

第2次交通政策基本計画、改正地域公共交通活性化再生法等について

中部運輸局交通政策部交通企画課
令和3年9月17日

我が国の課題

○人口減少・超高齢社会への対応 ○デジタル化・DXの推進 ○防災・減災、国土強靱化 ○2050年カーボンニュートラルの実現 ○新型コロナ対策

交通が直面する危機

○地域におけるモビリティ危機

(需要縮小による経営悪化、人手不足等)

○サービスの「質」の低迷

○デジタル化、モビリティ革命等の停滞

○物流における深刻な労働力不足等

○交通に係る安全・安心の課題

(自然災害、老朽化、重大事故等)

○運輸部門での地球温暖化対策の遅れ



新型コロナウイルス感染症の影響

(旅客の輸送需要の大幅減少、テレワーク等の普及、デジタル化の進展、電子商取引(EC)市場の進展、防疫意識の浸透 等)

今後の交通政策の基本的方針

危機を乗り越えるため、多様な主体の連携・協働の下、あらゆる施策を総動員して取り組み

A. 誰もが、より快適で容易に移動できる、生活に不可欠な交通の維持・確保

<新たに取る政策等>

- ・「事業者の連携の促進」等による地域の輸送サービスの維持確保
- ・公共交通指向型の都市開発(TOD)
- ・大都市鉄道等の混雑緩和策の検討(ダイナミックプライシング等)
- ・MaaSや更なるバリアフリー化推進
- ・多様なモビリティの普及(小型電動モビリティ、電動車いす等)等

B. 我が国の経済成長を支える、高機能で生産性の高い交通ネットワーク・システムへの強化

<新たに取る政策等>

- ・公共交通のデジタル化、データオープン化
- ・運輸行政手続のオンライン化
- ・物流DX実現、労働環境改善等の構造改革、強靱で持続可能な物流ネットワーク構築
- ・自動運転車の早期実用化、自動運航船、ドローン、空飛ぶクルマ等の実証・検討
- ・陸海空の基幹的な高速交通網の形成・維持
- ・インフラシステムの海外展開 等

C. 災害や疫病、事故など異常時にこそ、安全・安心が徹底的に確保された、持続可能でグリーンな交通の実現

<新たに取る政策等>

- ・事業者への「運輸防災マネジメント」導入
- ・災害時の統括的な交通マネジメント
- ・交通インフラのメンテナンスの徹底
- ・公共交通機関の衛生対策等への支援
- ・「安全運転サポカー」の性能向上・普及
- ・働き方改革の推進による人材の確保・育成
- ・脱炭素化に向けた取組(港湾・海事・航空分野、物流・人流分野)等

持続可能で強靱、高度なサービスを提供する「次世代型の交通システム」へ転換

各事業の規制緩和等

- H 1 2 年 2 月 : 貸切バス事業（道路運送法）、国内航空運送事業（航空法）の規制緩和
- 同 3 月 : 旅客鉄道事業（鉄道事業法）の規制緩和
- 同 1 0 月 : 国内旅客船事業（海上運送法）の規制緩和
- H 1 4 年 2 月 : 乗合バス事業・タクシー事業（道路運送法）の規制緩和
- H 1 8 年 1 0 月 : 自家用有償旅客運送の登録制度の創設（道路運送法）

地域公共交通活性化のための計画制度・支援策等

- H 1 9 年 1 0 月 : 「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」施行
- H 2 3 年 : 「地域公共交通確保維持改善事業」創設
- H 2 6 年 1 1 月 : 「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」施行

地域公共交通活性化再生法の制定・改正の変遷

平成
19年
制定

- ✓ 平成19年に地域公共交通活性化再生法を制定し、市町村が主体となって幅広い関係者の参加による協議会を設置。
- ✓ **「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。
- ✓ 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。

地域公共交通活性化再生法の基本スキーム(改正後)

基本方針 (国土交通大臣・総務大臣が策定)

地域公共交通計画 (改正前:地域公共交通網形成計画)

(原則として全ての地方公共団体が策定)

- 従来の公共交通サービスに加え、地域の多様な輸送資源(自家用有償旅客運送、福祉輸送、スクールバス等)を位置付け、地域の移動ニーズにきめ細やかに対応。
- 定量的な目標(利用者数、収支等)の設定、毎年度の評価等により、データに基づくPDCAを強化。

協議会を開催し策定
(地方公共団体・交通事業者・道路管理者・利用者・学識者等から構成)

新地域旅客運送事業計画

(DMV、水陸両用車等)
(事業者)

新モビリティサービス事業計画【新設】

(事業者)

地域公共交通特定事業

(必要に応じて地域公共交通計画(改正前:地域公共交通網形成計画)に事業実施を記載できる)

地域公共交通利便増進事業 (改正前:地域公共交通再編事業) (事業者)	貨客運送効率化事業【新設】 (事業者)	軌道運送高度化事業 (LRTの整備) (事業者)	道路運送高度化事業 (BRTの整備) (事業者)	海上運送高度化事業 (海上運送サービス改善) (事業者)	鉄道事業再構築事業 (鉄道の上下分離等) (事業者)	地域旅客運送サービス 継続事業【新設】 (事業者)	鉄道再生事業 (廃止届出がなされた鉄道の維持) (事業者)
地域公共交通利便増進実施計画 (改正前:地域公共交通再編実施計画) (地方公共団体)	貨客運送効率化実施計画 (事業者)	軌道運送高度化実施計画 (事業者)	道路運送高度化実施計画 (事業者)	海上運送高度化実施計画 (事業者)	鉄道事業再構築実施計画 (地方公共団体・事業者)	地域旅客運送サービス継続実施計画 (地方公共団体)	鉄道再生実施計画 (地方公共団体・事業者)

<独占禁止法特例法において措置>

共同経営計画

(事業者)

国土交通大臣が認可

法律の特例措置
(独占禁止法のカルテル規制の適用除外)

国土交通大臣が認定

法律の特例措置

国土交通大臣へ届出

法律の特例措置

国土交通大臣が認定

法律の特例措置

法律の特例措置

■ 「地域公共交通網形成計画」から「地域公共交通計画」へ

(地域交通に関するマスタープランをバージョンアップ)

- ✓ 地方公共団体による作成を努力義務化（国が予算・ノウハウ面の支援を行うことで、地域における取組を更に促進（作成経費を補助）
- ✓ 従来の公共交通サービスに加え、地域の多様な輸送資源（自家用有償旅客運送、福祉輸送、スクールバス等）も計画に位置付け
- ✓ 利用者数、収支、行政負担額などの定量的な目標の設定、毎年度の評価等（データに基づくPDCAを強化）

