

地域公共交通の活性化及び再生に関する 法律等の一部を改正する法律について

令和2年8月

北海道運輸局交通政策部交通企画課

- 1. 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律**
- 2. 地域公共交通活性化再生法等の一部を改正する法律の概要**
- 3. 地域公共交通確保維持改善事業の概要等**

【付録】地域公共交通計画の作成に向けての確認ポイント、留意点について(案)

1. 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律

- 平成12年以降、乗合バスや鉄道等の需給調整規制を廃止し、新規参入規制を最低限にとどめ、サービスの質・量は交通事業者の経営判断等に委ねることとなった。
- 一方、「地域」が主体となって地域交通の最適なあり方を検討し、幅広い主体が連携して取り組むために計画制度や支援制度等を整備してきたところ。

各事業の規制緩和等

- H12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 10月：国内旅客船事業（海上運送法）の規制緩和
- H14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
- H18年10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

- H19年10月：「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」施行
- H23年 : 「地域公共交通確保維持改善事業」創設
- H26年11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

- 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。

地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する基本方針(国のガイドライン)

地域公共交通総合連携計画の作成・実施

協議会

市町村、公共交通事業者、道路管理者、
港湾管理者、公安委員会、住民等

- ・協議会への参加に対する応諾義務
- ・計画作成・変更等の提案制度
- ・協議会参加者の協議結果の尊重義務

地域公共交通総合連携計画(市町村が作成)

- 地域公共交通の活性化・再生に関する計画
- これまでに市町村により601の計画作成
- LRTの整備、BRTの普及促進、地方鉄道の上下分離(自治体が施設を所有する公有民営方式)等の計画について、地域公共交通特定事業により実効性を担保する措置(関連法の特例など)を講じ、一定の効果(LRTの整備 3件、鉄道の再構築 4件 ※平成26年11月末時点)

LRT整備



地域公共交通網の再編

鉄道再構築・再生

BRT整備



乗合タクシー コミュニティバス

海上運送高度化

乗継円滑化



■平成26年に地域公共交通活性化再生法を改正し、①まちづくりと連携し、②面的な公共交通ネットワークを再構築するため、「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した。

交通政策基本法(平成25年12月4日公布・施行)の具体化

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

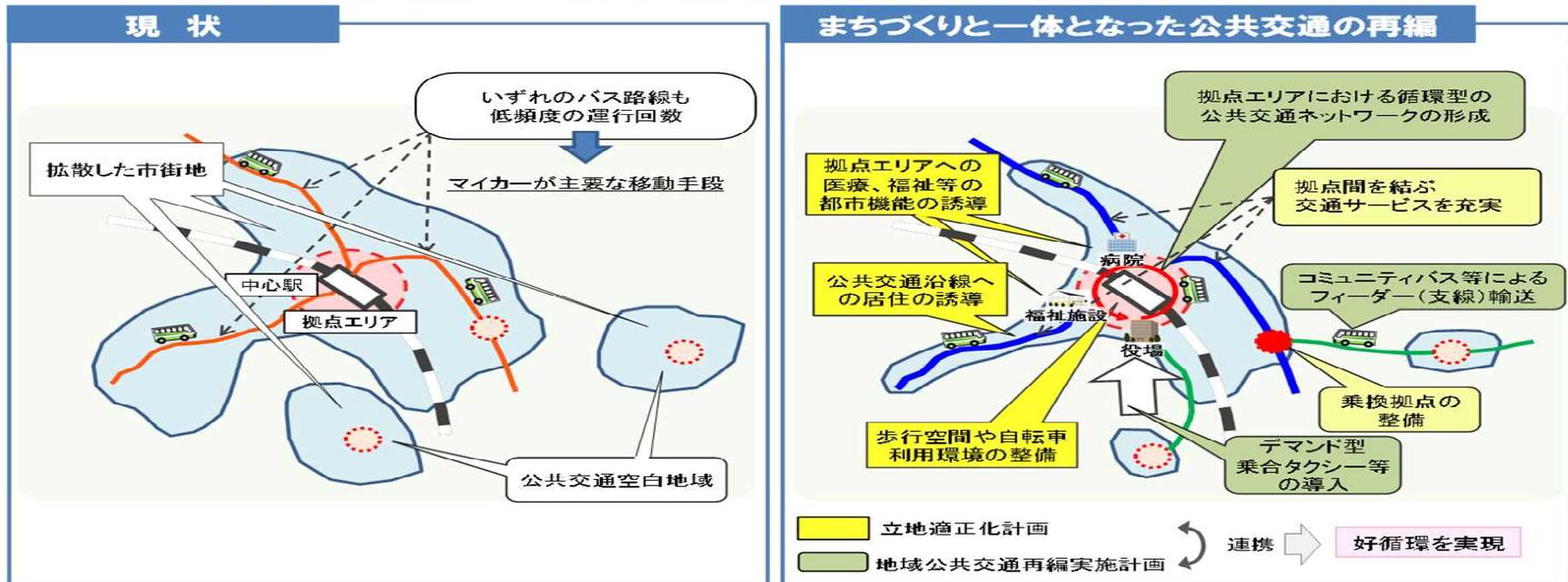
○地域公共交通活性化再生法改正の目指すもの

本格的な人口減少社会における地域社会の活力の維持・向上

ポイント

- 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

コンパクトなまちづくりと一体となった公共交通の再編のイメージ



※富山市、熊本市、豊岡市、三条市等の取組を参考として作成

背景

- 地方都市では、高齢化が進む中で、市街地が拡散して低密度な市街地を形成。大都市では、高齢者が急増。

法律の概要

●立地適正化計画(市町村)

- 都市全体の観点から、居住機能や福祉・医療・商業等の都市機能の立地、公共交通の充実に関する包括的な**マスタープラン**を作成
- 民間の都市機能への投資や居住を効果的に誘導するための土俵づくり

都市機能誘導区域

生活サービスを誘導するエリアと当該エリアに誘導する施設を設定

◆都市機能(福祉・医療・商業等)の立地促進

○誘導施設への税財政・金融上の支援

- 整備に対する補助 **予算**
- 整備に対する民間都市開発機構の出資等 **予算**
- 外から内(まちなか)への移転に係る買換特例 **税制**

○公的不動産・低未利用地の有効活用

- 市町村が公的不動産を誘導施設整備に提供する場合、国が直接支援 **予算**

○医療施設等の建替等のための容積率等の緩和

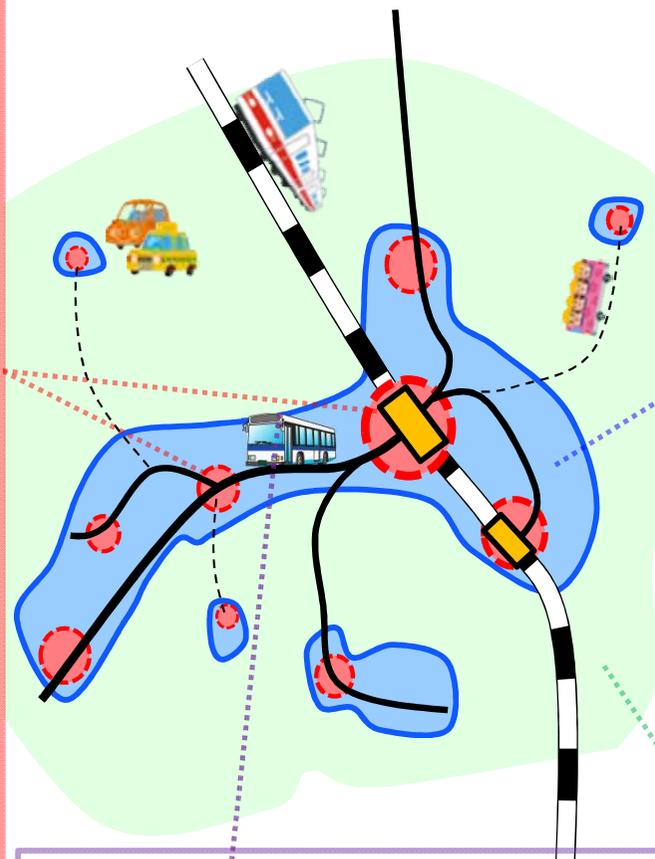
- 誘導施設について容積率等の緩和が可能

◆区域外の都市機能立地の緩やかなコントロール

- 誘導したい機能の区域外での立地について、届出、市町村による働きかけ
- 誘導したい機能の区域内での休廃止について、届出、市町村による働きかけ

◆歩いて暮らせるまちづくり

- 附置義務駐車場の集約化も可能
- 歩行者の利便・安全確保のため、一定の駐車場の設置について、届出、市町村による働きかけ
- 歩行空間の整備支援 **予算**



居住誘導区域

居住を誘導し人口密度を維持するエリアを設定

◆区域内における居住環境の向上

- 公営住宅を除却し、区域内で建て替える際の除却費の補助 **予算**
- 住宅事業者による都市計画、景観計画の提案制度 (例：低層住居専用地域への用途変更)

◆区域外の居住の緩やかなコントロール

- 一定規模以上の区域外での住宅開発について、届出、市町村による働きかけ
- 市町村の判断で開発許可対象とすることも可能

◆区域外の住宅等跡地の管理・活用

- 不適切な管理がなされている跡地に対する市町村による働きかけ
- 都市再生推進法人等(NPO等)が跡地管理を行うための協定制
- 協定を締結した跡地の適正管理を支援 **予算**

