

公共交通について
勉強するための資料
(入門編)

こんな経験ありませんか？

公共交通の担当になったけど…

公共交通計画を作れと言われても何をしたらよいの？

専門的な言い回しが多くてわかりにくい

公共交通の制度や仕組みが複雑でわかりにくい



事業者から補助金の申請が来たけどどこをどうみたらよいか・・・

**首を縦に振った方は、
ぜひこの資料をご一読ください**

**公共交通に関する基本的なことを
掲載しています。**



本日の話の全体像

1. 地域公共交通について（基本事項）
2. 地域公共交通計画について
3. 国庫補助の仕組み

本日の話の全体像

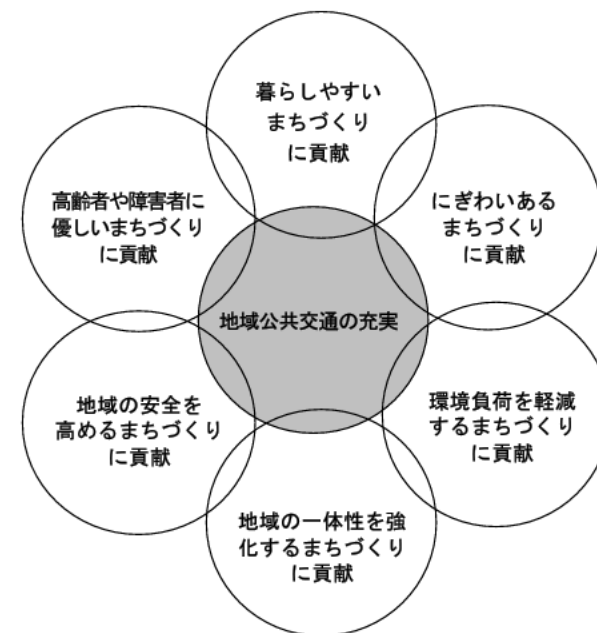
- 1. 地域公共交通について（基本事項）**
2. 地域公共交通計画について
3. 国庫補助の仕組み

1. 地域公共交通について（基本事項）

地域公共交通が果たす役割について

- 路線バスや鉄道などの地域公共交通は、さまざまな目的の移動を支える手段として利用されています。
- 例えば、高校生の通学、高齢の方の通院をはじめとした日常生活の移動や、観光客の移動、ビジネス客の移動など、地域の経済に関連する移動にも利用されています。
- また、まちづくりとも密接に関連しており、地域公共交通を充実させることは、地域の諸課題に向き合う上でも非常に重要であると言えます。

➡**地域公共交通は、地域の生活や経済、まちづくりを下支えする“要”となる存在**

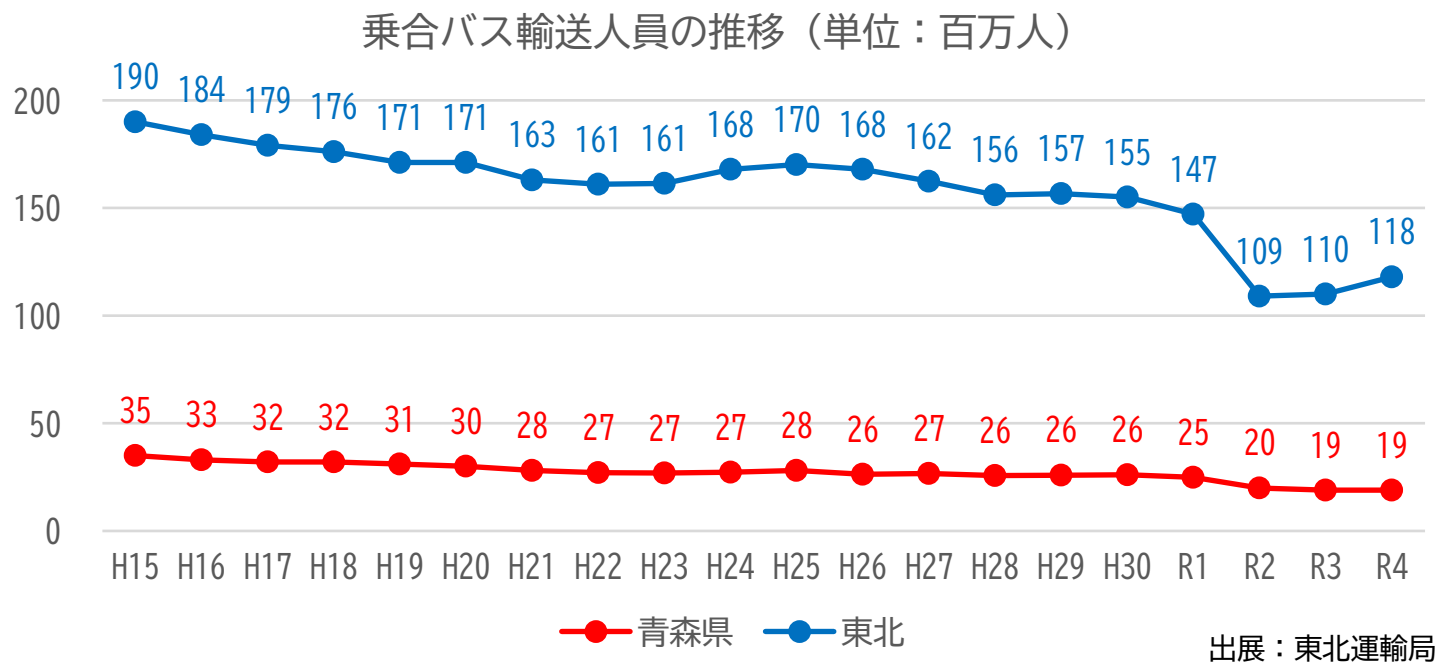


1. 地域公共交通について（基本事項）

地域公共交通の現状

地域公共交通の利用者の減少

- 地域公共交通の利用者は、自家用車の普及や人口減少などの影響から減少傾向にあり、民間事業者が営利事業として維持することは難しくなっています。



1. 地域公共交通について（基本事項）

地域公共交通の現状

対応する運転手が不足

- 公共交通のうち、特に路線バスやタクシーの各事業者では、**運転手不足が慢性的な課題**となっています。
- また、若年層のなり手が少ないことから、年齢層も50代以上の高齢層が中心となっており、**高齢化も問題**となっています。
- さらに、運転手の労働時間の見直しが図られ、運転手の労働環境の改善に期待される一方で、少ない人員で何とかやり繰りしている事業者が多いため、運行時間帯や便数を減少せざるを得ない状況に陥っています。（所謂、2024問題）

長時間労働・過重労働の実態にある自動車運転者の健康確保等の観点から、見直しを行うもの。

	現行	見直し後
1年の拘束時間	3,380 時間	原則： 3,300 時間
4週平均 1週 1か月の拘束時間	【4週平均1週間】 原則： 65 時間 （月換算：281 時間） 最大： 71.5 時間 （月換算：309 時間）	【1か月の拘束時間】 原則： 281 時間 最大： 294 時間 ※281 時間を超える月が4 か月を超えて連続しないこと。 ※4週平均1週の拘束時間も同水準で存置。1か月と選択可。
1日の休息期間	継続 8 時間	継続 11 時間 を基本とし、 9 時間 下限

出展：厚生労働省

1. 地域公共交通について（基本事項）

地域公共交通の現状

鉄道や路線バスの運行本数の減少や廃止

- 利用者の減少により厳しい収支となった路線については、運行本数を減らさざるを得なくなったり、最悪の場合には、**路線そのものを廃止する状況**に陥っています。
- また、利用者の減少という要因だけではなく、**対応できる運転手がいないという要因から、廃止せざるを得ない状況**にも陥っています。
- 地域公共交通のサービス水準が低くなれば、使いづらくなり利用者がさらに減り、それに伴い収支が悪化、さらにサービスを低くするといった**「負の悪循環」**となっている地域もあります。



1. 地域公共交通について（基本事項）

地方自治体が取り組む意義

- 地域にとって地域公共交通が重要な役割を担っている一方で、民間事業者の経営努力のみでサービスを維持していくことが難しくなっています。
- 地域公共交通を確保・維持することは、地域社会全体の価値を高めることに直結しますので、地域の総合行政を担う地方自治体が先頭に立って、**地域戦略の一環として取り組んでいくことが重要**です。



1. 地域公共交通について（基本事項）

（参考）各法律に示される地方公共団体の責務等について

■ 交通政策基本法 第9条

（地方公共団体の責務）

第九条 地方公共団体は、基本理念にのっとり、交通に関し、国との適切な役割分担を踏まえて、その地方公共団体の区域の自然的経済的社会的諸条件に応じた施策を策定し、及び実施する責務を有する。

- 2 地方公共団体は、情報の提供その他の活動を通じて、基本理念に関する住民その他の者の理解を深め、かつ、その協力を得るよう努めなければならない。

■ 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律 第4条

（国等の努力義務）

第四条 国は、地方公共団体、公共交通事業者等その他の関係者が行う地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生を推進するため、必要な情報の収集、整理、分析及び提供、助言その他の援助、研究開発の推進、人材の養成及び資質の向上並びに関係者相互間の連携と協働の促進に努めなければならない。

- 2 都道府県は、市町村、公共交通事業者等その他の関係者が行う地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生を推進するため、各市町村の区域を超えた広域的な見地から、必要な助言その他の援助を行うとともに、市町村と密接な連携を図りつつ主体的に地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生に取り組むよう努めなければならない。

- 3 市町村は、公共交通事業者等その他の関係者と協力し、相互に密接な連携を図りつつ主体的に地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生に取り組むよう努めなければならない。

- 4 公共交通事業者等は、自らが提供する旅客の運送に関するサービスの質の向上並びに地域公共交通の利用を容易にするための情報の提供及びその充実に努めなければならない。

1. 地域公共交通について（基本事項）

地域公共交通に関する法律

- 地域公共交通に関する主な法律としては、以下に示すものが挙げられます。
- このうち特に重要な「道路運送法」と「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（地域交通法）」について説明します。

法律	概要
交通政策基本法	・ 交通全体に関する政策の基本的な考え方、その進め方を決める法律です。
地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（地域交通法）	・ 地域公共交通の活性化・再生に向けた地域の主体的な取組や創意工夫を総合的・一体的・効率的に推進することを目的に施行された法律です。
道路運送法	・ 道路運送事業の適正な運営及び輸送の安全を確保し、道路運送に関する秩序を確立するための法律です。
鉄道事業法	・ 鉄道事業の適切な運営、輸送安全の確保や利用者利益の保護という観点から、鉄道事業等を営む者が守るべき基本的な事項について定めた法律です。
海上運送法	・ 水上（海、湖、沼、河川）で旅客等を輸送する事業について定めた法律です。
道路交通法	・ 道路における危険を防止し、その他交通の安全と円滑を図ることを目的として、道路交通の基本的ルールを確立するとともに、違反行為に対する罰則と、反則行為に関する処理手続きを定める法律です。
道路法	・ 道路の整備のため、道路に関して認定・管理・保全や費用の負担などに関する事項を定め、交通の発達に寄与することを目的として定められた法律です。

