

# 令和7年度公共交通に係る個別相談会 (東北運輸局)

## Q & A

- 東北運輸局では令和7年度、自治体の公共交通担当者向けに個別相談会を開催しました。
- その際に出た質問と回答を「Q&A」としてとりまとめましたので、ぜひ参考にして頂ければと思います。

### ※注意:

あくまで個別相談会で出された質問をベースとしていますので、各項目を網羅的に整理するものではありません。別の事項を確認したい場合や、より詳細に確認したい場合には、支局や本局にお問い合わせください。

## < 目次 >

1. 地域公共交通計画について	P.2
2. 利便増進実施計画について	P.6
3. 地域内フィーダー系統補助について	P.18
4. 公共交通の見直し検討等について	P.26
5. 運賃の設定について	P.30
6. 利用促進の取組について	P.34
7. 補助事業の活用について	P.37
8. 運転手確保に向けた取組について	P.44
9. 自家用有償旅客運送について	P.46
10. 日本版ライドシェアについて	P.48
11. 貨客混載について	P.51
12. 自動運転について	P.53
13. 他のサービスとの競合について	P.56

# 1. 地域公共交通計画について

Q

- 地域公共交通計画の策定にあたって、アンケート調査だけでは公共交通の実利用者の意見を把握しきれないと思うため、住民ヒアリングを行いたいが、留意点などあるか。

A

- 労力は要しますが、実施箇所や回数が多いほど、地域の状況や問題把握の解像度が上がります。
- 各地区の集まりやすい場所で開催することも重要です。
- アンケート調査では把握しきれない地域の実態や、公共交通利用者の「生の声」の把握には住民グループヒアリングなどが有効です。
- 回数が多いほど地域の問題の解像度が上がりやすくなり、問題を抱えている市民の姿をイメージしやすくなります。
- また、このコミュニケーションが見直しなどを行った後の周知活動や利用促進に繋がってくるため、丁寧であればあるほど良いかと思います。
- ヒアリングの開催場所は、例えば中心部に集めるなどではなく、公共交通で移動できる各地区内の身近な施設など、集まりやすい場所が良いかと思います。

Q

- 地域公共交通計画の策定から実証運行の実施まで2～3年の短期間で進めることに不安があるが、他の自治体も短期間で進めているケースが多いか。

A

- 複数年で計画策定を行っている事例などもみられます。
- 1年目に調査等を行い現状把握を行った上で、2年目に計画の策定を行うケースなどもあります。
- また、実証運行を行って見ないと課題などが明確にならず、計画に具体的な内容が反映できないということもあり得るので、計画策定もイメージしつつ、実証運行に力を入れてもらえればと思います。
- なお、複数年、調査事業を要望することは可能です。

Q

- 周辺の市町村と一体的に地域公共交通計画を策定する場合の進め方などの留意点はあるか。

A

- 中心的な市などが旗振り役となり、周辺市町村とともに計画を策定するケースが多くあります。
- 圏域で策定するからといって必ずしも県主導ではなく、特定の市町村が旗振り役となって計画策定を進めるケースが多くあります。(東北管内では八戸圏域、下北圏域、盛岡都市圏など)
- また、既に1市町村による計画があるものの、各路線が当該市町村で完結していない場合などは、その市町村の計画に対して周辺市町村を含めて計画の更新を行うということも考えられます。(ただし、その場合には加わる市町村の概要なども追記が必要です。)

## 2. 利便増進実施計画について

Q

- 地域間幹線系統と地域内フィーダー系統に関する事業を利便増進実施計画に位置付ける場合、それに紐づく地域公共交通計画はどの計画になるか。

A

- それぞれの補助要件となっている地域公共交通計画と紐づける必要があります。
- 例えば、地域間幹線系統補助を受ける担保となる計画(具体的な路線の概要や補助の必要性等の記載など)は県の計画、地域内フィーダー系統補助を受ける担保となる計画は市町村の計画ということであれば、それぞれの計画に紐づける必要があります。
- もし上記のケースを前提として、1つの利便増進実施計画で地域間幹線系統と地域内フィーダー系統を位置付ける場合、基本計画は県と市町村の2つの計画となります。(2つの基本計画から1つの利便増進実施計画が位置づけられる)
- また、その場合の利便増進実施計画の計画期間は、2計画のうち「短い計画期間」に終期を合わせる必要があります。