公共交通

維持・充実を図る公共交通網を設定

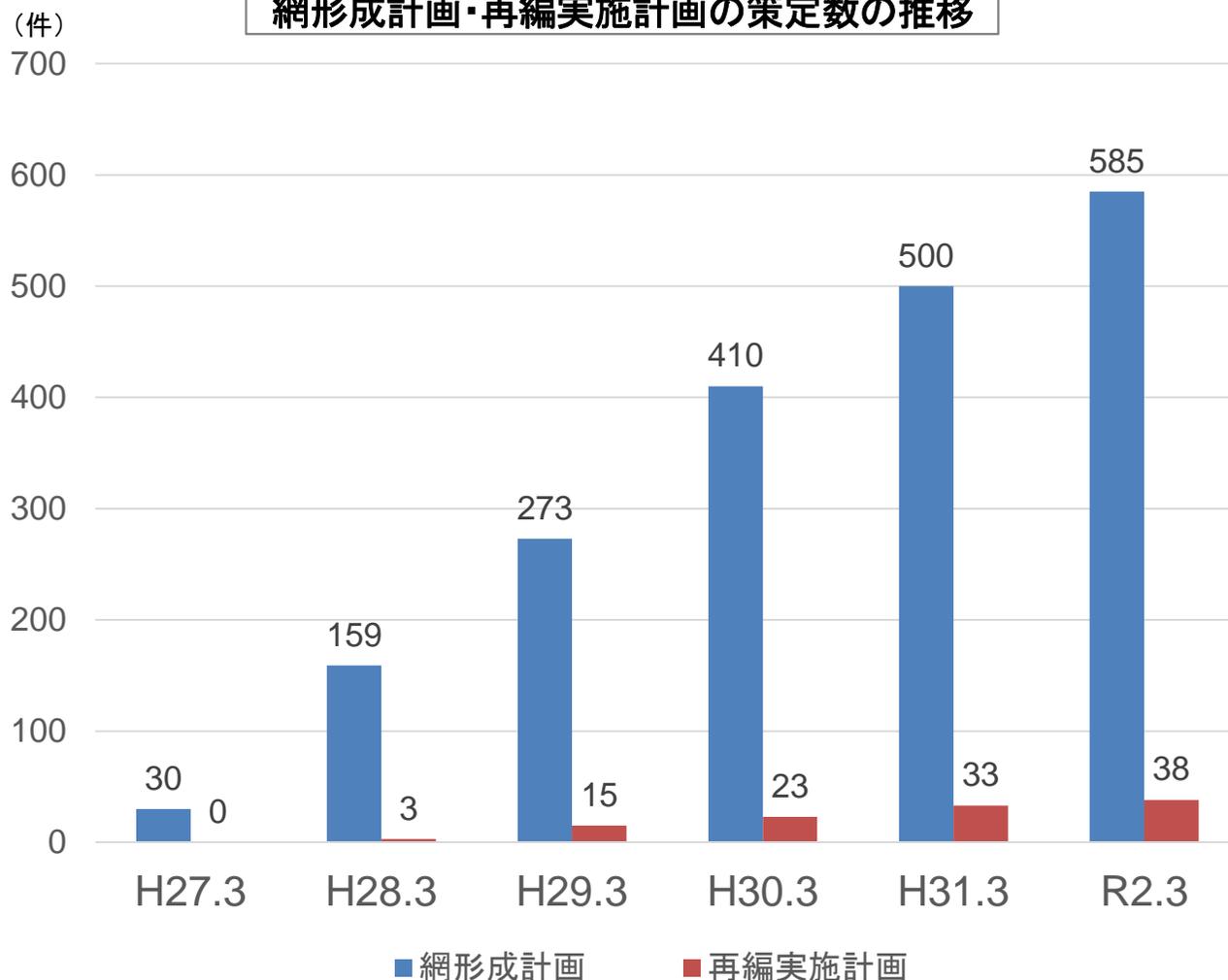
◆公共交通を軸とするまちづくり

- 地域公共交通網形成計画の立地適正化計画への調和、計画策定支援(地域公共交通活性化再生法)
- 都市機能誘導区域へのアクセスを容易にするバス専用レーン・バス待合所や駅前広場等の公共交通施設の整備支援 **予算**

地域公共交通網形成計画の策定状況(令和2年3月末時点)

- 令和2年3月末時点で、**585件**の地域公共交通網形成計画が策定されている。
- 網形成計画の策定主体は、**市町村単独**によるものが約9割を占めており、**都道府県等**による広域的な計画策定は十分に進んでいない。
- また、**地域ごとに現状の把握や目標設定の方法等を含め粗密があり**、PDCAを着実に進める観点から、**より一層の具体性・客観性や、わかりやすさ等が必要**。

網形成計画・再編実施計画の策定数の推移



地域公共交通網形成計画の策定主体の内訳

単独	市町村単独	527件 (90.1%)
広域	複数市町村	26件 (4.4%)
	県+市町村	27件 (4.6%)
	県(全域)	5件 (0.9%)
合計		585件

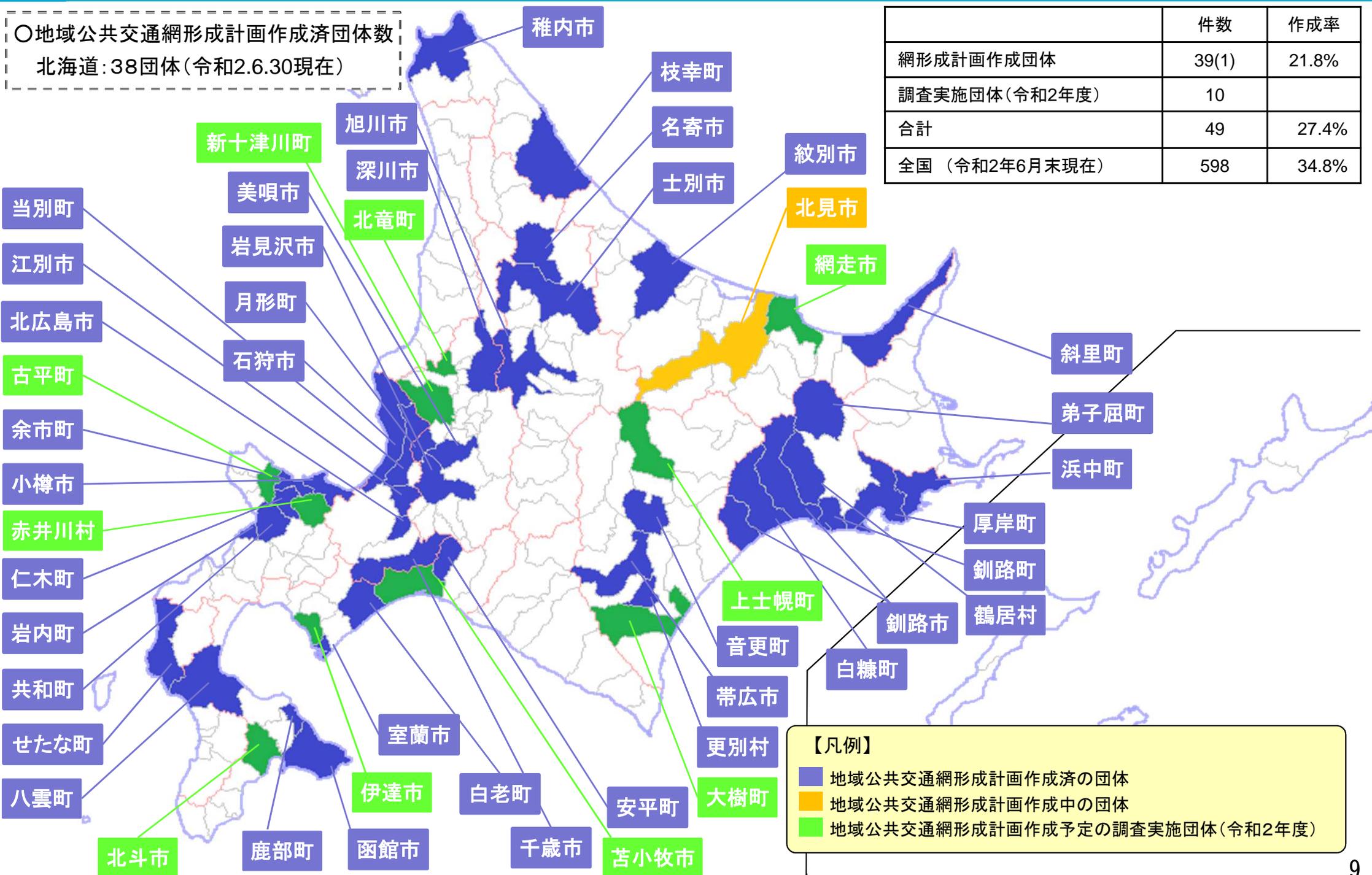
(参考)

市町村の全部または一部が網形成計画の区域に含まれている市町村数
801市町村 / 1,741 全市町村 (46.0%)

地域公共交通網形成計画作成状況(令和2.6.30現在)

○地域公共交通網形成計画作成済団体数
北海道:38団体(令和2.6.30現在)

	件数	作成率
網形成計画作成団体	39(1)	21.8%
調査実施団体(令和2年度)	10	
合計	49	27.4%
全国(令和2年6月末現在)	598	34.8%



【凡例】

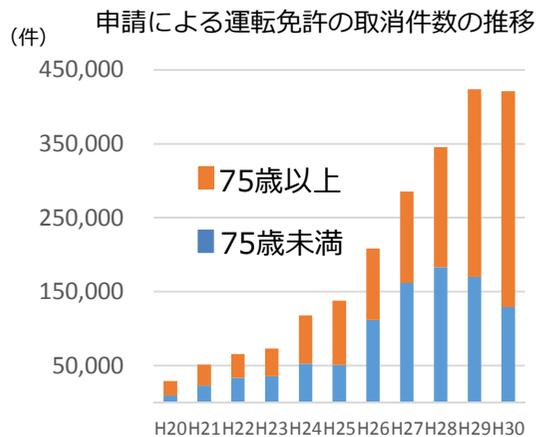
- 地域公共交通網形成計画作成済の団体
- 地域公共交通網形成計画作成中の団体
- 地域公共交通網形成計画作成予定の調査実施団体(令和2年度)

