上限額の合算

なお、災害等により被災した市町村においては、上記算定式によらず特段の配慮を行うこととする。

※いずれの算定式も千円未満切り捨てとする。

以上

国総地第162号
令和6年12月23日

各地方運輸局交通政策部長 殿
沖縄総合事務局運輸部長 殿

総合政策局地域交通課長

地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金に係る国庫補助上限額について

令和6年度における地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱別表8に定める「補助対象系統が存する市区町村毎の国庫補助上限額」については、令和6年10月17日付国総地第137号の1により通知したところですが、令和6年度補正予算成立に伴い、一部を改訂し、下記により算定することとしたので、関係者への周知方よろしくお取り計らい願います。

記

①通常の補助を受ける場合の算定式
対象人口 × 90円 + 100万円 (定額)

②地域公共交通計画を策定した場合の算定式
対象人口 × 120円 + 230万円 (定額)

③地域公共交通利便増進実施計画 (以下「利便増進計画」という。)の認定を受けた場合の算定式
市区町村毎の地域内フィーダー系統に係る補助対象経費の合計額の1/2

④地域旅客運送サービス継続実施計画 (以下「継続実施計画」という。)の認定を受けた場合の算定式
市区町村毎の地域内フィーダー系統に係る補助対象経費の合計額の1/2

⑤地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱別表8ただし書きに係る場合 (別表25の地域公共交通協働トライアル推進事業の要件を満たす地域公共交通の対象区域内の市町村であって、都道府県及び当該市町村を構成員に含む活性化法法定協議会に対し交付する場合)
①~④の算定式を基に算出した市町村ごとの上限額の合算

なお、災害等により被災した市町村においては、上記算定式によらず特段の配慮を行うこととする。

※いずれの算定式も千円未満切り捨てとする。

以上



※対象人口の考え方

- (1) 人口集中地区以外の人口と交通不便地域の人口(※)を比較し、多い人口を対象人口とする。
- (2) 政令市、中核市の場合は、交通不便地域の人口(※)を対象人口とする。
- (3) 運輸局長指定交通不便地域の地域内フィーダー系統のみを申請する場合は、運輸局長指定交通不便地域の人口のみを対象人口とする。

主な補助要件

- 地域公共交通計画に運行系統の位置付け・役割、確保維持改善事業の必要性、運行系統に係る事業及び事業の実施主体の概要、定量的な目標・効果及び評価手法の記載があること
- 一般乗合旅客自動車運送事業者、自家用有償旅客運送者又は一般乗用旅客自動車運送事業者による運行（注意）道路運送法21条許可による運行は補助要件を全て満たしていたとしても一律補助対象外です！！
- 補助対象地域間幹線バス系統と接続※1するものであること／過疎地域等の交通不便地域を通り、地域間交通ネットワーク※2と接続するものであること（通称：接続性）
- 新たに運行を開始又は公的支援を受けるものであること（通称：新規性）※3
- 補助対象期間の末日（9月30日）において引き続き運行されるものであること
- 1回当たりの乗車人員が2人以上であること（定時定路線型の場合に限る。）
- 計画運行回数に対する実績の運行回数の運行割合が30%以上ある系統

※1「接続」とは同じ停留所を共有する他、近接、乗り継ぎを考慮されたダイヤ設定や乗り継ぎ割引の設定など、乗り継ぎ円滑化のためのいずれかの措置がとられているもの

※2「地域間交通ネットワーク」とは、地域間幹線バス系統（複数市町村にまたがる平日1日当たりの運行回数が3回以上のもの）、鉄道、航路、航空路

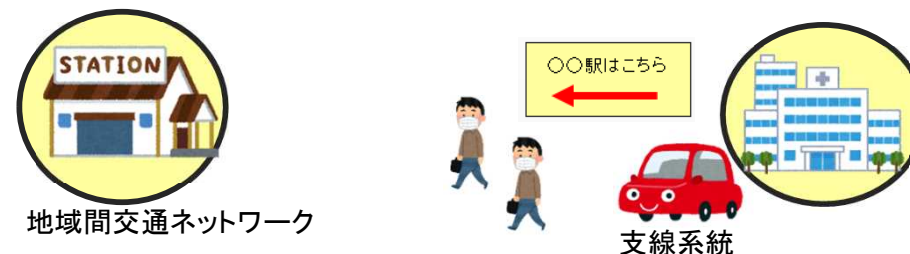
※3利便増進計画・運送継続計画に位置付けられた運行系統については新規性要件が緩和される（補助対象期間は各計画の認定期間に限る）

○「接続」イメージ・・・停留所等の共有



幹線系統と支線系統で同じ停留所を活用して、お互いの系統に乗り継ぎができます！

○「接続」イメージ・・・停留所等の近接



駅近くの病院まで行って、徒歩で駅まで行くことで乗り継ぎができます！

補助対象系統に係る補助要件を満たすほか、**地域公共交通計画において、補助系統の地域の公共交通における位置付け、補助事業の必要性等**を記載すること

地域公共交通計画(本体)へ記載する事項

1. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の地域の公共交通における位置付け・役割

補助系統について、地域に存在する様々な公共交通全体の中でどのような位置付けとなるのか明示。(幹線・支線なのか、どのような役割を担っているのかなどを記載する想定)