Q

- 利便増進実施計画の策定を進める上で必要となる法定協議会での意見聴取について、どのように進めればよいか。

A

- 複数の事業者間で路線、ダイヤなどの調整が必要となる場合には、いったん保留として、自治体が個々の事業者と個別に調整し、あらためて報告するなどが考えられます。
- 複数の事業者間で路線、ダイヤなどの調整が必要となる場合には、独占禁止法の規定に抵触しないように留意する必要があります。個々の事業者と個別に調整し、あらためて法定協議会の場で調整結果を報告するなどの進め方があるかと思います。
- また、その他の意見聴取についても、何かあれば意見として受け止めて、必要に応じて内容の精査等を進めるような流れで良いかと思います。
- 基本的には、それぞれの交通事業者が納得していることが重要なポイントとなります。

Q

- 利便増進実施計画の策定にあたり、同意を得る関係者はどこまでが対象となるか。

A

- 自治体の判断に委ねられますが、最低限、対象地域を運行するバス・タクシー・鉄道などの事業者・協会などは必要になるものと考えます。

※同意に関する詳細については次頁参照

# (参考)利便増進実施計画策定の留意点(同意について)

## ⑤ 関係者の同意について

利便増進計画を定めようとするときは、「実施主体として利便増進計画に定めようとする者との間において運行系統、運行回数その他実施方法に関する協定を締結」している者を除いて、あらかじめ「利便増進事業を実施しようとする者」と「利便増進事業に関係すると地方公共団体が認める者」の同意を得なければなりません(法§27の14④、施行規則§36の14)。同意の形式については、同意が行われたことを地方公共団体と同意対象者の間でより明確にするため、原則として、書面により行うことが望ましいです。併せて、事業内容に関係を有する公共交通事業者や道路管理者、公安委員会など必要な関係者に対して、意見聴取を行う必要がある点について留意しましょう。

なお、「利便増進事業に関係すると地方公共団体が認める者」については、各地方公共団体が利便増進計画の区域や利便増進事業の内容等に応じて個別具体的に判断することが必要ですが、基本的に、利便増進事業を実施しようとする路線等と重複区間を有する路線等や地理的に近接する路線等において、当該利便増進事業の内容に含まれない旅客鉄道事業、旅客軌道事業、一般乗合旅客自動車運送事業、一般乗用旅客自動車運送事業及び国内一般旅客定期航路事業等を営む事業者については、利便増進事業を円滑に実施する上で、関係者として同意を得ておくことが望ましいです。

### 【関係者の同意が不要となる事例】

#### ○事例1

利便増進事業によりデマンド交通を導入しようとした際、市内に営業区域を持つタクシー事業者が多数存在したが、当該デマンド交通導入エリアを営業区域としていない事業者については、対象外としても差し支えないこととした。

#### ○事例2

利便増進事業の実施区域内の乗合バスの運行事業者であったが、事業実施に関係することのない1路線のみの広域路線の運行であったため、対象外とした。

Q

- 利便増進実施計画に地域内フィーダー系統に関する事業を位置付ける場合、地域公共交通計画にはどのタイミングまでに地域内フィーダー系統に関する記載を追加し、計画変更の手続きをする必要があるか。

A

- 利便増進実施計画を申請する前までに計画を変更する必要があります。
- 例えば、4月から利便増進事業に基づき運行を開始する場合、3月末までに国土交通大臣の認定を受ける必要があるため、遅くとも2か月前まで(1月中)には運輸局へ提出・申請いただく必要があります。
- その前までに法定協議会を経て計画変更を行う必要がありますので、目途としては前年の12月までに計画変更を行う流れとなります。
- なお、利便増進計画の申請にあたっては、地域の旅客運送事業者への意見聴取が必要であったり、認定を行う前までに道路運送法上の許認可を完了させる必要がありますので、それらも踏まえてスケジュールを組み立てていただくことが必要です。

Q

- 市町村の利便増進実施計画に地域間幹線系統を位置付けた際に、計画の認定を受けたものの、補助の特例は適用にならないということであったが、これはなぜか？

A

- 地域間幹線系統を位置付ける地域公共交通計画と、利便増進実施計画の策定主体を一致させる必要があります。
- 地域間幹線系統補助を受ける要件の一つである地域公共交通計画への位置づけに関して、当該計画の策定主体は県である一方で、その地域間幹線系統が運行する市町村が利便増進実施計画を策定した場合、両計画の策定主体が一致しないため補助の特例適用とはなりません。
- 例えば、この場合には、県と市町村の両方の地域公共交通計画に基づき、連名による利便増進実施計画を策定するなどであれば、特例が適用される可能性があります。(但し、その他の要件も満たす必要あり)※県が市町村の協議会に参加しているなどでは不十分です。