地域公共交通計画の考え方

まちづくりと連携した
地域公共交通
ネットワークの形成



地域における
輸送資源の総動員

網形成計画と同様

今般新たに追加

**メニューの充実やPDCAの強化により、
持続可能な旅客運送サービスの提供の確保**

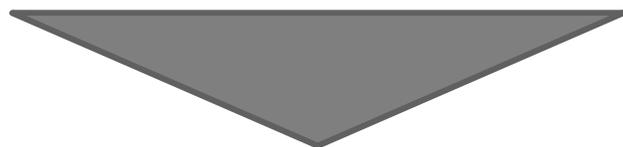
地域旅客運送サービス



- 地域公共交通計画の作成に当たっては、「定量的な目標設定」（法第5条第4項）と「毎年度の調査、分析及び評価の実施」（法第7条の2第1項）に努めること。

【定量的な目標の設定に当たって】

- ◆ 具体的には、「利用者数、収支、公的負担額」等の指標を定めること（省令事項）



【評価の実施に当たって】

- ◆ 施策の実施状況について、関係者で議論の上、毎年度調査、分析及び評価を行うこと
- ◆ 必要に応じて地域公共交通計画の見直しを行うこと
- ◆ 調査、分析及び評価を行ったときは、その結果を国へ送付すること

目標設定・評価の例

地域公共交通計画の目標

1. 公共交通の利便性を向上させ、利用者を増加させる。

指標 1

公共交通利用者数

○人（××年）⇒○人（△△年）

2. 持続可能な移動手段を確保するため、収支率の改善を図る。

指標 2

◆◆線の収支率

○%（××年）⇒○%（△△年）

⋮

評価に関する事項

基本的な方針で定めた事業内容については、以下のスケジュールで評価

指標 1

6ヶ月ごと協議会に、■ ■社、▲ ▲社が、自社のデータを基に報告

指標 2

1年ごと開催する協議会に、▼ ▼市において、「□ □統計調査」に基づき報告

⋮

望ましくない目標設定・評価の例

形成計画の目標

公共交通の利便性を向上させ、利用者を増加させる。

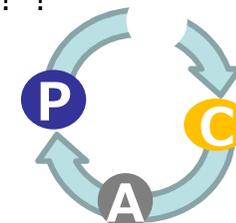
数値指標なし…

⋮

いつ、何を、誰が、どのように、やるかが具体的に書かれていない
⇒取組が形骸化するおそれ

評価に関する事項

P D C A サイクルを回します！！

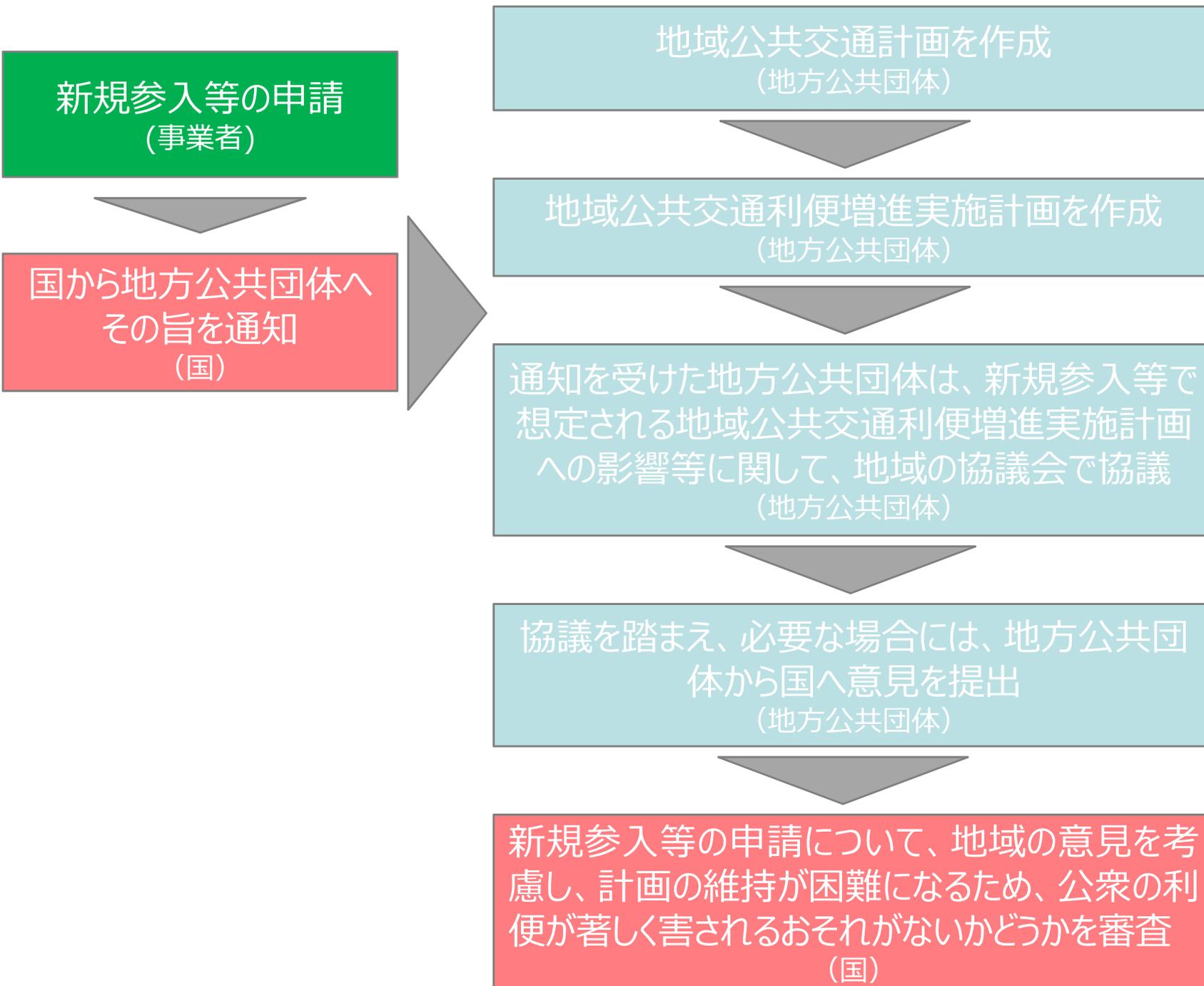


■ 地域における協議の促進

- ✓ 乗合バスの新規参入等の申請があった場合、国が地方公共団体に通知
- ✓ 通知を受けた地方公共団体は、新規参入等で想定される地域公共交通利便増進実施計画への影響等に関して、地域の協議会で議論し、国に意見を提出
- ✓ 国は、当該新規参入等の申請について、地域からの意見を考慮し、審査を実施。

これまで、新規参入等がある場合でも、関係する地方公共団体への情報提供は制度上担保されていなかった。

今般の改正により、新規参入等が行われる場合の地域公共交通利便増進実施計画への影響等に関して、地域の協議会で議論し、必要な場合には国に意見提出することが可能となる。



地域公共交通利便増進事業とは

背景 運転者不足の深刻化等を踏まえ、地方都市のバス路線等で、単純な路線再編だけでなく、運賃・ダイヤ等のサービス内容の見直しにより利便性を向上させる取組へのニーズが増加。