1. 地域公共交通について（基本事項）

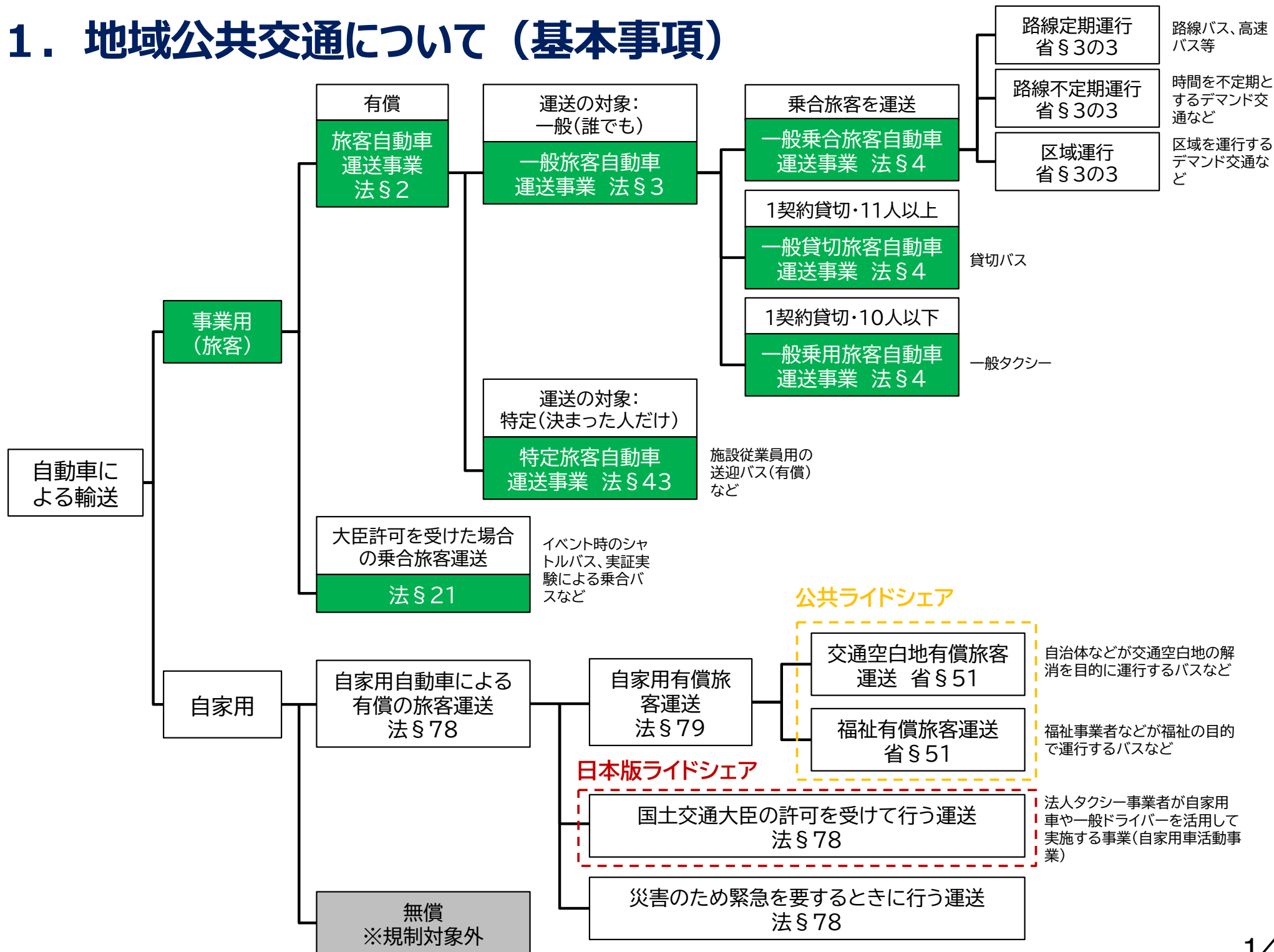
道路運送法

- 路線バスやタクシーなど、自動車を用いて利用者から運賃を収受する移動サービスを提供する際には、国の許認可や届け出が必要となり、その際の根拠法令が「道路運送法」です。
- 自動車による輸送区分は、**事業用（旅客）（所謂、緑ナンバー）**と**自家用（所謂、白ナンバー）**に大きく分けられます。

※次頁参照

- この法律に基づき、**地方自治体等が中心となり、交通事業者や利用者代表、運輸局等と協議を行う会議体が「地域公共交通会議」**であり、この会議体により地域公共交通に係るサービスの必要性等を議論を行います。
- 地域公共交通会議で協議が整うことにより、運行事業者が道路運送法に基づく許認可を得るために必要な処理期間が短縮されるなど、さまざまな特例が受けられます。

1. 地域公共交通について（基本事項）

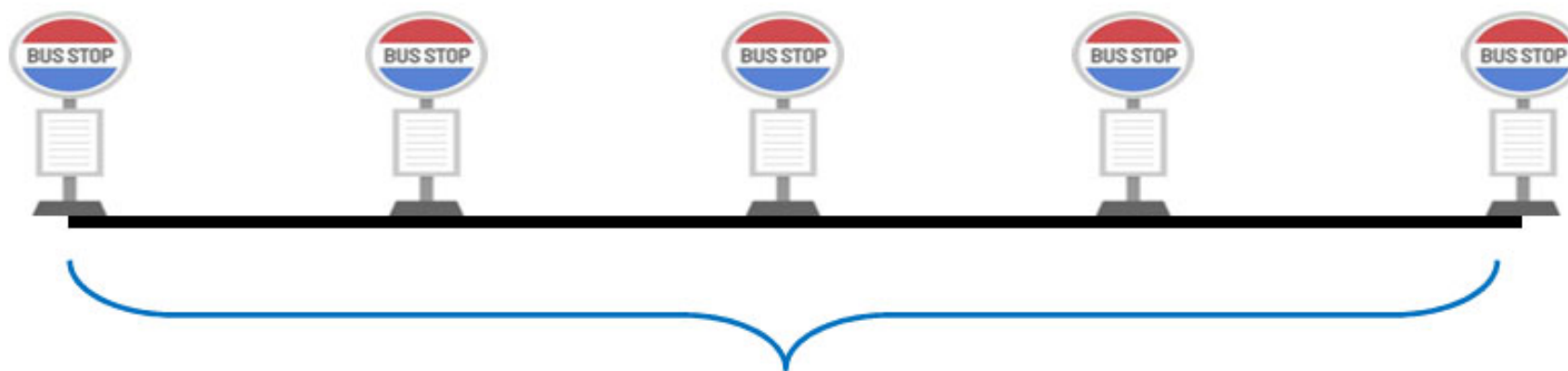


1. 地域公共交通について（基本事項）

路線定期運行とは

- 経路を定めて運行し、起終点や停留所のダイヤが定時で定められている運行の形態を指します。

→高速バスや路線バス、一般的に想像するコミュニティバスなど



全ての時刻設定が定時であること

車両の乗車定員・・・11人以上であって、かつ、事業計画及び運行計画を適切に遂行するに足りるもの
最低車両数・・・1営業所ごとに、最低5両の常用車及び1両の予備車

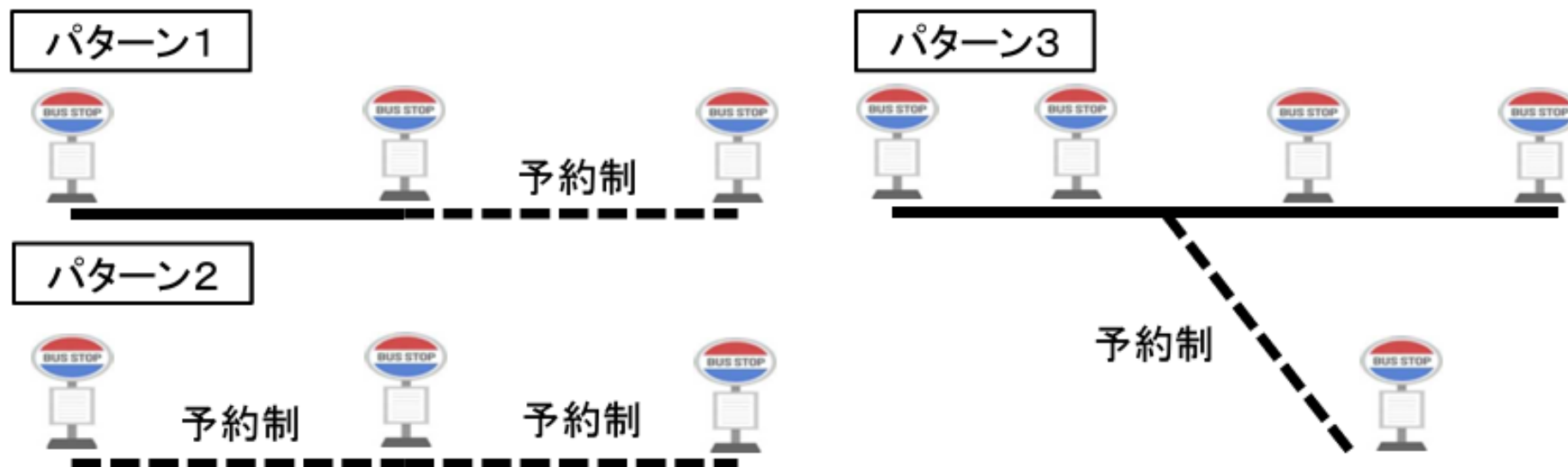
（ただし、地交会議の協議結果に基づく場合、過疎地、交通空白地等で運行する場合等、地域の実情に応じて事業計画及び運行計画の遂行に必要な輸送力が明らかに確保される場合は例外）

1. 地域公共交通について（基本事項）

路線不定期運行とは

- 経路を定めて運行するものの、起終点や停留所のダイヤを固定で定めない運行の形態を指します。

→経路だけ固定されたデマンドタクシーなど



車両の乗車定員・・・11人以上であって、かつ、事業計画及び運行計画を適切に遂行するに足りるもの
最低車両数・・・1営業所ごとに、最低3両

（ただし、地交会議の協議結果に基づく場合、過疎地、交通空白地等で運行する場合等、地域の実情に応じて事業計画及び運行計画の遂行に必要な輸送力が明らかに確保される場合は例外）

1. 地域公共交通について（基本事項）

区域運行とは

- 経路を固定で定めずに、特定の区域の中で需要に応じて輸送を行う運行の形態を指します。

→経路もダイヤも非固定のデマンドタクシーなど

パターン1

営業区域の設定が、原則地区単位(大字、町丁目、街区等)とされていること。
ただし、地域の実情により、隣接する複数の地区を営業区域とすることが出来る。



パターン2



車両の乗車定員・・・11人以上であって、かつ、事業計画及び運行計画を適切に遂行するに足りるもの
最低車両数・・・1営業所ごとに、最低3両

(ただし、地交会議の協議結果に基づく場合、過疎地、交通空白地等で運行する場合等、地域の実情に応じて事業計画及び運行計画の遂行に必要な輸送力が明らかに確保される場合は例外)