Q

- 利便増進実施計画の認定や補助の特例の適用にあたっては、ダイヤや経路の再編は必須となるか。

A

- 計画の認定だけであれば必須ではありませんが、補助の特例の適用にあたっては必須となります。
- そもそも利便増進計画の認定＝特例の適用ではありませんので、計画の認定を受けた場合でも特例が適用されないケースも発生します。
- 補助の特例を適用する場合には、再編・見直しが必要となります。参考に利便増進事業一覧を次ページに掲載しますが、このうち「イ」に該当することが必要となります。（「ロ」や「ハ」だけでは、特例の適用にはなりません）

# (参考)利便増進事業について

イ. 地方公共団体がその全部又は一部の区域における輸送需要に応じた地域公共交通網の整備を図るために行う事業であって、公共交通事業者等への支援を行うことにより次に掲げる措置の実施を促進するもの

① 旅客鉄道、旅客軌道、乗合バス・タクシー、定期航路に係る路線等の編成の変更

- ＜事業例＞
- ・バス路線の幹線と支線の分離
  - ・市街地中心部のバス路線の集約化
  - ・中心市街地を回遊できるバスの新設 など



② 次に掲げる事業の転換又は自家用有償旅客運送から道路運送事業※への転換

- (ⅰ) 旅客鉄道又は旅客軌道から道路運送事業（路線バス・一般タクシー）へ転換  
 (ⅱ) 一の種類別の道路運送事業（路線バス・一般タクシー）から他の種類別の道路運送事業へ転換  
 (ⅲ) 一の種類別の旅客船（定期航路事業）から他の種類別の旅客船（定期航路事業）へ転換

- ・自家用有償旅客運送から路線バス・一般タクシーへの転換 など



③ 自家用有償旅客運送の導入又は路線若しくは区域の変更

- ＜事業例＞
- ・交通空白地における自家用有償旅客運送の新規導入
  - ・自家用有償旅客運送の区域の拡大 など



ロ. 地方公共団体が地域公共交通の利用者にとって利用しやすい運賃又は運行時刻の設定その他の運送の条件の改善を図るために行う事業であって、公共交通事業者等への支援を行うことにより次に掲げる措置の実施を促進するものとするもの

① 運賃又は料金の設定

- ＜事業例＞
- ・定額制乗り放題運賃
  - ・通し運賃 など



② 運行回数又は運行時刻の設定

- ＜事業例＞
- ・写間隔運行やパターンダイヤ など



③ 共通乗車船券の発行

- ＜事業例＞
- ・電車・バス一日乗り放題切符、観光周遊フリーバスの発行 など



ハ. イ～ロに掲げる事業と併せて行う以下の事業（施行規則 § 9 の 3）

- ＜事業例＞
- ① 乗降を円滑にするための運行計画の改善
  - ② 交通結節施設における乗降場の改善
  - ③ 乗降場に関する分かりやすい情報提供
  - ④ ICカード、クレジットカード又は二次元コードの導入その他の運賃又は料金の支払いの円滑化
  - ⑤ 地域公共交通の利用者の利便の増進に資する新たな車両又は自動車の導入
  - ⑥ 地域公共交通の利用者の利便の増進に資する経営の改善に関する措置
  - ⑦ ①～⑥に掲げる事業の他、地域公共交通の利用者の利便の増進に資する措置

※ 道路運送事業：一般乗合旅客自動車運送事業又は一般乗用旅客自動車運送事業

▲ 地域公共交通利便増進事業（法 § 2⑬、施行規則 § 9 の 3）

Q

- 利便増進実施計画の認定を受けた場合、地域内フィーダー系統補助の補助上限額の緩和が受けられると思うが、例えば対象エリアが複数の市町村に渡る場合、全てのエリアでこの特例が受けられるのか。

A

- 計画の対象エリアに含まれている場合、地域内フィーダー系統補助の補助上限額の緩和措置を受けることができます。
- 認定された利便増進実施計画に地域内フィーダー系統補助の対象となる系統が位置づけられているかに関わらず、エリア内において地域内フィーダー系統補助を受けている系統がある場合には、この特例の適用となります。
- なお、地域内フィーダー系統補助の上限額については、毎年度変更となる可能性がありますので、国からの通達をご確認ください。