2. 地域公共交通活性化再生法等の一部を改正する 法律の概要

- 高齢者の運転免許の返納も増える中、移動手段の受け皿の確保が重要となっているにもかかわらず、人口減少の本格化、運転者不足の深刻化等に伴って、公共交通の維持が容易でなくなっている。
- 観光による地域振興を図る上でも、外国人旅行者を含む地域外の来訪者にとって利用しやすい移動手段の確保に努めていく必要がある。

地方の移動手段をめぐる現状

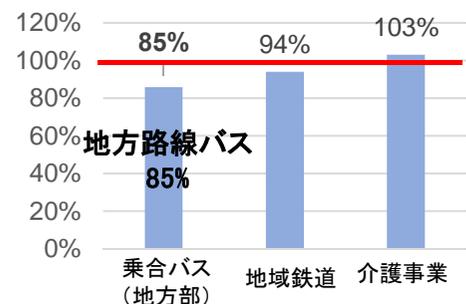
免許返納は年々増加



(出典)警察庁資料より国土交通省総合政策局作成

乗合バス事業の収支は赤字構造

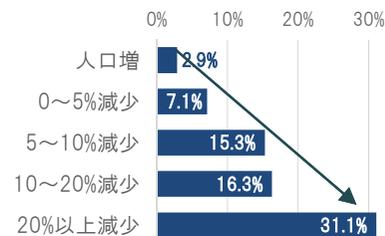
※運行補助のあるものは、補助前の収支率



(出典)国土交通省自動車局資料、国土交通省鉄道局資料、厚生労働省「介護事業経営実態調査結果」より、国土交通省総合政策局作成

人口減少地域ほど公共交通空白地の割合が高い

人口増減との比較(H22→H27)

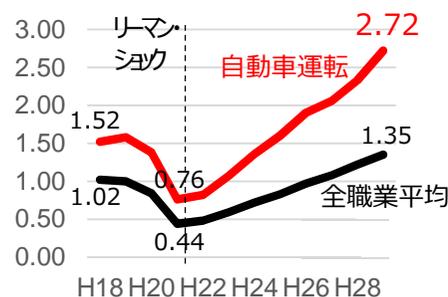


※「公共交通空白地」…居住地メッシュの中心が、鉄道駅から1km、バス停から500mの圏域かつ、区域運行エリアに含まれないメッシュ。
※空白地人口比率で比較。

(出典)国土交通省総合政策局資料

運転者不足が深刻化

有効求人倍率(常用パート含む。)の推移



(出典)厚生労働省「一般職業紹介状況」より、国土交通省総合政策局作成

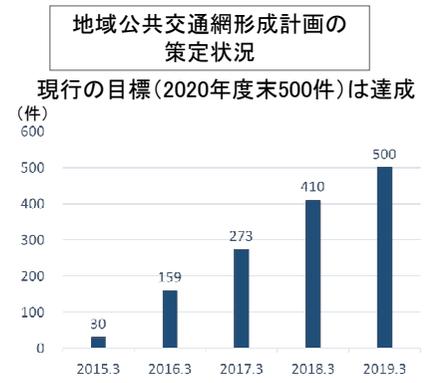
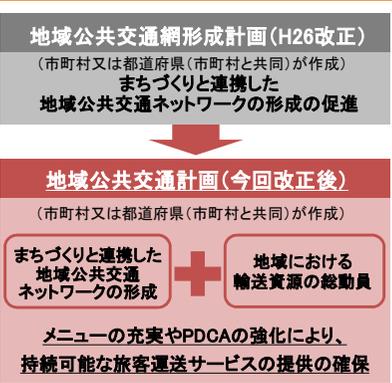
国土交通省の基本的考え方

人口減少や労働力不足が本格化する地方における移動手段の確保を図るため、国土交通省では、以下の考え方で対応していくこととしている。

- ① 地域ごとに、バス・タクシーの労働力確保とサービス維持を図りながら、サービスが不足する地域では、その他の移動手段を総動員して移動ニーズに対応する。
- ② その際、MaaS、AIによる配車、自動運転などの最新技術を活用して、高齢者や外国人旅行者を含む幅広い利用者に使いやすいサービスの提供を促進する。
- ③ ①と②について、地方公共団体が中心となって取り組める制度を充実・強化していく。

地域が自らデザインする地域の交通 【地域公共交通活性化再生法・道路運送法】

- 地方公共団体による「**地域公共交通計画(マスタープラン)**」の作成
 - ・地方公共団体による**地域公共交通計画(マスタープラン)**の作成を**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 ※予算関連)
 - ・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**
 - ⇒バス・タクシー等の公共交通機関をフル活用した上で、地域の移動ニーズにきめ細やかに対応(情報基盤の整備・活用やキャッシュレス化の推進にも配慮)
 - ・定量的な目標(利用者数、収支等)の設定、毎年度の評価等
 - ⇒データに基づくPDCAを強化
- 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も踏まえ、**地域の協議会で議論し、国に意見を提出**



地域の移動ニーズにきめ細かく対応できるメニューの充実 【地域公共交通活性化再生法・道路運送法】

輸送資源の総動員による移動手段の確保

地域に最適な旅客運送サービスの継続

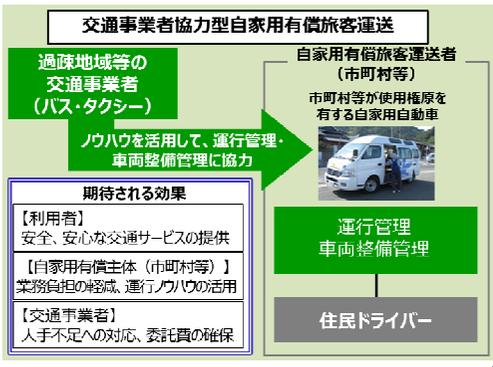
- 路線バス等の維持が困難と見込まれる段階で、**地方公共団体が、関係者と協議してサービス継続のための実施方針を策定し**、公募により新たなサービス提供事業者等を選定する「**地域旅客運送サービス継続事業**」を創設
- ⇒従前の路線バス等に代わり、地域の实情に応じて右の①～⑥のいずれかによる**旅客運送サービスの継続を実現**

実施方針に定めるメニュー例

- 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)
- コミュニティバスによる継続
- 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
- タクシー(乗用事業)による継続
- 自家用有償旅客運送による継続
- 福祉輸送、スクールバス、病院、商業施設等への送迎サービス等の積極的活用

自家用有償旅客運送の実施の円滑化

- 過疎地等で市町村等が行う**自家用有償旅客運送**について、**バス・タクシー事業者**が運行管理、車両整備管理で協力する制度を創設 ⇒ **運送の安全性を向上させつつ、実施を円滑化**
- 地域住民のみならず**観光客を含む来訪者も対象**として明確化 ⇒ **インバウンドを含む観光ニーズへも対応**



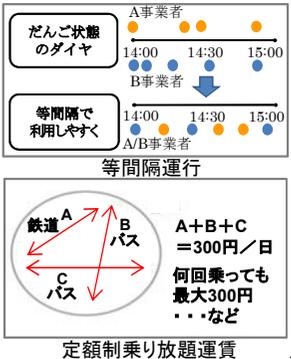
貨客混載に係る手続の円滑化

- 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

既存の公共交通サービスの改善の徹底

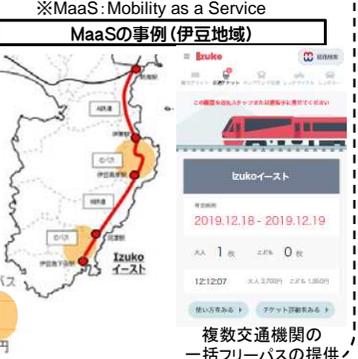
利用者目線による路線の改善、運賃の設定

- 【現状】地方都市のバス路線では、不便な路線・ダイヤや画一的な運賃が見直されにくく、利便性向上や運行の効率化に支障
- また、**独占禁止法のカルテル規制に抵触**するおそれから、**ダイヤ、運賃等**の調整は困難
- 【改正案】「**地域公共交通利便増進事業**」を創設 ⇒ 路線の効率化のほか、「**等間隔運行**」や「**定額制乗り放題運賃**」「**乗継割引運賃(通し運賃)**」等のサービス改善を促進
- 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**



MaaSの円滑な普及促進に向けた措置

- 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**



交通インフラに対する支援の充実 【地域公共交通活性化再生法・物流総合効率化法】

- 鉄道建設・運輸施設整備支援機構による**資金の貸付制度**の対象として、LRT・BRT等のほか、以下の交通インフラの整備を追加(※予算関連)
 - ・地域公共交通活性化再生法に基づく認定を受けた**鉄道の整備** ⇒ 交通ネットワークを充実
 - ・物流総合効率化法に基づく認定を受けた**物流拠点(トラックターミナル等)の整備** ⇒ 複数の事業者の連携による物流効率化を促進



基本方針 (国土交通大臣・総務大臣が策定)

- 地域公共交通の活性化及び再生の意義・目標
- 地域公共交通網形成計画の作成に関する基本的な事項
- 地域公共交通の活性化及び再生に関する事業の評価に関する基本的な事項 等

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)

- 持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生の推進に関する基本的な方針
- 区域・目標・計画期間 ■ 実施事業・実施主体 ■ 計画の達成状況の評価 等
- 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)

国土交通大臣が認定

国土交通大臣へ届出

国土交通大臣が認定

法律の特例措置

法律の特例措置

法律の特例措置

法律の特例措置

<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)

○地方公共団体による「地域公共交通計画」(マスタープラン)の作成

- ・地方公共団体による地域公共交通計画(マスタープラン)の作成を**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 ※予算関連）
- ・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
⇒バス・タクシー等の公共交通機関をフル活用した上で、地域の移動ニーズにきめ細やかに対応（情報基盤の整備・活用やキャッシュレス化の推進にも配慮）
- ・定量的な目標(利用者数、収支等)の設定、毎年度の評価等
⇒データに基づくPDCAを強化

