

はじめに.1 網形成計画・再編実施計画の目的と特徴

人々が自立した生活を営む上では“移動”は欠かせないものですが、近年のモータリゼーションの進展や人口減少、少子高齢化など、公共交通を取り巻く状況は厳しさを増しています。公共交通ネットワークの縮小やサービス水準の一層の低下が、更に公共交通利用者を減少させることになるなど、いわゆる「負のスパイラル」に陥っている状況が見られ、このままでは地域で公共交通が成り立たなくなる可能性もあります。

地域公共交通の維持・改善は交通分野の課題解決にとどまらず、まちづくり、観光、更には健康、福祉、教育、環境等の様々な分野で大きな効果をもたらします。しかし、地域によって抱える課題は様々であり、解決すべき課題が異なれば地域における公共交通の“必要性”や“在り方”も異なってきます。これまで公共交通計画は民間事業者を中心に検討されてきた地域も多いですが、この枠組みを見直し、地域の総合行政を担う地方公共団体が中心となって、地域戦略の一環として持続可能な公共交通ネットワークの形成を進める必要があります。

こうした背景を踏まえ、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（以下、活性化再生法と呼びます）の改正が平成26年11月20日に施行され、網形成計画の策定ができるようになりました。この計画は、地域公共交通の現状・問題点、課題の整理を踏まえて、公共交通ネットワーク全体を一体的に形づくり、持続させることを目的に、地域全体の公共交通の在り方、住民・交通事業者・行政の役割を定めるものです。その際、公共交通ネットワークの利便性及び効率性を向上させつつ、面的な再構築を行う場合には、再編実施計画の策定ができるようになりました。

本手引きでは、網形成計画・再編実施計画の策定の際に参考となる、手順・考え方を示しています。地方公共団体職員をはじめ地域の関係者の皆さんの実務に少しでもお役に立てると幸いです。

交通政策基本法の基本原則に則り、

- ① 地方公共団体が中心となり、
- ② まちづくりと連携し、
- ③ 面的な公共交通ネットワークを再構築することが求められています。

- ・日常生活等に必要不可欠な交通手段の確保等
- ・まちづくりの観点からの交通施策の促進
- ・関係者相互間の連携と協働の促進 等

地域戦略の一環として、持続可能な公共交通ネットワークの形成を、網形成計画の策定・実施により推進します。更に、網形成計画に基づき、地域公共交通再編事業を実施する場合には、再編実施計画を策定し、公共交通ネットワークの再編を推進します。

国が定める基本方針に基づき、地方公共団体が交通事業者など地域の関係者と連携しつつ、マスタープランとなる「**地域公共交通網形成計画**」を策定することができるようになりました。