2. 前号を踏まえた地域公共交通確保維持事業の必要性

補助対象の地域の公共交通における位置付け・役割を踏まえて、**なぜ地域公共交通確保維持事業が必要となるのかを記載(補助系統の必要性ではないので要注意!!)**

3. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統に係る事業及び実施主体の概要

補助系統を明示するとともに、それぞれの事業内容や実施主体について記載。あわせて、車両の更新などの事業の方向性を記載。

4. 地域公共交通計画の区域内全体における地域旅客運送サービスの利用者の数、収支、費用にかかる国又は地方公共団体の支出の額その他定量的な目標・効果及びその評価手法

地域公共交通計画全体の定量的な目標を設定し、定量的な目標に関する評価手法等について記載(個別の補助系統の目標及び目標に関する評価手法等は別紙に記載)

※地域公共交通計画(別紙)に記載する事項

- ・地域公共交通確保維持事業の内容及び実施主体に関する詳細
- ・定量的な目標・効果及びその評価手法・測定方法
- ・地域公共交通確保維持事業の生産性を向上させる取組(幹線系統)
- ・その他、詳細な事項

- ・補助系統の概要及び運送予定者
- ・地域公共交通確保維持事業に要する費用の総額、負担者、負担額
- ・車両の取得や貨客混載の導入等に関する事項

⇒別紙には、補助系統等に関する詳細な事項を記載し、毎年度の認定申請の際に提出。

交通計画と補助金の連動については「地域公共交通計画と乗合バス等の補助制度の連動化に関する解説パンフレット」(<https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/content/001480550.pdf>)をご覧ください!

次のページから具体の事例をご紹介します!



地域公共交通計画(本体)へ記載する事項 (記載例)

1. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行システムの地域の公共交通における位置付け・役割

補助システムの地域公共交通における位置付け・役割の整理イメージは以下のとおりです。地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統(補助系統)の地域の公共交通における位置付け・役割について、表・地図を使って分かりやすく整理しましょう。

Check! 系統の記載
表内の系統名は図と整合させて記載してください。

Check! 取組の方向性の記載
幹線・フィーダーの将来像や、コミュニティバス・デマンド交通等に係る取組の方向性などを記載してください。

<表での整理イメージ>

位置づけ	系統	役割	確保・維持策
広域幹線	各鉄道路線	都市拠点から市外への広域交通を担う。	交通事業者と協議の上、一定以上の運行水準を確保
地域内幹線	乗合バス 水色系統	××駅を発着地として、市内並びに隣接市の各拠点を連絡する。	地域公共交通確保維持事業(幹線補助)を活用し持続可能な運行
	乗合バス 赤系統		
支線	乗合タクシー(区域運行) 橙系統	市内各地域を運行し、軸となる幹線や地域拠点に接続する。	交通事業者と連携した取組により一定以上の需要を確保
	乗合バス 青系統、黄緑系統		



▲地域公共交通計画本体における補助系統の位置付け・役割の整理イメージ

2. 前号を踏まえた地域公共交通確保維持事業の必要性

補助系統の位置付け等を踏まえ、対象地域における補助事業の必要性について記載しましょう。

<説明イメージ>

- 赤系統は、××市内外の拠点間を連絡し、通勤通学、買物、通院等の日常生活行動だけではなく、観光、ビジネス等、多様な目的での移動を担う。起終点の××駅前並びに☆☆バスターミナル、経由地である〇〇支所では、他モードや地域内交通と連絡し、公共交通ネットワークを構築する上で特に重要な役割を担っている。一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。
- 青系統は、地域拠点である〇〇支所から周辺部の居住地や、□□病院等の生活必需施設を連絡する近距離の路線であり、地域の移動手段としての役割を担っており、また、〇〇支所では赤系統への接続により広域への移動も可能とするなど、赤系統を補完する欠かせない路線である。一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。
- 黄緑系統は、地域拠点である〇〇支所から…(以下略)

Check! 補助事業の必要性
地域の公共交通ネットワークにおける各補助系統の機能や役割を文章で具体的に記載してください。

▲地域公共交通計画本体における補助事業の必要性の記載イメージ

3. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統に係る事業及び実施主体の概要

補助系統を含む地域公共交通の事業及び実施主体の概要について、表などを使って整理しましょう。

▼地域公共交通計画本体における系統別情報整理のイメージ

- Check! 整理対象の事業
補助系統以外も含め、全体の事業内容や事業区分等を記載してください。
- Check! 実施主体の記載
主体が行政なのか交通事業者なのかは必ず明記してください。
- Check! 補助系統の記載
補助系統を明示してください。

系統名	起点	経由地	終点	事業許可区分	運行態様	実施主体	補助事業の活用
赤系統	××駅前	〇〇支所	☆☆BT	4条乗合	路線定期運行	交通事業者	幹線補助
青系統	〇〇支所		□□病院	4条乗合	路線定期運行	交通事業者	フィーダー補助
橙系統	◇◇地区内			4条乗合	区域運行	XX市(運行は交通事業者に委託)	なし
...							