概要 路線ネットワークの構築や、定額制乗り放題運賃や等間隔運行等の運賃・ダイヤの改善の取組等を通じて、地域公共交通の利用者の利便の増進を図る事業。

事業スキーム

地方公共団体が、関係者と協議し、
地域公共交通計画へ
地域公共交通利便増進事業を位置付け



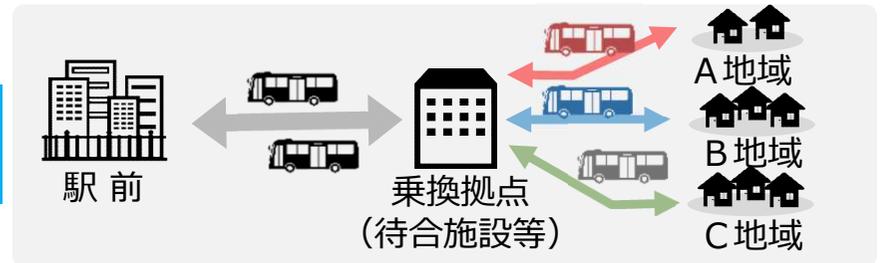
地方公共団体が、必要な関係者の同意
を得た上で、**地域公共交通利便
増進実施計画**を作成



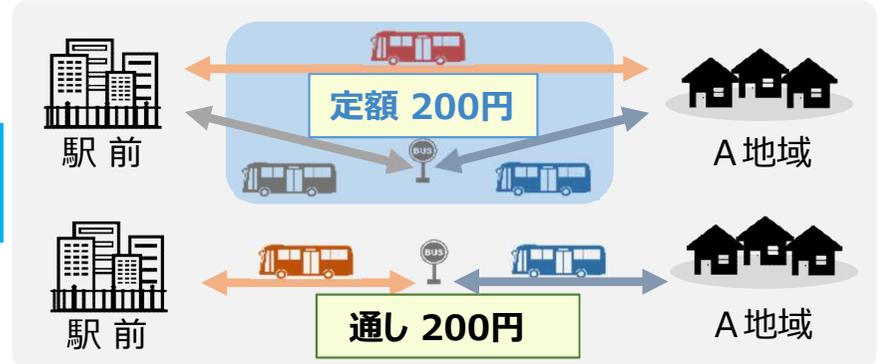
国土交通大臣の認定を受けた場合、
法律上の特例措置
(事業許可等のみなし特例等)

事業の実施イメージ（一例）

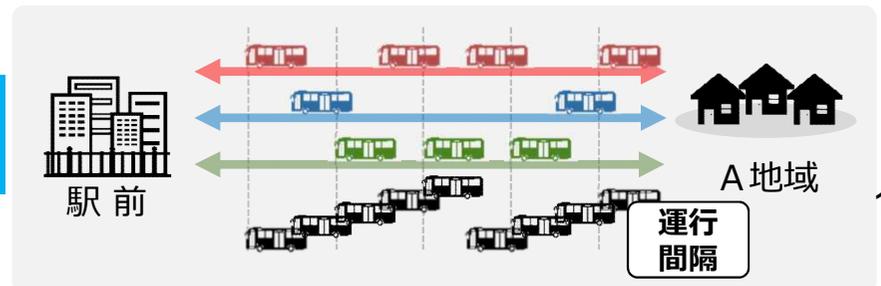
ハブ&スポーク型
の路線再編



定額制乗り放題
運賃、通し運賃



パターンダイヤ、
等間隔運行



地域公共交通再編事業と地域公共交通利便増進事業の比較

地域公共交通再編事業

考え方

地方公共団体が中心となって、バス路線網の見直し等により地域公共交通を再編する取組を通じて、コンパクトなまちづくりと連携しつつ、面的な公共交通ネットワークの再構築を図る。

事業の内容（法第2条第11項、施行規則第9条の2）

- 地域公共交通の再編をするための以下の事業
- ① 特定旅客運送事業に係る路線等の編成の変更
- ② 他の種類の旅客運送事業への転換
- ③ 自家用有償旅客運送による代替
- ④ ①～③と併せて行う事業
 - ・乗継円滑化のための運行計画の改善
 - ・共通乗車船券の発行
 - ・乗継割引運賃、乗降場の改善、乗継に関する分かりやすい情報提供、ICカードの導入 等

関係者の同意（法第27条の2第3項、施行規則第34条）

地方公共団体は、再編実施計画を定めようとするときは、あらかじめ、**特定旅客運送事業者等の全ての同意**を得なければならない。

※ 特定旅客運送事業者等

- ① その全部又は一部の区間又は区域が当該再編事業を実施する区域内に存する路線若しくは航路又は営業区域に係る特定旅客運送事業を営む全ての者
- ② ①の全部又は一部の者に代わって当該特定旅客運送事業に係る路線もしくは航路又は営業区域において旅客運送事業を営もうとする者
- ③ ①の全部又は一部の者に代わって当該特定旅客運送事業に係る路線又は営業区域において自家用有償旅客運送を行おうとする者

地域公共交通利便増進事業

考え方

地方公共団体が中心となって、路線ネットワークにとどまらず、運賃やダイヤ等の見直しも含めた利用者の利便の増進に資する取組を通じて、地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保を図る。

事業の内容（法第2条第13項）

- 利用者の利便を増進するための以下の事業
- ① 特定旅客運送事業に係る路線等の編成の変更
- ② 他の種類の旅客運送事業への転換（**自家用有償旅客運送からの転換を含む**）
- ③ **自家用有償旅客運送の導入、路線若しくは運送の区域の変更**
- ④ **運賃又は料金の設定**
- ⑤ **運行回数又は運行時刻の設定**
- ⑥ **共通乗車船券の発行**
- ⑦ ①～⑥と併せて行う事業
 - ・乗継ぎ円滑化のための運行計画の改善
 - ・乗降場の改善
 - ・乗継ぎに関する分かりやすい情報提供
 - ・**ICカード又は二次元コードの導入 等**

※・赤字は改正により新たに追加された取組内容
・斜体は省令事項

関係者の同意（法第27条の16第3項）

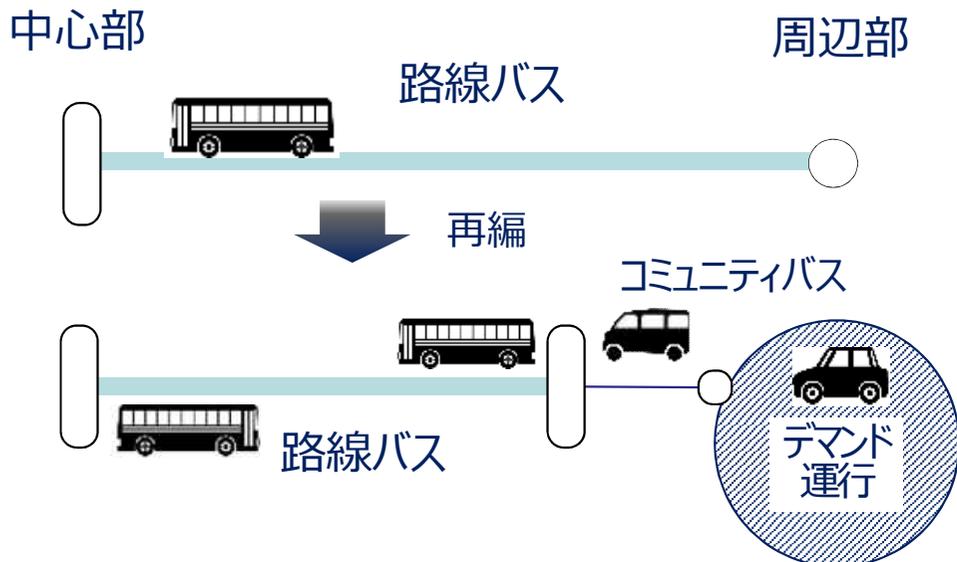
地方公共団体は、利便増進実施計画を定めようとするときは、あらかじめ、**①利便増進事業を実施しようとする者及び②事業に関係を有する者として地方公共団体が必要と認める者**の同意を得なければならない。