面的な公共交通ネットワークを再構築するために、地方公共団体の支援を受けつつ実施する「**地域公共交通再編事業**」が創設されました。

地方公共団体が、交通事業者との合意の上で、地域公共交通再編事業を実施するための計画である「**地域公共交通再編実施計画**」を策定できるようになりました。

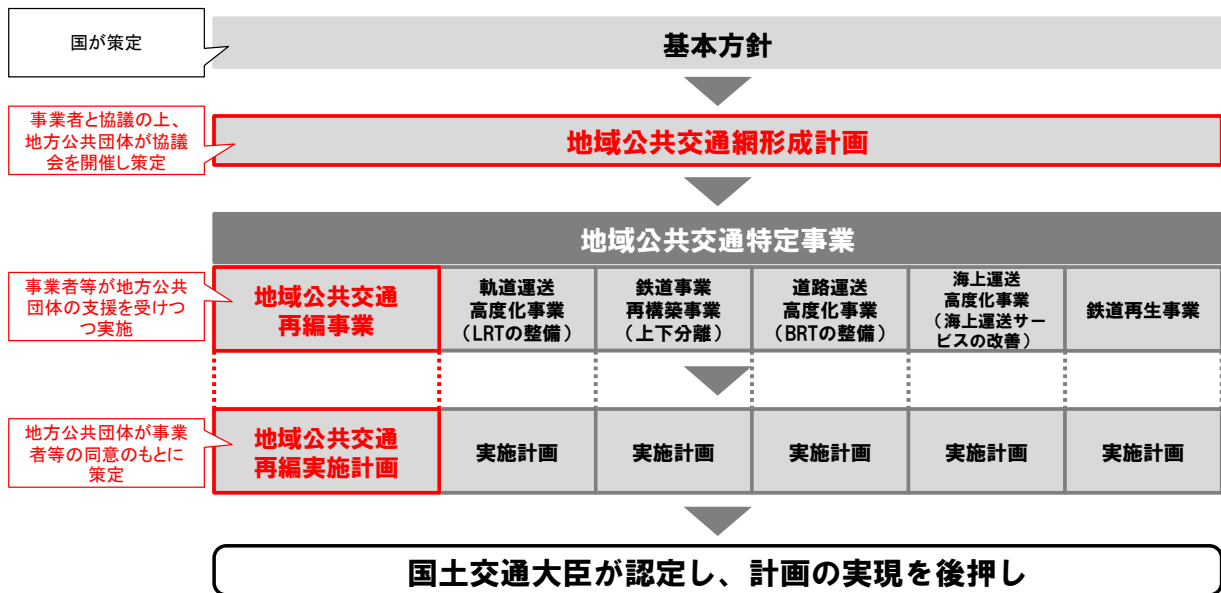
▲活性化再生法改正のポイント

はじめに.2 網形成計画とは？再編実施計画とは？

網形成計画と再編実施計画の違いについては、以下のとおり整理できます。

網形成計画とは、「地域にとって望ましい公共交通網のすがた」を明らかにする「マスタープラン（ビジョン+事業体系を記載するもの）」としての役割を果たすものです。国が定める基本方針に基づき、地方公共団体が協議会を開催しつつ、交通事業者等との協議の上で策定します。まちづくりと連携し、かつ面的な公共交通ネットワークを再構築するために実施する事業（地域公共交通特定事業など様々な取組）について記載します。

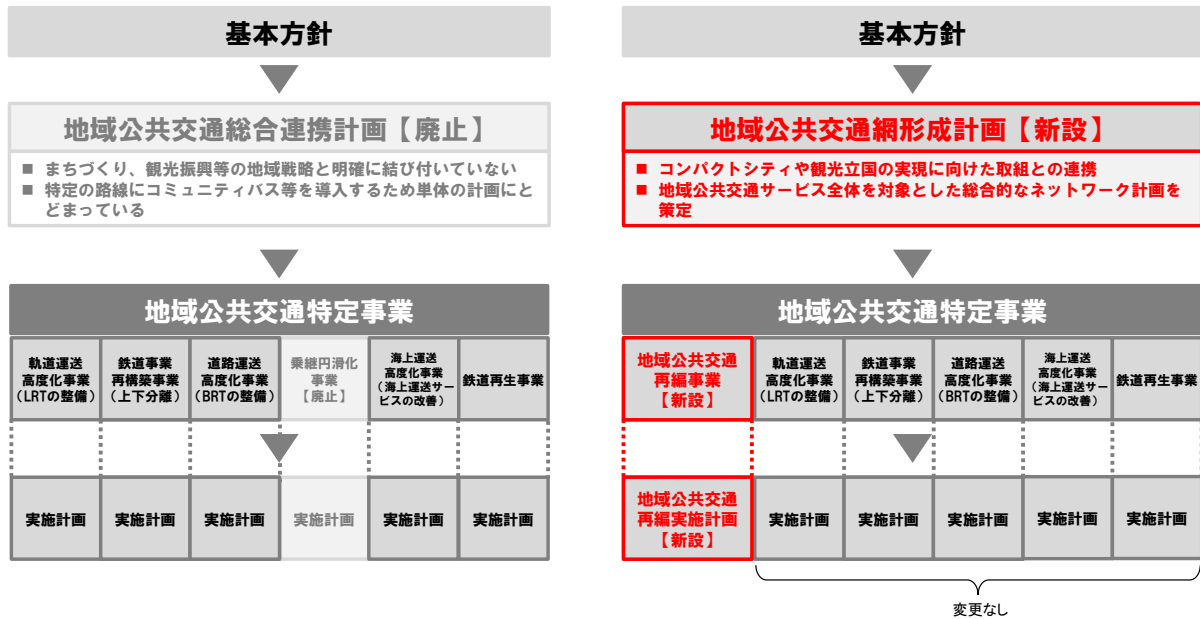
再編実施計画とは、「マスタープラン（＝網形成計画）」を実現するための実施計画の一つです。網形成計画において、地域公共交通特定事業のうち「地域公共交通再編事業」に関する事項を記載した場合、同事業の実施計画である「地域公共交通再編実施計画」を作成することができます。この計画は、地方公共団体が事業者等の同意のもとに策定します。



