

令和 8 年度 第 1 回秋田県地域公共交通活性化協議会 地域部会

地域交通法(地域公共交通の活性化及び再生に関する法律)の概要等

秋田運輸支局 企画調整部門
令和8年6月

地域の主体的な取組等によって「地域旅客運送サービスの持続可能な確保に資する**地域公共交通の活性化及び再生**」を推進するため、地域公共交通計画の作成やこれに基づき実施する事業等について定める。(平成19年制定)

地域公共交通計画

「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**地域公共交通のマスタープラン**

- ・ **全ての地方公共団体**に対して**作成の努力義務** ※計画作成数：1021件（2024年3月末時点）
- ・ 地方公共団体が、地域の関係者を構成員として組織する「**法定協議会**」において協議を行い、地域公共交通計画を作成

地域公共交通特定事業

地域の実情に応じた取組の実施を円滑化するため、**地域公共交通計画に盛り込む**ことができる法定事業

- | | | |
|--|--|--|
| ◇ 軌道運送高度化事業
LRT（Light Rail Transit）の整備 | ◇ 道路運送高度化事業
BRT整備、AIオンデマンド、キャッシュレス決済
EVバスの導入等 | ◇ 鉄道事業再構築事業
鉄道の上下分離等 |
| ◇ 地域旅客運送サービス継続事業
公募を通じた廃止予定路線の交通の維持 | ◇ 貨客運送効率化事業
貨客混載の導入 | ◇ 地域公共交通利便増進事業
路線、ダイヤ、運賃等の見直しによるサービス改善 等 |



実施計画

- ・ 個々の**特定事業について**、地方公共団体・事業者が実施計画を作成
- ・ 実施計画について**国土交通大臣の認定**を受けた場合、**予算上の措置**（地域公共交通確保維持改善事業等）や**法律上のワンストップ特例**（許認可手続の一元化）などの特例措置

(参考)地域交通法の制定・改正の変遷

民間事業者の能力・利用者ニーズを前提とした運送サービス提供 → 自治体主導・関係者「共創」による「リ・デザイン」へ

制定・改正の変遷

- 戦後、交通事業者の独占と内部補助のもとで、増大する需要に対応した交通サービスの安定供給を確保。
- 1980年代から、国鉄などの国有企業の民営化と需給調整規制の廃止等により、競争を通じた効率的・多様な交通サービスの提供を促進。
- 2000年代から、地域公共交通については地域交通法の制定・改正により、各自治体を中心に「望ましい交通ネットワーク」を追求。
- 2013年に交通政策基本法が制定され、基本理念、関係者の責務、交通政策基本計画、国・地方公共団体の施策等について規定。

平成
19年
制定

- ✓ 市町村が主体となって幅広い関係者が参加する協議会を設置。
- ✓ 「地域公共交通総合連携計画」の策定を通じて、地域公共交通の維持・確保や利便性向上に取り組むことを促進する制度を整備。

平成
26年
改正

- ✓ ①まちづくりと連携（コンパクト・プラス・ネットワーク）、②面的な公共交通ネットワークを再構築を図るため、「地域公共交通網形成計画」を法定計画として規定。
- ✓ 地域の交通圏の広がりにあわせて、市町村をまたぐ広域的な地域公共交通網の形成を進めるため、計画作成主体に都道府県を追加。
- ✓ バス路線の再編等を実施する「地域公共交通再編事業」を創設し、その実施計画について国が認定し、法律・予算の特例措置を適用することにより、計画の実現を後押しする制度を整備。

令和
2年
改正

- ✓ 地域公共交通網形成計画を「地域公共交通計画」と改め、地方公共団体の作成を努力義務として規定。
- ✓ 「地域旅客運送サービス継続事業」、「地域公共交通利便増進事業」等を創設し、地域における移動手段の確保や地域公共交通の充実を図る制度を整備。
- ✓ 併せて、独占禁止法特例法により、乗合バス事業者間等の共同経営について、カルテル規制を適用除外する特例を創設