○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も踏まえ、地域の協議会で議論し、国に意見を提出

地域公共交通網形成計画(H26改正)

(市町村又は都道府県(市町村と共同)が作成)
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の促進

地域公共交通計画(今回改正後)

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

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

公共交通機関

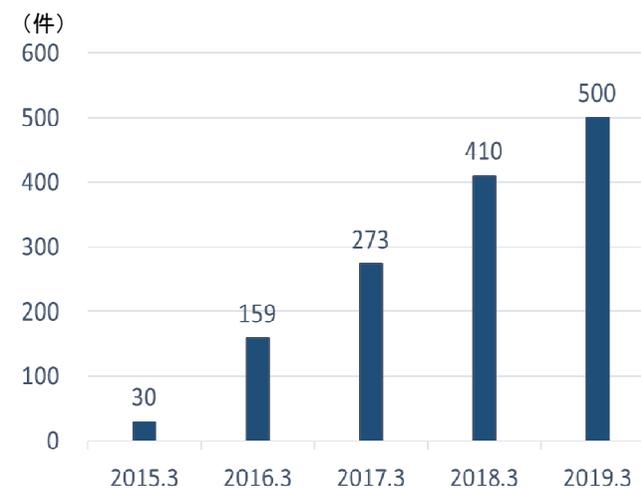


自家用有償旅客運送



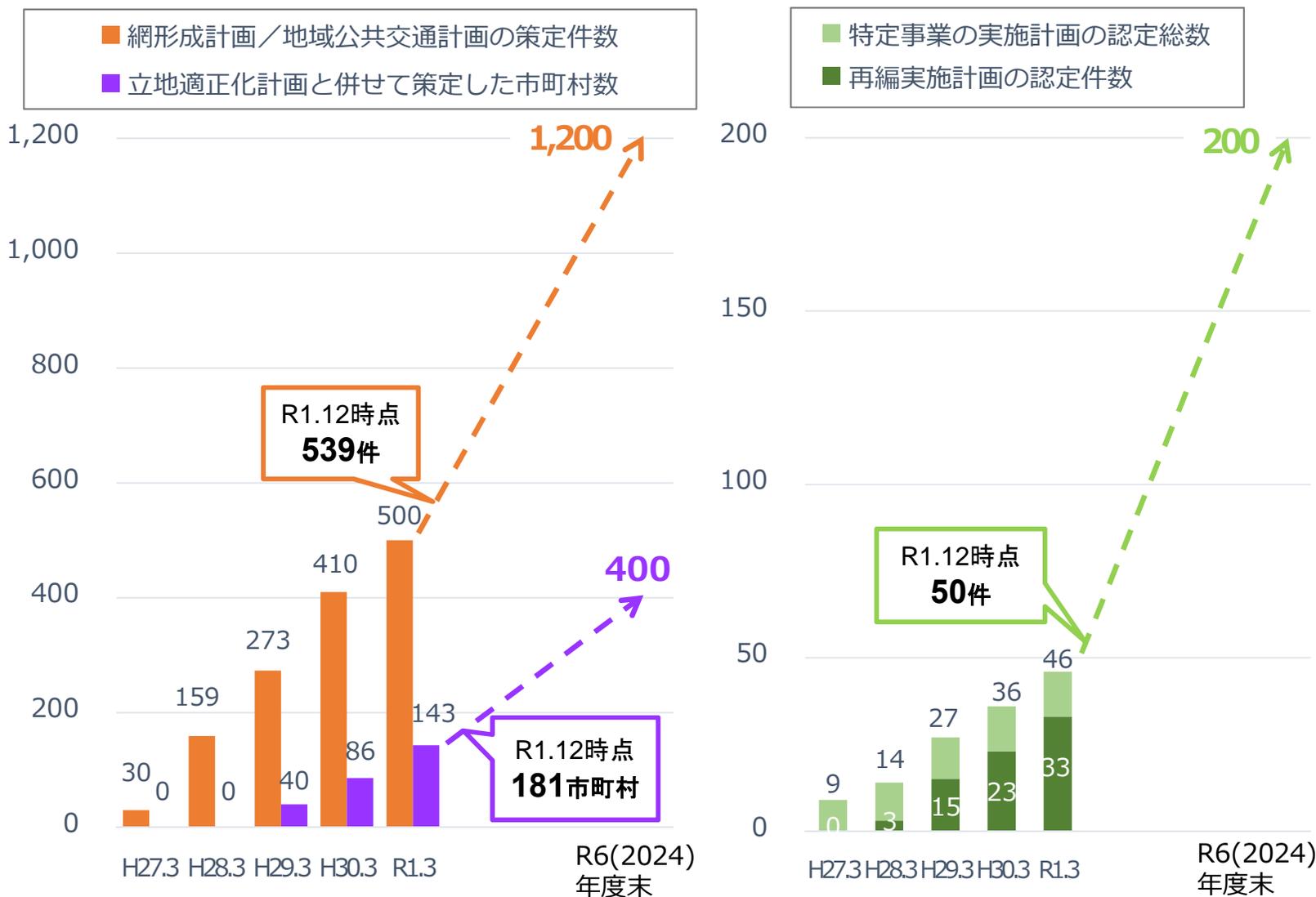
地域公共交通網形成計画の策定状況

現行の目標(2020年度末500件)は達成



●新たな計画制度における政策目標値の設定

- これまでの法定計画の策定状況を踏まえ、以下の新たな政策目標値を設定。
 - ・地域公共交通計画の策定件数
 - ・地域公共交通計画を立地適正化計画と併せて策定した市町村数
 - ・地域公共交通特定事業の実施計画の認定総数
- 国が予算や人材育成・ノウハウ面の支援を行うことで、マスタープラン作成等の取組を更に多くの地域に拡げること（「量」の拡大）とあわせて、まちづくりとの連携（両計画の作成部署の緊密な連携等）を含む「質」の向上も促進。



新たな政策目標値

（いずれもR6（2024）年度末時点）

地域公共交通計画の
策定件数

1,200件

⇒持続可能な旅客運送サービスの提供の確保に向けた地域の取組を促進

地域公共交通計画を
立地適正化計画と併せて
策定した市町村数

400市町村

⇒まちづくりとの連携を強化

地域公共交通特定事業の
実施計画の認定総数

200件

⇒地域の実情に応じた旅客運送サービスの提供の確保のための仕組みの活用を促進

網形成計画の効果的な活用事例

モード間連携や多様な輸送サービスの活用(茨城県常陸太田市)

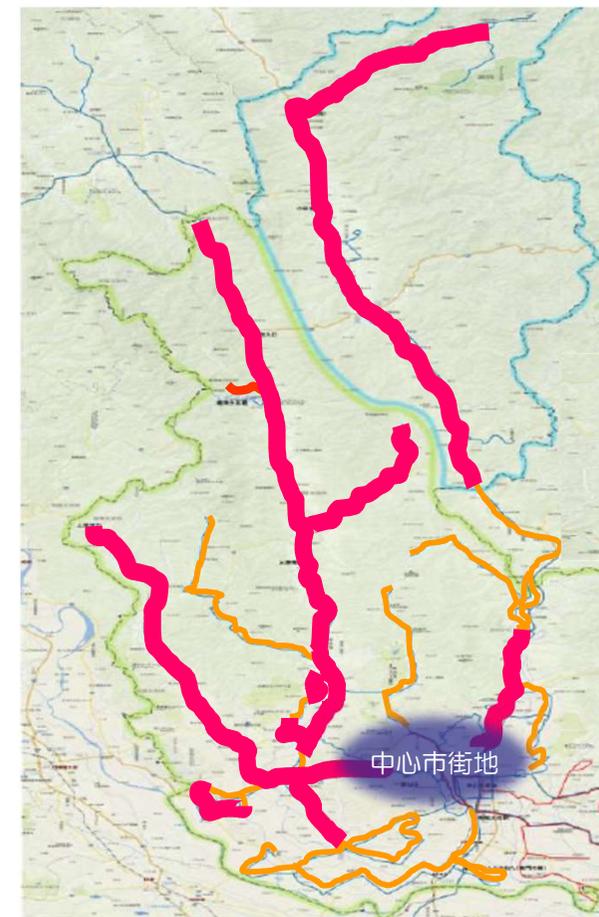
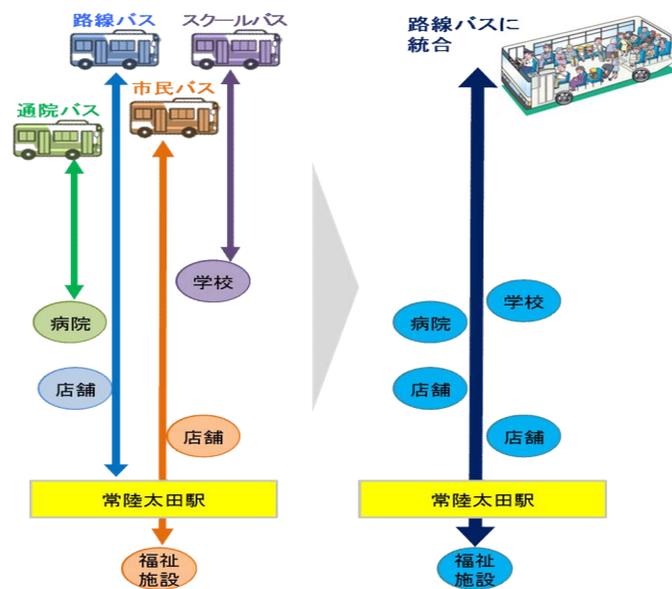
- 網形成計画において、路線バス、コミュニティバス、無料通院バス、スクールバス等の輸送サービスの重複という課題を明らかにした上で、路線バスへの統合と分かりやすい運賃・ダイヤへの見直しにつなげている。

