

別 添 資 料

- 「共創・MaaS 実証プロジェクト」(令和6年度) について (P1)

- 浜地区での予約型のりあいタクシーについて
 - ・ 路線・時刻表 (P2)
 - ・ 運行計画書 (P3-4)

- 佐賀運輸支局より
 - ・ バス、タクシーの補完としての自家用車の活用について
 - ・ 地域公共交通のり・デザインに向けた制度等について

「共創・MaaS実証プロジェクト」(令和6年度)について

地域の多様な関係者の「共創」により地域交通の維持・活性化に取り組む実証プロジェクト等を支援します！

1. 共創モデル実証運行事業

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

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

【補助対象事業者】 交通事業者等を含む複数の共創主体で構成される協議会や連携スキーム等
 (「共創プラットフォーム」)

【補助対象経費】 ・事業実施のための基礎データ収集・分析、協議会開催に要する経費等
 ・事業実施にあたり必要となるシステム構築、車両購入・改造に要する経費
 ・実証事業に要する経費

※地域公共交通計画に位置づけ又は位置づける見込みの事業を重点的に支援します

※「官民共創」、「交通事業者間共創」、
 「他分野共創(交通と他分野の垣根を越えた連携)」



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

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

2. モビリティ人材育成事業

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

【補助対象事業者】 地域における交通やまちづくりに取り組む人材の育成を行う、都道府県・市町村・民間事業者等

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

【補助率・上限額】 定額（上限3千万円）

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

募集期間
 (2次公募)

令和6年5月27日～6月12日16:00

※1次公募は2月27日～4月5日に実施

事務局 (パシフィックコンサルタンツ株式会社)

〒地方運輸局交通政策部交通企画課 等

応募方法の詳細・問合せ先は特設ウェブサイトへ！

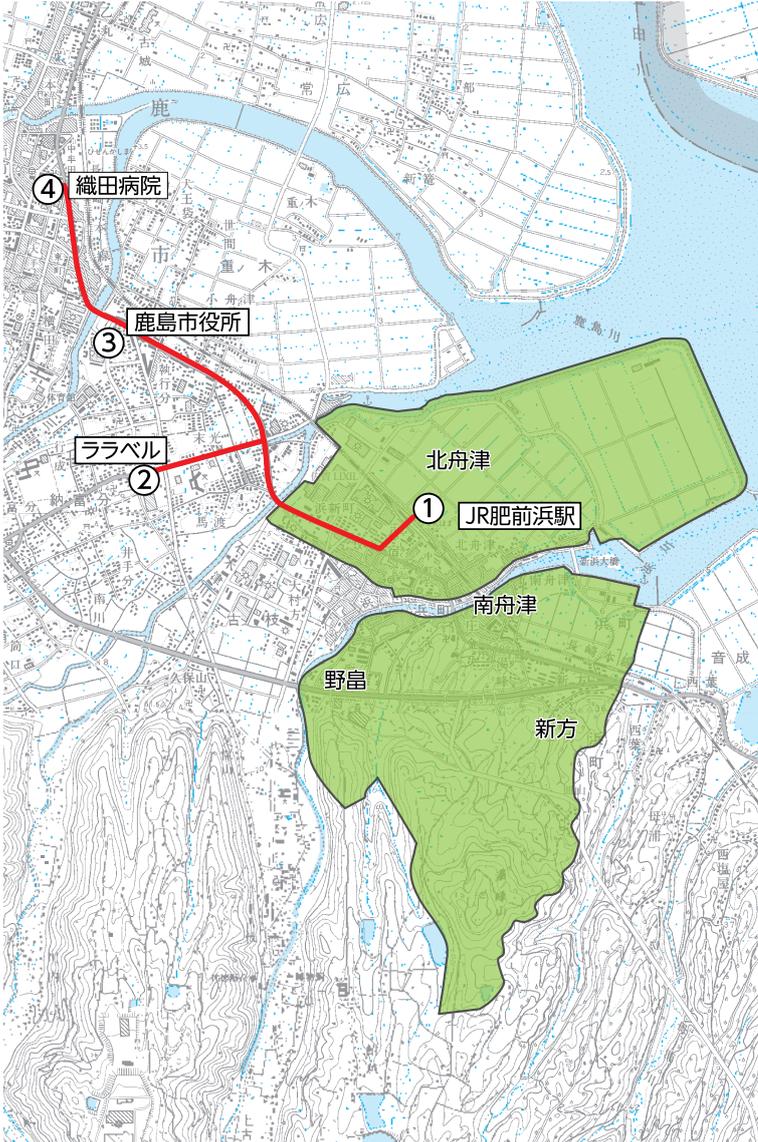
採択審査のポイント等は「公募要領」をご確認ください。

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

地域交通 共創

検索

予約型のりあいタクシー (浜地区) 路線図



運行内容

○運賃 地域(行政区)によって以下のとおり 未就学児無料

| | | |
|-----|-------|---|
| 新方線 | 【北舟津】 | 大人 400円 /回 高校生以下 100円 /回 |
| | 【南舟津】 | |
| | 【野 島】 | |
| | 【新 方】 | |

○運行 毎週月曜～金曜日 平日運行
○運休 祝日及び8月13日～15日、12月31日～1月3日

時刻表

| 行き (デマンド区域内自宅発) | | | 帰り (指定バス停発) | |
|--------------------|--------|--------|----------------|--------|
| 1便 | 2便 | 4便 | 3便 | 5便 |
| 9:00便 | 10:30便 | 14:00便 | 13:00便 | 16:30便 |

| No. | 【新方線】指定バス停名 |
|-----|-------------|
| ① | 肥前浜駅 |
| ② | ララベル |
| ③ | 鹿島市役所 |
| ④ | 織田病院 |

おトクな情報① 「市内循環バス」と「のりあいタクシー※」をもっとおトクに!

100円券×12枚綴り **1,000円** 好評販売中!!
100円券×40枚綴り **3,000円**

乗車回数券 市内循環バス 市役所企画財政課 まで
のりあいタクシー 車内、再耕庵タクシー本社、高津原公民館からん、市役所企画財政課 まで

是非、お買い求めください!!

おトクな情報② 「市内循環バス」と「のりあいタクシー※」をさらにおトクに!

「循環バス」⇄「のりあいタクシー※」の乗り継ぎは、
1回当たり100円割引でおトク!!

★乗り継ぎをされる場合は運転手にお申し出ください。

乗継割引券 利用例 市内循環バス

運転手に市内循環バスへ乗り継ぐことを伝え、割引券を受け取ってください。割引券を利用して、100円を差し引いた運賃をお支払いください。※この例の場合、運賃無料!