令和
5年
改正

- ✓ 目的規定に、地域の関係者の連携と促進を追加し、国の努力義務として、関係者相互間の連携と協働の促進を追加。
- ✓ ローカル鉄道・バス・タクシー等の地域交通の再構築に関する仕組みを創設・拡充し、利便性・持続可能性・生産性の高い地域公共交通への再構築（リ・デザイン）を推進。
- ✓ 自治体と交通事業者が、一定の区域・期間について、交通サービス水準（運行回数等）、費用負担等の協定を締結して行う「エリア一括協定運行事業」を創設。

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律案(R8.3.10閣議決定)

背景・必要性

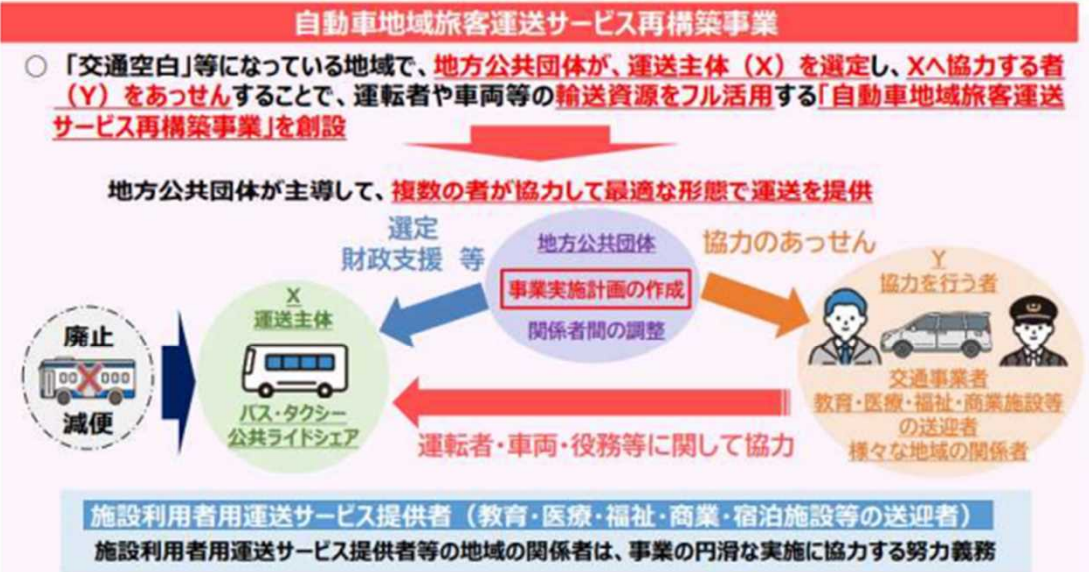
【担い手不足等による供給力の急速な減少】

- 運転者等の担い手不足が深刻化し、H28年度からR5年度にかけて1.9万人減少し、11.4万人。
- H28年度からR6年度にかけて、路線バスは約15,804km、鉄軌道は約533kmが廃止。
- 地方公共団体においてもノウハウ・マンパワーが不足。5万人未満の自治体の84%が専任担当者ゼロ。

【地域公共交通に関する社会的需要の拡大】

- 人口減少・高齢化が進む中で、特に地方部においては、買物、医療、教育など日常生活に不可欠なサービスの再編が急速に進んでいる。
- 日常生活における移動の不便にとどまらず、外出・通院機会の減少による健康面への悪影響や、現役世代による子どもや高齢者の送迎負担の増大等により、地域の活力の低下、さらなる人口減少という負の連鎖を招く可能性