運送の区間ごとに発車時刻若しくは到着時刻又は運行間隔時間のいずれかが設定されているもの

・発車時刻は営業所 ・到着時刻は目的地 を原則。

・運行間隔時間は、地交会議の協議結果に基づく一定の時間帯別の運行回数等が明示されていること
通信施設等を利用して事前予約等に応じた乗合運行の形態となっているもの

1. 地域公共交通について（基本事項）

（参考）「乗合」と「相乗り」の違いは？

- 「乗合」は、運行事業者が個々の利用者と契約するため、運賃は「一人あたり●●円」となります。

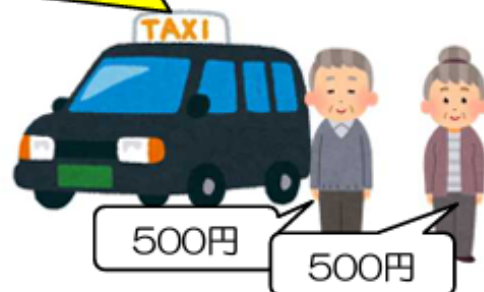
※例：1人500円/回であれば、2人で利用して計1,000円

- 「相乗り」は、運送事業で適用される運賃「一団体（一運行）あたり●●円」となり、相乗りした人数で割り勘をすることができます。

※例：一運行のメーター運賃1,000円/回であれば、2人で利用しても計1,000円（個々人の割り勘額は自由）

①乗合

〇〇町乗合タクシー
【1人あたり運賃1回500円】



②知り合い同士で相乗り

タクシー（一般乗用）
【メーター運賃 1000円】



③知らない人同士がマッチングにより相乗り

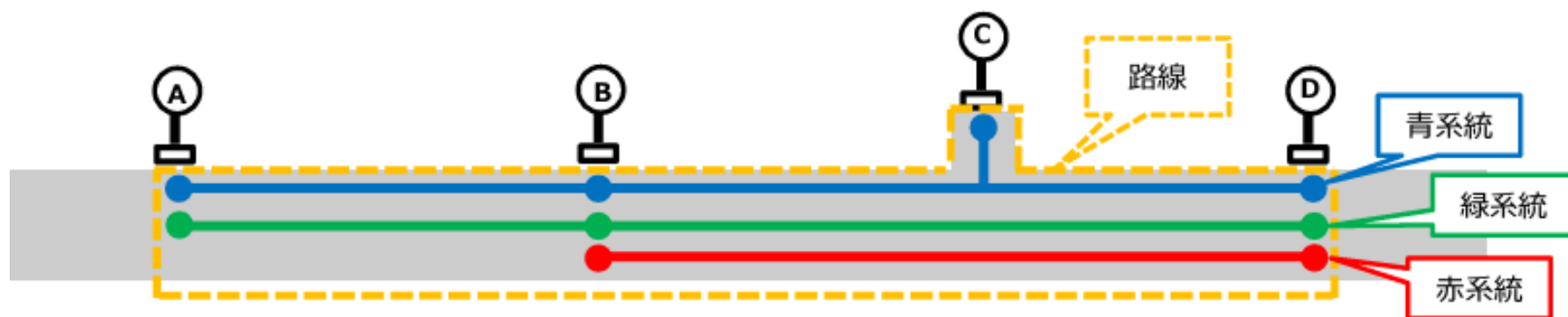
タクシー（一般乗用）
【事前確定運賃 1000円】



1. 地域公共交通について（基本事項）

（参考）「路線」と「系統」の違いは？

- 「路線」とは、乗合バス事業者が営業運行の認可をもっている道路上の「区間」のことを指します。
- 「系統」とは、路線上进行する「パターン」のことを指します。一部の便で起終点が異なったり、経由地が異なったりする場合など、経路が異なる場合には別系統となります。



1. 地域公共交通について（基本事項）

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律 （地域交通法）

- 地域公共交通会議は道路運送法に基づく会議体であるため、協議対象が基本的にバスやタクシーに限られるという弱点があります。
- 他方、鉄道や航路が運行する地域が多くあることや、公共交通以外にもスクールバスや福祉バス、買い物バスなど、多様なサービスが運行している地域も多いかと思います。
- バスやタクシーだけではなく、地域に関する多様なサービスに関して、**多様な関係者との協議を行う会議体が「法定協議会」**であり、地域交通法に基づくものとなります。
- 法定協議会では、地域公共交通施策の取り組み内容についての計画を策定することができ、計画に基づいて各事業を実施します。この計画を「地域公共交通計画」といいます。
- 地域公共交通計画は、**全ての市町村での策定が努力義務化**されています。

1. 地域公共交通について（基本事項）

地域公共交通会議と法定協議会の違い

- 市町村によって会議体の名称は異なりますが、いずれか、あるいは両方の法律に基づくものとなっています。

項目	地域公共交通会議	法定協議会
目的	・ 地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様及び運賃・料金等に関する事項、自家用有償旅客運送の必要性及び旅客から収受する対価に関する事項、その他これらに関し必要となる事項の協議地域の交通計画を作成（任意）	・ 地域公共交通計画の作成及び実施に関し必要な協議
対象モード	・ バス・タクシー（乗合）、自家用有償旅客運送	・ 多様な交通モード
構成員	・ 市町村、県、運輸局、交通事業者、交通事業者の運転者組織、住民・利用者代表、道路管理者、交通管理者、主宰者が必要と判断する者	・ 市町村、県、運輸局、交通事業者、住民・利用者代表、道路管理者、交通管理者、主宰者が必要と判断する者
参加応諾義務	・ なし	・ あり
協議結果	・ 法律上規定なし	・ 参加者の尊重義務あり
事業実施	・ 行えない	・ 行える

1. 地域公共交通について（基本事項）

地域公共交通に関する最近の動向

MaaS（Mobility as a Service）

- 利用者が自家用車に頼らなくても様々な移動手段を組み合わせで満足度の高い移動が行えるようにする考え方（概念）のことです。
- この概念に基づき、様々な取組が進められており、例えばスマホ上で経路検索から予約、決済までを行えるアプリケーションが導入されている地域もあり、利用者の利便性向上に繋がっています。

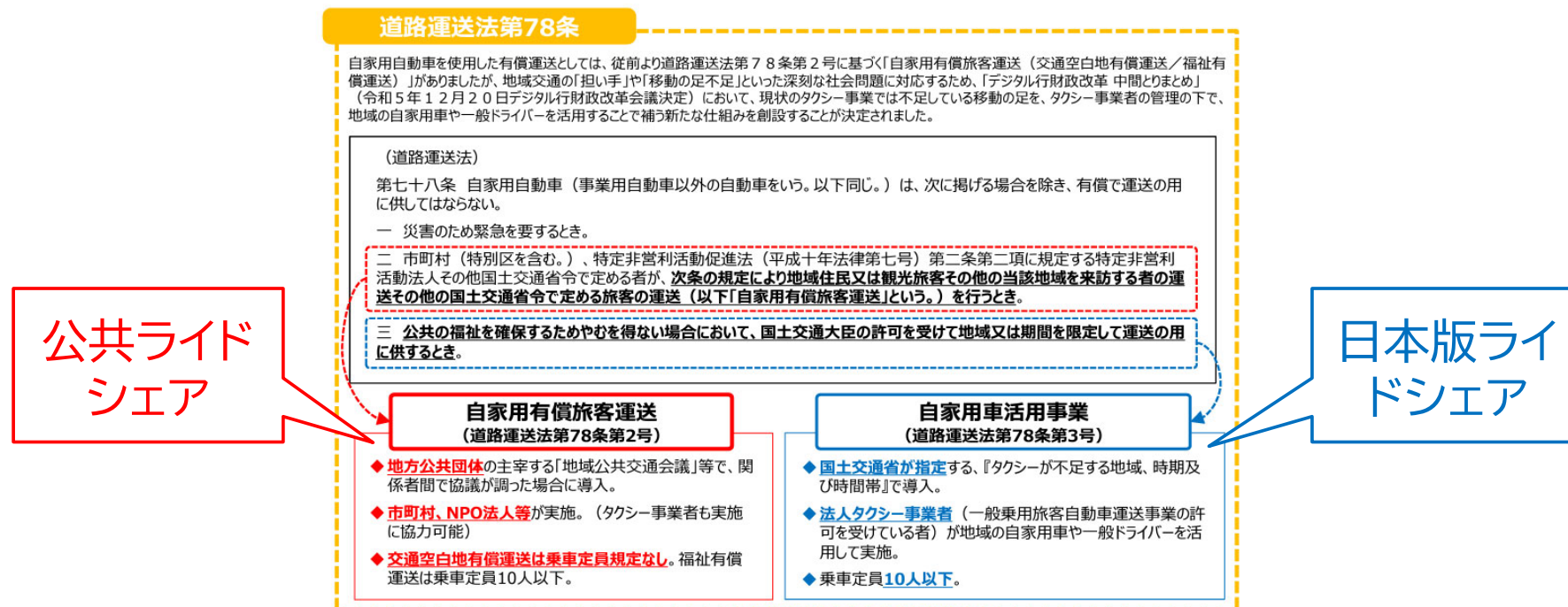


1. 地域公共交通について（基本事項）

地域公共交通に関する最近の動向

ライドシェア

- 移動手段が少ない・無い「交通空白」の解消に向けて、“自家用自動車を使用した有償運送”の枠組みとして整理されたものがライドシェアです。
- 市町村やNPO法人等が主体となり運行するものが「公共ライドシェア」、法人タクシー事業者が地域の自家用車等を活用するものが「日本版ライドシェア」です。



本日の話の全体像

1. 地域公共交通について（基本事項）
- 2. 地域公共交通計画について**
3. 国庫補助の仕組み

2. 地域公共交通計画について

地域公共交通計画とは

- 地域にとって望ましい「地域旅客運送サービスの姿」を明らかにする「**マスタープラン**」としての役割を果たすものです。
- 基本的に全ての地方公共団体において、計画の作成や実施を「**努力義務**」として定めています。
- 地域公共交通計画では、鉄道やバス、タクシーだけではなく、スクールバスや各事業者の送迎サービスなども**総動員**して、地域の移動を支えるサービスが提供されることを目指します。