75歳以上の後期高齢者 運転免許自主返納者 障がい者 の皆さんへ

のりあいタクシー 全路線全便で運賃100円割引実施中!

◆電話による予約受付
予約専用(0954-62-0033)

●受付時間：8時から17時まで
●締切時間：1、2便→前日の17時まで
3～5便→当日の9時まで

電話予約の際に、
「予約型で」と必ず申し出てください。

◇運行者 (有)再耕庵タクシー (0954)62-2171
◇運行主体 鹿島市地域公共交通活性化協議会 (鹿島市役所企画財政課) (0954)63-2101

鹿島市予約型のりあいタクシー 浜地区実証運行計画書

1・運行期間

- 令和5年10月2日（月）から令和6年3月29日（金）

2・事業主体

- 鹿島市地域公共交通活性化協議会

3・運行事業者

- 有限会社 再耕庵タクシー 鹿島市大字高津原4404-1

4・事業概要

- ◆自宅と指定バス停を結ぶデマンド型乗合タクシーの運行。
- 運行時間、運行便数は決めるが、利用予約がない場合は運行しない。
- 運行経路は予約に応じて効率的な経路を設定する。

5・運行事業費

- ◆運行経費内容
- 1回当たりの運行経費はタクシーメーター料金の実績額とし、鹿島市地域公共交通活性化協議会から運行事業者に対し実績に応じた委託料を支払う

6・事業形態

- ◆一般乗合旅客自動車運送事業
- 運行事業者による乗合運行。
 - ・運行事業者が収益確保、経費削減、安全策を講じながら自主運行する。

7・利用対象者

- ◆浜（北舟津、南舟津、野畠、新方）を対象に事前登録制
- 事前登録受付は鹿島市が行う。
- 鹿島市は運行事業者に対して登録者名簿を提供する。

8・運行区域

- 指定の区域とし、自宅から目的地間を運行する。

9・目的地

- 指定バス停 4か所を設定する。（肥前浜駅、ララベル、鹿島市役所、織田病院）

10・運行車両

◆セダン型タクシー

- 乗車定員は4名として、定員を超えた場合はセダン型車両複数台で運行する。
- 車両台数は、増便及び故障等に備え予備車両として運行事業者が保有するセダン型車両を確保する。
- 一般乗用旅客運送事業との併用
- 車両に「予約型のりあいタクシー」であることがわかるように表示する。

11・運行日及び運行時間

- ◆運行曜日：月～金（祝日、8月13～15日、12月31日～1月3日を除く）
- ◆運行時間：午前9時から午後17時の間で5便

| 1便 （自宅発） | 2便 （自宅発） | 3便 （指定バス停発） | 4便 （自宅発） | 5便 （指定バス停発） |
|-------------|-------------|----------------|-------------|----------------|
| 9：00便 | 10：30便 | 13：00便 | 14：00便 | 16：30便 |

12・運賃

- ◆ひとり1乗車 大人 400円 高校生以下 150円
- ※ 未就学児は無料（保護者同伴の場合に限る）

13・予約受付

- ◆電話による予約受付
- 予約専用ダイヤルを設置し運行事業者が行う。（0954-62-0033）
- 受付時間：平日8時から17時まで
- 締切時間：1便、2便→前日の17時まで
3～5便→当日の9時まで

【運行範囲】

自宅 ⇄ 指定バス停

自宅から指定バス停まで、指定バス停から自宅までを運行範囲とする。

指定バス停から指定バス停への運行は行わない。

【指定バス停】

浜線 肥前浜駅
ララベル
鹿島市役所
織田病院

デジタル行財政改革会議

- 政府は、急激な人口減少社会への対応として、利用者起点で我が国の行財政の在り方を見直し、デジタルを最大限に活用して公共サービス等の維持・強化と地域経済の活性化を図り、社会変革を実現するため、デジタル行財政改革会議を開催。（令和5年10月から5回）



岸田総理発言（R5.12.20 第3回デジタル行財政改革会議）

- 全国各地で深刻となっている地域交通の課題を踏まえ、ライドシェアの課題に対応し、**地域の自家用車や一般ドライバーを活用した新たな運送サービスを来年4月から開始します。**あわせて、タクシー規制の合理化も進めます。
- **交通空白地域で自治体、商工会、農協などが運営できる非営利型運送サービスについても年内から大幅に改善し、手引きの公表、各種交付金による財政支援等により、導入を推進します。**
- そのうえで、こうした施策の効果を検証しつつ、タクシー事業者以外の者がライドシェア事業を行うことを位置づける法律制度について、来年6月に向けて議論を開始します。

デジタル行財政改革会議における全体の議論の流れ

○第1段階

- （1）「タクシー会社管理下での地域の自家用車・ドライバーの活用」**「自家用車活用事業」
- （2）既存の自家用有償の制度改革**
- （3）タクシー事業に係る規制緩和**

○第2段階

第一段階の実証効果を検証しつつ、タクシー事業者以外の者が行う「ライドシェア事業」について、6月に向けて議論することとなっている。

自家用自動車の有償運送について

■ 道路運送法第78条

自家用自動車は、次に掲げる場合を除き、有償で運送の用に供してはならない。

○1号 災害のため緊急を要するとき

○2号 市町村、NPO法人等が地域住民又は観光旅客等の運送を行うとき

実施主体：**市町村、NPO法人等**が行う「**交通空白地有償運送**」又は「**福祉有償運送**」

手続き：国土交通大臣の登録（運輸支局長、権限委譲自治体（佐賀県、大分県、球磨村、山江村、鹿児島県））

処分基準：地域公共交通会議等の承認

→ 「**地域公共交通会議の運営手法の見直し**」「**タクシーとの共同運営の仕組みの構築**」、
「**運送区域の設定の柔軟化**」「**ダイナミックプライシングの導入**」など、**使いやすい制度への改正を実施**
R6.4.26通達発出