▲網形成計画と再編実施計画の位置付け

はじめに.3 網形成計画は従来の「連携計画」から何が変わったのか？

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の改正が平成 26 年 11 月 20 日に施行されたことに伴い、従来の「地域公共交通総合連携計画（以下、連携計画と呼びます）」は任意の計画となり、新たに法定計画として網形成計画を策定することができるようになりました。



▲ 枠組みの見直しのイメージ

「網」形成という言葉が示しているとおり、網形成計画では連携計画の中で十分に扱われてこなかった、まちづくりとの連携や、地域全体を見渡した面的な公共交通ネットワークの再構築を検討する必要があります。具体的には、網形成計画は以下の項目が記載されている必要があります。これらの記載がある連携計画は、記載内容について一定の評価・見直しを行ったのち、網形成計画に転換することができます。一方で個別コミュニティバス路線に限定されている計画等、内容の記載が十分でないものについては、新たに網形成計画として定める必要があります。

網形成計画において留意すべき事項（基本方針二1）

- ①まちづくり、観光振興等の地域戦略との一体性の確保
- ②地域全体を見渡した総合的な公共交通ネットワークの形成
- ③地域特性に応じた多様な交通サービスの組合せ
- ④住民の協力を含む関係者の連携
- ⑤広域性の確保
- ⑥具体的で可能な限り数値化した目標

[詳細編を確認]

- ・ 詳細編「第1章 1.5 連携計画との関連性について」



はじめに

はじめに.3 網形成計画は従来の「連携計画」から何が変わったのか？

網形成計画・再編実施計画の背景・趣旨を知らせよう

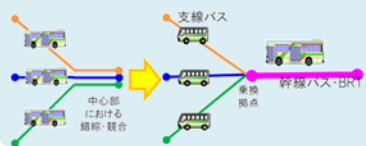
はじめに.4 地域公共交通再編事業とは？

地域公共交通ネットワークの形成を効果的に実現するためには、地域によっては、既存のネットワーク・サービスを前提とした利用促進や路線等の個別的な見直しだけではなく、地域全体の公共交通ネットワークを全面的に再編する取組を進める必要があることから、「地域公共交通再編事業」を創設しました。地域公共交通再編事業とは、地域公共交通を再編するための事業であって、地方公共団体の支援を受けつつ、以下の各号に掲げるものを行う事業と定義されています（法§2、施行規則§9の2）。

第1号 特定旅客運送事業に係る路線・運行系統・航路又は営業区域の編成の変更

《事業例》

- ・ バス路線の幹線と支線の分割
- ・ 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



第2号 他の種類の旅客運送事業への転換

《事業例》

- ・ 旅客鉄道から路線バス（一般乗合旅客自動車運送事業）へ転換
- ・ 路線バス・コミュニティバスから一般タクシー（一般乗用旅客自動車運送事業）へ転換
- ・ 旅客船（定期航路事業）から海上タクシー（不定期航路事業）へ転換 など



第3号 自家用有償運送による代替

《事業例》

- ・ 路線バスを廃止し、自家用有償旅客運送により代替 など



第4号 第1号～第3号の再編事業と併せて行う運行計画の改善、共通乗車船券の発行、乗降場の改善等の措置

《事業例》

- ・ 異なる公共交通事業者等間の旅客の乗継ぎを円滑に行うための運行計画の改善
- ・ 共通乗車船券の発行
- ・ 乗継割引運賃の設定、交通結節施設における乗降場の改善、旅客の乗継ぎに関する分かりやすい情報提供、ICカードの導入
- ・ その他の地域公共交通の利用を円滑化するための措置を行う事業（ゾーン運賃の導入やバスの方面別カラーリングなど）

▲地域公共交通再編事業



▲地域公共交通再編事業の活用イメージ

地域公共交通再編事業に関する留意点

将来的に再編実施計画を作成する際には、網形成計画に「地域公共交通再編事業に関する事項」を定める必要があります。地域公共交通特定事業に関する事項を定める場合は、少なくとも大まかな事業の実施工業エリア及び事業内容（△△を乗継拠点とする〇〇線の分割、××以遠の廃止、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必要があります。

[詳細編を確認]