2. 地域公共交通計画について

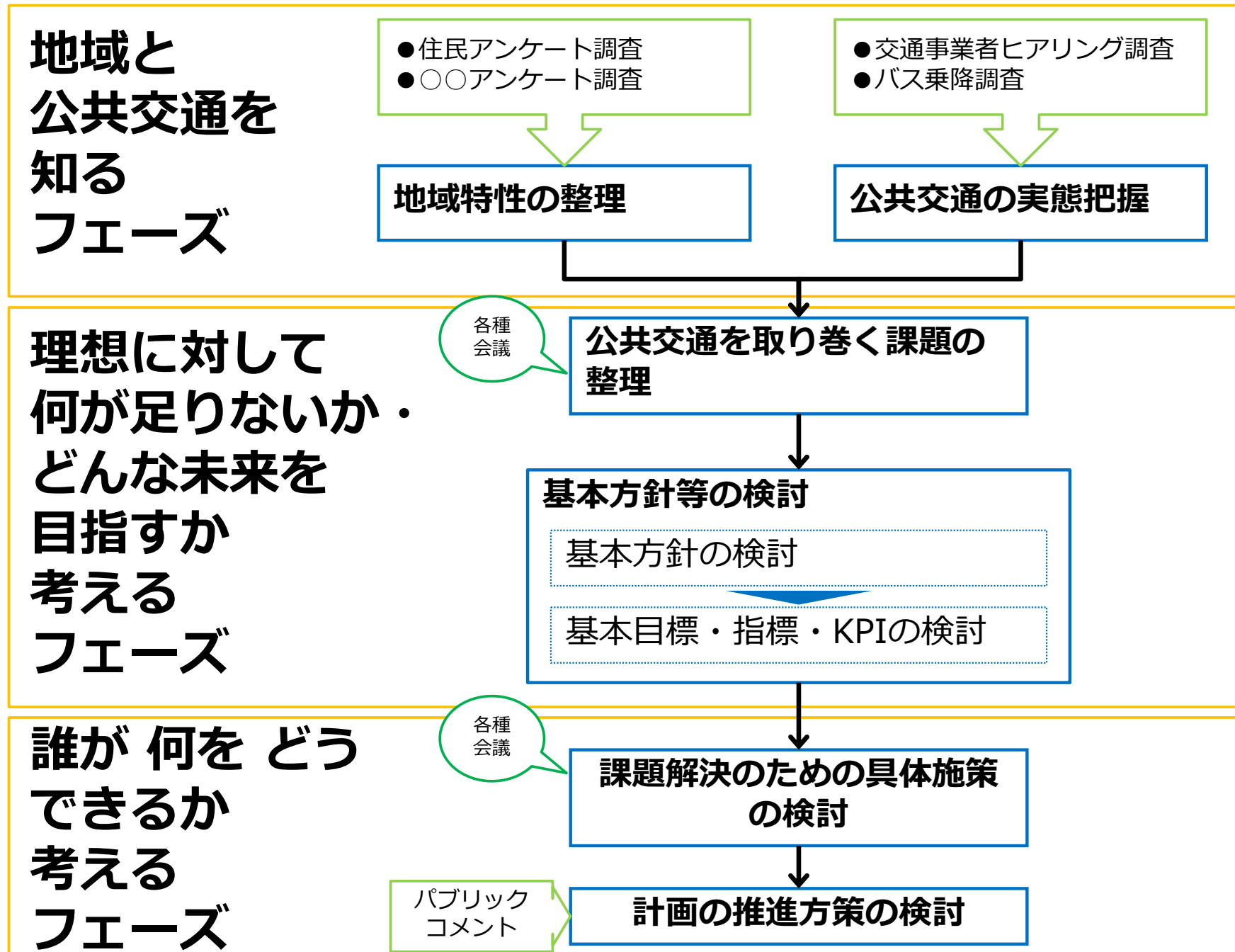
計画を策定するメリットは？

- 協議への“応諾義務”と結果の“尊重義務”
- 事業者間・分野間の連携強化
- 公共交通政策の継続性の向上
- 各種補助制度の活用・優遇措置

※要注意

計画を策定していないと受けることができない国庫補助があります！

地域公共交通計画の検討の進め方



2. 地域公共交通計画について

地域と公共交通を「知る」ために

どんな方法やデータの見方をすればよいのか、

「手法」の話に入る前に・・・

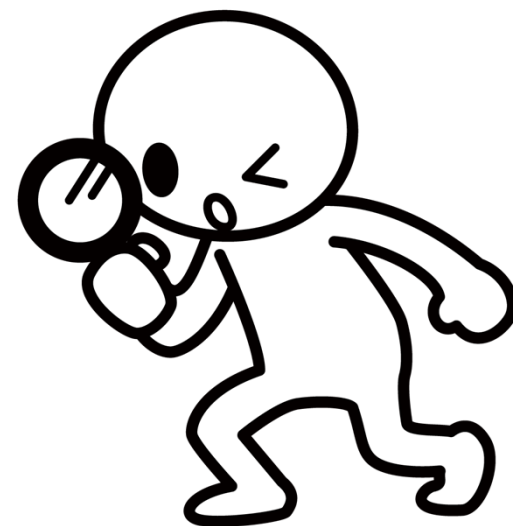
それよりももっと大事なことがあります。

2. 地域公共交通計画について

地域と公共交通を「知る」ために

一度、バスに乗ってみましょう！

いろんな“気づき”があるはず



2. 地域公共交通計画について

地域と公共交通を「知る」ために

バスに乗ったときに見るポイントの例

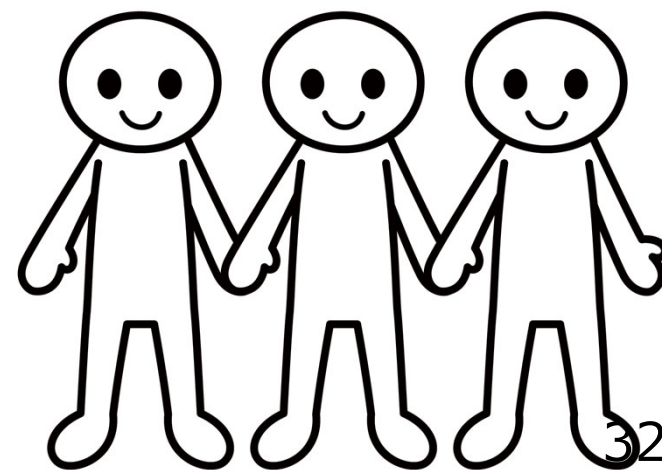
- ・ どのバス停で乗って・降りている？
- ・ どんな人がバスに乗ってくる？
- ・ バス停ではどんな風に待っている？
- ・ 車両の乗り降りで困っている人はいない？
- ・ どのように運賃を支払っている？

など・・・

2. 地域公共交通計画について

地域と公共交通を「知る」ために

**もし可能であれば、
公共交通会議の委員のみなさんで
バスに乗る機会があれば
なお良いと思います！**



2. 地域公共交通計画について

地域と公共交通を「知る」ために

公共交通を知るための調査手法について

- ・ 利用状況の把握
- ・ 住民ニーズの把握

2. 地域公共交通計画について

利用状況の把握

- 路線バスなどの利用状況を把握することは、現状を知る上で必要不可欠です。
- 日常的にデータを取得していればそれらを活用し、取得していない場合には、調査を実施することもあります。

大区分	小区分	概要
日常的にデータを取得している	交通系ICカードのログデータ	・ 交通系ICカードを導入している路線では、1利用ごとの詳細なデータが蓄積されています。
	日報などでの利用状況の取得	・ 運転手がバス停ごとに乗車・降車を記録している場合があり、特に市町村から委託するコミュニティバスなどでこのケースが多くみられます。
日常的にデータを取得していない（調査の実施）	乗車・降車人員調査	・ 運転手が1便ごと、停留所ごとに乗車・降車を記録する調査手法です。 ・ 運転手の負担となるため、運行する事業者との十分な調整が必要です。
	乗り込み調査	・ 調査員がバスに乗り込み調査を行う手法です。 ・ 調査員の目視で乗車・降車をカウントする方法や、乗車時に調査票を手渡し、降車時に回収する方法などがあります。 ・ 後者であると、利用した停留所だけでなく、目的や個人属性などの把握も可能です。但し、複数の手人がひつようであり、マンパワーが必要です。

2. 地域公共交通計画について

住民ニーズの把握

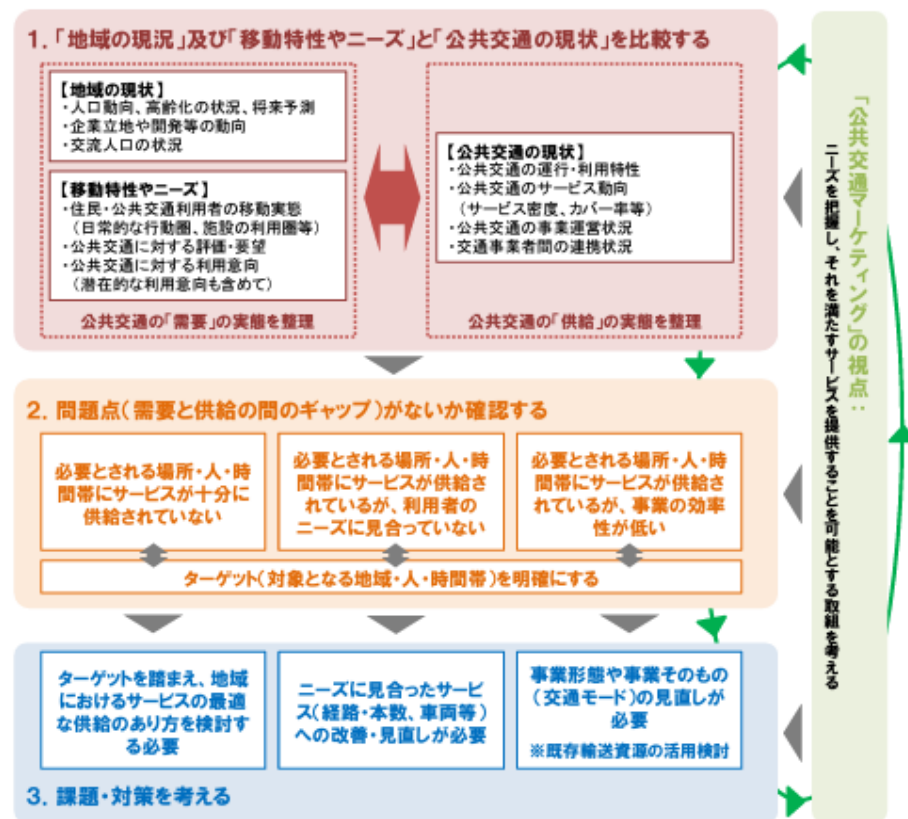
- 住民がどのような移動をしているのか、公共交通を利用しているのか、公共交通に対してどう感じているのかなどを把握するために、住民ニーズ把握調査を行う場合があります。

対象者	調査	概要
住民全般	住民アンケート調査	・ 移動実態や公共交通の利用状況等を把握するために、アンケート調査を実施します。 ・ 幅広い属性から回答を集めることも可能です。
	住民意見交換会、ワークショップ	・ 住民と直接意見を交わす場を設定する手法です。 ・ アンケート調査などでは把握しきれない、地域の実情や生の意見を聞くことができます。
利用者	利用者アンケート調査・聞き取り調査 バス停でのインタビュー調査	・ 利用者に対してアンケート調査やヒアリング調査を実施する手法です。 ・ 利用している方が何に困っているのかなどをダイレクトに把握することができます。
学生	中学校・高校アンケート調査	・ 通学の実態等を把握するために、中学校や高校に対してアンケート調査を実施します。 ・ 学校（先生など）に回答してもらうパターンと、特定の学年の生徒全員に回答してもらうパターンなどがあります。
特定の属性 （高齢者、障がい者など）	グループインタビュー調査	・ 特定の属性の意見をお聞きする際、各団体等を通じて複数の対象者を集めてもらい、まとめてインタビューを実施する手法です。

2. 地域公共交通計画について

課題の整理

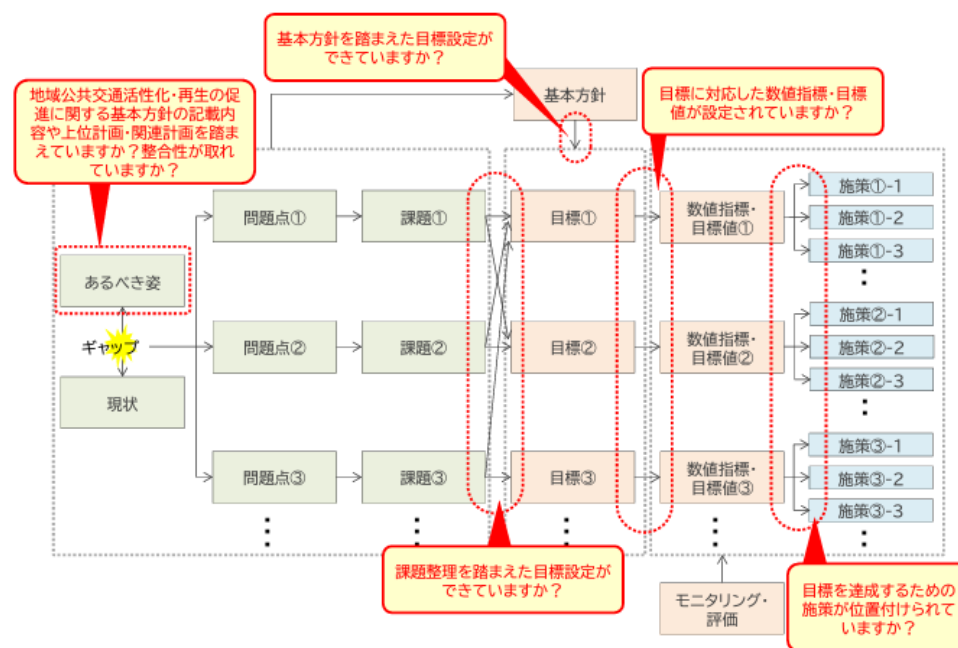
- 現状等を把握したら、それらを基に課題を整理します。
- そもそも「課題」とは何でしょうか。
- 現状の中で需要と供給のギャップなど、うまくいっていないことは「問題」です。※これを「課題」と考える方が多いので要注意。
- 「課題」とは、そうした問題がある中で、あるべき姿・理想に近づけるために必要となることです。
- 課題を整理する上では、まずは現状を分析して「問題」を出してみること、その上で何をしたら良いのかを考えて「課題」を整理する、という流れになります。