○3号 「公共の福祉」を確保するためやむを得ない場合

実施主体：現在の運用は幼稚園・小中学校の送迎、福祉タクシーが行う訪問介護員等の自家用車による輸送など

手続き：国土交通大臣の許可（運輸支局長）

→ R5.12.28通達改正により「**乗合(区域運行)の補完的な自家用車の活用**」を追加

→ ここに、「**タクシー事業者管理下での地域の自家用車・ドライバーの活用(自家用車活用事業)**」を追加

R6.3.29通達発出

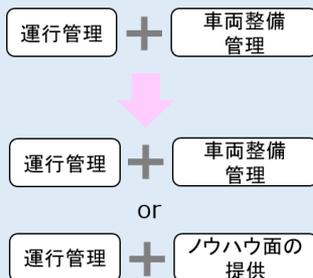
自家用有償旅客運送制度の概要（道路運送法第78条第2号）

- 市町村やNPO法人などが、自家用車を活用して提供する、有償の旅客運送。
- 現在は、省令により「交通空白地有償運送」及び「福祉有償運送」のみが認められている。

| | | | |
|----------------------------|---|--|---|
| 種類 ※数値はR4.3.31時点 | (交通空白地) (福祉) | 670団体、4304車両 2470団体、14456車両 |  |
| 利用者 | (交通空白地) (福祉) | 地域住民・観光客 介護を必要する者 | |
| 提供体制 | (運送主体) (使用車両) (ドライバー) | 市町村、NPO法人等 自家用車（白ナンバー） 第1種運転免許の保有、大臣認定講習の受講等 | |
| 運送の対価 | ①法律により、「 実費の範囲内 」の収受が認められている。 ②タクシーの約8割を目安。 | | |
| 登録要件 | ① 安全体制を確保 すること（ 運行管理・整備管理の責任者の選任等 ）。 ② 地域の関係者 （※）において 協議が調う こと。 (※) 地域住民、地方公共団体、NPO、バス・タクシー事業者、事業者団体、運転者団体等 | | |

自家用有償旅客運送制度の改正（昨年度改正）

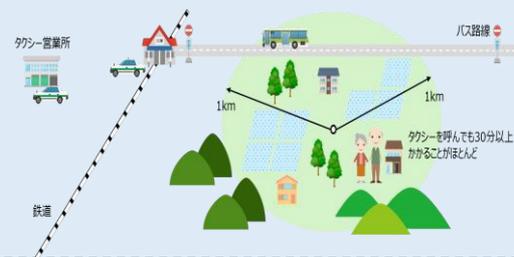
事業用協力型自家用有償旅客運送の活用促進



令和5年11月2日
省令改正
(国土交通省令第87号)

事業者協力型自家用有償旅客運送について、現在は「運行管理」に加えて「車両整備管理」に交通事業者が協力する場合のみ認めているが、それだけでなく、「運行管理」に加えて配車サービスの提供等の「ノウハウ面の提供」等に交通事業者が協力する場合も認めること（交通事業者による協力類型の多様化）等を通じて、より一層の活用促進を図る。

自家用有償旅客運送に係る交通空白地の目安の提示



令和5年12月28日
通達発出
(国自旅第265号)

令和6年4月26日
通達発出
(国自旅第71号)

移動を希望する者が、恒常的に、許容可能な時間内(※)に公共交通を利用できない場合は、少なくとも交通空白地に該当することを前提に、交通空白地有償運送の必要性を地域公共交通会議において判断する。

※ 地域住民や観光旅客のニーズに基づいて導出。少なくともタクシーが恒常的に30分以内に配車されない地域は交通空白地に該当するが、アンケート調査や地域の实情（高齢化率及び独居率といった人口構造の特性、勾配など地理的特性等）を踏まえた市町村長又はと都道府県知事の判断により、30分未満することも考えられる。

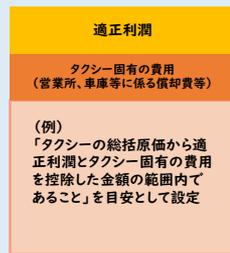
「地域交通の検討プロセスガイドライン」の活用促進



地域公共交通会議等での周知・説明
自治体職員に対する講習

「地域交通の検討プロセスに関するガイドライン」について、改めて自治体等に周知を図り、活用を促す（地域公共交通会議等での周知・説明、自治体職員に対する講習等）。

自家用有償旅客運送に係る「運送の対価」の目安の適正化



令和5年12月28日
通達発出
(国自旅第263号)

タクシーの
総括原価

従来の「当該地域におけるタクシーの上限運賃（ハイヤー運賃を除く。）の概ね1/2の範囲内であること」という目安を廃止し、上記のような必要費用も勘案して実費を適切に収受できるように目安を新たに設定する。

自家用有償旅客運送に係る更新登録手続の簡素化

<協議手続を簡素化>



異議なし



<申請書類を簡素化>



令和5年11月2日
省令改正
(国土交通省令第87号)

一定の安全性が担保されている自家用有償旅客運送者については、協議手続の簡素化や申請書類の簡素化を通じて更新登録手続を簡素化する。

自家用有償旅客運送制度の改正（本年度改正）

ダイナミックプライシングの導入

一定のダイナミックプライシングを導入するため、以下の事項を通達上明記する。

- ① 自家用有償旅客運送の実施主体は、需給に応じて、通常収受することとなっている対価に対して、5割増を上限、5割引を下限として、柔軟に対価の額を設定することが可能。
- ② ダイナミックプライシング導入にあたっては、以下のいずれも可能
 - ・対価の額をリアルタイムに変動させる
 - ・対価の額が変動する時間帯や要件をあらかじめ決定する
- ③ 一定期間において、収受した対価の総額が、「実費」の総額の範囲内であることを3か月ごとに確認する。

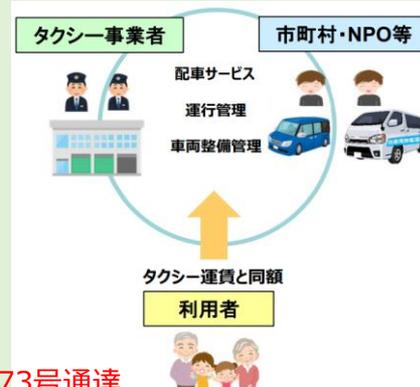
令和6年4月26日付け国自旅第72号通達

タクシーとの共同運営の仕組みの構築

タクシーサービスの補完として自家用有償旅客運送を活用するため、タクシー事業者と市町村・NPO等との共同運営（タクシーサービスと自家用有償旅客運送サービスとの一体的な提供）が可能であることを通達上明記する。

タクシーと自家用有償旅客運送の一体的な配車サービスを導入し、タクシーが配車できない場合に自家用有償旅客運送を配車。

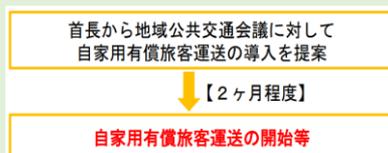
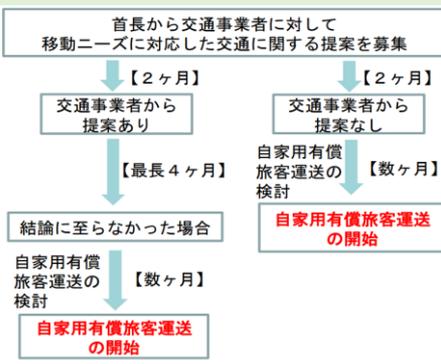
利用者が支払う額はタクシー運賃と同額としたうえで、うち約8割は市町村・NPO等が収受し、約2割は地域公共交通の確保改善に活用。