Q

- 既に利便増進実施計画の認定を受けていて、計画期間終了後も次期計画を策定し、認定を受けるためにはどの程度見直しを行う必要があるか。

A

- 全く新しい内容での見直しが必要となります。
- 過去の実施内容と同じ見直し内容を位置付けることは出来ませんので、新たな見直し内容を位置付ける必要があります。
- なお、見直しをすればよいのではなく、見直しによっていかに利便性が向上するものであるかを示していただければと思います。

# Q

- 利便増進実施計画を作成するにあたり、地域公共交通計画にはどのような記載が必要となるか。

# A

- どの施策に関連して利便増進事業を行うかなどを明記する必要があります。
- 「必要に応じて～」などの表現ではなく、ある程度具体的な記載をする必要があり、もし現状の地域公共交通計画に記載されていない場合は、追記の上で変更する必要があります。

### ① 地域公共交通計画への記載について

利便増進計画の作成に当たっては、地域公共交通計画において、利便増進事業に関する事項を定める必要があります（法§27の14①）。地域公共交通特定事業に関する事項として、少なくとも大まかな事業の実施工エリア及び事業内容（△△を乗継拠点とする〇〇線の分割、××線における等間隔ダイヤの導入、等）を記載した上で、どの事業につき、地域公共交通特定事業としての実施を予定しているかを明示するようにしましょう。

その際、明示の方法としては、

- ・ 事業を列挙した上で、利便増進事業として行われるものに印をつける
- ・ 利便増進事業として行われるものをまとめて記載し、それ以外の事業と区別することが考えられます。

### 3. 地域内フィーダー系統補助について

Q

- 地域内フィーダー系統補助を活用する上での要件について教えてほしい。

A

- 複数の要件を満たす必要があり、主に「新規性要件」や「接続性要件」などがあります。
- 新規性要件は、補助対象期間にバスやデマンド交通を新たに導入するなど、新たに運行を開始するもの、もしくは既存路線を再編し、既存の系統と重複していない区間が20%を超えている、または3キロ以上の場合には新規性があるものとみなします。
- 接続性要件は、幹線のバス系統と接続するもの、または過疎地域等の交通不便地域を通過して、地域間交通ネットワーク(複数市町村に跨る1日当たり3回以上運行しているバス系統、もしくは鉄道駅に接続するもの)と接続するものが対象となります。
- なお、補助を受けるにはその他の要件もクリアする必要がありますので、詳細は以下の資料をご確認ください。

■フィーダー補助金のイロハ(関東運輸局)

<https://www.tb.mlit.go.jp/kanto/content/000351215.pdf>

Q

- 市街地の利便性向上のため、新たに循環バスなどを運行した場合、既存のバス停を利用していても新規路線としてみなされ、地域内フィーダー系統補助の対象となるか。

A

- 新たに運行を行う路線であり、地域間幹線系統と接続するのであれば補助の対象となる可能性があります。
- なお、補助を受けるにはその他の要件もクリアする必要がありますので、詳細は以下の資料をご確認ください。

■フィーダー補助金のイロハ(関東運輸局)

<https://wwwtb.mlit.go.jp/kanto/content/000351215.pdf>

Q

- 地域内フィーダー系統補助を申請する上でのスケジュールを教えてください。

A

- 例年10月から運行するものに対し、6月までに申請する流れが通常のルーティンとなっています。
- バスの補助事業年度は10月から9月までの1年間となっており、10月からの運行する区間をその年の6月までに申請するのが1年間の通常ルーティンとなっています。
- ただ、初回申請時は例外として、実証運行を経て申請する場合、令和9事業年度(R8.10～R9.9)の運行開始であれば、前年の令和8事業年度分(R7.10～R8.9)も申請可能のため、R8.4～R8.9のフィーダー分も合わせて申請ができます

Q

- 令和7年度事業から地域内フィーダー系統補助の交付に係る申請者が法定協議会となったことによる、事務手続き上の変更点はあるか。

A

- 申請主体や補助金の振込先が法定協議会となるが、事務的な手続きは基本的に変更はありません。
- 申請書の鑑への申請主体の記載や、補助金の振込先は法定協議会となりますが、申請する書類に変更はありません。
- なお、資料作成にあたっては、交通事業者でなければわからない部分も含まれると思いますので、交通事業者に作成いただいたり、自治体が提供を受けて作成するなど、両者の関係性に基づき対応いただければと思います。