2. 地域公共交通計画について

課題の整理

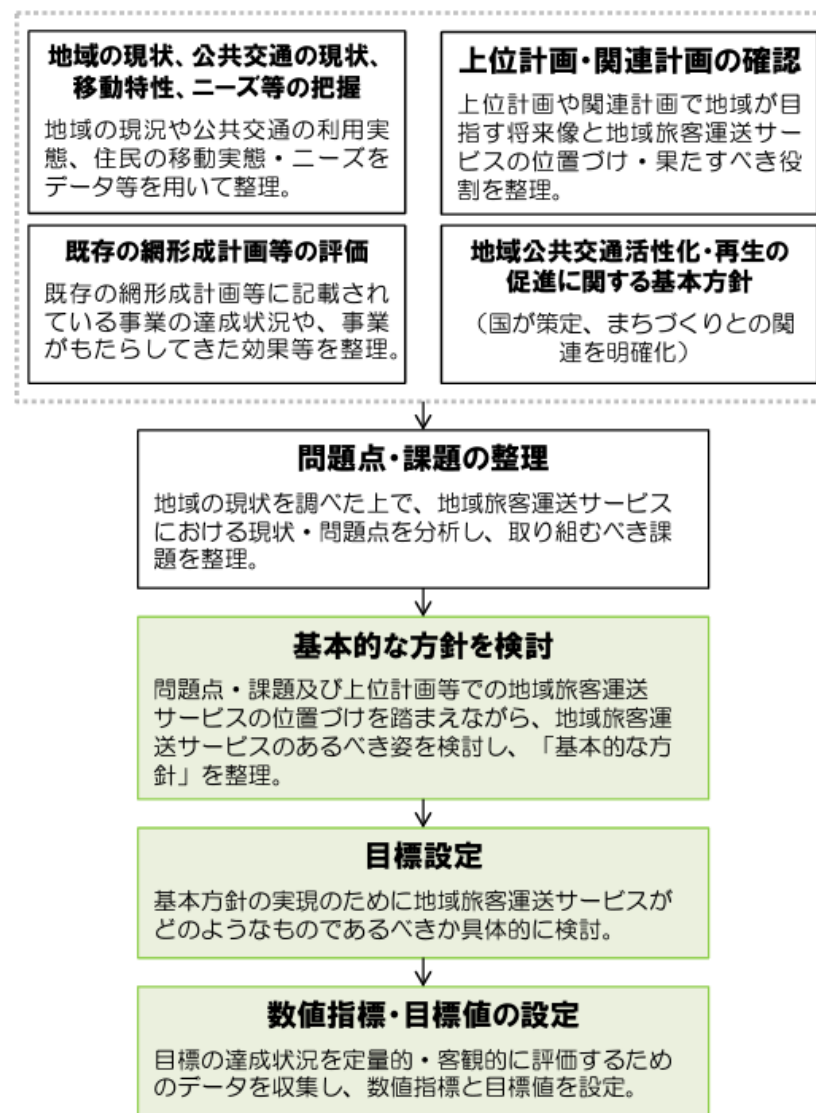
- 計画を策定する上で、課題の整理が最も重要と言っても過言ではありません。
- 「こういったことが必要だ（課題）」→「こういったことを目標に進める（目標）」→「こんなことに取り組む（施策）」というように、課題を裏返せば目標や施策に繋がってきます。
- このため、課題をしっかりと整理できれば、自ずと取り組むべき方向性も見えてくるということになります。



2. 地域公共交通計画について

方針・目標の整理

- 方針とは、地域公共交通の“あるべき姿”を示すものであり、上位計画で示される地域の将来像の実現のために、公共交通はどのようなのが理想なのかを想像し、方針を定めます。
- 目標は、方針（あるべき姿）の実現に向けて、計画期間内での達成を目指す、いわば計画のゴールとなるものです。
- 方針と目標を混同して考えてしまいがちですが、上記のことを意識して書き分けましょう。



2. 地域公共交通計画について

数値指標の整理

- 目標については、その達成状況を確認するために数値指標を設定する必要があります。
- 国が示す手引きには「標準指標」「推奨指標」「選択指標」が示されており、このうち「標準指標」については、基本的に計画への設定が必須となっています。
- 「推奨指標」については、事業性などを確認する上で重要なものとなるため、国が積極的な設定を進めているもの、「選択指標」は地域の実情に合わせて設定を検討するものとされています。
- 目標に基づき実施する施策が、地域に対してどのような効果をもたらすのかなどを考えて、逆算的に指標を設定すると、つじつまが合い、ストーリーのしっかりとした計画を作ることができます。

■数値指標の例

目標例	数値指標例	区分	性質	交通施策との 関連性が高い	住民目線でわ かりやすい	計測に伴う 調査・分析の 負担が小さい
地域公共交通 利用者数の維 持・確保	地域公共交通の利用者数（総数、1便当たり、走行台キロ当たり等）	標準	アウトカム	○	○	○
	地域公共交通の利用頻度	推奨	アウトカム	○	○	
	地域公共交通の利用率	推奨	アウトカム	○	○	
	地域公共交通の平均乗車密度	推奨	アウトカム	○		
	地域公共交通の断面輸送量	推奨	アウトカム	○		
	公共交通に係る個別路線・系統別の利用者数	推奨	アウトカム	○	○	
	利用者・住民等の地域公共交通に対する満足度	推奨	アウトカム	○	○	
	地域公共交通に関する高評価（感謝等）、低評価（苦情等）の件数	推奨	アウトカム	○	○	
	利用者・住民等の地域公共交通に対する認知度	推奨	アウトカム	○	○	
事業効率の 改善	地域公共交通の収支率（もしくは収支差）	標準	アウトカム	○	○	○
	地域公共交通への公的資金投入額（総額、利用者1人当たり、住民1人当たり）	標準	アウトプット	○	○	○
	地域公共交通に係る収益	推奨	アウトカム	○	○	
	地域公共交通に係る経費	推奨	アウトプット	○	○	
	クロスセクター効果（分野別代替費用と財政支出の差額）	推奨	アウトプット	○		
	地域公共交通の公的資金投入に対する理解度	推奨	アウトカム		○	
おでかけ機会 の確保	各地区から主要目的地間の移動手段の有無・便数	推奨	アウトプット	○	○	○
	高齢者の外出回数	選択	アウトカム		○	
	自宅から通学できる高校生の割合	選択	アウトプット		○	
	地域公共交通のカバー率・空白地率（人口もしくは面積）	選択	アウトプット	○	○	
	主な学校、病院、商店街近辺のバス停等の有無	選択	アウトプット		○	○
	運行回数	推奨	アウトプット	○		○
	地域全体の公共交通延長	推奨	アウトプット	○		○
既存サービス の高度化（情 報化）	情報のオープン化（オープンデータ化）	推奨	アウトプット	○	○	○
	キャッシュレス決済の導入件数・導入率	推奨	アウトプット	○	○	○
	駅・停留所施設、運行情報、広報媒体等の多言語化	推奨	アウトプット	○	○	○
まちの にぎわい創出	市区町村や市町村内特定地区・施設の来訪者数	選択	アウトカム		○	
	市区町村内特定地区・施設最寄りの駅・バス停の乗降者数	選択	アウトカム		○	
観光振興	観光客数（入込観光客数、宿泊者数等）	選択	アウトカム		○	
	観光地最寄りの駅・バス停の乗降者数	選択	アウトカム		○	
	企画乗車船券等の販売数・利用者数	選択	アウトカム	○	○	○
	企画乗車船券等の導入	選択	アウトプット	○	○	○
環境負荷の 軽減	地域公共交通に起因するCO2排出量の削減	推奨	アウトカム		○	
	自家用車分担率の縮小	推奨	アウトカム		○	
	渋滞の削減	選択	アウトカム		○	
	EV/バス等の導入	選択	アウトプット	○	○	○
安全確保	免許返納者数の拡大	選択	アウトカム		○	○
人口規模の 維持	公共交通の沿線人口	選択	アウトカム		○	○
系統間での 円滑な接続の 確保	系統間の接続便数・接続率	選択	アウトプット	○	○	
	系統間の乗継ぎ利用者数	推奨	アウトカム	○	○	
	系統間の乗継に係る平均待ち時間	選択	アウトプット	○	○	

2. 地域公共交通計画について

青森県地域公共交通計画

- 地域公共交通計画は、当県でも県全体の計画を策定しています。
- 県計画では、主に市町村を跨ぐ広域的な公共交通を対象としており、市町村内で完結する公共交通については、市町村の計画に定めることと示されています。

表 青森県地域公共交通計画の概要

項目	概要
計画の対象区域	青森県全域
計画で取り扱う地域公共交通	主に複数市町村間を跨いで運行する広域的・幹線的な地域公共交通（広域路線バス・鉄道・航路）
計画期間	2023年度～2027年度
計画の構成	- 第1章 計画の概要 - 第2章 青森県の特性等 - 第3章 青森県の地域公共交通の課題 - 第4章 地域公共交通に係る基本方針等 - 第5章 具体的な施策の展開 - 第6章 計画の推進

表 県の計画に位置付けるモード・拠点の設定の考え

項目	設定の考え	取組等の方向性の考え
モード	- 県間や市町村間を跨ぐ地域公共交通（広域的な地域公共交通）を設定 - 県外からの玄関口となる拠点（ゲートウェイ）からの端末交通を設定	- 広域的な地域公共交通の利便性・効率性の向上等に向けた取組の方向性を設定 - ゲートウェイから各地域への端末交通（二次交通の一部など）の取組の方向性を設定
拠点	- 県外からの玄関口となる拠点（ゲートウェイ）を設定 - 市町村間を跨ぐ地域公共交通の主要な拠点（一次～三次）を設定	ゲートウェイや主要な拠点（一次～三次）における環境構築に関する取組の方向性を設定

表（参考）市町村の計画に位置付けるモード・拠点の設定の考え

項目	設定の考え	取組等の方向性の考え
モード	- 市町村内で完結する地域公共交通（域内交通）を設定 ※地域公共交通以外の移動サービス等の位置づけを併せて検討	- 市町村内で完結する路線の確保・維持に関する取組の方向性を設定 - 広域的な地域公共交通と域内交通の接続性や、広域的な地域公共交通の活用方策などに関する取組の方向性を設定
拠点	- 広域的な地域公共交通と域内交通が接続する拠点を設定 - 市町村内の地域公共交通ネットワークにおいて重要な拠点を設定	計画内で設定する拠点における環境構築に関する取組の方向性を設定（県が設定する拠点と重複することに問題はない）

本日の話の全体像

1. 地域公共交通について（基本事項）
2. 地域公共交通計画について
3. 国庫補助の仕組み

地域と公共交通を「知る」ために

行政として交通政策を進める上で・・・

やっぱり「**お金**」の話は

切っても切り離せないですよ

でも**補助制度**のことを

きちんと理解できていますか？



地域公共交通確保維持改善事業の概要

令和4年度予算

20,692百万円(前年度比1.01倍)

地域の多様な主体の連携・協働による、地域の暮らしや産業に不可欠な交通サービスの確保・充実にに向けた取組を支援
(上記取組を促進するため、地域公共交通活性化再生法の枠組みを強化(令和2年11月27日施行))

地域公共交通確保維持事業 (地域の実情に応じた生活交通の確保維持)