令和6年4月26日付け国自旅第73号通達

地域公共交通会議の運営手法の見直し

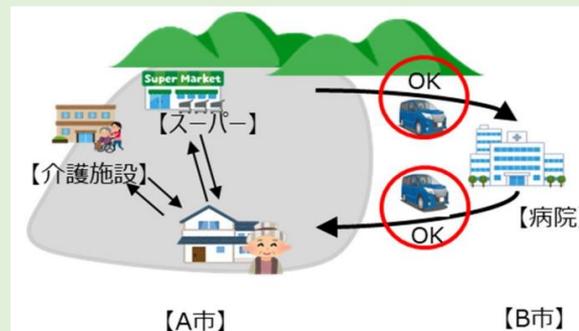
自家用有償旅客運送を導入するにあたって、地域公共交通会議で2か月程度協議してもなお結論に至らない場合は、協議内容を踏まえ首長の責任より判断できることを通達上明記する。



令和6年4月26日付け国自旅第71号通達

運送区域の設定の柔軟化

自家用有償旅客運送について、運送区域外の目的地への往復を可能とする必要性が高いことから、発地又は着地のいずれかが運送区域内にあればよいことを通達上明記する。



令和6年4月26日付け国自旅第71号通達

自家用自動車の有償運送の許可（道路運送法第78条第3号）

第78条 自家用自動車は、次に掲げる場合を除き、有償で運送の用に供してはならない。
三 公共の福祉を確保するためやむを得ない場合において、国土交通大臣の許可を受けて地域又は期間を限定して運送のように供するとき。

☆許可に当たっては、運行管理・整備管理体制の整備及び保険等の加入などを求めている。

【活用例】

①通学通園のため、学校等が自家用自動車で行う有償旅客運送

(1) 乗客：当該学校等の生徒・児童

(2) 運行範囲：許可にあたり、特定された送迎ルート



②福祉タクシー事業者が行う、訪問介護員等による自家用自動車による有償旅客運送



pixta.jp - 50095655

③繁忙期におけるトラック事業者が行う、自家用自動車で行う有償貨物運送



④車積載車により事故車等の排除業務にあたる場合の自家用自動車で行う有償貨物運送



78条3号「自家用車活用事業」 制度の概要

- R6.3.29 本省通達「法人タクシー事業者による交通サービスを補完するための地域の自家用車・一般ドライバーを活用した有償運送の許可に関する取扱いについて」を新設創設。
- 自家用車活用事業の実施にあたっては、①車やドライバーの安全性、②事故が起こった際の責任、③適切な労働条件 が重要であるため、タクシー事業者の管理下で自家用車を活用。

(1) 許可基準

- **対象地域、時期及び時間帯並びに車両数**
 - タクシーが不足する地域、時期及び時間帯、不足車両数を国土交通省が指定。
- **資格要件**
 - タクシー事業の許可を受けていること。
- **管理運営体制**
 - タクシー事業者が運行管理、車両の整備管理や研修・教育を実施。
 - 安全上支障のないよう、勤務時間を把握すること。
- **損害賠償能力**
 - タクシー事業者が対人8,000万円以上・対物200万円以上の任意保険に加入。

(2) 許可に付する条件

- **使用する自家用自動車について**
 - タクシー事業者ごとに使用可能な車両数は、地方運輸局長等が通知する範囲内。
通知する車両数は、国土交通省が指定する不足車両数の範囲内であり、かつ、事業者ごとに当該地域に配置している事業用自動車の車両数の範囲内。
 - 自家用車活用事業であることを表示。
- **ドライバーについて**
 - タクシー事業者は、ドライバーに事前の研修（大臣認定講習を含む）及び教育。ドライバーに運転者証明を携行させる。
- **運送形態・方法について**
 - 利用者とタクシー事業者間で運送契約を締結、タクシー事業者が運送責任を負う。
 - 運送引受け時に発着地が確定していること。
 - 自家用車が配車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。
 - 運賃は事前確定運賃により決定し、支払い方法は原則キャッシュレスであること。
 - 発着地いずれかがタクシー事業者の営業区域内に存すること。

タクシー不足の地域・時間帯等を指定

タクシーの管理下で自家用車を活用
(タクシー事業者が運送責任を負う)

引受け時に発地・着地確定
(配車アプリ等使用)

事前確定運賃
(運賃はタクシーと同額)

原則キャッシュレス

R6.3.29 通達発出

(3) 許可期間 許可期間は2年

78条3号「自家用車活用事業」の進め方 ① ～地域指定～

- 自家用車活用事業については、配車アプリデータに基づき指定する12地域（R6.3.13に東京・横浜・京都・名古屋）、R6.4.26に札幌・仙台・埼玉・千葉・大阪・神戸・広島・福岡でタクシーが不足する時間帯と不足車両数を公表。
- その他の地域もタクシー事業者・自治体の意向により自家用車活用事業を実施できる方針が示された（R6.3.29）
- 自動車活用事業を実施する場合、**営業区域・時間帯・不足車両数について国土交通省の指定**を受ける必要があるが、その**指定方法について「1. 配車アプリに基づき行う地域」と「2. それ以外の地域」に区分し進め方を整理。**

【自家用車活用事業 地域指定の方法】

1. 配車アプリデータに基づき不足車両数を算出・公表する営業区域

(1) 第一弾（3月13日公表済）

→ 本省が指定し公表

- ・先行4地域（東京・横浜・京都・名古屋）の時間帯・不足車両数の公表
- ・東京は4月8日から実施。準備が整い次第順次実施。

(2) 第二弾（4月26日公表済）

- ・札幌交通圏 ・仙台市 ・県南中央交通圏（埼玉） ・千葉交通圏
- ・大阪市域交通圏 ・神戸市域交通圏 ・広島交通圏 ・**福岡交通圏**
- ・**5月以降 タクシー事業者**に実施意向のある地域で順次実施