背景・課題

- ✓ 路線バス、コミュニティバス（市民バス）、無料通院バス、スクールバスが同じ路線を重複して運行
- ✓ 運行日（週1～7日）、ダイヤ・本数、運賃体系（距離制、200円均一、無料）の棲み分けがなされておらず、非効率な運行

対応策

- ◆ 路線バス以外のバスを廃止し、路線バスに統合
- ◆ 運行日を毎日（平日）とし、ダイヤ・本数も調整
- ◆ 運賃体系も分かりやすい3段階制に変更（200円、300円、500円）



■ 路線バス・市民バス・みどり号が重複していた路線
■ 路線バス・市民バスが重複していた路線

広域的な地域公共交通網形成計画の策定事例

- 近年、連携中枢都市圏等の市町村連携の動向や、災害時対応の重要性、さらにはインバウンド旅客の周遊等のニーズの高まりから、地域交通の広域圏としての取組の重要性が増している。
- 広域的な網形成計画の策定事例として、①複数市町村、②都道府県と市町村、③都道府県(全域)で策定するケースが挙げられる。

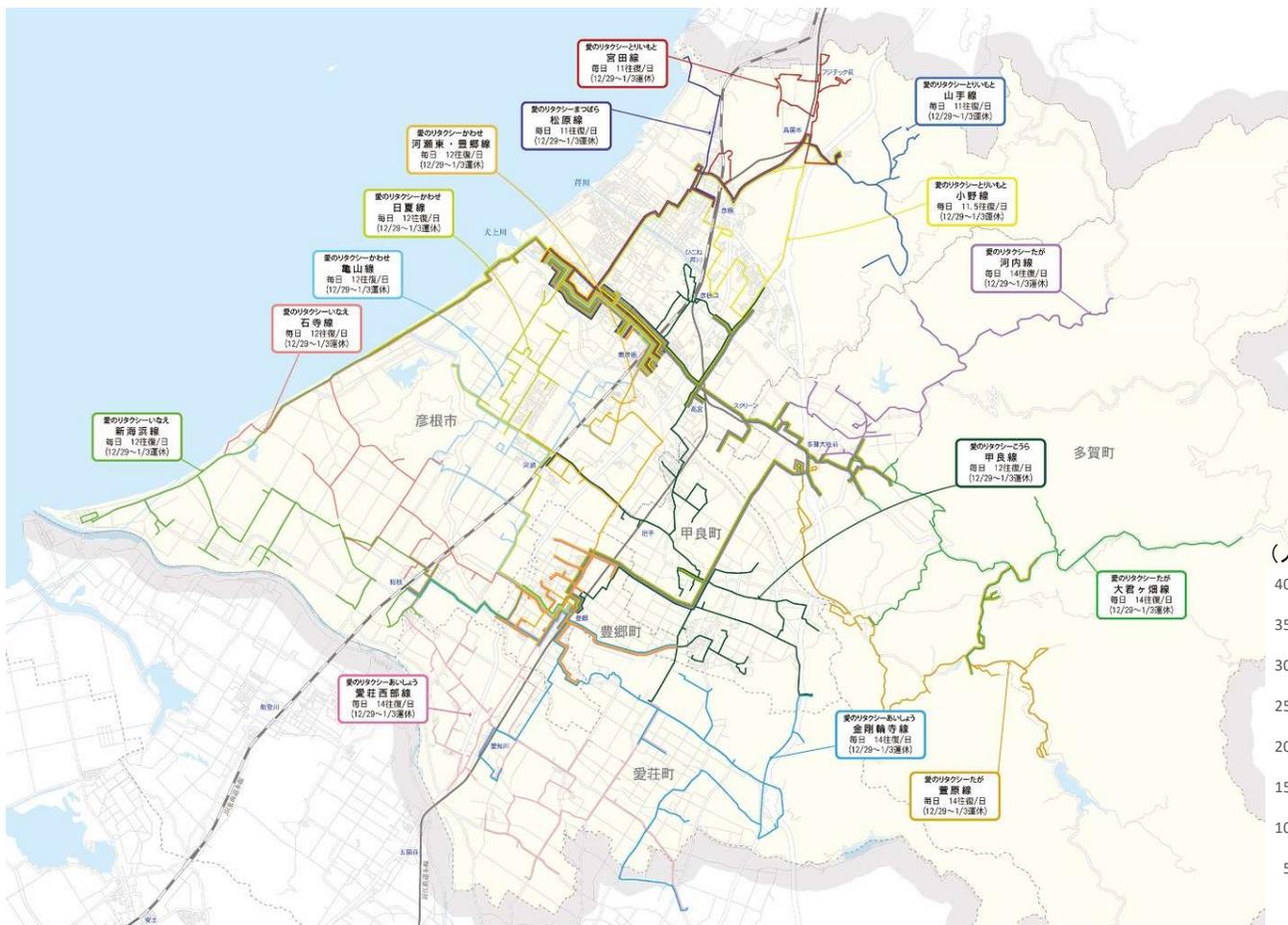
	件数	主な事例
①複数市町村	26件	<ul style="list-style-type: none"> ・隣接する市町村が、地域住民の日常生活を基本とした交通圏単位で策定。(愛知県北設楽郡 等) ・定住自立圏構想や連携中枢都市圏等の広域連携に合わせて、圏域内の市町村が共同で策定。(滋賀県湖東圏域定住自立圏、青森県八戸圏域 等) ・鉄道沿線の市町村が共同で策定。(えちぜん鉄道沿線地域 等6地域)
②都道府県 +市町村	27件	<ul style="list-style-type: none"> ・都道府県が中心となって、県内を複数の区域に分けて策定。(鳥取県、大分県) ・都道府県が中心となって、一部の市町村と共同で策定。(宮崎県日向・東臼杵地域 等) ・鉄道沿線の自治体(都道府県含む)が共同で策定。(北タンゴ鉄道沿線地域 等4地域)
③都道府県 (全域)	5件	<ul style="list-style-type: none"> ・県が中心となって、県内全域の計画を策定。(青森県、岩手県、奈良県、愛媛県、佐賀県)
(合計)	58件	

網形成計画の効果的な活用事例

交通圏全体を見据えた広域的な連携(滋賀県湖東圏域定住自立圏)

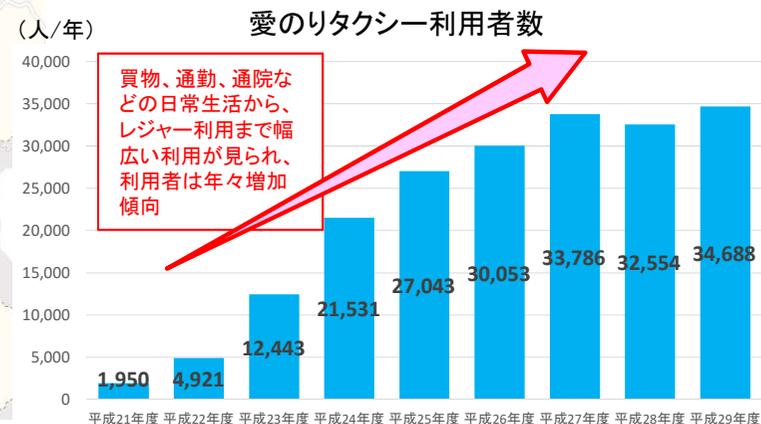
- 網形成計画において、一部の市町が別々に運営していた予約型乗り合いタクシーを、圏域全体で運行するように見直すこととしている。

【湖東定住自立圏：滋賀県彦根市、愛荘町、豊郷町、甲良町、多賀町】



委託事業者	近江タクシー(株)
運行便数・時間	・12便/日(往復)・路線 ・概ね7:00~20:00
利用運賃	・400円、800円の2段階制※
補助の財源	地域内フィーダー系統 確保維持費国庫補助金

※委託事業者にメーター運賃と利用運賃の差額を補助



網形成計画の効果的な活用事例

交通圏全体を見据えた広域的な連携(愛知県北設楽郡)

- 網形成計画において、3町村のバスを役割に応じて分類し、地域間幹線補助系統も含めて位置づけるとともに、運賃体系等の統一化を図り、高校生の通学や高齢者の外出といったニーズに応えることとしている。

山村の複数町村の連携による生活交通ネットワークの構築

- 各町村内で完結していた町営(村営)バスの運行を一体化。運賃体系やバス停デザインも統一。
- 独自のHPを立ち上げたほか、「おでかけ北設だより」、「おでかけ北設時刻表」を作成し、運行案内、ダイヤ改正等、きめ細やかな情報提供を行い、利用者への「分かりやすさ」にも配慮。
- 路線を「基幹バス」、「支線バス」、「デマンドバス」に分類。乗換拠点での案内・待合設備を充実。