地域公共交通計画(本体)へ記載する事項 (記載例)

4. 地域公共交通計画の区域内全体における地域旅客運送サービスの利用者の数、収支、費用にかかる国又は地方公共団体の支出の額その他定量的な目標・効果及びその評価手法

地域が自らの目指す方向性に合わせて、**具体的な数値指標・目標値**を設定します。加えて、**各数値指標の評価方法**についても記載してください。なお、以下の事業の効率性に関する指標については、「標準指標」として位置付けているため、これらは原則全ての計画において設定するように努めてください。

- ・地域公共交通の利用者数
- ・公的資金が投入されている地域公共交通の収支状況
- ・当該地域公共交通に投じられる公的負担額 など

▼地域公共交通計画本体における**目標設定**のイメージ

目標	数値指標	データ取得方法	現況値(R元年度)	目標値(R6年度)
交通事業者との連携強化による路線の維持・改善	市内路線バスの年間利用者数	バス事業者保有の乗降データにより毎年計測	50,000千人/年	55,000千人/年
	青系統の年間利用者数		2,000千人/年	2,100千人/年
市民の外出機会の創出	市民における路線バスの利用率	市民意識調査により毎年計測	40%	45%
地域全体で支える持続可能な公共交通	公共交通に係る市の財政負担額	普通会計決算より毎年整理	3,700万円/年	3,800万円/年
	市内路線バスの収支差	事業者報告書、決算報告書等の資料から毎年計測	▲4,500万円/年	▲4,000万円/年

Check! 数値指標・目標値
地域公共交通計画全体の定量的な目標を設定してください。

Check! 個別系統の目標
基本的に、個別の補助系統に関する目標・評価手法等は別紙に記載してください。ただし、特に重要な系統については、個別の補助系統に関する目標を本体に記載しても構いません。

Check! 単位について
利用者1人当たり又は住民1人当たりでも差し支えありません。

Check! 収支について
収支については、収支率でも差し支えありません。

Check! データ取得手法
具体的なデータ取得方法について記載してください。

(2) 評価の方法及びスケジュール

計画期間におけるPDCAサイクルの具体的なスケジュールと、検証するための調査概要は次の通りとする。

本計画の評価は、最終年度（令和8年度）に事業者から提供された利用実績や各種アンケート調査などから、計画及び公共交通網の評価を実施し、実施事業の見直し及び新たな事業を追加し、次期計画を策定する。

公共交通機関の利用状況や本計画に定めた事業の実施結果に関する評価については、毎年度実施するものとする。

■評価スケジュール

項目	(年度)				
	令和5	令和6	令和7	令和8	
関連調査 評価方法	利用者数実績・整理	○	○	○	○
	市民アンケート調査				○
	路線バス利用者アンケート調査				○
	デマンドタクシー利用者アンケート調査	○		○	
事業実施状況の評価	○	○	○	○	
目標達成度の評価	○	○	○	○	
計画・目標値の見直し※				○	

具体的な数値指標・目標値が示されているか、各数値指標の評価方法（いつ、どのように）が示されているか、がポイントです！（交通計画本体では、必ずしもフィーダー補助対象系統についての数値目標を設定する必要はありませんが、「計画別紙」に記載する補助対象系統の数値目標と矛盾のないようにしましょう）



コラム：補助対象系統が複数市町村に跨がる場合の例外措置

- 補助対象系統の一部沿線自治体において法定計画を策定せず、または補助系統について法定計画に位置づけていない場合は、原則全区間補助対象外となります。
- ただし、当該自治体の区間が補助対象外となっている場合や、当該自治体が補助対象系統に係る費用負担をしていない、当該自治体の住民の利用実態がないこと等、当該自治体の計画に補助対象系統を位置付けない合理的な理由を補助を受けようとする自治体の計画（本体・別紙いずれか）において示している場合は、柔軟に対応します。

路線型の事例



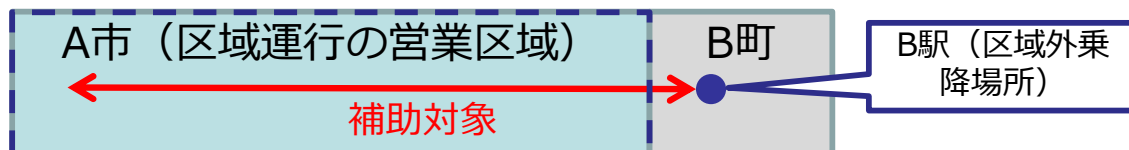
現状は、A市がフィーダー系統確保維持計画を策定し、協議会に参画するB町の合意のもと、B町内も含む全区間の補助を受けている。B町は当該系統に係る費用負担をしておらず、法定計画を策定していない。

【B町の計画に位置づけない理由】

- 当該系統が主にA市住民の生活交通として必要であり、かつ利用されていること
- B町は費用負担をしておらず、補助申請をしないこと

上記をA市の計画において示す。

区域型の事例



A市の区域運行は、A市内全域を営業区域としており、区域外乗降場所としてB町内のB駅を設定している。A市がフィーダー系統確保維持計画を策定し、B駅も含む全区間の補助を受けている。B町は当該区域運行に係る費用負担をしておらず、法定計画を策定していない。

【B町の計画に位置づけない理由】

- 当該区域運行が主にA市住民の生活交通として必要であり、かつ利用されていること（利用者がA市住民に制限されるか否かは問わない）
- B町は費用負担をしていないこと