輸送資源のフル活用、共同化・協業化等により、集中対策期間（令和7～9年度）での「交通空白」解消・将来的な発生抑制ひいては持続可能な地域公共交通の実現を図る必要



連携促進団体の活動推進

交通事業者以外の企業・団体も関係者の間の調整役として重要な役割を果たしている

「連携促進団体」として位置づけ

- ・法定協議会の任意構成員として明確化
- ・地域公共交通計画の作成等への提案

【地方公共団体及び交通事業者等による共同体】

【サービス導入を支援する民間企業】

【施設利用者用運送サービス提供者による協力】

○ 運送主体に、学校・病院・福祉施設・商業施設などの送迎を行う者が有する人員・車両等を提供

6:30 8:30 16:00 18:00

スクールバス 公共ライドシェア スクールバス

スクールバスを使用しない時間で公共ライドシェアを実施

【交通事業者同士の協力】

○ 運転者不足を理由に路線の維持が困難となったバス路線を地元の交通事業者の協力を得る形で運行を継続

運転者不足により路線の維持が困難に A社 B社

協力

運転業務 運行管理業務 整備管理業務

通学手段等の地域の足として重要な路線を維持

モビリティデータの活用

○ 自動車地域旅客運送サービス再構築事業等について、地方公共団体による事業実施計画作成時に必要となる乗降記録等のデータ提供等の協力要請に対し、正当な理由がある場合を除いて、交通事業者等が応じることとし、事業実施を促進。

海上運送・鉄道分野での取組充実

【海上運送利便確保事業の創設】

○ 船舶検査に伴う運休・減便を回避するため、他の事業者の協力を得て、船舶の貸渡しや代替運航により、検査期間中の運航の確保を図る事業を創設

【鉄道事業再構築事業の拡充】

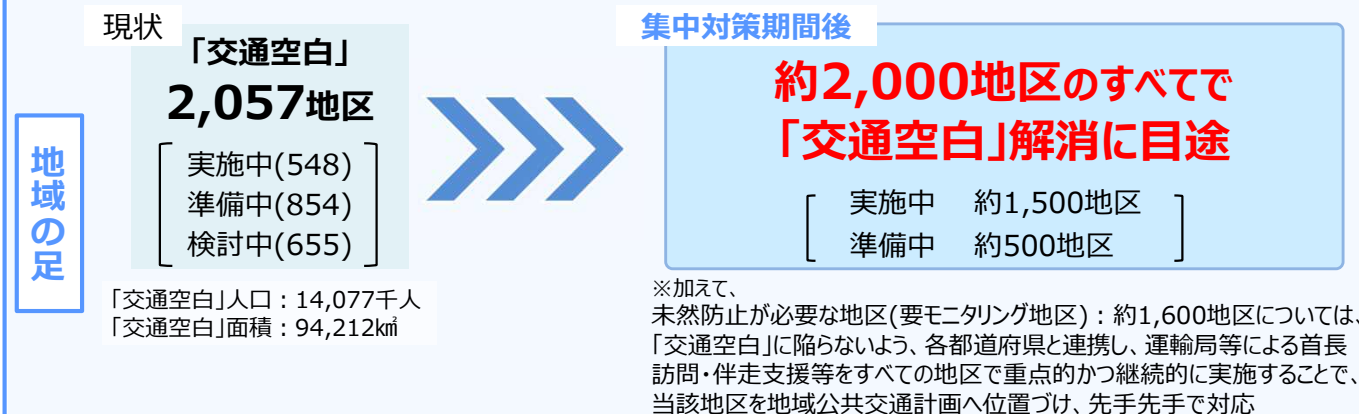
○ 鉄道事業再構築事業に関し、民間の鉄道事業者が実施する鉄道施設の改良等に対して地方公共団体が支援する場合でも地方債を起債することができる特例を追加

「交通空白解消・集中対策期間」における取組方針(概要)