効果

郡内唯一の高校の下宿解消

高齢者の外出機会の増加



3町村の地域公共交通イメージ

実線:基幹バス 点線:支線バス 楕円:デマンドバス



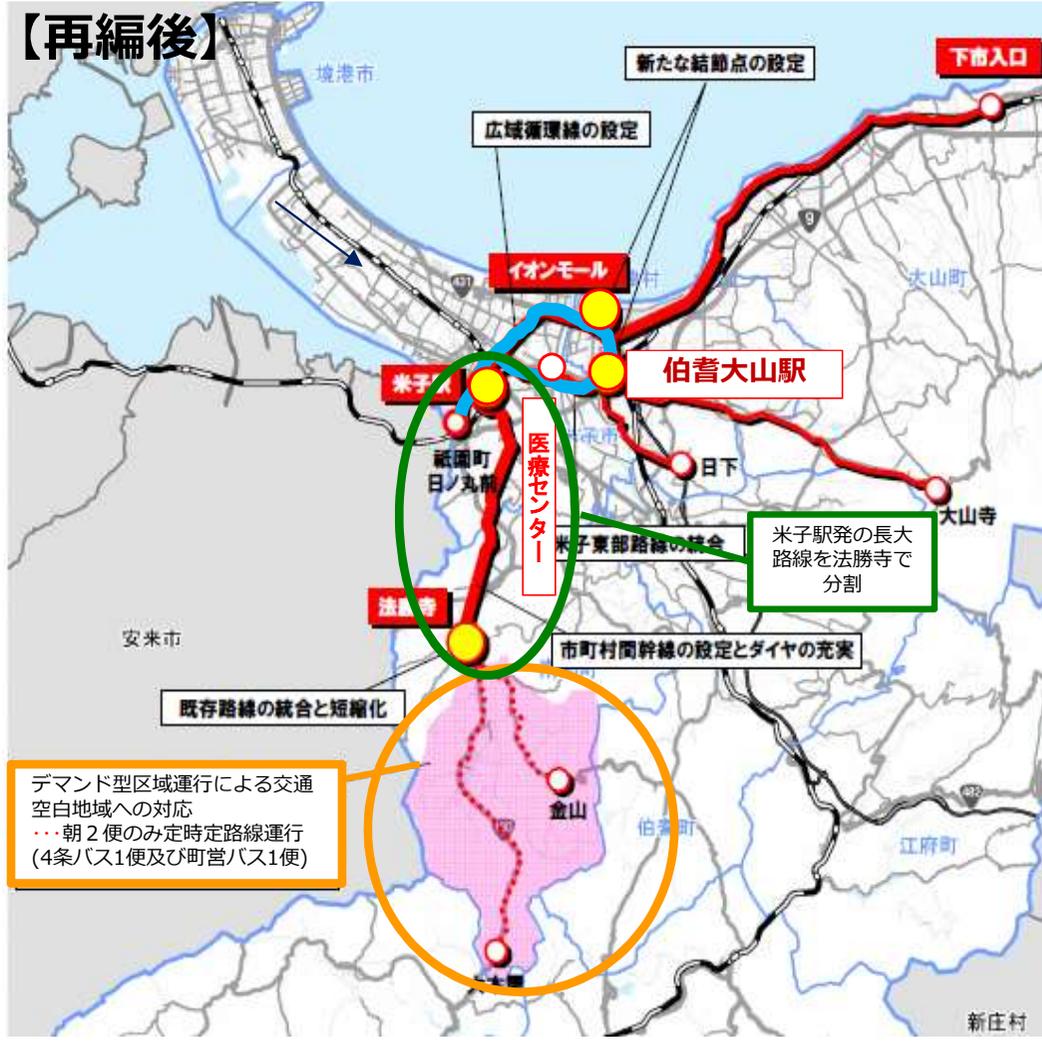
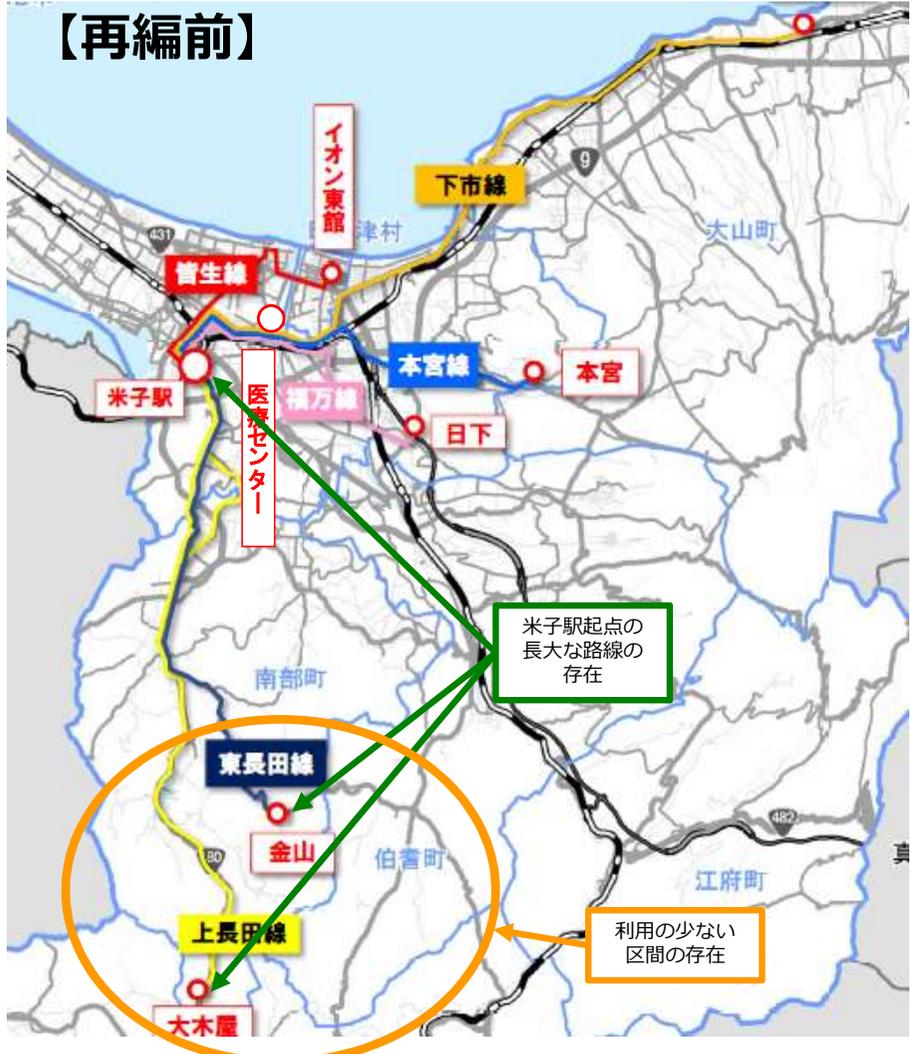
バス通学が可能となり
高校生の下宿率が低下



町村ごとに異なっていたバス停デザインの統一

- 米子市～南部町間の長大な幹線バスを分割。
- 南部町内の利用の少ない区間を路線統合・フィーダー化(市町村自家用有償旅客運送によるデマンド運行(一部路線運行))。

区域: 鳥取県西部(米子市・境港市・日吉津村・南部町・大山町・江府町・日南町・日野町・江府町)
 期間: 平成30年10月1日～令和5年9月30日



【目標設定】

■「利用者数」「満足度」については、6割以上が設定。一方、事業の効率性に関する指標である「収支」「行政負担額」については、2割程度にとどまる。

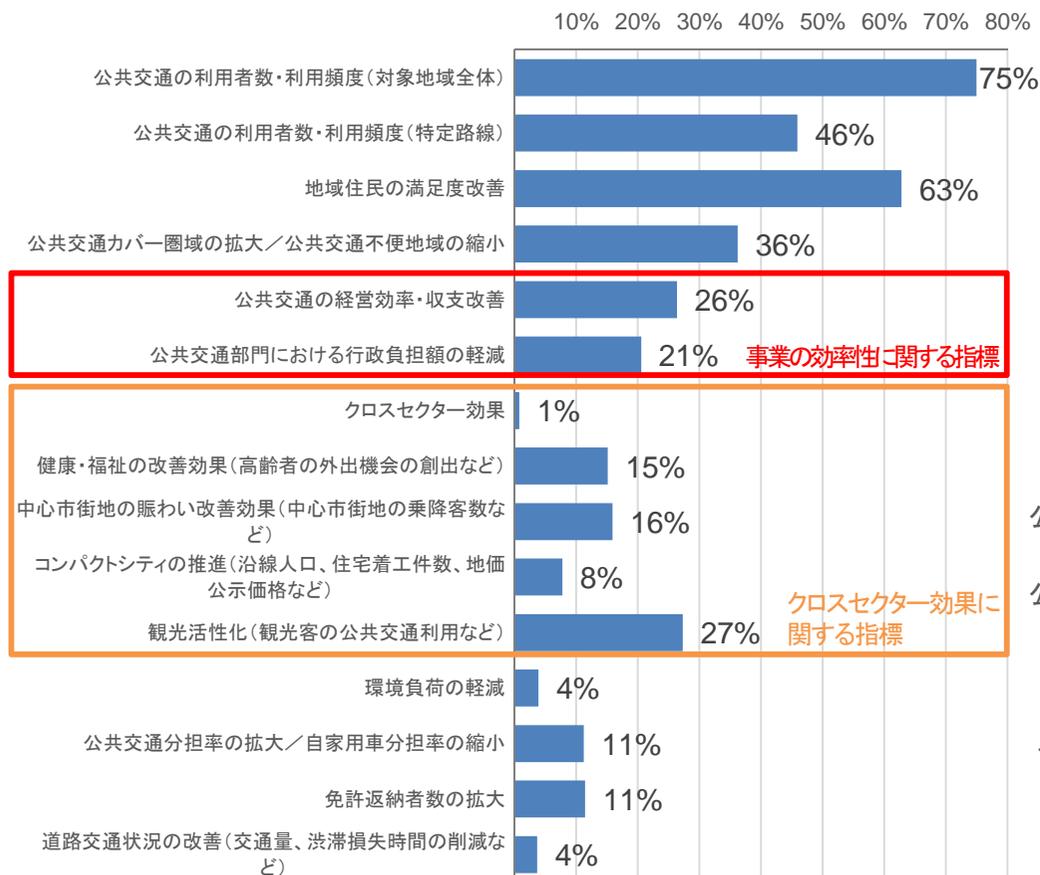
■人の移動がもたらすクロスセクター効果(健康、福祉、医療、まちづくり、観光等への影響)を考慮した目標設定も重要。