Q

- 地域内フィーダー系統補助の要件の一つである地域間幹線系統との接続について、地域間幹線系統が無い場合、鉄道や高速バスで代替することはできないか。

A

- 交通不便地域であれば、地域間ネットワークに接続することで要件を満たすことができます。
- 法律に基づく過疎地域等の交通不便地域、または地方運輸局長等が指定する交通不便地域を通り、地域間ネットワークに接続する場合には、接続性要件を満たすことができます。
- 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

Q

- 地域内フィーダー系統補助を申請するにあたり、策定済みの地域公共交通計画の変更が必要となる認識だが、具体的にどのような変更が必要となるか。

A

- ネットワークの位置づけや路線の概要、補助を受ける必要性などを計画に記載してください。
- 具体的な記載事項は次ページに示します。

# (参考)地域公共交通計画への記載事項について

## 1. 補助要件

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的な事例をご紹介します！



## 4. 公共交通の見直し検討等について

Q

- 新たに市街地で運行を開始した循環バスの利用が伸び悩んでいる。アンケート調査を実施して、一定の需要があることを踏まえて運行したものの利用されていない。どう改善の検討を進めるのが良いか。

A

- まずは「周知不足」なのか「運行内容に問題がある」のか、どちらであるかを確認する必要があります。
- ある程度ターゲットを明確に設定して循環バスを運行したのであれば、再度そのターゲットに対して運行内容の周知・広報を行うことで、「周知不足」による問題では無いかを確認することが考えられます。
- もし周知・広報を行ったとしても利用に繋がらないということであれば、「運行内容に問題がある」のか確認する必要があります。
- 過去にアンケート調査を実施したのであれば、それを踏まえてよりターゲットの解像度を上げていき、さらに需要を明確にした上で運行計画の改善に繋げることが考えられます。
- また、あらためてターゲットに対してアンケート調査やヒアリング調査を行うことも考えられます。

Q

- コミュニティバスの利用が低調であり、見直しを考えたいがどのように進めたら良いか。

A

- 利用実態を把握できていないのであれば、まずはデータをとって状況を把握することが重要です。
- データに関しても、路線全体の月ごとの利用者数の変化などではなく、どのバス停で、どのような属性(年齢層、券種など)の利用者が、どの時間帯に利用しているのかなどを整理し、利用実態の解像度を上げることが重要です。
- 解像度が上がることで「公共交通に担ってほしい目的」が設定でき、それをもとに「誰にサービスを提供すればよいのか」が見えてきて、その上で「利用促進」に繋げることができます。

Q

- 予約制乗り合いタクシーなどを運行する場合、予約をした方が遅れてきた場合、別の移動手段を確保したほうが良いか。普通であれば不要と思うが、過疎地などであれば何か配慮が必要となるか。

A

- 自治体が運行主体の場合は、道路運送法上の規定に基づく手続きはありませんが、「旅客自動車運送事業運輸規則」等に準じて、自治体で取扱いを決めていただくことが望ましいものとなります。
- 例えば「〇時までに乗降場所にいない場合は乗車できません」などの取り決めを行っているケースがあります。
- なお、そうしたルールを設ける場合は、通常の周知とあわせてしっかりと利用者にお伝えいただければと思います。

# 5. 運賃の設定について

Q

- 路線バスとコミュニティバスの運行区間が重複している場合、コミュニティバスの運賃を路線バスに合わせる必要はあるか。

A

- 運賃を統一しなければならない決まりはないものの、考慮は必要です。
- 仮にAからBの区間を利用して、路線バスが300円、コミュニティバスが100円であれば、路線バスが利用されなくなることが懸念されます。
- それにより路線バスサービスの縮小などに繋がってしまうことがあるため、法定協議会などで十分に協議を行い、より良い形へと検討することが重要です。

# Q

- コミュニティバスの運賃が対キロ区間制となっているが、値上げする場合の計算方法はあるか。
- また、対キロ区間制から均一制に変更することは可能か。

# A

- 計算式に決まりはないため、自治体の判断となります。
- また、対キロ区間制から均一制に変更することは可能です。
- 運賃の値上げに関しては、法定協議会の場において値上げの根拠を求める意見が出ることもあるため、一定程度のロジックは整理したほうが良いかもしれません。
- 協議運賃となるため、協議会を経て自由に設定することが可能です。なお、運賃を設定する際には、法定協議会等で意見を聴取し、運賃協議会で承認・決定する流れとなります。
- 住民の意見把握・周知の期間に決まりはないものの、利用者に対して十分に周知されることを念頭に設定することが重要です。