上記をA市の計画において示す。

補助対象系統が複数市町村に跨がる場合は、運輸局交通企画課へ個別にご相談ください！



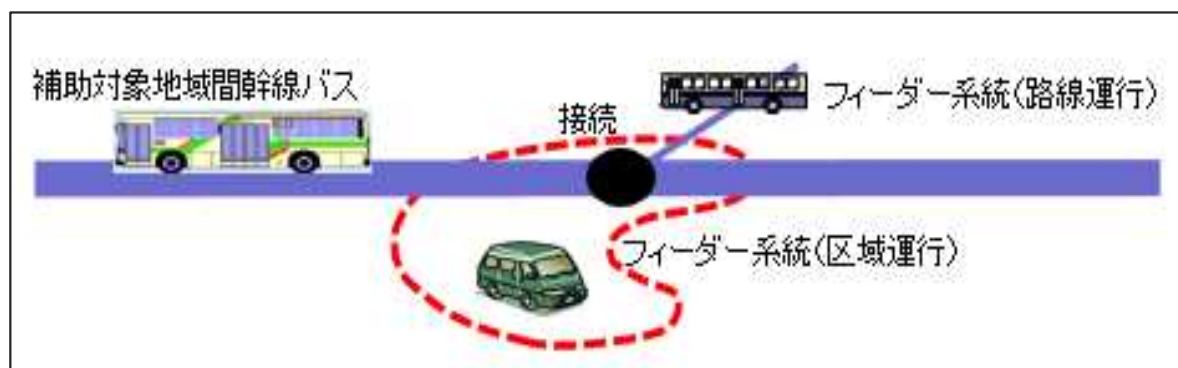
接続性要件①:補助対象地域間幹線バス系統と接続するものであること

- 「地域公共交通確保維持改善事業費補助金」の「地域間幹線系統確保維持費国庫補助金」の対象となっているバス系統と接続していること
- 補助対象外の幹線バス系統と接続するだけでは、この要件は満たさない
- 「地域間幹線系統確保維持費国庫補助金」は主に県で認定申請をしているため、補助対象幹線系統があるか不明な場合は県に確認
- この要件を満たせない場合は、次ページ以降の要件を満たせるか確認



※政令指定都市又は特別区が専らその運行を支援するもの及びその運行区域のすべてが政令指定都市又は特別の区域内であるものを除く(補助対象期間中に政令指定都市又は特別区に指定された場合、次期補助対象年度より適用する。)

○補助対象地域間幹線バス系統への接続イメージ図



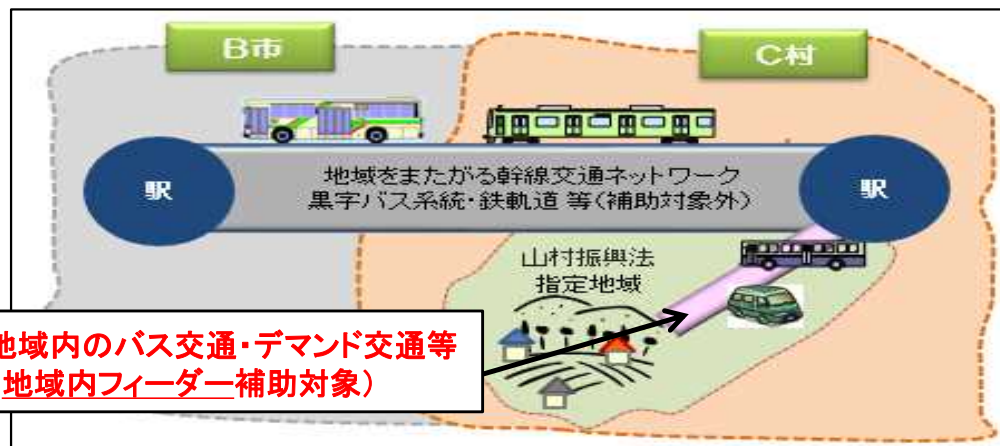
おさらいです！
「接続」とは同じ停留所を共有する他、近接、乗り継ぎを考慮されたダイヤ設定や乗り継ぎ割引の設定など、乗り継ぎ円滑化のためのいずれかの措置がとられているものです！



接続性要件②(1): 法律に基づく過疎地域等の交通不便地域を通り、地域間交通ネットワークと接続するものであること

- 法律に基づく過疎地域等は以下のとおり
 - 過疎地域の持続的発展の支援に関する特別措置法
(https://www.soumu.go.jp/main_sosiki/jichi_gyousei/c-gyousei/2001/kaso/kasomain0.htm)
 - 離島振興法 第2条第1項の規定に基づき指定された同項の離島振興対策実施地域
(<https://www.mlit.go.jp/kokudoseisaku/chirit/index.html>)
 - 半島振興法 第2条第1項の規定に基づき指定された半島振興対策実施地域
(https://www.mlit.go.jp/kokudoseisaku/chisei/crd_chisei_tk_000013.html)
 - 山村振興法 第7条第1項の規定に基づき指定された振興山村
(https://www.maff.go.jp/j/nousin/tiiki/sanson/s_about/)
 - 小笠原諸島振興開発特別措置法第2条第1項に規定する小笠原諸島に属する島
- 上記の地域を通り、地域間交通ネットワークと接続するものが対象
- この要件を満たせない場合は、次ページの要件を満たせるか確認