2. それ以外の地域（簡便な方法により算出）

(1) タクシー事業者有意向がある場合

- 時期・時間帯：**金曜日・土曜日の16時台から翌5時台**
- 不足車両数：**営業区域内のタクシー車両数の5%を不足車両数**

(2) 自治体が申し出る場合

- 時期・時間帯・不足車両数：**自治体が申し出た特定の曜日及び時間帯及び不足車両数**

※ 自家用車活用事業の実績を検証し、上記(1)(2)の暫定的な不足車両数を見直す。

※ 地域によっては、道路運送法第78条第2号の自家用有償旅客運送を活用。

- ・ 4月以降 タクシー事業者に実施意向のある地域で順次実施 → **タクシー事業者及び自治体に意向調査、随時受付**

78条3号「自家用車活用事業」の進め方 ② ～手続きの流れ～

【手続きの流れ】

(1) タクシー事業者に意向がある場合

- 金・土曜の16時台～翌5時台で実施意向のタクシー事業者から運輸支局へ申し出
↓
- 支局から営業区域内の全タクシー事業者に対して実施意向を調査 [7日間]
- 意向をとりまとめ、本省へ報告
↓
- 希望する事業者に対して営業区域内のタクシー車両数の5%を不足車両数として割当て
※希望が多ければ要望数に応じて配分 [意向調査終了10日後]
- タクシー事業者が許可申請書を運輸支局に提出 → 支局許可

(2) 自治体が申し出る場合

- 自治体が特定の曜日及び時間帯における不足車両数を、運輸支局へ申し出 (任意様式)
↓
- 支局から営業区域内の全タクシー事業者に対して実施意向を調査 [7日間]
- 意向をとりまとめ、本省へ報告
↓
- 希望する事業者に対して自治体が申し出た不足車両数を割当て [意向調査終了10日後]
※希望が多ければ要望数に応じて配分
- タクシー事業者が許可申請書を運輸支局に提出 → 支局許可

地域公共交通の「リ・デザイン」^(※)に向けた 制度等について

※ 地域公共交通のリ・デザイン（再構築）とは、地域の関係者の連携と協働を通じて、地域公共交通の利便性・生産性・持続可能性を高めることです。

令和6年6月



九州運輸局
運輸と観光で九州の元気を創ります

国土交通省
九州運輸局 佐賀運輸支局

- 地域の大切な移動手段であるバス・タクシーは少子高齢化やコロナ禍の影響による利用者の低迷や深刻な運転士不足のため、事業継続の危機に直面しています。
- 国土交通省では持続可能な旅客運送サービスの確保に向け、地域公共交通のリ・デザインを推し進めるべく、様々な制度改正や支援を行っております。
- 自治体・事業者様はじめ構成員の皆様におかれましては、これら制度の活用をご検討くださいますと幸いです。

(1) 地域公共交通再構築事業 -社会資本整備総合交付金-

地域の交通ネットワーク形成に必要な施設整備等を支援します！

(2) 地域公共交通特定事業

(地域公共交通利便増進事業・道路運送高度化事業・地域旅客運送サービス継続事業)

路線再編等や交通サービスの高度化、運送サービス継続に向けた取組を支援します！

(3) 「地域の公共交通リ・デザイン実現会議」とりまとめ

地域の交通の活性化と社会的課題解決を一体的に推進するため、関係省庁による取組の方向性がまとめられました！



公共交通利用促進キャラクター
のりたろう

(1) 地域公共交通再構築事業 - 社会資本整備総合交付金

地域公共交通再構築事業 - 社会資本整備総合交付金の基幹事業として令和5年度創設

地域づくりの一環として、**地域公共交通ネットワークの再構築**に必要なインフラ整備に取り組む地方公共団体への支援を可能とするため、地方公共団体が、**地域公共交通計画**及び**立地適正化計画**その他の**まちづくり・観光計画**において中長期的に必要な**ネットワーク（鉄道・バス路線）**を位置付けた場合に、ネットワーク形成に必要な施設整備等に関する地域の取組を支援

【**交付金事業者**】 地方公共団体 ※交付金については、地方公共団体からの補助金を受けて、民間事業者等も事業実施可能

【**補助率**】 1/2

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

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

・**鉄道施設**（駅施設、線路設備、電路設備、信号保安設備等）の整備

・**バス施設**（停留所・車庫・営業所・バスロケ施設・EVバス関連施設（発電・蓄電・充電）等）の整備

※上記とあわせて、**効果促進事業**（地方自治体の作成する社会資本総合整備計画ごとに交付対象事業全体の20%を目標）で、**鉄道・バス車両**の導入も支援

※バス施設は、地域公共交通確保維持改善事業費補助金（欠損補助）を受けている系統に係る補助対象事業者に関する施設に限定

【補助要件】

(1) 地域公共交通計画の作成・地域公共交通特定事業実施計画の認定

- 地域公共交通計画が作成され、かつ、地域公共交通特定事業実施計画の大臣認定を受けていること
※鉄道については、再構築協議会等において策定された鉄道事業再構築実施計画に係る路線（原則輸送密度4,000人未満の線区）が対象

(2) 地方公共団体の計画における地域公共交通とまちづくり・観光戦略等の相互連携

- 地方公共団体が作成する、**まちづくり/観光等に関する計画**（例：立地適正化計画）において、まちづくりや観光における戦略の一つとして「**鉄道の活用**」「**バスネットワークの活用**」が位置付けられ、そのための**実効性ある取組が具体的に記載されていること**

(3) 事業の効果（実効性）を確認するための目標設定

- ①利用者数 ②事業収支 ③国/地方公共団体の支出額 の目標を設定すること

(4) 実効性のある地域活性化のための鉄道・バスの活用

- 本事業に関連する施設整備を含め**実効性ある利用促進施策が実施計画に具体的に位置付けられること**



※JRに関し、「新会社がその事業を営むに際し当分の間配慮すべき事項に関する指針」の運用を何ら変更するものではない

(2) 地域公共交通特定事業（地域公共交通利便増進事業）

「地域公共交通利便増進事業」とは

地域公共交通の利用者の利便を増進するため、路線等の編成や事業内容の変更、等間隔運行や定額制乗り放題運賃の設定等を行う事業。

(イ) 地域における路線ネットワークの構築

地域の需要に応じた地域公共交通網の整備

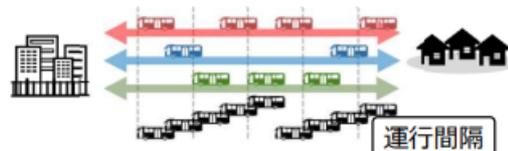
- ① 路線等の編成の変更
- ② 他のモードへの転換
- ③ 自家用有償旅客運送の導入等