# Q

- 運賃改定にあたり運賃協議会を開催する必要があると認識しているが、手続きや構成員等について教えてほしい。

# A

- 運賃のうち、協議運賃に係る検討は法定協議会で行う事が必要です。また、運賃に関する届出は交通事業者が運輸局へ行う事が必要となります。
- 道路運送法上に基づく法定協議会による協議を行い、合意が得られたことの証明書を交通事業者に発行することで、運輸局への申請が容易(申請受理・審査期間の短縮等)になります。
- 運賃協議会の構成員は公共交通会議などよりも少ないメンバーとなり、自治体、運賃改定を行う交通事業者、運輸局、住民代表などとなります。
- 基本的には協議の場で交通事業者から運賃改定の提案を受けて承認され、申請するという流れとなり、事前にパブリックコメントを行い、利用者の意見を得ておくことで委員方々も判断しやすくなると思います。
- 仮に反対意見が出た場合でも、段階的に目標金額まで引き上げられるよう、納得いただける算出根拠をしっかりと有しておくことも重要です。

## 6. 利用促進の取組について

Q

- 公共交通の周知・広報について、他の自治体で効果があった事例があれば教えてほしい。

A

- 利用方法の説明会の開催や、イベントと併せた乗車体験の開催などがあります。
- 新たにバスやデマンド交通などを運行する際に、地区ごとに利用方法の説明会を行う例があります。
- なお、利用方法を伝えるだけでは実際の利用に繋がらないケースも多くあるため、何かのイベント時にあわせてバスの乗車体験や、デマンド交通の予約体験などを行う例もあります。
- そのほか、期間限定で中学生に対してバスと鉄道のフリーパスを配布した例や、利用者の利用状況に合わせて「マイ時刻表」を作成するサービスを行っている例もあります。

Q

- コミュニティバスの利用者数が低迷しているため、利用を増やすための方策があれば教えてほしい。

A

- 外出目的とセットにして、バスの利用を体験してもらう流れを作る方法などがあります。
- 基本的に移動手段は外出目的とセットとなるため、社会福祉協議会や民生委員などの福祉系の部署と連携して、病院以外の場所へ出向く機会を設けるなど、バスを体験する機会を設ける方法などがあります。
- 例えば健康教室など、移動と健康増進をセットにして、場合によっては社会福祉協議会側で予約を取りまとめて、利用者に伝える流れもあるかと思います。
- また、例えばワークショップやイベントのような形で、デマンド交通の電話予約の体験をしていただいたり、実際に乗ったりすることで心理的なハードルが下がることも考えられます。

# 7. 補助事業の活用について

Q

- 地域公共交通計画及び利便増進実施計画の策定にあたり、計画策定の調査事業を活用したいが、2か年で計画を策定する場合、2か年申請できるのか。

A

- 要領上「計画策定までの年数分、補助金を申請することは可能」と記載されています。
- ただし、補助金は単年度事業に対するものであるため、コンサルタントなどに委託する場合には契約は年度ごとに分けて行う必要があり、交付申請等も年度ごとに行う必要があります。
- また、要領には査定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との記載もありますので、その点ご注意ください。

# Q

- デジタルバスマップの作成、シンポジウムの開催などの事業を予定しているが、これらに活用可能な補助メニューが知りたい。

# A

- 利便増進計画推進事業などが活用できる可能性があります。  
※詳細は要問合せ
- 利便増進実施計画の認定を受けた後に活用可能な利便増進推進事業では、マップの作成などの事業が補助の対象となります。

## 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！



## 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

# Q

- 車両の更新に活用可能な補助事業があれば教えてほしい。

# A

- 地域内フィーダー系統補助を受けて運行する路線に対する補助事業などがあります。

## 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

Q

- 高速道路のバス停の整備にあたり、専用レーンの整備やデジタルサイネージ等の整備を考えているが、活用可能な補助金があれば教えてほしい。

A

- 社会資本整備総合交付金(地域公共交通再構築事業等)の活用が考えられます。
- なお、補助要件として、公共交通計画を策定していること、利便増進計画をはじめとした地域公共交通特定事業の実施計画の認定を受けていること、立地適正化計画などのまちづくり計画で公共交通を位置付けていることなどがあります。