※斜体は省令事項 11

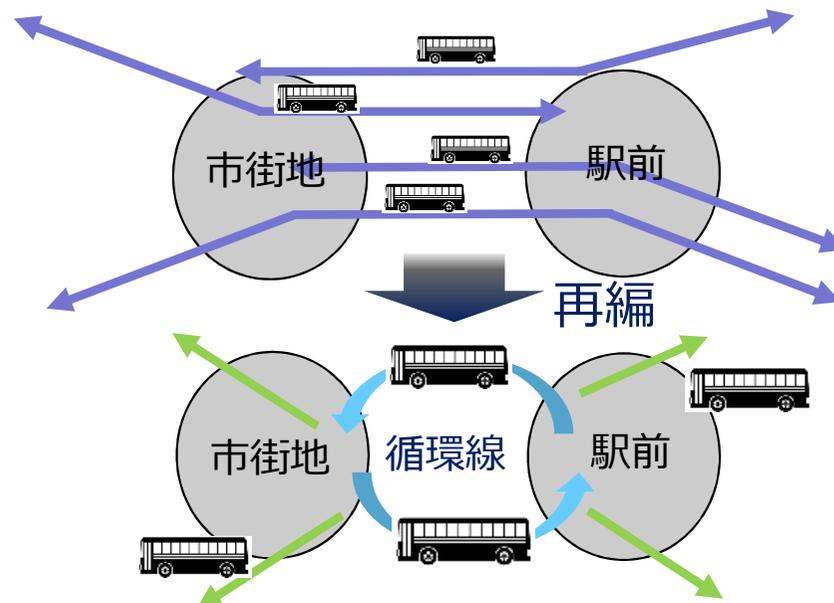
利便増進事業の対象となる事業

従来の計画の対象となる事業

周辺部への長大路線分割・乗換



中心市街地の減便+路線分割・乗換

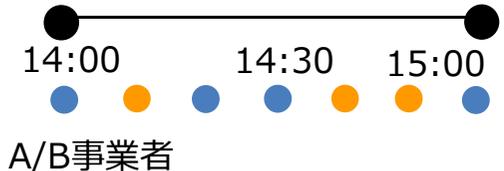


等間隔運行

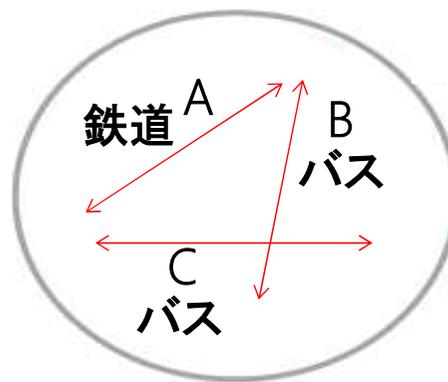
だんご状態のダイヤ



等間隔で利用しやすく



定額制乗り放題運賃



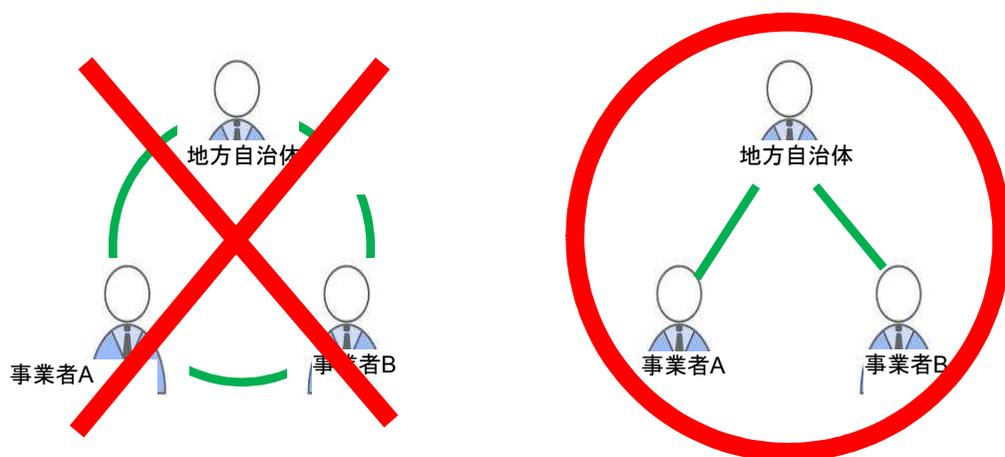
A+B+C
= 300円/E
何回乗っても
最大300円
・・・など

利便増進事業で新たに対象とする事業

これまで複数事業者間の連携として認められてきたケース

自治体が事業者と個別に調整し
各事業者が独自に決定

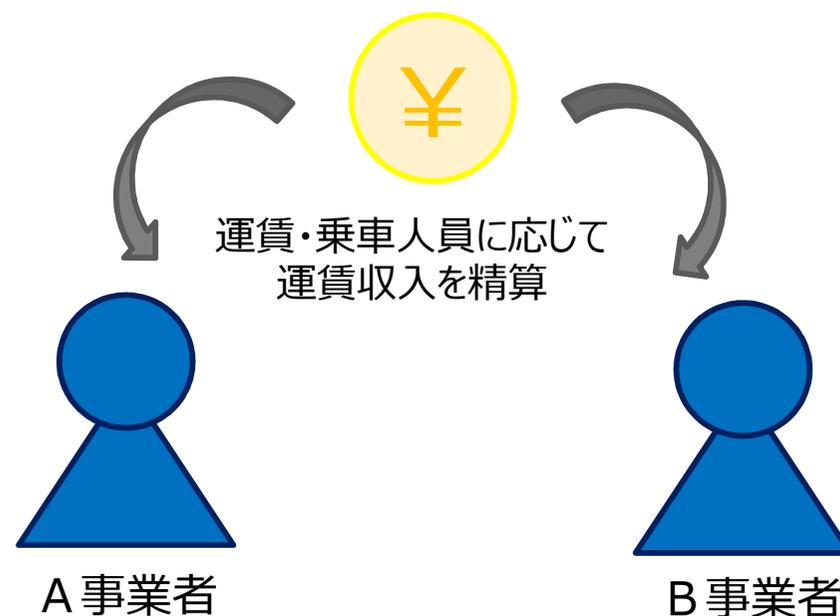
路線の再編、運行時刻の設定など



地方公共団体が各事業者と個別に調整し、それぞれの事業者が独自に路線や運行時刻などを決定した場合には、原則として認められる。

運賃・乗車人員に応じて配分

共通乗車券の発行や乗継ぎ割引の設定など



各事業者の運賃・乗車人員に応じて運賃収入を精算するなど競争性が確保される場合には、原則として認められる（運賃プールは不可）。

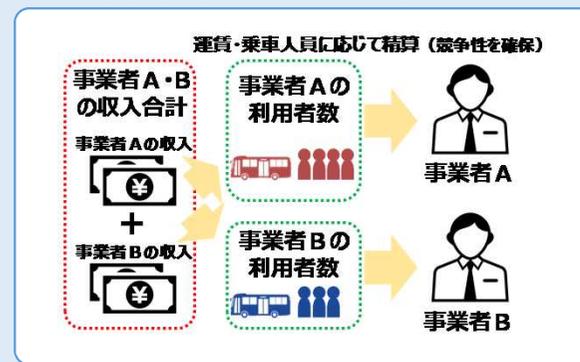
令和2年5月、独占禁止法特例法が成立。これにより、独占禁止法の特例が設けられ、事業者間で直接調整を行うことや、運賃プール等による収入調整が可能に。