交通不便地域における地域間交通ネットワークへの接続イメージ図



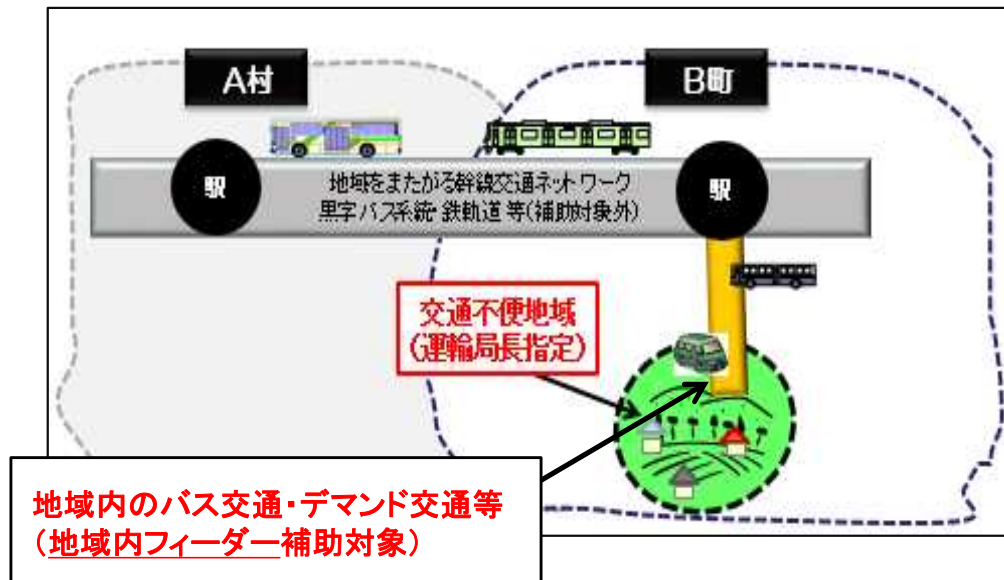
地域間ネットワークとは以下のいずれかを指します。


- 地域間幹線バス系統
(複数市町村(ただし、平成13年3月31日における市町村の状態に応じたもの。)にまたがる平日1日当たりの計画運行回数が3回以上のもの)
- 鉄軌道路線
- 内航旅客船航路
- 国内定期航空路

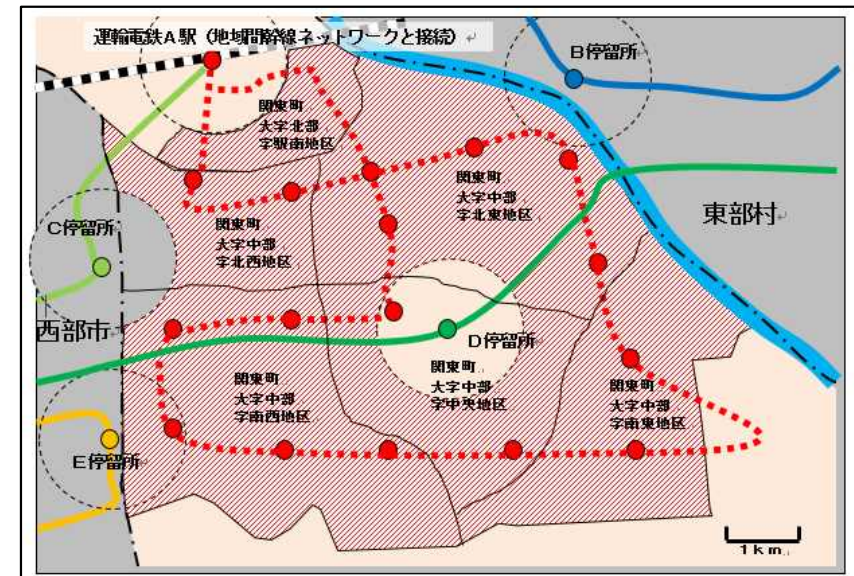
接続性要件②(2): 地方運輸局長等が指定する交通不便地域を通り、地域間交通ネットワークと接続するものであること

- 運輸局長指定の交通不便地域とは、フィーダー系統の利用を前提とする地域であって、半径1キロメートル以内にバスの停留所、鉄軌道駅、海港及び空港等が存しない地域
- 指定を受けた交通不便地域を通り、地域間交通ネットワークと接続するものが対象

局長指定の交通不便地域における地域間交通ネットワークへの接続イメージ図



局長指定の交通不便地域のイメージ図 ( = 交通不便地域)



新規性要件①: 補助対象期間中に新たに運行開始するもの

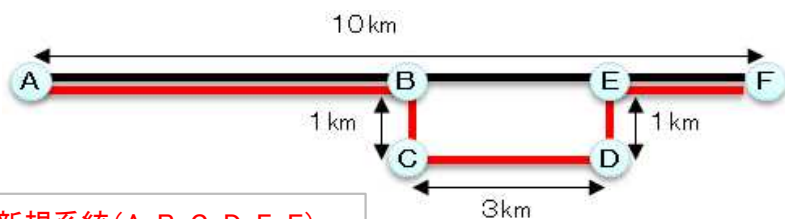
- 新たに運行するシステムの主系統と、当該主系統と運行区間が重複する既存系統を比較し、当該主系統のうち、**既存系統と運行区間が重複していない区間のキロ程が当該主系統のキロ程の20%を超える場合又は3キロ以上の場合、新たに運行を開始するもの**として取り扱う
- 運行系統の見直し、路線の再編**を行う場合でも上記の取扱いが適用される
- 自治体独自の実証運行を経て本格運行に移行する場合、新たに運行を開始するものとして取り扱う(ただし、長期間実証運行を行っている場合を除く)