(ロ) 運賃・ダイヤ等の改善

利用者が利用しやすい運賃・ダイヤの設定等

- ① 運賃・料金の設定（定額乗り放題運賃、通し運賃等）
- ② 運行回数・ダイヤの設定（等間隔運行、パターンダイヤ等）
- ③ 共通乗車船券の発行

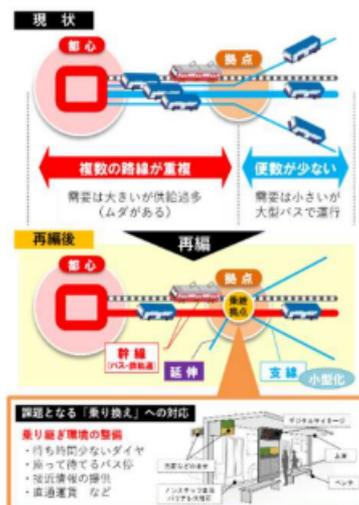


※ (ハ):(イ)もしくは(ロ)と併せて行う利便を増進するための措置(交通結節施設における乗降場の改善、乗継ぎに関する分かりやすい情報提供、ICカード等の導入等)も対象

導入事例

【岡山県岡山市】

- ・路線の編成見直し
- ・運行ダイヤの見直し
- ・幹線と支線の使用車両の見直し
- ・乗り継ぎ環境の整備
- ・運賃制度の見直し



主な導入メリット

【地域公共交通確保維持事業】

- ・幹線補助及びフィーダー補助の要件緩和
- ・フィーダー補助の上限額引き上げ
- ・車両購入費の一括補助
- ・計画推進(公共交通マップ作成等)に対する補助

【社会資本整備総合交付金】

- ・地域公共交通再構築事業
(バス停、バスロケ施設、EVバス施設等の整備)

(2) 地域公共交通特定事業（道路運送高度化事業）

「道路運送高度化事業」とは

定時、速達性及び快適性に優れた道路運送を確保する事業。

- BRT、連節バス、EVバスの導入
- デマンドバス等におけるAIオンデマンド交通システムの導入
- キャッシュレス決済の導入



導入事例

【伊予鉄グループ】

- EVバスの導入
- キャッシュレス決済アプリの導入



【茨城交通】

- キャッシュレス決済の導入
- 定期券等のWeb決済の導入



導入メリット

- 社会資本整備総合交付金の活用
- 地域公共交通バリア解消促進等事業における補助率かさ上げ(例:BRT)
- 独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構の出融資
- 地方自治体における地方債特例
- EVバスの導入に係る充電設備やその用に供する土地に係る固定資産税及び都市計画税の軽減措置

等



(2) 地域公共交通特定事業（地域旅客運送サービス継続事業）

「地域旅客運送サービス継続事業」とは

廃止が見込まれる路線バス等について、公募により新たなサービス提供事業者を選定し、地域旅客運送サービスを継続する事業。

なお、本事業はそれぞれ同一事業により継続を行う事業となっている。



○：一般乗合旅客運送事業→一般乗合旅客運送事業 国内一般旅客定期航路事業→国内一般旅客定期航路事業

×：一般乗合旅客運送事業→一般乗用旅客運送事業 国内一般旅客定期航路事業→国内一般旅客不定期航路事業

導入事例

【埼玉県飯能市】

- 大型バスで運行していた路線について、区間により大型バスとワゴンを併用。
- 運行ダイヤを毎日から朝夕は毎日、昼は週3日運行と変更。

【京都府福知山市、南丹市、京丹波町】

バス事業者1者で運行していた路線について、2者で分割して運行。



導入メリット

- 地域公共交通確保維持事業による、幹線系統の競争性・輸送量要件の緩和、フィーダー系統の新規性要件・政令市等要件の緩和
- 地域公共交通確保維持事業による車両購入費の一括補助
- 地域公共交通調査等事業による支援

等



(3) 地域の公共交通リ・デザイン実現会議 概要

目的

地域の交通の活性化と社会的課題解決を一体的に推進するため、関係省庁の連携の下、デジタルを活用しつつ、地域の公共交通のリ・デザインを促進する。

構成員

議長 国土交通大臣

構成員（関係省庁）

内閣官房 デジタル田園都市国家構想実現会議事務局 次長

内閣府 地方創生推進事務局 次長

警察庁 交通局長

こども家庭庁 成育局長

デジタル庁 統括官（国民向けサービスグループ長）

総務省 地域力創造審議官

文部科学省 総合教育政策局長

厚生労働省 政策統括官（総合政策担当）

農林水産省 農村振興局長

経済産業省 地域経済産業グループ長

製造産業局長

国土交通省 公共交通政策審議官

都市局長

道路局長

鉄道局長

物流・自動車局長

観光庁 次長

環境省 総合環境政策統括官

（府省庁建制順）

構成員（有識者）

阿部守一 （長野県知事）

越 直美 （三浦法律事務所弁護士）

富田哲郎 （東日本旅客鉄道株式会社取締役会長）

増田寛也 （日本郵政株式会社取締役兼代表執行役社長）

松本 順 （株式会社みちのりホールディングス代表取締役グループCEO）

椋田昌夫 （広島電鉄株式会社代表取締役社長）

森地 茂 （政策研究大学院大学客員教授、名誉教授）

山内弘隆 （一橋大学名誉教授）

吉田守孝 （株式会社アイシン代表取締役社長）

（五十音順・敬称略）

スケジュール

令和5年9月6日（水）

10月25日（水）

11月16日（木）

第1回 課題整理（国土交通省）

第2回 連携・協働に関する取組の実態（関係庁）

第3回 連携・協働に関する課題（自治体・事業者）

令和6年2月9日（金）

第4回 地域交通のリ・デザインに向けたデータ活用及び司令塔機能の強化に関する取組（事業者・自治体・学識有識者）

4月5日（金）

第5回 とりまとめ骨子案（国土交通省）

5月17日（金）

第6回 とりまとめ案（国土交通省）

5月31日（金）

とりまとめ公表

（参考）第13回デジタル田園都市国家構想実現会議（2023/6/2）岸田総理発言（抜粋）

経済産業大臣と国土交通大臣は、それぞれ関係大臣と連携し、本会議の下に、デジタルライフライン全国総合整備計画を策定するための会議と、交通のリ・デザインと地域の社会的課題解決を一体的に推進するための会議を、それぞれ設置してください。

(3) 地域の公共交通リ・デザイン実現会議 とりまとめ (令和6年5月31日)

検討の背景・必要性

- 人口減少に伴う病院の統廃合・移転、学校の統廃合等のほか、高齢者の免許証の自主返納等により、日常生活における「移動」の問題が深刻化
- 交通分野だけでなく、様々な分野における人手不足等の課題が顕在
- 地域によっては公共交通事業者のみでは、旅客運送サービスを維持することが限界