- 従来より、①**地方自治体が複数事業者と個別に調整して路線・ダイヤ・運賃の設定を行うこと**（運賃プールを除く）や②**各社の運賃・乗車人員に応じて運賃収入を精算すること**など、競争性が確保される場合は独占禁止法上認められてきた。
- 一方、独占禁止法特例法を活用することにより、①**事業者間での直接協議を行うこと**や、②**運賃・乗車人員だけではなく、運行回数や運行距離を勘案した収入調整（運賃プール）が可能**となる。

① 地方自治体が複数事業者と個別に調整（運賃プールを除く）



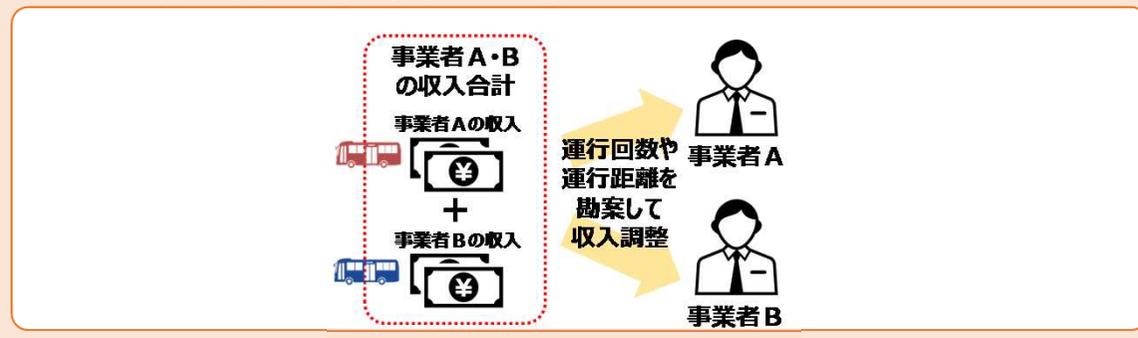
② 各社の運賃・乗車人員に応じて運賃収入を精算（競争性が確保される場合）



① 事業者間での直接協議



② 運賃・乗車人員だけではなく、運行回数や運行距離を勘案した収入調整（運賃プール）



上記の行為により、事業者間での調整や意思決定を迅速かつ円滑に行うことが可能となるほか、運賃プールを活用することで事業者間の収支への影響格差（経営リスク）を最小化することが可能。

目的

この法律は、人口の減少等により乗合バス事業者及び地域銀行（「特定地域基盤企業」と総称）が持続的にサービスを提供することが困難な状況にある一方で、当該サービスが国民生活及び経済活動の基盤となるものであって、他の事業者による代替が困難な状況にあることに鑑み、合併その他の行為について独禁法の特例を定め、特定地域基盤企業の経営力の強化、生産性の向上等を通じて、将来にわたってサービスの提供の維持を図ることにより、地域経済の活性化及び地域住民の生活の向上を図り、もって一般消費者の利益を確保するとともに、国民経済の健全な発展に資することを目的とする。

構成

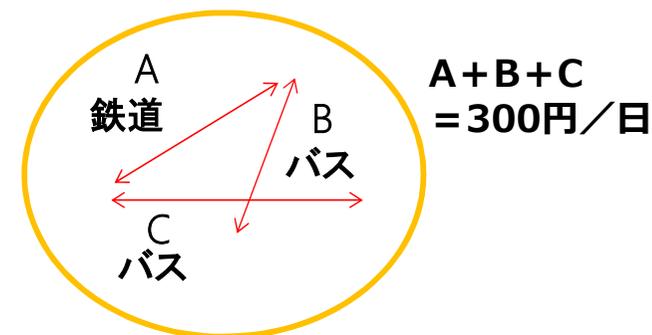
1. **総則** - **法律の目的**（上記）、**定義**（乗合バス事業者（地域一般乗合旅客自動車運送事業者）・地域銀行等）
2. **合併等の認可等**
 - 主務大臣の認可を受けて行う特定地域基盤企業（乗合バス・地域銀行）・親会社の合併等には独禁法を適用しない
 - 申請者による基盤的サービス維持計画の提出、主務大臣の認可基準、公取委との協議
 - 主務大臣による事後的な適合命令（公取委からの措置請求が可能）
3. **共同経営（カルテル）の認可等**
 - 国土交通大臣の認可を受けて行う乗合バス等の共同経営には独禁法を適用しない
 - 申請者による共同経営計画の提出、法定協議会への意見聴取、国土交通大臣の認可基準、公取委との協議
 - 国土交通大臣による事後的な適合命令（公取委からの措置請求が可能）
4. **雑則・罰則** - 主務大臣（乗合バス→国土交通大臣、地域銀行→内閣総理大臣）、適合命令違反への罰則等
5. **附則** - 10年以内に本法を廃止するものとする旨等

施行日

令和2年11月27日（公布後6月施行）

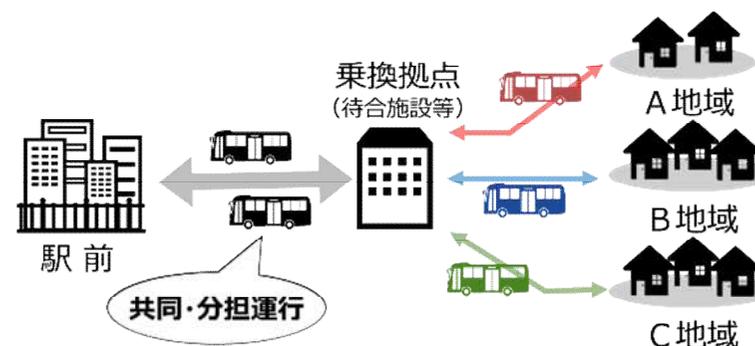
① ネットワーク内の路線・運行系統について、利用者が一定の条件の範囲内で地域公共交通を利用することができる運賃・料金の設定