- ・ 詳細編「第2章 2.1 再編実施計画とは」



はじめに

網形成計画・再編実施計画の背景・趣旨を知らしめよう
はじめに 4 地域公共交通再編事業とは？

はじめに.5 なぜ網形成計画・再編実施計画を作成すべきなのか？作成のメリットは？

網形成計画・再編実施計画の策定によるメリット（作成の意義）について、主なものを以下に紹介します。

メリット① 地域公共交通政策の「憲法」

網形成計画・再編実施計画は、「自分たちの地域ではこのような考え方で公共交通ネットワークを整備します」という宣言文です。地域の方々から寄せられる「なぜこの地域にバスが通っていて、別の地域には通っていないのか?」、「どういう基準で公共交通サービスを導入しているのか?」といった、交通政策の在り方や個別事業の実施理由や効果に関する問いかけに明確に回答することができますようになります。また、計画に事業の位置付けが明確化されることによって事業実施の根拠となり、予算化や補助申請、庁内での協議がスムーズとなることも考えられます。

メリット② まちづくりとの連携強化

活性化再生法の改正により、まちづくりと連携した面的な公共交通ネットワークを再構築することが明記されたことで、コンパクトな都市構造の実現を支援する網形成計画の検討が可能になります。

メリット③ 関係者間の連携強化

法定協議会を設置して、協議・意見交換・合意のもとに計画策定を進めることで、行政の動きと歩調を合わせた民間の計画を立てることができるとともに、新たな問題を解決するための協調行動を話し合うこともできます。また、こうした関係者間の連携の強化を継続することは、公共交通の正のスパイラルへの転換のきっかけづくりとなり得ます。



メリット④ 公共交通機関同士の役割分担の明確化と連携強化

網形成計画は単一の公共交通機関の運行計画ではなく、地域全体の公共交通を「ネットワーク」として総合的に捉えるものです。網形成計画の策定をきっかけに、地域全体のネットワークの在り方について、鉄道、バス、タクシーなどを一体として検討し、各地域で活用できる公共交通機関全体の連携を強めたり、効率性を高めるための方針や目標、事業を関係者全員で考えたりすることができる点がメリットです。


メリット⑤ 公共交通担当者の「遺言」（政策の継続性）

地方公共団体の職員は数年間で異動してしまうことが多く、いくら優れた公共交通施策を実施しても、引継ぎがうまく機能しない場合、担当者の変更によって方針がぶれてしまったり、事業が頓挫してしまったりする危険性があります。しかし、網形成計画・再編実施計画が「遺言」として次の担当者に引き継がれることにより、政策の継続性が確保され、公共交通を着実に改善するとともに、諸手続の省力化ができるメリットもあります。

地域公共交通再編事業を活用する場合には、再編実施計画の認定を受けることにより、以下に示す特例制度や国による財政支援の特例等を活用することができ、自治体を中心とした地域の面的な公共交通ネットワークの再構築の推進がしやすくなります（法§27の4～§28）。

<p>手続きのワンストップ化</p> <p>地域公共交通再編実施計画と各運送事業法に基づく事業計画等を、別々に提出する必要がなくなります。</p>  <p>別々に提出 → まとめて提出</p>	<p>少量貨物の特例</p> <p>旅客の運送に付随して、少量の貨物を運送することができます（※自家用有償旅客運送のみ）</p> 
<p>計画を阻害する行為の防止</p> <p>地域公共交通再編実施計画の維持が困難となり、かつ、公衆の利便が著しく阻害される恐れがある場合には、</p> <ol style="list-style-type: none"> ① 再編事業の実施区域では、一般乗合旅客自動車運送事業の許認可が制限されます ② 再編事業の実施区域では、の一般乗合旅客自動車運送事業の実施方法の変更を命じることができます <p>（※一般乗合旅客自動車運送事業のみ）</p>	<p>サービスの持続的な提供</p> <p>公共交通事業者が正当な理由なく計画に定められた事業を実施していない場合には、国土交通大臣が勧告・命令を行い、事業の確実な実施を担保します。</p>

▲地域公共交通再編実施計画の認定を受けるメリット



[詳細編を確認]

- ・詳細編「第2章 2.1 再編実施計画とは」
- ・詳細編「第2章 2.2 再編実施計画のメリット」

はじめに

はじめに 5 なぜ網形成計画・再編実施計画の背景・趣旨を知りましょう