【実施状況の分析・評価】

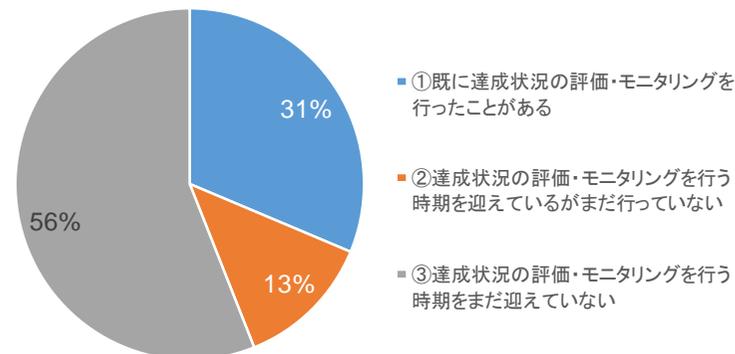
■既に評価を実施した地域は、3割程度。一方、実施予定時期が到来しているものの、評価を未実施の地域もある。

■「利用者数」「収支」について、毎年度評価を実施していない地域も見られる。

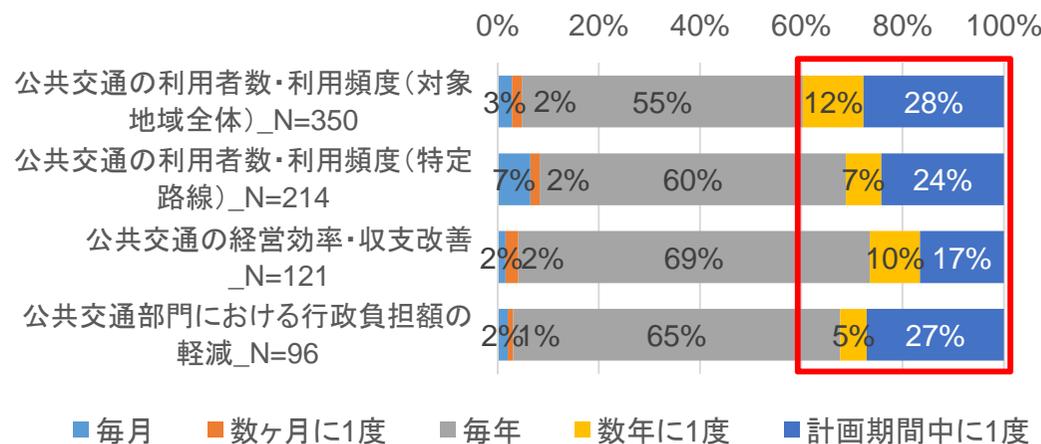
● 網形成計画等での数値指標の設定状況 (N=516)



● 網形成計画における目標の達成状況の評価・モニタリングの実施状況 (N=505)



● 数値指標別評価・モニタリングの実施時期



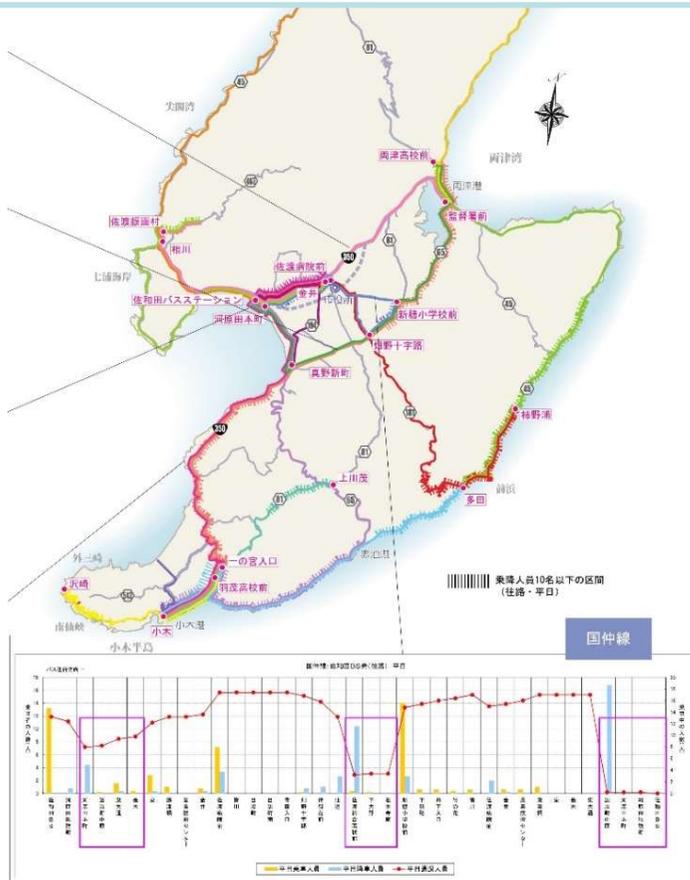
網形成計画の効果的な活用事例

データによる状況把握、効果的な目標設定・検証(新潟県佐渡市)

- 網形成計画において、現状の路線別の乗降数を可視化するとともに、通学・通院といった目的別の公共交通のサービスレベルを分析。

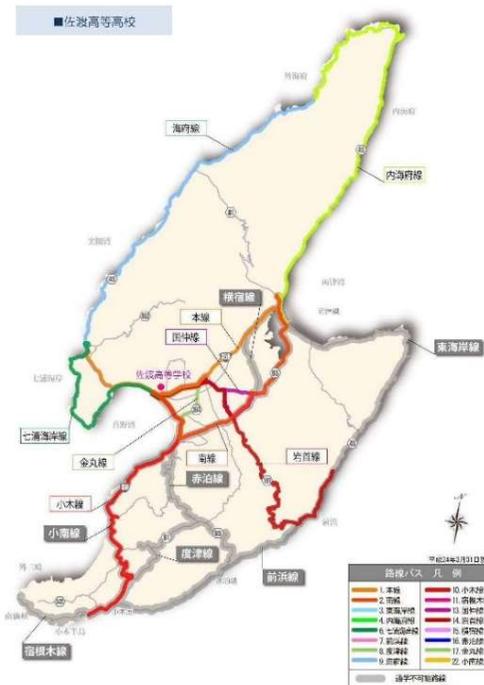
路線別乗降数

佐渡市内路線バスについて、路線別乗降車数及び乗降数が10名以下の区間をグラフ及び図に示す。全体として、中心から離れた区間で乗降数が10名以下となる区間が存在する。(平成22年度データ・往路・平日)



高校別バス通学可能区間

市内の各高校の通学として利用できる路線及び区間を以下に示す。赤泊線、度津線、前浜線、宿根木線沿線において、羽茂高校を除く4校で通学ができない路線となっている。また、南線沿線で相川高校、羽茂高校へ、東海岸線沿線で佐渡高校、相川高校、羽茂高校へ通学ができない路線となっている。



病院別バス通院可能区間

市内バスにおいて、主な病院の診療受付開始(診療開始後1時間以内)に間に合う路線及び区間を以下に示す。乗り継ぎ、直行便により、病院に行けるようになっている。ただし、もっとも通院ニーズの高い佐渡総合病院では、赤泊線、度津線、前浜線、宿根木線において診療受付開始に間に合わない路線となっている。



網形成計画の効果的な活用事例

データによる状況把握、効果的な目標設定・検証(北海道帯広市)

- 網形成計画において、「路線バス利用者数」、「公共交通での通学者数」、「デマンド型交通利用者数」等の定量的な目標を設定し、毎年度、協議会で達成状況を共有している。

計画の目標

基本方針1 公共交通のサービスレベル向上

(1) 路線バス利用者数

路線バス利用状況を把握するための評価指標として、市内完結路線における路線バス年間利用者数を設定する。

表 4-1 路線バス利用者数

把握する指標		目標値		将来目標値設定の考え方	
		現況 (H27)	将来 (H33)		
市内完結路線における路線バス年間利用者数		3,350,075人	3,450,600人	路線バス利用者数は近年増加傾向であるが、人口は減少局面に入っていることから、概ね3%の増加を目標とする。	
年度別	年度	H29	H30	H31	H32
目標値	目標値	3,369,900人	3,389,900人	3,410,000人	3,430,200人

(2) 公共交通での通学者数

高校生等の通学の利便性向上について把握するための評価指標として、通学定期券年間販売数を設定する。

表 4-2 公共交通での通学者数

把握する指標		目標値		将来目標値設定の考え方	
		現況 (H27)	将来 (H33)		
通学定期券年間販売数		12,158人	12,523人	路線バス利用者数同様、概ね3%の増加を目標とする。	
年度別	年度	H29	H30	H31	H32
目標値	目標値	12,230人	12,303人	12,376人	12,449人

基本方針2 生活と交通の拠点の整備

(3) デマンド型交通²⁾利用者数

デマンド型交通の利便性向上について把握するための評価指標として、あいのりタクシー及びあいのりバスの年間利用者数を設定する。

表 4-3 デマンド型交通利用者数

把握する指標		目標値		将来目標値設定の考え方	
		現況 (H27)	将来 (H33)		
あいのりタクシー及びあいのりバスの年間利用者数		16,504人	16,510人	デマンド型交通利用者数は近年横ばいとなっており、人口は減少局面に入っていることから、概ね現状維持を目標とする。	
年度別	年度	H29	H30	H31	H32
目標値	目標値	16,510人	16,510人	16,510人	16,510人

評価指標の達成状況

(平成30年度 第1回 帯広市地域公共交通活性化協議会 資料)