— 定額制乗り放題 等



② ネットワーク内の路線・運行系統の共同・分担運行

— 「ハブ・アンド・スポーク型」のネットワーク再編 等



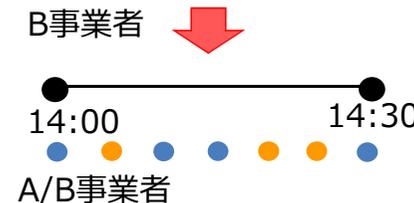
③ ネットワーク内の路線・運行系統の運行回数・運行時刻の設定

— 等間隔運行、パターンダイヤ 等

だんご状態のダイヤ



等間隔で利用しやすい



特例法における共同経営(カルテル)の適用除外スキーム

適用除外の対象になる共同経営によるサービス内容

① ネットワーク内の路線・運行系統について、利用者が一定の条件の範囲内で地域公共交通を利用することができる運賃・料金の設定
 - **定額制乗り放題** 等

② ネットワーク内の路線・運行系統の共同・分担運行
 - **「ハブ・アンド・スポーク型」のネットワーク再編** 等

③ ネットワーク内の路線・運行系統の運行回数・運行時刻の設定
 - **等間隔運行、パターンダイヤ** 等

⇒ これらを内容とする**共同経営の協定の締結**には**独禁法を適用除外**。これにより、**運賃プール**等の必要な行為が可能に。

※ その他①～③と類似の行為

1. 事業者による申請・共同経営計画の提出

○ **共同経営の認可を受けようとする乗合バス事業者等**（乗合バス事業者又は公共交通事業者）は、あらかじめ**法定協議会**（※）への意見聴取を経たうえで、**共同経営計画を国土交通大臣に提出**。

※地域公共交通活性化再生法の法定協議会

記載事項： ①申請者に関する事項、②対象の区域（**計画区域**）・路線等、③共同経営の内容、④**運賃プール**に関する事項、
 ⑤共同経営の**目標（収益性・人員数・車両数等の改善目標、サービス維持の目標）**、⑥実施期間、⑦その他必要な事項

2. 国土交通大臣による共同経営の認可（※）

※ 認可に際し、国土交通大臣は**公取委に協議しなければならない**。

① 計画区域内に、基盤的サービスに係る路線であって、**収支が不均衡な状況にある路線**が存すること。

② 共同経営により、基盤的サービスに係る**事業の改善が見込まれるとともに、その改善に応じ、計画区域内において基盤的サービスの提供の維持が図られること**。

③ **地域公共交通活性化再生法の基本方針に照らして適切**なものであること。

④ **利用者に対して不当な不利益を生ずるおそれがあると認められないこと**。等

サービス維持・利用者利便の増進を確保

3. 事後の監督

○ 国土交通大臣は、認可基準（①を除く。）に適合するものでなくなったと認めるときは、**適合命令**。

地域旅客運送サービス継続事業とは

背景 地方部を中心に、鉄軌道や路線バス等の廃止に至る事例が増えている中、地域の関係者が一体となって、廃止後の代替サービスを確保することが必要。

概要 地域公共交通の維持が困難と見込まれた場合、地方公共団体による公募により、新たなサービス提供者を選定し、地域における旅客運送サービスの継続を図る事業。

事業スキーム

地方公共団体が、路線バス等の**維持が困難な状況を把握**（乗合バス事業者等からの相談・情報提供等）



地方公共団体が、既存の事業者を含めた関係者と協議し、地域公共交通計画へ**地域旅客運送サービス継続事業**を位置付け



多様な選択肢を検討の上、**実施方針**を策定し、**公募**により新たなサービス提供事業者等を選定



地方公共団体が、サービス提供事業者と連携して、**地域旅客運送サービス継続実施計画**を作成、国土交通大臣の認定を受けた場合、**法律上の特例措置**（事業許可等のみなし特例等）

実施方針に定めるメニュー例

○ 以下の①～⑤のメニューを検討し、必要に応じて⑥を組み合わせ。

① 乗合バス事業者など他の交通事業者による継続（縮小・変更含む）

② コミュニティバスによる継続

③ デマンド交通（タクシー車両による乗合運送（区域運行））による継続

④ タクシー（乗用事業）による継続

⑤ 自家用有償旅客運送による継続

①～⑤に加え、福祉輸送、スクールバス、**⑥ 病院や商業施設等への送迎サービス等の積極的活用**

- 地域旅客運送サービス継続事業において、地方公共団体が継続事業者を選定する方法を公募によるものとする。
- また、地方公共団体は、公募に際して、当該公募の実施に関する方針（実施方針）を示して行うものとする。