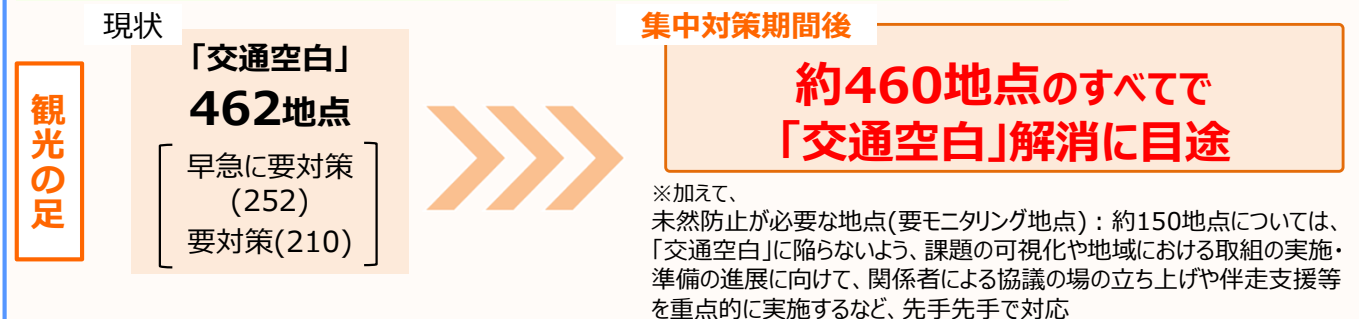
「交通空白解消・集中対策期間」における取組方針

集中対策期間（令和7～9年度）において、全国の「交通空白」解消に早急に取り組むとともに、集中対策期間後も見据え、加速する人口減少・高齢化への対応やインバウンドの地方誘客に向け、今後発生する「交通空白」への対応のほか、「交通空白」を発生させない先手先手の対応に向け、自治体等における「交通空白」解消に向けた持続可能な体制づくりを推進する。

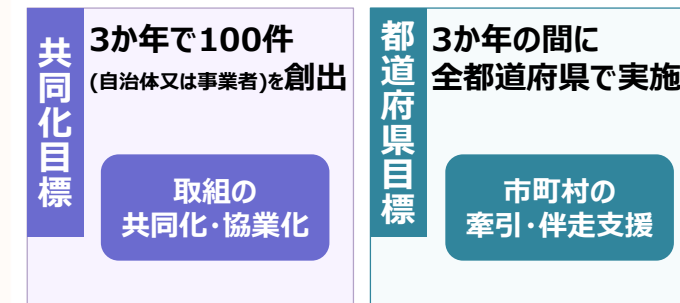
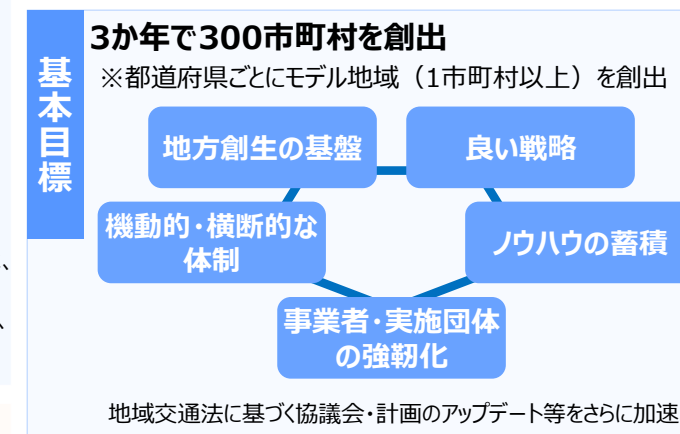
(1) 目の前の「交通空白」への対応



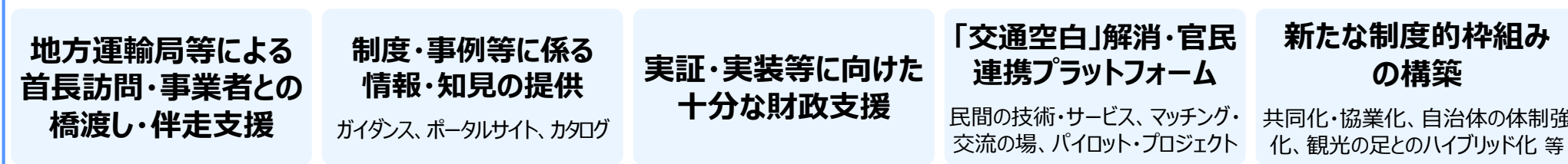
「地域の足」×「観光の足」の総合的な確保（ハイブリッド化）も推進



(2) 「交通空白」解消に向けた持続可能な体制づくり



国による総合的な後押し



「交通空白」の解消等に向けた地域交通のり・デザインの全面展開

(令和7年度補正・令和8年度予算)