比較対象となる「既存系統」は新規系統の運行の開始の日の直前の1年間に運行されていた運行系統を含みます。かつ重複する既存系統が複数ある場合には、すべての既存系統と比較する必要があります！



新たに運行開始するもの ケース1

既存系統(A-B-E-F)



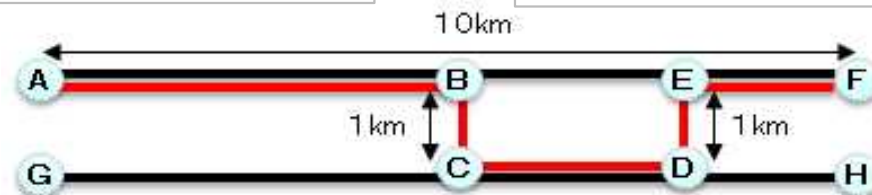
新規系統(A-B-C-D-E-F)

○ 新規系統(12km)の20%以上のキロ程 : 2.4km
既存系統と異なる区間のキロ程が5kmであるため、**新たに運行を開始するものとして取り扱える。**

新たに運行開始するもの ケース2

見直し前系統(A-B-E-F)

見直し後系統(A-B-C-D-E-F)



既存系統(G-C-D-H)

○ 新規系統(12km)の20%以上のキロ程 : 2.4km
見直し前系統及び既存系統と異なる区間のキロ程が2kmであるため、**新たに運行を開始するものとして取り扱えない。**

新規性要件②: 既に運行を開始しているもので地域公共交通計画に基づき新たに地方公共団体が支援を開始するもの

- 現在、自治体から支援を受けていない自主路線に対し、自治体が支援を開始するものが対象
- 「支援」とは金銭支援が対象となり、利用者増加のために広報等を行うだけではこの要件は満たさない
- この要件を満たす場合、前ページの要件を満たす必要はない

新規性要件③: 前年度補助対象期間から地域公共交通計画に基づき運行されているもの

- 前事業年度フィーダー補助の計画認定を受けた系統については次年度以降も新規性要件①、②を再度満たす必要はない
- 前年度事業期間途中で補助対象外となった系統はこの要件を適用する事は不可。再度補助対象としたい場合は新規性要件①、②のいずれかを満たす必要がある。

現行の要綱上、補助対象期間末日まで運行を続けた系統については他の要件切れが無い限り、補助を継続的に受けられます！



補足：一般乗用タクシーの運賃低廉化についてフィーダー補助を申請する場合

- 令和3年4月より市区町村からの運賃低廉化措置が行われている一般乗用タクシーについてもフィーダー補助対象として新たに追加
- 4ページの主な補助要件を全て満たし、さらに過去に乗合バス事業等により乗合旅客の運送を行っていた地域であって、乗用タクシー以外での輸送が著しく困難であるものとして地方運輸局長等の指定が必要



乗用タクシーについての不明点等は、
ご質問・ご相談ください！



1. 車両減価償却費等国庫補助金

- **主として補助対象フィーダー系統を運行するための車両購入費に対する補助(新車に限る)**
- 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)
- 補助率: 1/2
- **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

2. 公有民営方式車両購入費国庫補助金

- **地方公共団体が取得した車両を運行予定者へ貸与し、かつ主として補助対象フィーダー系統を運行するための老朽車両の代替に対する補助(新車に限る)**
- **対象車両、補助率、補助対象経費の上限額は車両減価償却費等国庫補助金と同様**
- **車両を取得した日の属する会計年度及び翌年度の2年間で均等に分割して補助金を交付**

3. 貨客混載導入経費国庫補助金

- 地域公共交通計画に位置付けされた運行系統の車両の貨客混載導入のための車両改造費用に対する補助
- 補助率: 1/2、補助対象経費の限度額: 実費改造費

詳細は次ページ以降をご参照下さい!



車両減価償却費等国庫補助金、公有民営方式車両購入費国庫補助金

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

○ 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実施計画又は地域旅客
運送サービス継続実施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