実施方針の記載事項

①実施区域

- 継続事業を実施する区域を記載
- 地域公共交通計画の計画区域内に含まれる必要があるが、その中の一部の区域を設定することも可能

②現に実施されている特定旅客運送事業の状況

- 維持が困難と見込まれるに至った路線等において、現在提供されているサービス水準（路線、ダイヤ、運賃等）等を記載

③引き続き実施する運送（継続旅客運送）の内容

- 継続旅客運送のサービスの種類（乗合バス・自家用有償旅客運送等）や態様（路線定期・区域運行等）等を記載

④継続旅客運送を実施する者の条件

- 事業所所在地や事業規模（車両数、人員数等）などのほか、輸送実績や欠格事項等を記載

⑤地方公共団体による支援の内容

- 運行費に係る補助金や運行委託費等の予算措置
- 地域住民と連携した利用促進策 等を記載

⑥実施予定期間

- 継続事業の実施予定期間を記載
- 地域公共交通計画の計画期間内で、適切な期間を設定することが必要

⑦公募の期間

- 公募を実施する期間を記載

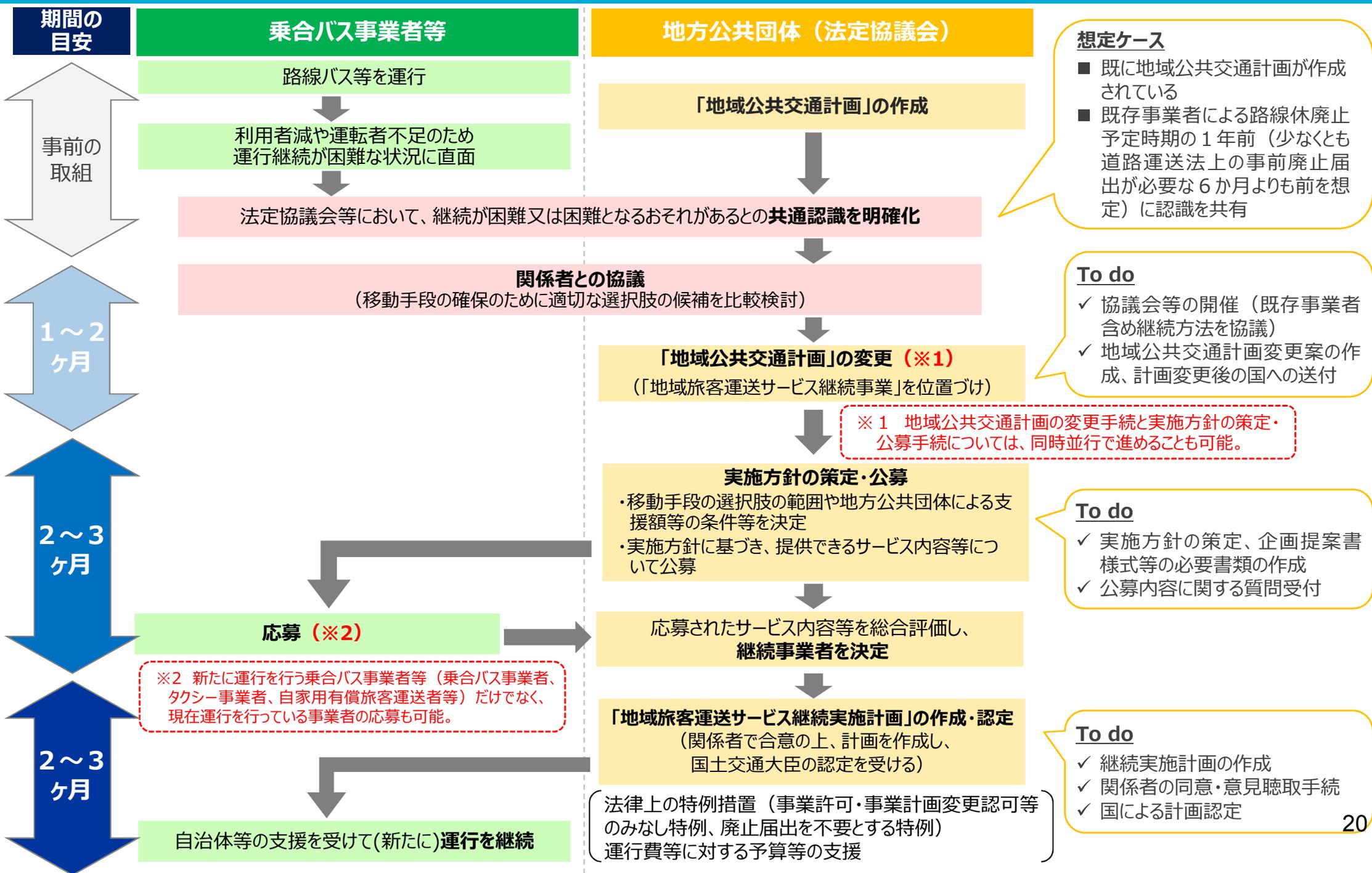
⑧選定の方法

- 公募型プロポーザル方式等の選定方法や、選定委員会の設置など選定に係る手順等を記載

⑨その他必要な事項

- 公募にあたって地方公共団体が必要と認める事項（申し込みにあたって必要な書類等）を記載

地域旅客運送サービス継続事業の実施フロー（路線バス等の維持が困難である場合のイメージ）



事業者協力型自家用有償旅客運送

過疎地域等の
交通事業者
(バス・タクシー)

ノウハウを活用して協力

自家用有償旅客運送者
(市町村等)

市町村等が使用権原を有する自家用自動車



運行管理
車両整備管理

住民ドライバー

(協力の形態)

- ⇒ 交通事業者が運行管理、車両整備管理の委託を受ける。
- ⇒ 交通事業者がNPO等の構成員として参画し、運行管理、車両整備管理を担当する。

【期待される効果】

【利用者】
安全、安心な交通サービスの提供

【自家用有償主体（市町村等）】
業務負担の軽減、運行ノウハウの活用

【交通事業者】
委託費の確保等

● 効率的かつ利便性の高い地域公共交通の実現

■ MaaSの円滑な普及促進に向けた措置 ※MaaS : Mobility as a Service

- ✓ MaaSに参加する交通事業者等が策定する新モビリティサービス事業計画の認定制度を創設
⇒ 交通事業者の運賃設定に係る手続をワンストップ化
- ✓ MaaSのための協議会制度を創設
⇒ 参加する幅広い関係者の協議・連携を促進

■ 貨客混載に係る手続の円滑化

- ✓ 鉄道や乗合バス等における貨客混載を行う「貨客運送効率化事業」を創設
⇒ 旅客・貨物運送サービスの生産性向上を促進

貨客混載の効果

	人流	物流
課題	地方部における輸送減による収支の悪化	担い手不足
効果	新たな収入源の確保	地方部における物流サービスの確保



「貨客運送効率化事業」を創設し、国土交通大臣の認定を受けた場合における法律上の特例を措置することで、地方部における物流サービスの確保とあわせて、**地域における旅客運送サービスの提供の確保**を実現



貨客混載(鉄道)



貨客混載(乗合バス)

■ 地域公共交通計画と補助制度の連動

- ✓ 現行の補助制度は、法定計画（地域公共交通計画）の作成を補助要件として求めておらず、別途に要綱に基づく補助計画を作成することとしている。実態としても、地域内フィーダー系統補助を受けている551市町村等（※1）のうち、法定計画を作成しているのは約半数（293（※2））。
- ✓ 乗合バス等の運行費補助について、「地域公共交通計画」と連動化することで、真に公的負担による確保維持が必要な路線等に対し、効果的・効率的な補助を実施。

（※1）平成30年度事業（平成29年10月～平成30年9月）の運行。 （※2）平成30年7月末時点。

■ 都道府県への要請

- ✓ 都道府県に対し、複数の市町村が、共同して、地域公共交通計画を作成することを要請することができる制度を創設。

地域公共交通活性化再生法の計画制度と補助制度①

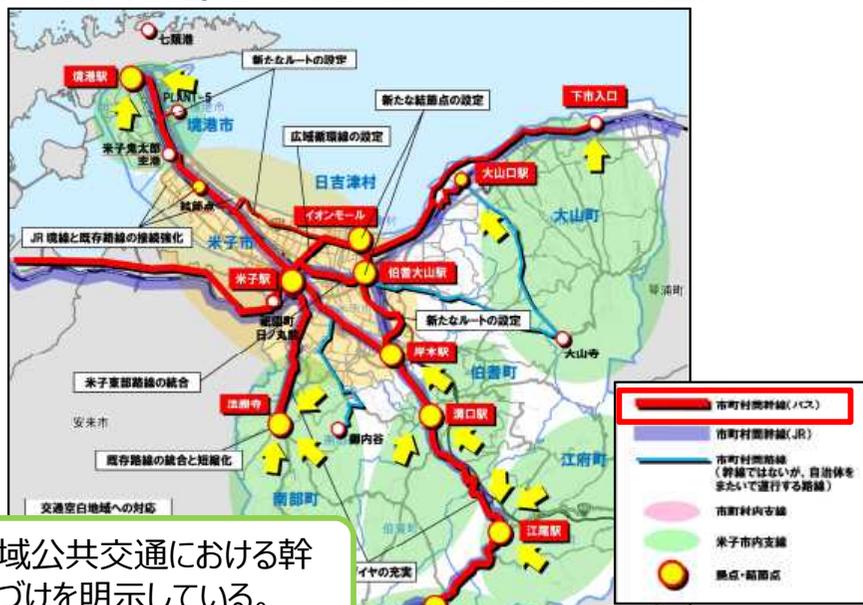
・現行の補助制度は、**法定計画（地域公共交通計画）の作成を補助要件としておらず**、別途、要綱に基づく補助計画を作成することとしている。乗合バス等への補助を法定計画と連動化することで、**公的負担による確保維持が真に必要な路線等に対し、効果的・効率的な補助**を実施。

・**幹線補助**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又は、都道府県が作成する**広域的な地域公共交通計画**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。また、これらの計画を作成する際には、**都道府県・市町村のいずれも参加している法定協議会において協議がなされることが必要**。