<支援の内容>

- 幹線バス交通や地域内交通の運行
 - ・地域間交通ネットワークを形成する幹線バス交通の運行や車両購入等を支援
 - ・過疎地域等のコミュニティバス、デマンドタクシー、自家用有償旅客運送等の運行や車両購入、貨客混載の導入を支援
 - ・旅客運送サービス継続のためのダウンサイジング等の取組を支援
- 離島航路・航空路の運航
 - ・離島住民の日常生活に不可欠な交通手段である離島航路・航空路の運航等を支援

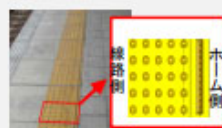


陸上交通では
「地域間幹線系統
補助」と
「地域内フィー
ダー系統」が運行に
係るメインの補助

地域公共交通バリア解消促進等事業 (快適で安全な公共交通の実現)

<支援の内容>

- 高齢者等の移動円滑化のためのノンステップバス、福祉タクシーの導入、鉄道駅における内方線付点状ブロックの整備
- 地域鉄道の安全性向上に資する設備の更新等



地域公共交通調査等事業 (持続可能な地域公共交通の実現に向けた計画の策定)

<支援の内容>

- 公共交通のマスタープランである「地域公共交通計画」の策定に資する調査等
- バリアフリー化を促進するためのマスタープラン・基本構想の策定に係る調査

補助制度の基本の「キ」

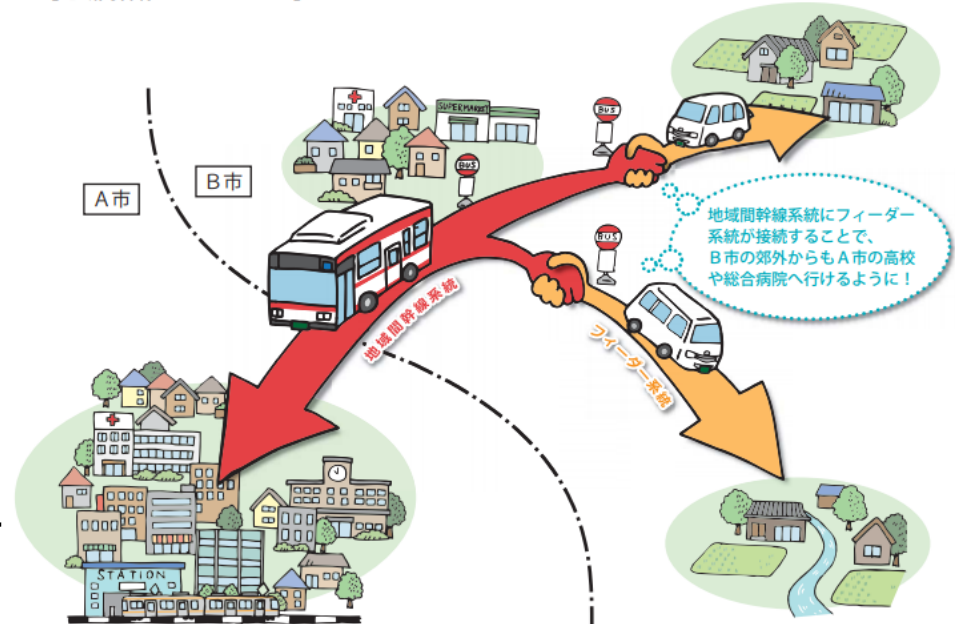
地域内フィーダー系統とは

- ・ 地域間幹線系統に接続する域内の公共交通に対し赤字の1 / 2 以内を国が補助する制度

■ 主要要件

- ・ 地域間幹線系統を補完すること、もしくは交通不便地域の移動確保を目的とすること
- ・ 地域間幹線系統等へのアクセス機能を有するものであること
- ・ **新たに運行開始、又は公的支援を受けるものであること**
- ・ 乗車人員が2人/回以上であること
- ・ 経常赤字が見込まれること

【地域間幹線バスのイメージ】



地域公共交通確保維持事業（陸上交通：地域内フィーダー系統補助）

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

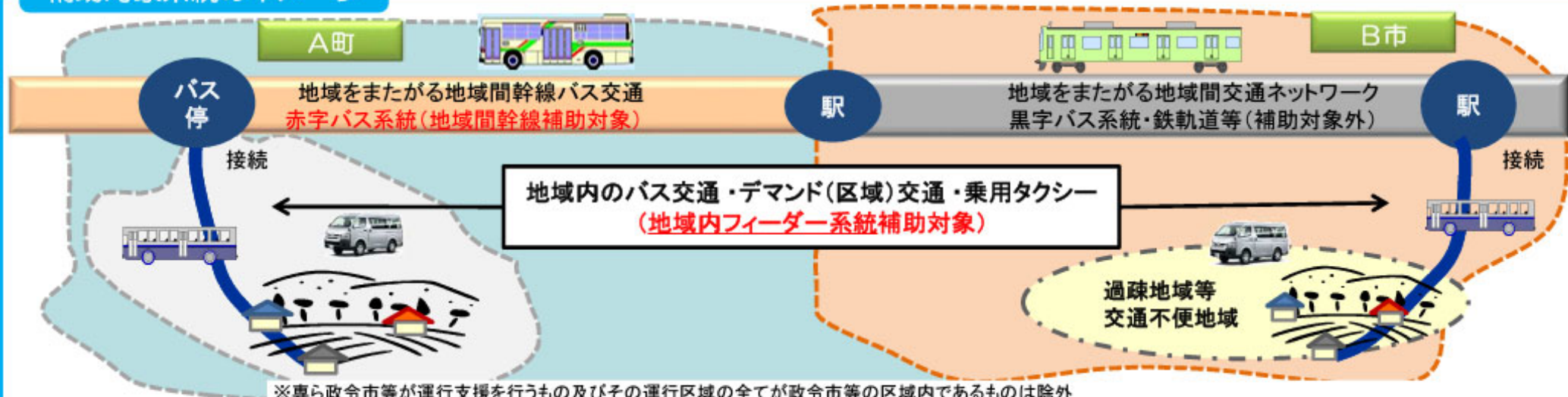


- 補助率
1/2以内

○ 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

補助対象系統のイメージ

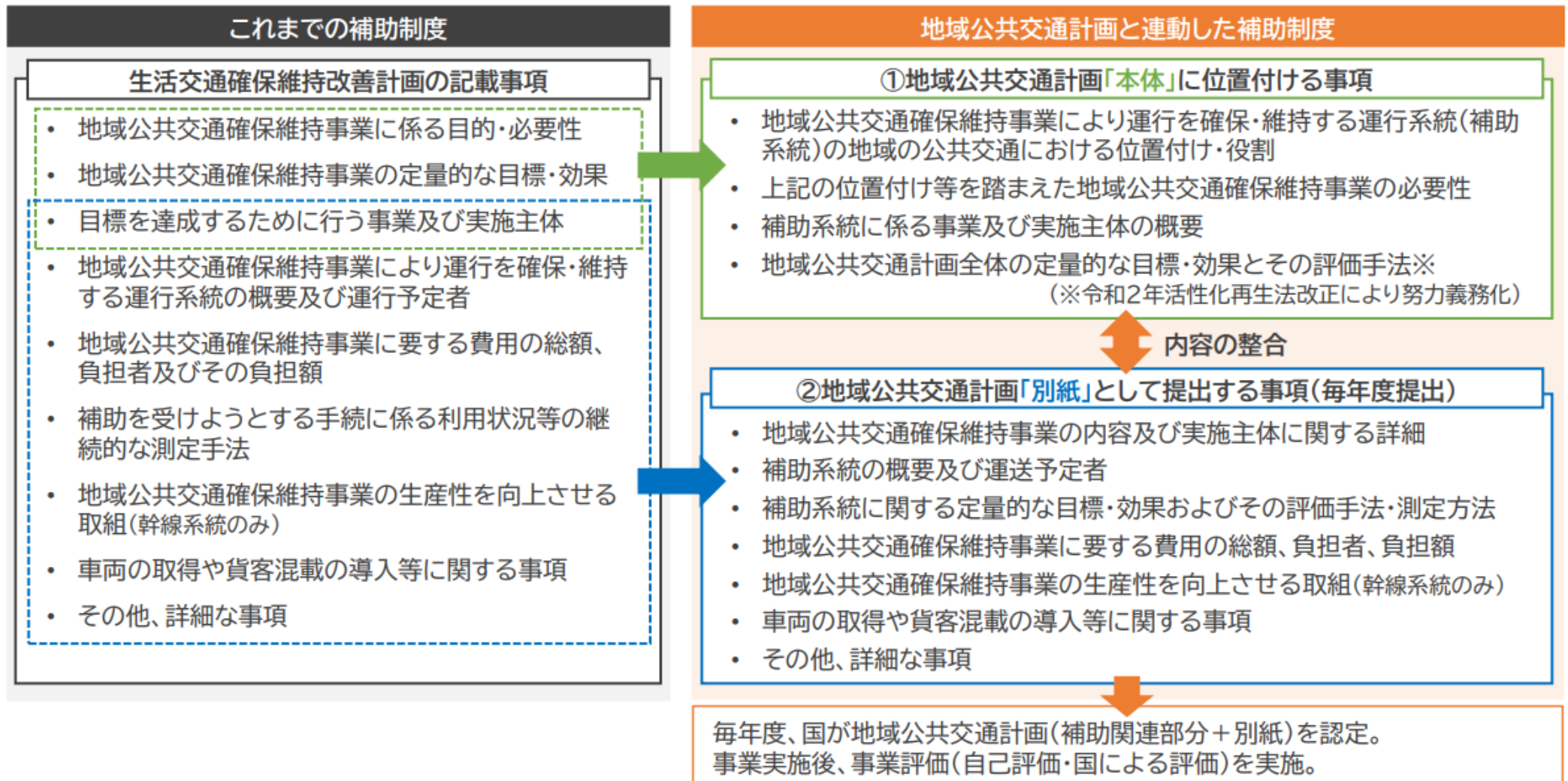


※専ら政令市等が運行支援を行うもの及びその運行区域の全てが政令市等の区域内であるものは除外

※交通不便地域は、地方運輸局長等が指定する地域

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

補助を受けるには、**地域公共交通計画を作成し、必要となる事項を記載することと、毎年度提出する書類に基づき評価することが必要**となります



補助制度の基本の「キ」

想定される質問①

どんな路線であればフィーダー系統補助を活用できるの？

通常申請であれば、例えば、新たにコミュニティバスやデマンドタクシーなどを導入する、という場合には、対象になる可能性があります。

補助制度の基本の「キ」

想定される質問②

じゃあもう既に運行しているうちのコミバスは対象にならないんだね？

そうとも限りません。
新たに運行を開始していない場合であっても、次のページに示すケースは新規の路線として認められます。※詳しくは運輸支局へご確認ください

(参考) 新規性要件について①

- 既存系統の見直しにより、以下の要件を満たす場合には、新たに運行開始するものとしてみなされます。

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

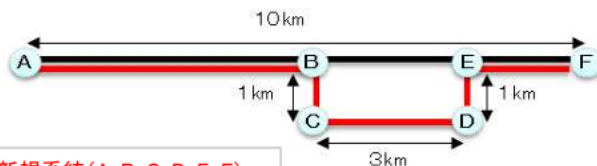
- ・ 新たに運行する系統の主系統と、当該主系統と運行区間が重複する既存系統を比較し、当該主系統のうち、**既存系統と運行区間が重複していない区間のキロ程が当該主系統のキロ程の20%を超える場合又は3キロ以上の場合、新たに運行を開始するものとして取り扱う**
- ・ **運行系統の見直し、路線の再編を行う場合でも上記の取扱いが適用される**
- ・ 自治体独自の実証運行を経て本格運行に移行する場合、新たに運行を開始するものとして取り扱う(ただし、長期間実証運行を行っている場合を除く)