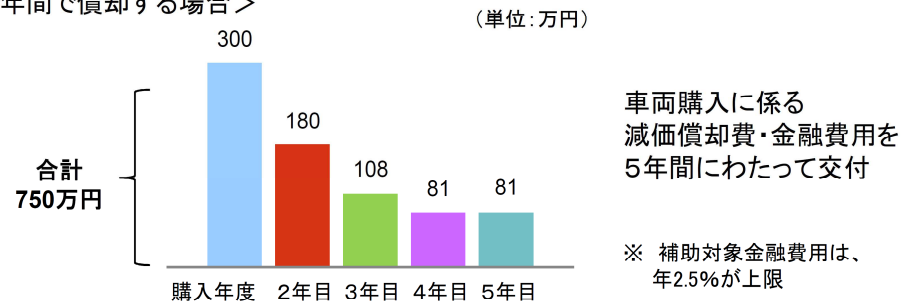
○ 主な補助要件

- ・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

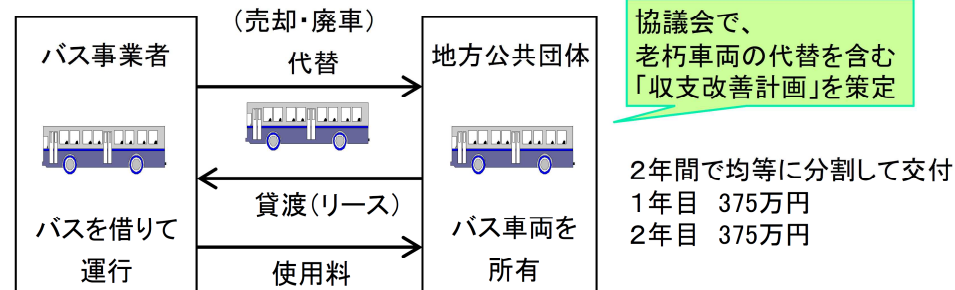
車両減価償却費等補助

<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>



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>



車両減価償却費補助金は、5年間(=60か月)の償却費が補助対象となります(60ヶ月を超える期間分の償却費は補助対象外)。償却開始月が10月でない場合は、初年度と最終年度(6年目)は月割で補助金が交付されます。(例:償却開始月7月→初年度3ヶ月分、6年目9ヶ月分)



車両減価償却費等国庫補助金(自家用有償運送に係る車両補助)

- 過疎地域等における高齢者等の足を確保するためには、バス・タクシーと自家用有償旅客運送を適切な役割分担のもと組み合わせ、持続可能な地域交通を実現する必要がある。
- このため、「成長戦略実行計画」に基づき、自家用有償旅客運送の実施の円滑化のために制度を見直すこととあわせ、その導入を促進するために市町村、NPO等による車両購入等を支援する。

【自家用有償旅客運送の実施の円滑化】

(「道路運送法」(令和2年6月3日改正)に位置づけ)

- 過疎地等で市町村等が行う自家用有償旅客運送について、バス・タクシー事業者が運行管理、車両整備管理で協力する制度を創設
⇒運送の安全性を向上させつつ、実施を円滑化



地域の需要に応じて効率的な運行を促すため、小型車両の導入や運転者の講習受講料を支援

【補助対象事業者】地域公共交通活性化再生法に基づく法定協議会

【補助対象経費】●乗車定員10人以下の車両(一括補助)

●運転者の講習受講料

【補助率】1/2

【補助要件】●法定計画に位置づけられた確保維持事業(運行費補助)の対象系統の運行の用に供するもの

●自家用有償旅客運送の用に供するもの



フィーダー補助金は、おおまかには

- ①運行期間開始前に、補助申請しようとする系統の概要や目標等を記した計画の認定を受ける
- ②計画どおりに運行する（10月～翌年9月末）
- ③運行期間終了後、実績に基づき、交付申請を行う
という流れで構成されています。

各申請・作業の案内について

- 各申請・作業についてはその都度メールでご案内します。
- **必ず今年度の様式**でご提出ください。
- **押印不要**です。**データ形式**でご提出ください。
- **交通不便地域の申請は、協議会に諮る前に余裕を持って事前にご相談ください。**

紙提出の場合は**提出✕切りが早くなります！**



令和8事業年度計画認定申請について

- 今年度の様式を送付するまでは、前年度の様式をベースに作成作業を進めてください。
※暫定様式とスケジュールについては、5月8日に県経由でご連絡しております。

提出の際は、**忘れずに新様式に差し替えてください。**



少し特殊な事業年度(10月始まり9月終わり)

- 今年(令和7年)6月に提出する計画認定申請は**令和8事業年度補助金**。
- **各事業年度は前年10月始まり9月終わり** (例: 令和8事業年度: 令和7年10月～令和8年9月)