- 急速な人口減少・少子高齢化により、運転者等の担い手が不足し、減便・廃止が相次ぐなど供給が減少する一方で、免許返納、学校や病院等の統廃合等により社会的需要が拡大。
- 地域の「暮らし」と「安全」を守るための基盤としての地域交通については、その利便性、生産性、持続可能性を高めるための地域交通のり・デザインを引き続き全面展開する。『「交通空白」解消に向けた取組方針 2025』に基づき、集中対策期間における全国約 2,500 の「交通空白」解消に向けた、地方公共団体や公共交通事業者等による地域の実情に応じた移動手段の確保・維持の取組を進める。

地域公共交通確保維持改善事業等

令和7年度補正 352億円、令和8年度 206億円

- ・社会資本整備総合交付金（地域交通関係）
：令和7年度補正 510億円の内数、令和8年度 4,597億円の内数
- ・鉄道施設総合安全対策事業費
：令和7年度補正 50億円の内数、令和8年度 45億円の内数
- ・訪日外国人旅行者受入環境整備
：令和7年度補正 78億円の内数、令和8年度 19億円の内数

「取組方針2025」に基づいた「交通空白」の集中的解消

複数の自治体、交通事業者等の共同化・協業化

■ 共同化・協業化による地域交通の持続可能性確保

- 複数の自治体、交通事業者等の共同化・協業化の後押し
(運転者や車両等の輸送資源を共同化してサービスを提供する場合における調査、合意形成、車両・システム・運行費等への支援)



複数事業者による
共同化

- 『「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
(複数分野の地域の輸送資源のフル活用の推進等)

- 自治体等を核とした地域交通の連携体制強化
(地域公共交通計画の検討、関係事業者との連携、移動手段の提供等の自治体が担うべき機能を補完・強化する団体の立ち上げ、人材育成、運営等への支援)

- デジタル技術活用による事業者・他分野連携の推進

■ 地域公共交通計画・協議会のアップデート等への支援

- 「交通空白」解消に向けた実態把握・モビリティデータの利活用や、共同化・協業化等に必要な地域公共交通計画の策定・変更 への支援

- 共同化してサービスを提供するための事業計画策定 等への支援

■ 財政投融資（共同化・協業化、DX・GX投資への出融資）

※ 新たな制度的枠組みの構築を併せて実施

■ 集中対策期間における「交通空白」解消

- デマンド交通・公共ライドシェア等の移動手段確保の後押し
(調査・計画策定・合意形成、車両・システム・運行費等の支援)



公共ライドシェア

訪日外国人旅行者6,000万人に向けた「観光の足」の確保

■ 訪日外国人旅行者受入環境整備（観光庁予算）

- 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、誘客や周遊円滑化に向けた路線バス等の二次交通基盤整備

自動運転の事業化促進など地域交通の生産性向上等の推進

■ 自動運転の事業化に向けた重点支援

- 地域交通DX(COMmmmons等)による生産性等の向上
(システム標準化の推進、キャッシュレス決済の導入等支援)

■ EV車両・自動運転車両等の先進車両導入支援



自動運転バス

■ 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)



ハイブリッド気動車イメージ
新造車両・ICカードの導入

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
- 安全に問題があるバス停の移設等

「交通空白」解消等リ・デザイン全面展開プロジェクト（令和8年度）

令和7年度補正予算を活用し、「交通空白」解消に向けた地域の移動手段の確保等に対する支援のほか、**共同化・協業化**、**デジタル技術を活用した高度サービスの実装（地域交通DX）**、**地方公共団体の体制整備**等を幅広く支援し、持続的な地域公共交通の確立を推進。