幹線 作成主体：都道府県又は市町村

- ・幹線を位置付ける場合、計画の作成主体は以下の3パターンを想定。
 - 幹線沿線の単独市町村が個々に計画作成
(※当該幹線沿線の全ての市町村で計画を作成する必要あり)
 - 幹線沿線の複数市町村が共同して計画作成
 - 都道府県による広域（都道府県全域又はブロックごと）での計画作成
- ・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。
(下記例のように、補助系統毎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）>

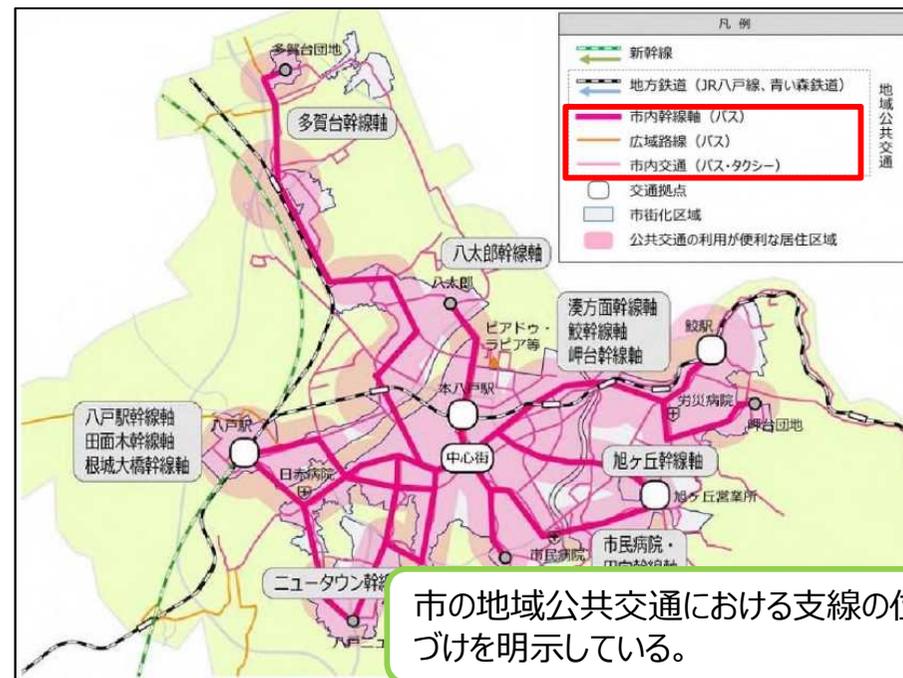


県内の地域公共交通における幹線の位置づけを明示している。

支線 作成主体：市町村

- ・フィーダーを位置づける場合、**市町村が計画作成することを想定**。
- ・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。
(フィーダーの位置づけについては、下記の例のように、少なくとも路線単位で位置関係がわかるように明示すること。)

<例：八戸市（地域公共交通網形成計画）>



市の地域公共交通における支線の位置づけを明示している。

地域公共交通活性化再生法の計画制度と補助制度②

- **特に幹線補助については、関係自治体が多くなる**ため、地域の実情に応じて、**様々な策定主体のパターンが想定**される。
- 例えば、① **2～3程度の市町村を跨いでいる幹線系統**については単独市町村が**個々に計画策定**、② **4以上の市町村を跨いでいる幹線系統**については**複数市町村が共同して計画策定（中核的な市が主導）**、③ **複数の幹線系統が県内全域に存在する都道府県**については**都道府県が全域又はブロックごとに計画策定**をするなど、その地域の特色に応じて策定主体を考える必要がある。

幹線補助に係る計画策定主体の考え方の例

① 2～3程度の市町村を跨いでいる幹線系統

例) 茨城県常陸太田市・日立市（馬場八幡前～大甕駅前線）
⇒単独市町村が個々に計画策定



② 4以上の市町村を跨いでいる幹線

例) 大分県大分市、別府市、日出町、杵築市、国東市（国大線）
⇒複数市町村が共同して計画策定（中核的な市が主導）



③ 複数の幹線系統が県内全域に存在する都道府県

例) 茨城県、栃木県、佐賀県など
⇒ 都道府県による全域又はブロックごとでの計画策定

- 幹線補助又はフィーダー補助を地域公共交通計画に位置付ける場合、
 - ・地域公共交通計画本体には、**補助系統の地域の公共交通における位置付け**や**地域公共交通確保維持事業の必要性**など、**マスタープランの内容とすべき事項を記載**するとともに、
 - ・これまで補助計画に位置付けられてきた**補助系統等に関する事項の詳細**については、原則として、**地域公共交通計画の「別紙」として位置づける**こととする。
- 別紙について、**地域公共交通計画の一部**として、**法定協議会における協議の手続等を経る**ものとする。

これまでの補助制度

生活交通確保維持改善計画の記載事項

- ・地域公共交通確保維持事業に係る**目的・必要性**
- ・地域公共交通確保維持事業の**定量的な目標・効果**
- ・目標を達成するために行う**事業及び実施主体**
- ・地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する**運行系統の概要及び運行予定者**
- ・地域公共交通確保維持事業に要する**費用の総額、負担者及びその負担額**
- ・補助を受けようとする手続に係る**利用状況等の継続的な測定手法**
- ・地域公共交通確保維持事業の**生産性を向上させる取組**
- ・**車両の取得や貨客混載の導入**等に関する事項
- ・その他、詳細な事項

地域公共交通計画と連動した補助制度

①地域公共交通計画に位置付ける事項

- ・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づけ・役割**
- ・上記の位置付け等を踏まえた地域公共交通確保維持**事業の必要性**
- ・補助系統に係る**事業及び実施主体の概要**
- ・地域公共交通計画**全体の定量的な目標・効果とその評価手法**※
(※令和2年活性化再生法改正により義務付け)

②地域公共交通計画の別紙として提出する事項（毎年度提出）

- ・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**
- ・**補助系統の概要及び運送予定者**
- ・補助系統に関する**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に要する**費用の総額、負担者、負担額**
- ・地域公共交通確保維持事業の**生産性を向上させる取組**（幹線系統のみ）
- ・**車両の取得や貨客混載の導入**等に関する事項
- ・その他、詳細な事項

見直し後の補助金執行について

	現行		法定計画の有無	経過措置期間 (改正法施行後3年程度を想定)		経過措置期間終了後 (令和7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 (県単位)	乗合バス事業者	県法定計画あり	県法定計画 又は 県生活交通確保維持改善計画	県法定協議会 又は 乗合バス事業者	県法定計画	県法定協議会 又は 乗合バス事業者
			県法定計画なし 市町村法定計画あり	県生活交通確保維持改善計画 又は 市町村法定計画	市町村法定協議会 又は 乗合バス事業者	市町村法定計画	市町村法定協議会 又は 乗合バス事業者
			県・市町村法定計画なし	県生活交通確保維持改善計画	乗合バス事業者	補助対象外	
フィーダー	生活交通確保維持改善計画 (市町村単位)	乗合バス事業者、自家用有償旅客運送者 又は 活性化法法定協議会	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	市町村法定協議会 又は 乗合バス事業者等	市町村法定計画	市町村法定協議会
			市町村法定計画なし	生活交通確保維持改善計画	乗合バス事業者等	補助対象外	