※その他事業の概要は次ページに記載。

# (参考)社会資本整備総合交付金について

## 地域公共交通再構築事業 - 社会資本整備総合交付金

令和7年度予算  
4,874億円の内数

地方公共団体が立地適正化計画をはじめとするまちづくり計画等において公共交通の利活用を位置づけ、地域公共交通計画に基づく特定事業として実施する地域公共交通ネットワークの再構築を支援。

**【交付金事業者】** 地方公共団体 ※交付金の対象事業は、地方公共団体からの補助金を受けて、民間事業者が実施するものも含まれる

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

### 【交付対象事業】

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

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

- ・**鉄道施設**（駅施設、線路設備、電路設備、信号保安設備等）の整備
- ・**バス施設**（停留所・車庫・営業所・バスロケ施設・EVバス関連施設（発電・蓄電・充電）等）の整備

※上記とあわせて、**効果促進事業**（自治体が作成する社会資本総合整備計画ごとに交付対象総事業の20%を目途）で、**先進的な鉄道・バス車両**の導入も支援



停留所の設置



EVバス充電施設の設置



高速化（軌道強化）



信号機更新



駅舎・ホーム改修



ICカード対応改札改修

### 【地方財政措置】

- ・**鉄道施設**：地方負担分について、うち45%について交付税措置（第三種鉄道事業者（地方公共団体）又は第三セクター鉄道の場合、地方債充当率100%）
- ・**バス施設**：地方負担分について、特別交付税措置80%

## 8. 運転手確保に向けた取組について

Q

- 交通事業者の運転手確保に対する取り組みとして事例があれば情報提供してほしい。

A

- 公共交通の運転手に就くために移住・定住した方に支援金を給付する自治体など、さまざまな事例があります。
- 支援金給付の取組については、給与水準が転職希望者の希望に合わず、うまくマッチングしないケースも多く発生しているため、最低限一人暮らしで十分に生活できる給与水準に整えていくことも併せて必要となります。
- 日本版ライドシェアは二種免許が不要なことから、タクシー運転手の疑似体験の一例として位置付けることも可能かと思われれます。
- 自衛隊と連携協定を結び、駐屯地で鉄道・バス・タクシー・トラックの体験会を開催するなど、退官者の受け入れを行っている例もあります。

## 9. 自家用有償旅客運送について

# Q

- 自家用有償旅客運送について、実証運行を踏まえて運行経路を変更する場合、再度申請の手続きが必要となるか。
- 高速道路を運行する場合、通行止めで運行できない場合にも変更の申請が必要となるか。

# A

- 運行経路を変更する場合、変更登録が必要となります。
- 通行止めなどの場合にも申請が必要となります。
- その際には当初の申請と同様、「路線の必要性」を法定協議会で協議の上で承認を受ける必要があります。(内容によっては書面での協議・承認も可)
- 高速バスなどの高速道路を走行する路線の場合には、通行止めとなった後も想定し、迂回路となる経路もあらかじめ認可を受けている場合が多いです。
- なお、事故などでの突発的な通行止めによる経路変更については手続きが不要となります。継続的に経路変更となる場合に、申請をお願いします。

# 10. 日本版ライドシェアについて

Q

- 日本版ライドシェアの情報提供をお願いしたい。

A

- 日本版ライドシェアの運行にあたっては、以下の運行形態を満たす必要があります。
  - ① 利用者と事業者の間で運送契約が締結され、事業者が運送責任を負うものであること。※タクシーと同様
  - ② 運送の引き受け時に発着地が確定している運送であること。
  - ③ 運送の引き受けにあたって、自家用車活用事業による運送サービスが提供されることについて、利用者の事前の承諾を得ていること。
  - ④ 運賃及び料金は、タクシー事業の事前確定運賃制度に準ずること。
  - ⑤ 運賃及び料金の支払いは、原則キャッシュレスによる方法であること。
  - ⑥ 運送サービスの発地又は着地のいずれかが、事業者が許可を受けている営業区域内に存するものであること。

Q

- 日本版ライドシェアでは、タクシー事業者のタクシー車両を活用することは可能か。例えば、日中はタクシーとして運行し、夜間はライドシェアとして利用するなどが可能か。