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)



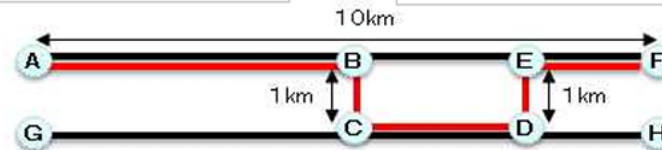
新規系統(A-B-C-D-E-F)

○ 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。**

(参考) 新規性要件について②

- 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する場合も新規性要件を満たします。また、前年度にフィーダー系統補助を受けている場合は、継続して補助を受けることができます。

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又は生活交通確保維持改善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。

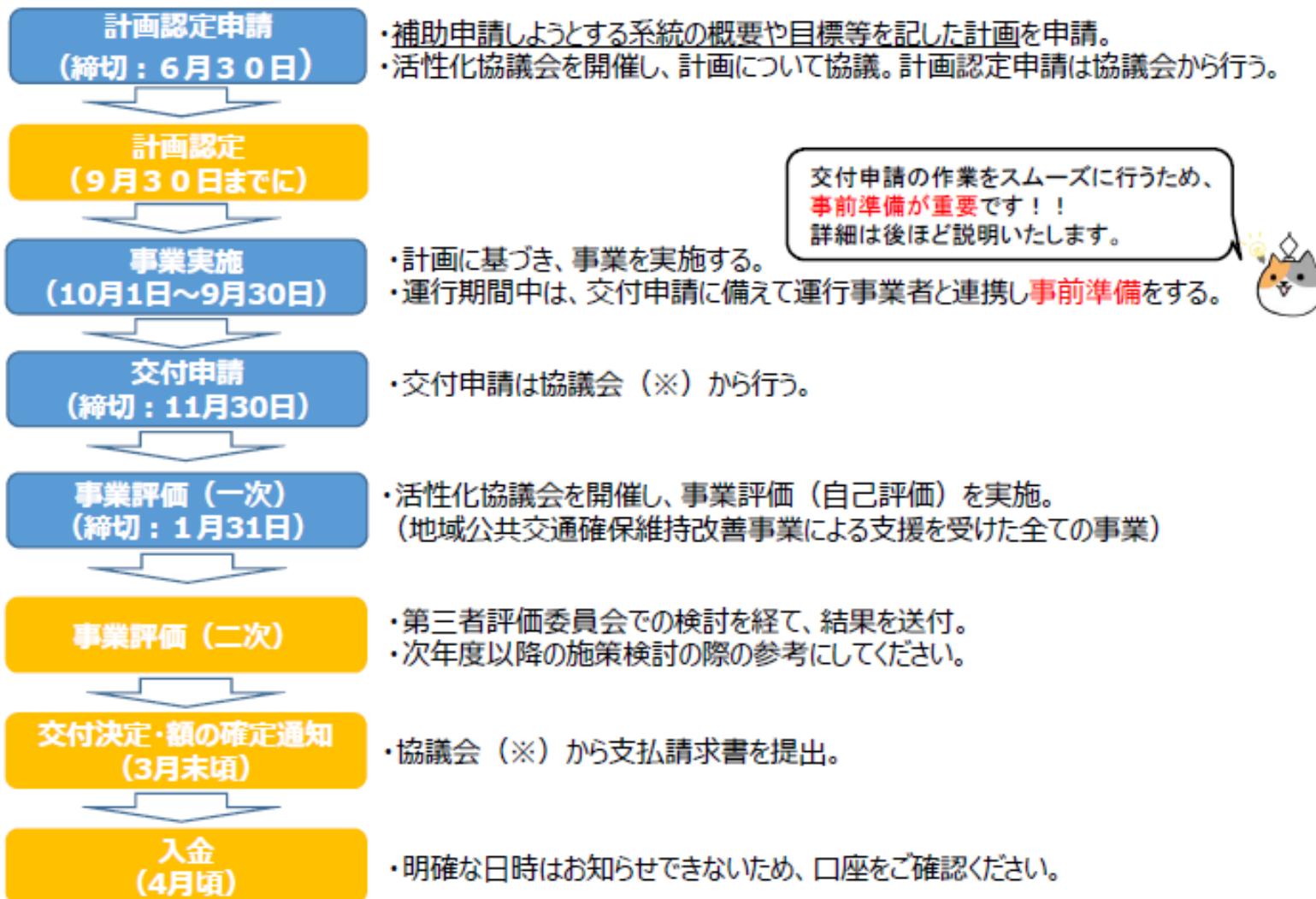
現行の要綱上、補助対象期間末日まで運行を続けた系統については他の要件切れが無い限り、補助を継続的に受けられます！



いつまでに何の手続きが必要なの？

手続きの流れ（国資料から抜粋）

→ 青色は協議会が実施、オレンジは国が実施する項目



いつまでに何の手続きが必要なの？

注意が必要な点

○申請関係はバス事業年度が前提

- ・ 行政年度は4月～3月ですが、バス事業年度は10月～9月

★例えば

- ・ 2024年4月運行を新たにコミバスやデマンド交通を運行するから、フィーダー系統補助をもらいたい場合。
- ・ **前年度の2023年6月までに申請**を行い、2024年4月～2024年10月までの補助認定を受ける必要がある。

※2024年11月度以降分については、2024年6月までに別途同じように申請する必要がある。

(1)事業年度別スケジュール(例:R5事業年度)

[illegible]

(補足)※交通不便地域指定：補助対象事業の要件の一部(場合によっては満たす必要がある。)指定期間は5事業年度。指定期間満了後、引き続き指定が必要な場合、再度申請が必要。

補助制度の基本の「キ」

想定される質問

それだと、今年検討して来年から運行をしたいのに、6月までに運行計画決めなきゃいけないから、無理だ・・・補助は諦めるしかない・・・

いいえ、利便増進計画の認定を受けた場合はこの限りではありません。

補助制度の基本の「キ」

フィーダー系統補助について、「何か詳しい資料が欲しい」や「申請書類の書き方を知りたい」ということがあれば、以下で検索してみてください。（関東運輸局HP）

フィーダー補助金のイロハ

補助制度の基本の「キ」

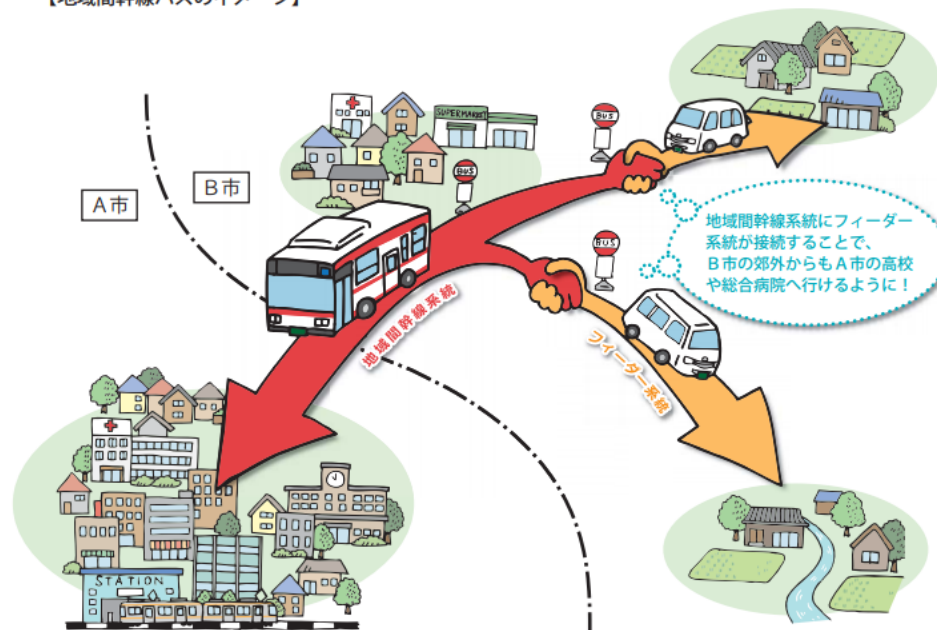
地域間幹線系統補助とは

- ・市町村間を跨いで運行する路線バスに対し赤字の1 / 2 を国が補助する制度

■主要要件

- ・複数市町村にまたがること
(平成13年3月31日時点で判定)
- ・1日あ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
- ・経常赤字が見込まれること
- ・地域公共交通計画を策定し、系統の役割や必要性を位置づけること

【地域間幹線バスのイメージ】



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、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

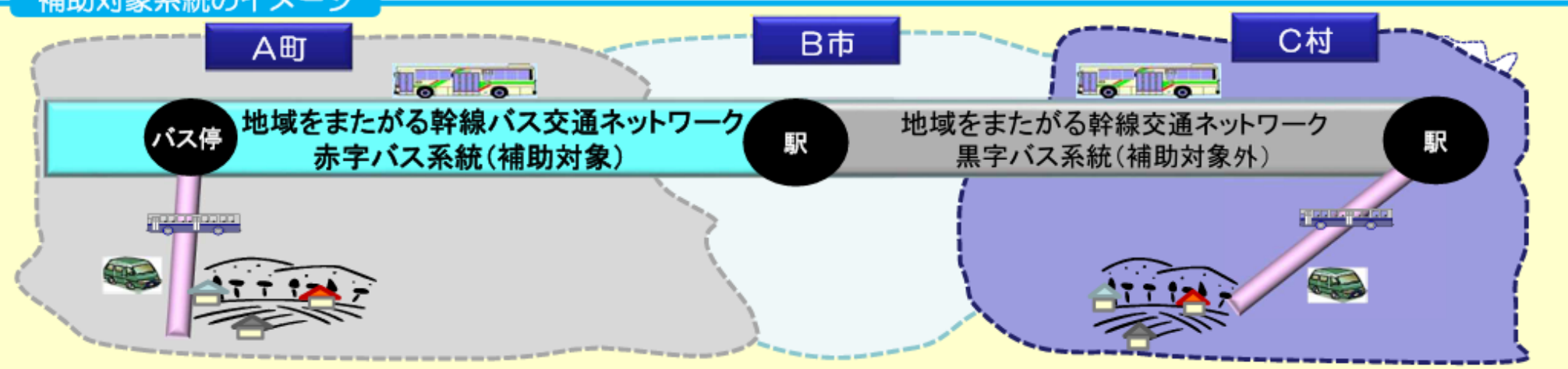
※ 1日の運行回数3回（朝、昼、夕）以上であって、1回当たりの輸送量5人以上（乗用車では輸送できず、バス車両が必要と考えられる人数）

※ 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



補助制度の基本の「キ」

関連して知っておいて欲しいこと①

- ・ **平均乗車密度が5.0人**を下回った場合は、補助率が下がります。（密度カット）

関連して知っておいて欲しいこと②

- ・ 青森県では、国の補助に合わせて協調補助を実施しています。（赤字分の1 / 2）
- ・ ただし、国と同様、密度カットが発生します。
- ・ また、運行回数10回を上回る場合にも補助率が低下します。

補助制度の基本の「キ」

地域間幹線系統補助がなくなると・・・

- ・ 住民がバスで通院や通学ができなくなり、生活の利便性が大幅に低下します。
- ・ バスを維持する場合でも、代替手段を導入する場合でも、沿線の自治体の負担が大幅に増加することが見込まれます
- ・ **フィーダー系統補助を受けることが出来なくなる可能性があります（後述）**