関係府省庁が連携し、交通のリ・デザインと社会的課題の解決に向け、一体的な検討が必要

地域公共交通の状況

| | | | |
|---|---|--|--|
| <p><将来の人口増減状況></p> <p>・全国の約半数の地域で人口が50%以上減少(2050年)</p> | <p><路線廃止の状況></p> <p>・路線バス：約2万kmの路線が廃止(2008年度→2022年度)</p> <p>・鉄軌道：約589km、17の路線が廃止(2008年度→2022年度)</p> | <p><ドライバー数の状況></p> <p>・乗合バス：約12%減少(2019年度→2021年度)</p> <p>・タクシー：約15%減少(2019年度→2021年度)</p> | <p><居住地域に対する不安(地方部)></p> <p>・公共交通が減少し自動車運転できないと生活できない：約40%</p> <p>・徒歩圏内のコンビニ、スーパー、病院などの施設が少ない：約30%</p> <p>(※2017年度国土交通白書「国土強靭化」)</p> |
|---|---|--|--|

地域類型ごとの課題解決に向けた方向性

A：交通空白地など

- 公共交通事業者だけでは移動手段を十分に提供することが困難
- ⇒ **地域の輸送資源の総動員・公的関与の強化**

B：地方中心都市など

- 提供されている公共交通と、各分野の送迎輸送との重複による需要の分散がみられ、将来的に公共交通の持続性が課題
- ⇒ **地域の公共交通の再評価・徹底活用**

C：大都市など

- 内外から多くのビジネス客・旅行者が訪問（一部時間帯・エリアでは供給が不足）
- ⇒ **利便性・快適性に優れたサービス提供を質・量ともに拡充**

D：地域間

- 人口減少等が進む中、広域での社会経済活動の活性化が重要
- ⇒ **幹線鉄道ネットワークの機能強化等の取組について地域の実情に応じて検討**

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

● 自家用有償旅客運送制度の見直し及び活用 (道路運送法78条2号関係)

- ・自治体が主体となった取組みが各地で進展中
- ・道路運送法に基づく地域公共交通会議について、運営手法の柔軟化を検討

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

4月1日より取組開始

連携・協働の推進に向けた環境整備

環境の醸成

政府共通指針の策定

- 政府一体として、「地域交通を再構築（リ・デザイン）していくための多様な関係者による連携・協働に係る指針」（仮称）を策定し、全自治体に取組を働きかけ
- 地方公共団体における交通部局及び関連部局との連携推進
- 部局間の情報・データ共有の推進及び新技術・デジタル技術の活用
- 自家用有償旅客運送の積極的な活用
- 地域の輸送資源の活用推進

各分野の指針・通知の策定

- 各分野の送迎について、**地域住民の混乗、公共交通への委託・集約、空き時間の活用等**を推進するための事項を明確化
- <教育・子育て・スポーツ分野>
 - スクールバス
 - 放課後児童クラブの送迎
- <介護・福祉分野>
 - 介護サービス事業所等の送迎
- <医療分野>
 - へき地患者輸送車の送迎
- <分野共通>
 - 自家用有償旅客運送への多様な関係者の参画
 - 送迎活用等に係る道路運送法の取扱い

カタログ化による支援

連携・協働のプロジェクトについて、**データ・支援措置を交えてカタログ化**



取組の実装

法定協議会※のアップデート

- 多様な関係者が参画し、喫緊の課題へ機動的に対応できる司令塔機能の強化へ
- 多様な関係者の協議会参加
- モニタリングチーム(自治体と事業者等)
- デジタル活用による運営効率化等
- ※ 地域の実情に基づいて設置される協議会

地域公共交通計画のアップデート

- データを活用し、可視化された課題に先手先手で**地域全体を面的に捉えて取り組む計画**へ
- 「モデルアーキテクチャ(標準構造)」に基づくシンプルで実効的な計画策定
- 移動に関わるデータ(人口・施設動向、交通サービス、潜在需要等)の作成・共有・活用等

施策のアップデート

- 新たな制度、技術も活用し、地域公共交通計画に位置付ける**施策の充実・強化**へ
- 自家用有償旅客制度、自家用車活用事業の活用
- 新技術・デジタル技術の活用
- 貨客混載の推進
- モビリティハブの機能強化
- 交通事業者の共同経営
- エリア一括協定運行

都道府県によるサポート(中小市町村との連携・協働)

- リ・デザイン (実証運行、新技術等を先導)
- デジタル (データ共有・活用の推進)
- ト＆プレイス (人材育成、ネットワークの場)

国によるサポート

伴走体制の構築

取組の加速化

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

継続的な連携・協働の取組の確保

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

| | | |
|--|--|--|
| <p>KPI</p> <p>目標年次：2027年度 (デジタル田園都市国家構想総合戦略の期間)</p> | <p>✓ 各施設の送迎の見直しに新たに取組む自治体数 100</p> <p>✓ 他分野との連携・協働に先導して取組む自治体数 100</p> | <p>✓ 自動運転移動サービスの活用に取り組む箇所数 100</p> <p>✓ AIオンデマンド交通の活用に取り組む自治体数 500</p> <p>✓ 自家用有償旅客運送に取り組む団体数 1,000</p> |
|--|--|--|

今後の課題として提示された意見

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

(3) 地域の公共交通リ・デザイン実現会議 とりまとめ

地域公共交通の「リ・デザイン」特設サイト

<https://www.mlit.go.jp/redesign/>

公共交通に関する国の補助制度の逆引き検索

- 自治体、事業者が実施したい取組から逆引きで、活用可能な補助制度を検索
- 特設サイトでは、優良事例（国土交通大臣表彰受賞事例）の逆引き検索も可能

【①実施したい取組・交通モードを選択】

【②活用可能な補助制度を絞り込み】



先進事例のPR動画

- 地域公共交通の「リ・デザイン」の先進事例※について、自治体職員等へのインタビュー動画を公開

※R6.5現在、北海道赤井川村、群馬県前橋市、熊本県熊本市の3事例を公開中

地域の関係者による連携・協働のカタログ

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

- 地域交通の課題を連携・協働により解決した取組※の**優良事例**や、参考となる**先進事例**について、**取組内容だけでなく、実施体制や取組による成果・効果等の様々な情報を含め、カタログ**として整理