A

- タクシー車両を活用すること自体は可能ですが、現状活用している車両を用いることは出来ません。
- タクシー車両ではあるものの、一般タクシーとして利用されていない(何らかの理由で休ませているなど)車両は活用可能です。ただし、屋根上の表示等を取ったり、ライドシェアであることがわかるような表示をすることが必要です。
- 日中時間帯はタクシーとして運行している車両は、上記の理由から夜間だけライドシェアとして利用することは出来ません。

# 11. 貨客混載について

---

Q

- AIデマンド交通の導入にあたり、収支改善等のために貨客混載もあわせて行っていきたいと考えているが、それにあたっての留意点はあるか。

A

- 旅客運送の形態に応じて手続きが異なります。
- 4条運行(一般旅客自動車運送事業)及び自家用有償旅客運それぞれにおいて許可手続きが必要となります。
- 要件等も異なりますので、ご検討の際はご相談ください。

## 12. 自動運転について

---

Q

- 地域公共交通確保維持改善事業費補助金(自動運転社会実装推進事業)の申請にかかるスケジュールや採択基準について教えてほしい。

A

- 年度により変更はありますが、令和7年度は4月から5月頃にかけて公募が行われ、7月頃に採択通知が行われています。
- 評価基準は基礎面(運営体制、スケジュール、実績)、経営面(事業性、採算性、効果波及性)、技術面(レベル4の実現性、安全性)、社会受容性面(認知拡大、理解促進、利用機会の創出)、施策間連携の5つが公表されており、ここ数年で大きな変化はありません。

Q

- 自動運転の実証運行にあたり、運輸局および警察に対し、計画等の説明が必要と認識しているが、計画とはこういったものか。

A

- 各年度でどのレベルの事業を行うかを長期的な計画から、中期的、短期的な計画を定めることが一般的です。
- 令和7年度の自動運転社会実装推進事業に係る補助金交付には「レベル4モビリティ・地域コミッティ」の設置という条件があります。
- これは、地元自治体等の地方公共団体と事業者、関係行政機関が綿密に連携することにより、地域の受容性醸成を図りつつ、審査手続きの透明性や公平性を確保する目的があり、レベル4の自動運転にかかる許認可の取得等に向けた課題や対策について、情報共有や議論を行う役割を担っています。
- なお「レベル4モビリティ・地域コミッティ」の設置はここ数年、補助金活用における絶対条件になっています。
- また、走行環境条件の申請をする前段として、事業者と国交省(有識者)との間でワーキンググループを設けて主に運行の安全性を検討しますが、それは「レベル4モビリティ・地域コミッティ」とは別物となります。

## 9. 他のサービスとの競合について

Q

- 路線バスとスクールバスが同じ時間に同じような区間を運行しており非効率であると感じているが、何か改善に向けた方策があれば教えてほしい。

A

- 一例として混乗やモビリティマネジメントなどが考えられます。
- 混乗には「路線バスに小学生が乗るケース」と「スクールバスに一般客が乗るケース」の2種類があります。
- 前者の場合には、学校側の協力のもと、教育の視点も踏まえて「一般の方が乗るバスを利用させてもらっている」ということを校長先生から生徒に対して教育している事例もあります。
- 後者の場合には、スクールバスに不特定の一般客が乗り込むのは抵抗感があると思われるため、事前登録者に許可証を渡して利用してもらう方法もあります。
- モビリティマネジメントの一つとして、学生に鉄道とバスの無料券を配布するとともに、利用方法が分かる動画を作成し学校で説明会を行ったり、体験乗車会を開催するなどの事例があります。

## ■問い合わせ先一覧

### 《東北運輸局 本局》

東北運輸局 交通企画課 TEL:022-791-7507

- ・地域公共交通計画に関する事
- ・地域内フィーダー系統補助に関する事
- ・利便増進実施計画に関する事
- ・その他交通政策

東北運輸局 旅客第一課 TEL:022-791-7529

- ・バス事業の手続きに関する事
- ・地域間幹線系統補助に関する事

### 《東北運輸局 支局一覧》

青森運輸支局	企画調整部門	TEL:017-739-1501
岩手運輸支局	企画調整部門	TEL:019-638-2154
宮城運輸支局	総務企画部門	TEL:022-235-2517
秋田運輸支局	総務企画部門	TEL: 018-863-5811
山形運輸支局	総務企画部門	TEL: 023-686-4711
福島運輸支局	企画調整部門	TEL: 024-546-0345