地域間幹線系統の代替交通手段の確保が必要になり、代替バスの運行などの負担が発生！



地域内フィーダー系統が補助要件を満たさなくなり、国庫補助を受けられず市町村の負担増！



バスで通院や通学ができなくなった結果、地域存続に影響を及ぼす可能性も・・・



補助制度の基本の「キ」

「平均乗車密度・・・？」

「輸送量・・・？」

**挫けるポイントの一つですが、大丈夫です！
難しいことでは無いので、安心してください
それぞれ解説したいと思います**

補助制度の基本の「キ」

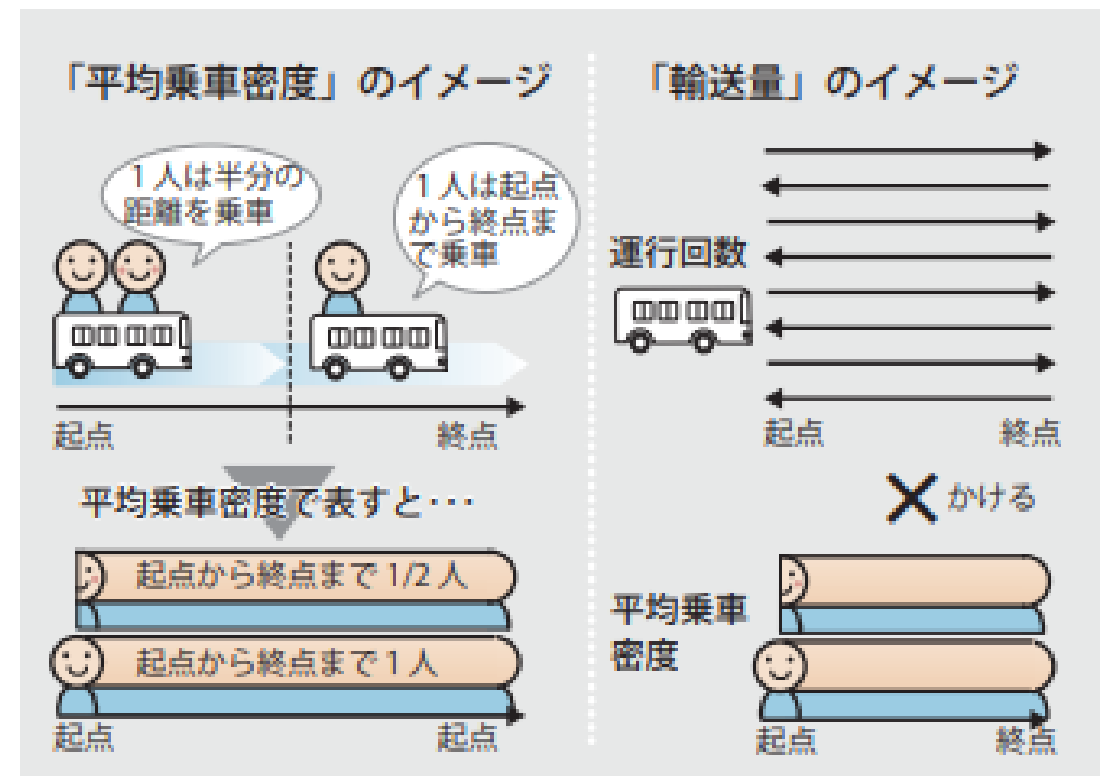
平均乗車密度とは

- ・ 1便あたりのバスに乗った乗客数を全区間で平均した値

輸送量とは

- ・ ある路線が運んでいる旅客の量（規模）を表す値のこと

※平均乗車密度に運行回数をかけることで算出



補助制度の基本の「キ」

まだわかりづらいと思いますが、
なんとなく「**平均乗車密度**」と「**輸送量**」が
補助のポイントになることは理解したと思います
その認識を得てもらえれば**OK**です！

**次に計算方法を把握して、平均乗車密度を
増やすためのヒントを考えます**

- ・ どうすれば補助要件をクリアできるのか
- ・ どうすれば密度カットを受けることなく、満額補助を
もらうことが出来るのか

補助制度の基本の「キ」

平均乗車密度の算出方法

計算式：運送収入÷実車走行キロ÷平均賃率

【用語解説】

- ・実車走行キロ：バスが実際に営業走行した距離のこと
⇒計算式：計画運行回数（運行回数（往復）×運行日数）×走行キロ程
- ・平均賃率：1人1キロあたりの運賃の平均
※各バス停間の距離や運賃から算出する数値

- ・平均乗車密度は、利用者数ではなく運送収入により算出されるため、仮に1便に30人乗車していても、その30人が学生定期の利用であると、学生割引が適用されるため、一般利用30人分の収入にはならない点に留意が必要です。

補助制度の基本の「キ」

輸送量の算出方法

計算式：平均乗車密度×運行回数

※運行回数は1往復を1.0回としてカウント

(毎日運行・往路2便、復路3便であれば2.5回)

- ・ 平均乗車密度の数式から逆算すれば、どのくらいの運賃収入を増やせば、どのくらい平均乗車密度が上がるのか、どのくらい輸送量が増えるのかを計算することが可能
- ・ つまり、どの区間を利用する利用者を何人くらい増やせばいいのかを概算で算出できるので、**政策的な目標が立てやすくなる！**

補助制度の基本の「キ」

平均乗車密度を増やすには・・・（シンプルに考えれば）

■ 運送収入を分子にするので

- ・ 長い区間に乗ってくれる（高い運賃を支払ってくれる）利用者を増やして収入を上げる。
- ・ 短い区間であっても、利用者を増やして収入を上げる。

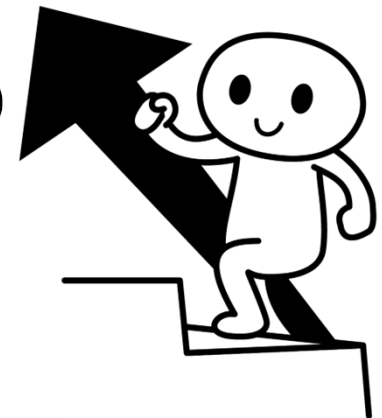
■ 実車走行キロを分母にするので

- ・ 運行する距離を減らして、実車走行キロを少なくする。

輸送量を増やすには・・・（シンプルに考えれば）

■ 平均乗車密度と運行回数をかけるので

- ・ 運行回数を増やす



補助制度の基本の「キ」

ただ、物事はシンプルではなく・・・

- ・ 県内の補助路線には、平均乗車密度が少ないけれども、運行回数を一定数確保することで、なんとか輸送量を確保している路線が多くあります
- ・ 利用に見合った運行本数にしなければ、十分な収入が得られないため、平均乗車密度は低下します
- ・ 一方、運行回数を減らして、2回分の利用者を1回分にまとめれば平均乗車密度は上がりますが、運行回数が減る利便性の低下から利用者が離れてしまえば、その分平均乗車密度は上がりませんが、運行回数を減らして掛け算の数値を少なくなることもあり、輸送量は減少します。

補助制度の基本の「キ」

「あまり乗っていないから便を減らせばいい」

「運行回数を増やして利便性を上げればいい」

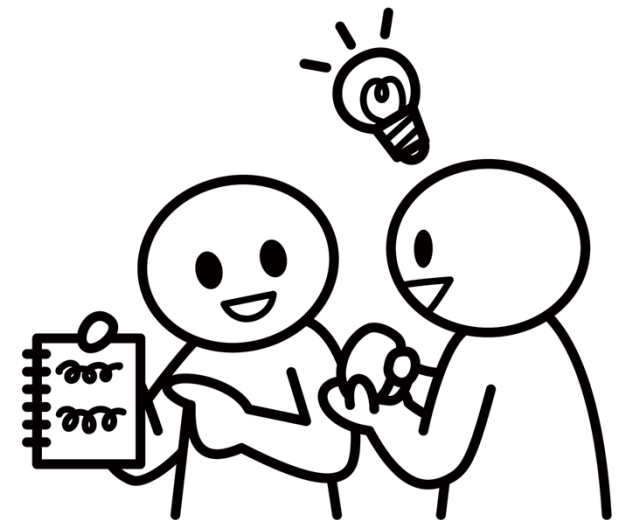
といった単純なことでは改善しない可能性が高いです

平均乗車密度と輸送量のバランスをみて、

地域のニーズなども勘案して、

さらには事業者と十分に協議して、

検討を進めることが重要です



事業者名		
運行計画担当部門	(担当部門の名称)	(責任者役職・氏名)
補助金担当部門	(担当部門の名称)	(責任者役職・氏名)

ポイント
その1

運行系統別輸送実績及び平均乗車密度算定表(令和 年度)

運 行 系 統							年 間 輸 送 実 績					経 常 収 益			経常費用	平均乗車密度算定				輸 送 量 (A) × (G)	市町村による 回数券購入 等の有無	備 考	
申請 番号	運 行 系統名	起 点	主 な 経由地	終 点	キロ程 (km)	運行 回数 (A) (回)	輸送人員 (人)	1人平均 乗車キロ (km)	輸 送 人キロ (人×km)	運送収入 (B) (円)	実車走行 キロ(G) (km)	運送雑収 (D) (円)	営業外 収 益 (E) (円)	計 (B)+(D)+(E)	1系統当たり 経常費用 (円)	運賃改定前 適用 運賃改定後 適用 の平均賃率×日数+の平均賃率×日数	平均賃率 (F) (円)	平均乗車 密 度 (B) (C) × (F) (G)	総適用日数				
																						有・無	
																						有・無	
																						有・無	
																						有・無	
合計																							

ポイント
その2

見るべきポイントその1

- ・輸送量は15を上回っているか。
- ・輸送量が20を下回っていると赤信号！事業者との協議を開始したほうがよいラインです。

見るべきポイントその2

- ・平均乗車密度は5を上回っているか。
- ・下回っていれば、運行回数を確保することで輸送量を確保している路線であるのかチェック。

さいごに

路線バスの状況は毎年、毎月、毎週、毎日、
いろんな事で変化しています。

人と同じように、きちんとデータを見て、
定期的に「健康診断」をしてあげることが、
長生きの秘訣です。



(参考) 国の資料集

- 国では、地域公共交通に関する情報を色んな資料にとりまとめています。
- これらも参考にして頂ければと思います。

国土交通省HP（地域公共交通に関するお役立ち情報）リンク

https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport_tk_000240.html

国土交通省

● 本文へ 文字サイズ変更 標準 拡大 音声読み上げ/拡大 英語

Google 検索

ホーム 国土交通省について 報道・広報 政策・法令・予算 白書・オープンデータ お問い合わせ・申請

公共交通政策

ホーム > 政策・仕事 > 総合政策 > 公共交通政策 > 地域公共交通に関するお役立ち情報

地域公共交通に関するお役立ち情報

地域公共交通に関して、地域における取組に活用等を頂くために、国土交通省本省・地方運輸局において、これまで作成してきたマニュアル・報告書などの情報をまとめました。

～地域公共交通について～

関連する法令や予算の概要

◇ 関連する法令

- 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律
- 地域における一般乗合旅客自動車運送事業及び銀行業に係る基盤的なサービスの提供の維持を回すための私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律の特例に関する法律
- 交通政策基本法
- 都市の低炭素化の促進に関する法律

◇ 関連する予算

公共交通の概要（初心者の方へ向け）

◇ 最初に読みたいマニュアル

- ✓ 「はじめての地域公共交通～公共交通担当になったら読む本～」(中部運輸局 令和6年3月) 【[本文](#)】
- ✓ 「なるほど！公共交通の勘どころ」(九州運輸局 令和4年3月) 【[本文](#)】 【[概要版](#)】
- ✓ 「公共交通マップづくりの勘どころ」(九州運輸局 平成31年3月) 【[本文](#)】 【[概要版](#)】
- ✓ 「地域公共交通のはじめの歩み」(九州運輸局 平成31年3月) 【[初任者用ガイドブック](#)】
- ✓ 「公共交通の概要」(国土交通省 令和6年3月) 【[本文](#)】