【地方公共団体の負担分について、新たに特別交付税措置を創設（1.または2.のみ）】

※「交通空白」解消・官民連携プラットフォームの参加が要件※

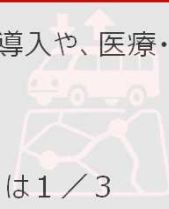
1.「交通空白」解消タイプ



POINT

商業・福祉・教育等の
他分野の関係者が実質的に
運行に関わる場合、
定額の引き上げ
(上限750万円)

- **全国に約2,500存在する「交通空白」解消**に目処をつけるため、公共ライドシェア・デマンド交通・乗合タクシー等の導入や、医療・福祉・教育等の他分野の関係者が連携して移動手段を支える仕組みの構築を**調査から運行までトータルで支援**
- 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）**
※東京23区および三大都市圏の政令指定都市（川崎・横浜・相模原・さいたま・千葉・名古屋・京都・大阪・堺・神戸）は **1 / 3（定額無し）**



2.共同化・協業化促進タイプ

POINT

**複数の自治体・交通事業者で
共同でのサービス提供を行う
事業について、重点的に支援**

- **複数の地方公共団体や交通事業者、施設等への運送サービス提供者**による地域旅客運送サービスの**共同化・協業化等も通じた連携の取組**により、共同で路線バス・乗合タクシー・公共ライドシェア等の運送を実施する事業を**調査から運行までトータルで支援**

- 補助率：**1,000万円まで定額**、1,000万円を超える部分は **2 / 3（上限1億2,000万円）**

3.地域交通DX推進タイプ



POINT

国の定める標準仕様に
基づき、**デジタル技術活用**
による事業者・他分野連携
を支援

- 事業者・事業種の連携・協働により**複数のモビリティデータの統合及び活用**や**国の定める標準仕様に基づくシステム統合、標準業務モデルの導入**など、**デジタル技術を活用した高度サービスの実装**を支援
- 補助率：地方公共団体の規模に応じて **1 / 2 ~ 2 / 3（上限1億円）**
※人口10万人未満の自治体は500万円まで定額



4.モビリティ人材・組織育成タイプ

POINT

**持続可能な地域交通を
実現するための
組織の立ち上げも支援**

- 地方公共団体が行う「交通空白」を生み出さない持続可能な地域交通を実現するための**体制整備**に必要な、企画・立案や交通事業者・地元住民等の関係者との調整等を行う**人材や組織の育成**等を支援

- 補助率：**定額（上限3,000万円）**

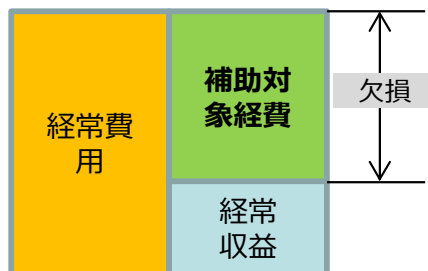


【新規】地域内観光フィーダー系統補助金の概要

オーバーツーリズム、「交通空白」などの課題解決を通じた“持続可能な観光”の更なる推進に向けて、生活交通に加え、観光の主要交通結節点等における二次交通としての役割が期待される地域内のバス交通・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
- **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、**地域住民の生活交通に加えて観光需要に対応する二次交通として**位置付けられた系統であり、

- ・一般乗合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
- ・国土交通省がリストアップする主要交通結節点及び国際観光振興法に定める指定区間（注）のいずれにも接続する系統であること
- ・多言語表記への対応等、受入環境に係る利便増進措置を実施すること
- ・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運行（往復）以上であること
- ・経常赤字であること

※地域公共交通確保維持事業における地域内フィーダー系統補助との重複受給は認めない

（注）外国人観光旅客の利便の増進を図ることが特に必要な、多数の外国人観光旅客が利用する区間又は外国人観光旅客の利用の増加が見込まれる区間

補助対象系統のイメージ