※取組例

- ✓ 地域の輸送資源の総動員
(例：スクールバスの混乗)
- ✓ 自家用有償旅客運送への多様な関係者の参画
(例：JA、商工会による自家用有償旅客運送)
- ✓ 地域の公共交通の再評価・徹底活用
(例：スクールバス・コミュニティバス・福祉バスの集約、スクールバスに係るドマンドバスの活用)



事例24 地域の交通資源の集約に関する実証事業(宝島西米良村)

| 区分 | A 交通空白地域など | 各地域に分散する公共交通資源の集約による効率的な活用 | 定時・定路・定頻 | 定時・定路・定頻 | 定時・定路・定頻 |
|---------|--|--|--|--|--|
| 対象地域 | 宝島西米良村 | 宝島西米良村 | 宝島西米良村 | 宝島西米良村 | 宝島西米良村 |
| 概要・概要 | <ul style="list-style-type: none"> 定時定路定頻バスでは、高齢化した山間地域のニーズに満たされない状況。また、人手不足が深刻化するなか、村内の生活維持のためには、日常生活サービスの統合による効率化も必要。 自中時間帯の村営バスをドマンド化するともに、福祉送迎や買い物支援送迎、買客送迎など、村内の移動のニーズの集約を目指す。 |
| 実施内容 | <ul style="list-style-type: none"> 交通モードドマンド交通/自家用有償旅客運送 (道路運送法79条) <6台> 自中時間帯の村営バスをドマンド化することにより、高齢者向けの下りバスサービス実施。事前登録のみ、電話又はインターネットで乗車予約する仕組み。 中心部のバス待合室において、事前登録や電話窓口に対応するほか、買客送迎の拠点とするなど、地域の交通結節点として整備。 利用料金・割引 <ul style="list-style-type: none"> 運行費 (平日・最終日) このほかの乗降料 予約料金は100円/バス1台/日以内の自宅や予約拠点まで運行可能 | <ul style="list-style-type: none"> 交通モードドマンド交通/自家用有償旅客運送 (道路運送法79条) <6台> 自中時間帯の村営バスをドマンド化することにより、高齢者向けの下りバスサービス実施。事前登録のみ、電話又はインターネットで乗車予約する仕組み。 中心部のバス待合室において、事前登録や電話窓口に対応するほか、買客送迎の拠点とするなど、地域の交通結節点として整備。 利用料金・割引 <ul style="list-style-type: none"> 運行費 (平日・最終日) このほかの乗降料 予約料金は100円/バス1台/日以内の自宅や予約拠点まで運行可能 | <ul style="list-style-type: none"> 交通モードドマンド交通/自家用有償旅客運送 (道路運送法79条) <6台> 自中時間帯の村営バスをドマンド化することにより、高齢者向けの下りバスサービス実施。事前登録のみ、電話又はインターネットで乗車予約する仕組み。 中心部のバス待合室において、事前登録や電話窓口に対応するほか、買客送迎の拠点とするなど、地域の交通結節点として整備。 利用料金・割引 <ul style="list-style-type: none"> 運行費 (平日・最終日) このほかの乗降料 予約料金は100円/バス1台/日以内の自宅や予約拠点まで運行可能 | <ul style="list-style-type: none"> 交通モードドマンド交通/自家用有償旅客運送 (道路運送法79条) <6台> 自中時間帯の村営バスをドマンド化することにより、高齢者向けの下りバスサービス実施。事前登録のみ、電話又はインターネットで乗車予約する仕組み。 中心部のバス待合室において、事前登録や電話窓口に対応するほか、買客送迎の拠点とするなど、地域の交通結節点として整備。 利用料金・割引 <ul style="list-style-type: none"> 運行費 (平日・最終日) このほかの乗降料 予約料金は100円/バス1台/日以内の自宅や予約拠点まで運行可能 | <ul style="list-style-type: none"> 交通モードドマンド交通/自家用有償旅客運送 (道路運送法79条) <6台> 自中時間帯の村営バスをドマンド化することにより、高齢者向けの下りバスサービス実施。事前登録のみ、電話又はインターネットで乗車予約する仕組み。 中心部のバス待合室において、事前登録や電話窓口に対応するほか、買客送迎の拠点とするなど、地域の交通結節点として整備。 利用料金・割引 <ul style="list-style-type: none"> 運行費 (平日・最終日) このほかの乗降料 予約料金は100円/バス1台/日以内の自宅や予約拠点まで運行可能 |
| 今後の事業展開 | <ul style="list-style-type: none"> 福祉有償運送の統合については、実証運行の結果を踏まえ、費用負担について福祉部門との調整を予定。 買客送迎についても、現在は1地区での実施にとどまっていることから、各集約区に拠点 (9-2台) を整備することにより、運行事業者の送迎・配達負担の軽減を図りながら、全村域の体制を構築予定。 | <ul style="list-style-type: none"> 福祉有償運送の統合については、実証運行の結果を踏まえ、費用負担について福祉部門との調整を予定。 買客送迎についても、現在は1地区での実施にとどまっていることから、各集約区に拠点 (9-2台) を整備することにより、運行事業者の送迎・配達負担の軽減を図りながら、全村域の体制を構築予定。 | <ul style="list-style-type: none"> 福祉有償運送の統合については、実証運行の結果を踏まえ、費用負担について福祉部門との調整を予定。 買客送迎についても、現在は1地区での実施にとどまっていることから、各集約区に拠点 (9-2台) を整備することにより、運行事業者の送迎・配達負担の軽減を図りながら、全村域の体制を構築予定。 | <ul style="list-style-type: none"> 福祉有償運送の統合については、実証運行の結果を踏まえ、費用負担について福祉部門との調整を予定。 買客送迎についても、現在は1地区での実施にとどまっていることから、各集約区に拠点 (9-2台) を整備することにより、運行事業者の送迎・配達負担の軽減を図りながら、全村域の体制を構築予定。 | <ul style="list-style-type: none"> 福祉有償運送の統合については、実証運行の結果を踏まえ、費用負担について福祉部門との調整を予定。 買客送迎についても、現在は1地区での実施にとどまっていることから、各集約区に拠点 (9-2台) を整備することにより、運行事業者の送迎・配達負担の軽減を図りながら、全村域の体制を構築予定。 |



ご相談窓口

九州運輸局

交通政策部 交通企画課

 (092) 472-2315 (直通)

佐賀運輸支局 企画調整担当

 (0952) 30-7271 (音声ガイダンス「1」)



はじめました



国土交通省九州運輸局
公共・行政サービス

kyushu_unyu

九州運輸局の公式アカウントです。イベントの開催情報、バス・鉄道・船など公共交通の情報、観光情報、災害情報などを発信します。