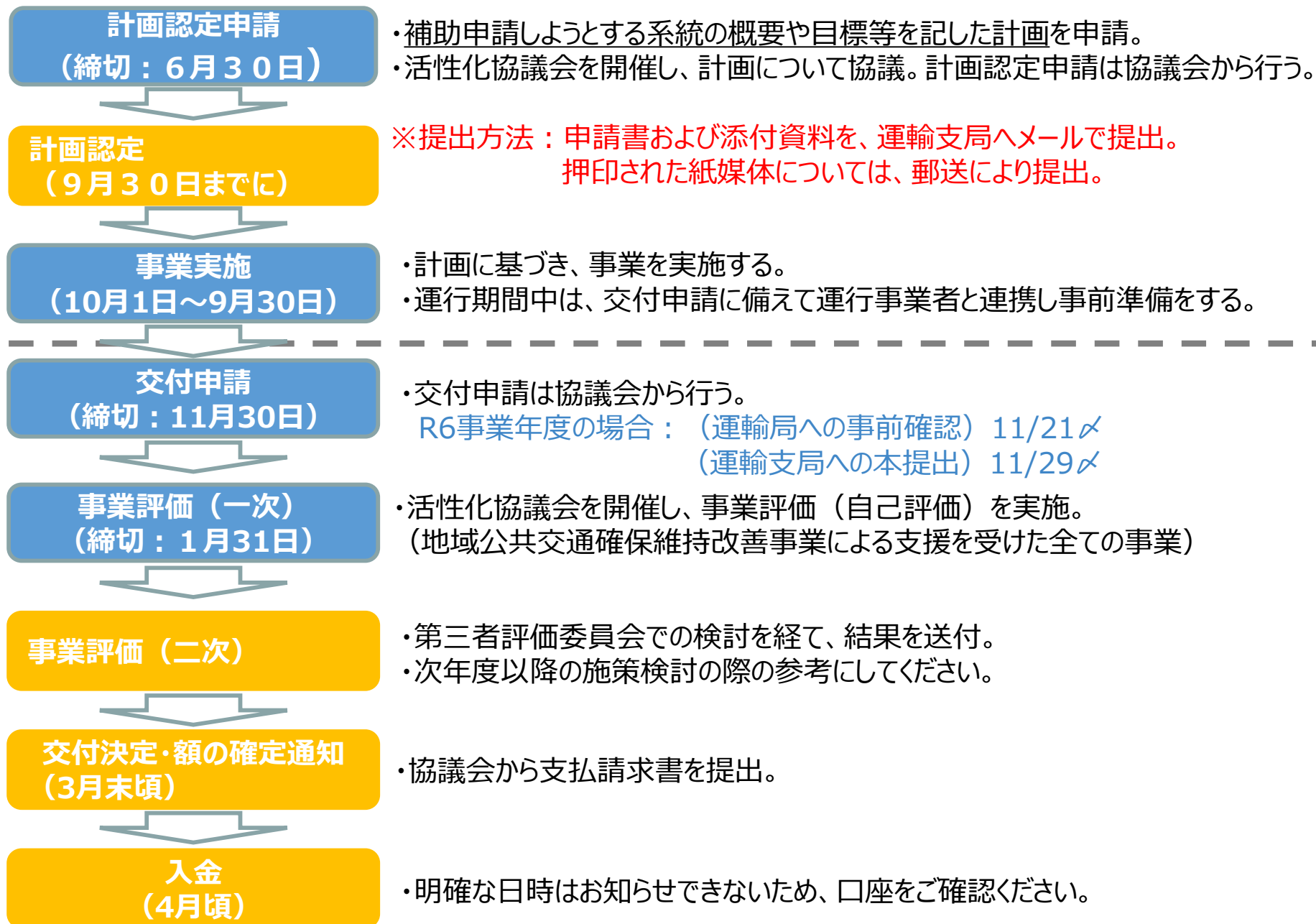
次のスライドから

(1)事業年度別 と (2)年度別(4月始まり3月終わり)の2パターンでスケジュールを確認しましょう。



実施フロー

→ 青色は協議会が実施、オレンジは国が実施する項目



計画認定申請提出期限の特例について

- ①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認定に伴い、特例の適用を受ける新規協議会
→提出期限: 特例適用開始月の前月10日
- ②前年度に地域公共交通調査事業の交付決定を受けて、当該調査を踏まえて当該年度4月以降に運行開始する新規協議会
→提出期限: 当該年度6月30日
- ③地域独自の実証運行を踏まえて、当該年度4月以降に本格運行を開始する新規協議会
→提出期限: 当該年度6月30日

(補足) 新規協議会とは

- ・初めて計画認定申請をする協議会を指します。
 - ・他の路線で計画認定を受けている協議会は該当しません。
- (この場合、変更申請又は変更届出で足りるため)

1. 「交通空白」解消に向けた取組等について

- 「交通空白」解消に向けた取組
- 「交通空白」解消等リ・デザイン全面展開プロジェクト
- アップデートガイドンス Ver 1.0

2. 予算関係(令和6年度補正予算・令和7年度当初予算)について

- ① 地域公共交通確保維持改善事業、その他個別予算の概要
- ② 地域公共交通確保維持改善事業
 - ・ 調査事業補助金
 - ・ 地域内フィーダー系統補助

3. その他

■ 地域公共交通に関するセミナー・シンポジウム等の開催

- ・「おでかけ交通博」の開催 **(令和7年度：10/10・11@会津若松市 開催予定)**

※地域における「おでかけの足」について考える契機として、平成26年度より、東北運輸局主催で福島大学や開催自治体と協力し開催。令和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。

(東北運輸局ホームページ) <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）。

■ 人材の紹介

- ・地域公共交通東北仕事人制度（平成26年3月創設）

※地域公共交通への熱意とノウハウを有した学識者、NPO、自治体職員等の人材ネットワーク

■ 計画作成の手引き・事例集等

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

■ 優良な取組を対象とした国土交通大臣表彰の実施

- ・地域公共交通に関して模範的な取組を行った団体を表彰

※令和5年度は福島県会津若松市・「NPO法人みんなと湊まちづくりネットワーク」の取組

(広域的なネットワーク再編と地域内交通「みなとバス」の導入・運営) が受賞

※令和4年度は秋田県三種町の「ふれあいバス」「巡回バス」の取組が受賞

※令和3年度は沖郷地区地域公共交通運行協議会の「おきタク」の取組が受賞

▼「第9回おでかけ交通博2024inつるおか」の様子



▼地域公共交通計画等の作成と運用の手引き



「地域公共交通計画」作成・取組事例集▲

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

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

※本日の説明内容についての疑問点・不明点等についても随時お寄せください。

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

■宮城運輸支局輸送部門：022-235-2517（自動音声「3」）