帯広市地域公共交通網形成計画 評価指標達成状況

基本方針1 公共交通のサービスレベル向上								
(1) 路線バス利用者数								
把握する指標		市内完結路線における路線バス年間利用者数						
年度		H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33
目標値 (人)		-	-	3,369,900	3,389,900	3,410,000	3,430,200	3,450,600
実績値 (人)		3,350,075	3,356,486	3,379,745	-	-	-	-
達成率		-	-	100.3%	-	-	-	-
(2) 公共交通での通学者数								
把握する指標		通学定期券年間販売数						
年度		H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33
目標値 (人)		-	-	12,230	12,303	12,376	12,449	12,523
実績値 (人)		12,158	11,373	10,884	-	-	-	-
達成率		-	-	89.0%	-	-	-	-
基本方針2 生活と交通の拠点の整備								
(3) デマンド型交通利用者数								
把握する指標		あいのりタクシー及びあいのりバスの年間利用者数						
年度		H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33
目標値 (人)		-	-	16,510	16,510	16,510	16,510	16,510
実績値 (人)		16,504	16,988	17,136	-	-	-	-
達成率		-	-	103.8%	-	-	-	-

網形成計画の効果的な活用事例

データによる状況把握、効果的な目標設定・検証(数値目標の設定例)

- 網形成計画において目標を設定する際、公共交通利用者数、利用者満足度等、公共交通そのものの利用状況に着目した目標に加え、公的負担に関する目標や、公共交通の利便性の向上による他の政策分野への貢献を明確にした目標を設定する例もみられる。

公的負担に関する数値目標の設定例

作成主体	指標	現状	目標
青森県五所川原市	公共交通等の維持に関する行政負担額	299,000千円 (H27)	現状維持(H34)
茨城県つくば市	市の公共交通維持に係る年間負担額	332,000千円 (H26)	310,000千円 (H32)
北海道千歳市	路線バスの維持に要する市負担額	18,509千円 (H27)	現状維持(H32)
愛知県新城市	コミュニティバスへの市負担額	111,809千円 (H27)	現状維持(H33)
青森県下北地域 (むつ市、大間町、東通村、風間浦村、佐井村)	住民1人あたりの財政負担額	6,424円/人 (H27)	6,400円/人 (H36)
茨城県大子町	利用者1人あたりの町負担額	650円/人 (H27)	650円/人(H32)

まちづくりと連携した目標の設定例(岐阜市)

まちなかの賑わい

中心市街地のバス降車人数

- 目的
 - ・郊外部から中心部への公共交通アクセス性の向上や、都心型コミュニティバスなどを推進することで、「中心市街地にバスで訪れる人々が増える」ことを評価します。
- 指標の算定方法
 - ・中心市街地内の全バス停の10時～20時までの降車人数
 - ※現況値：11,058人（平成24年10月16日(火)(晴)）
 - ・路線バス、コミュニティバス
 - ：10,648人（交通ICカード(アユカ)データ）
 - ・柳バス：410人（降車実績データ）
- 将来目標値の設定方法
 - ・中心市街地内の交通ICカードを利用した全バス停の降車人員は、路線バス、コミュニティバス、柳バス合わせて11,058人です。
 - ・2期岐阜市中心市街地活性化基本計画では、「賑わい創出」の目標値として、柳ヶ瀬周辺地区の歩行者通行量を約6%増やすことを目標に掲げています。
 - ・バスで中心市街地を訪れる人についても、同じ6%の増加を見込み、将来目標値11,720人と設定します。



都市機能の集約

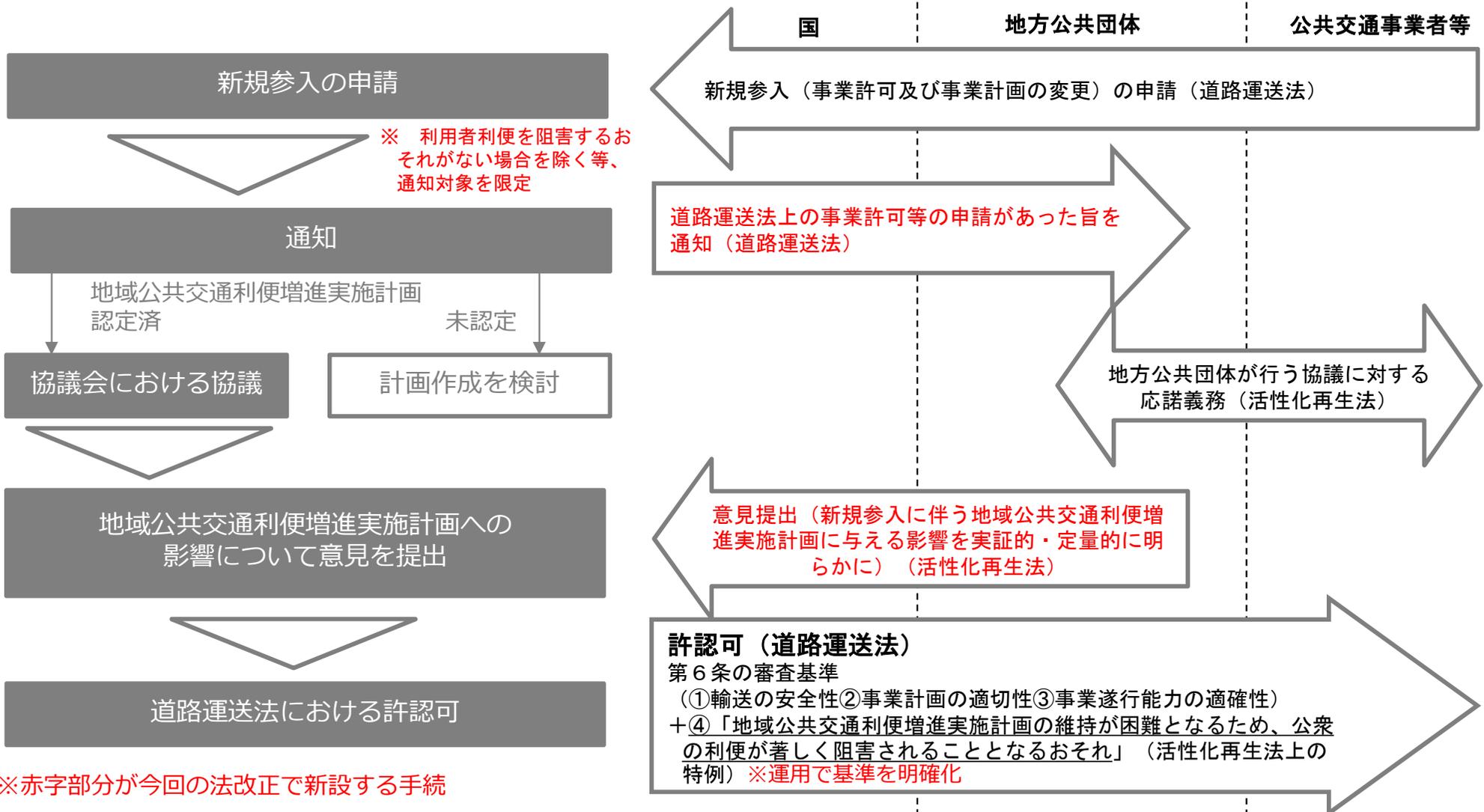
幹線バス路線沿線の住宅着工件数

- 目的
 - ・幹線バス路線のBRT導入により、速達性や定時性が確保された公共交通軸として、「沿線に新たな居住が促進される」ことを評価
- 指標の算定方法
 - ・N（長良）系統における、中心市街地を除く幹線バス路線の沿線地域（金華、長良、長良西の3連合会）での専用住宅・共同住宅の建築確認件数
 - ※現況値：116件（平成23年度実績値）
- 将来目標値の設定方法
 - ・BRT導入を図る幹線バス路線沿線地域（金華、長良、長良西）の建築確認件数は、平成15年を境に急速に減少しましたが、平成17年以降は再び増加傾向を示しています。
 - ・平成17年以降の推移が平成32年度まで続く場合、幹線バス路線沿線の住宅着工件数は約121件となります。
 - ・そのため、幹線バス路線沿線における住宅着工件数が121件を上回ることを目標に設定します。



●地方公共団体への通知、意見提出の仕組みの創設

- 地方公共団体が活性化再生法に基づく地域公共交通計画の作成・実施を円滑に行うためには、地方公共団体が、**路線バスに係る新規参入の情報を速やかに把握**できるようにする必要があります。このため、**路線バスに係る新規参入の申請があった場合に、国土交通大臣は地方公共団体に対し、その旨を通知**することとする。
- また、現行制度では、認定地域公共交通利便増進実施計画の区域における路線バスに係る新規参入の申請があった場合には、国土交通大臣は、道路運送法第6条に掲げる審査基準に加えて、「計画の維持が困難となるため、公衆の利便が著しく阻害されるおそれがないか」についても審査することとしている。当該審査については、その**基準を明確化するとともに、国として実効的な判断を行うことを可能とする**必要がある。
- このため、認定地域公共交通利便増進実施計画の区域内における新規参入の申請があった場合には、通知を受けた地方公共団体は、**法定協議会を活用し、関係者と協議したうえで、国土交通大臣に対し意見を提出することができる**こととするなど、地域の意見を反映する仕組みを創設する必要がある。



※赤字部分が今回の法改正で新設する手続

輸送資源の総動員による移動手段の確保（①地域に最適な旅客運送サービスの継続）

○路線バス等の維持が困難と見込まれる段階で、**地方公共団体が、関係者と協議してサービス継続のための実施方針を策定**し、公募により新たなサービス提供事業者等を選定する「**地域旅客運送サービス継続事業**」を創設

⇒従前の路線バス等に代わり、地域の実情に応じて以下のメニュー例の①～⑥のいずれかによる**旅客運送サービスの継続を実現**

手 続

路線バス等の維持が困難な状況に関する
乗合バス事業者等の申し出



地方公共団体が、既存の事業者を含めた関係者と、多様な選択肢を検討・協議し、**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**を受けた場合は法律上の特例措置（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

- 地域公共交通利便増進事業等の活用により、可能な限り同一の乗合バス事業者等による同一路線の継続（縮小・変更を含む）を目指す。
- 困難な場合には、順次①以降のメニューを検討する。

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）

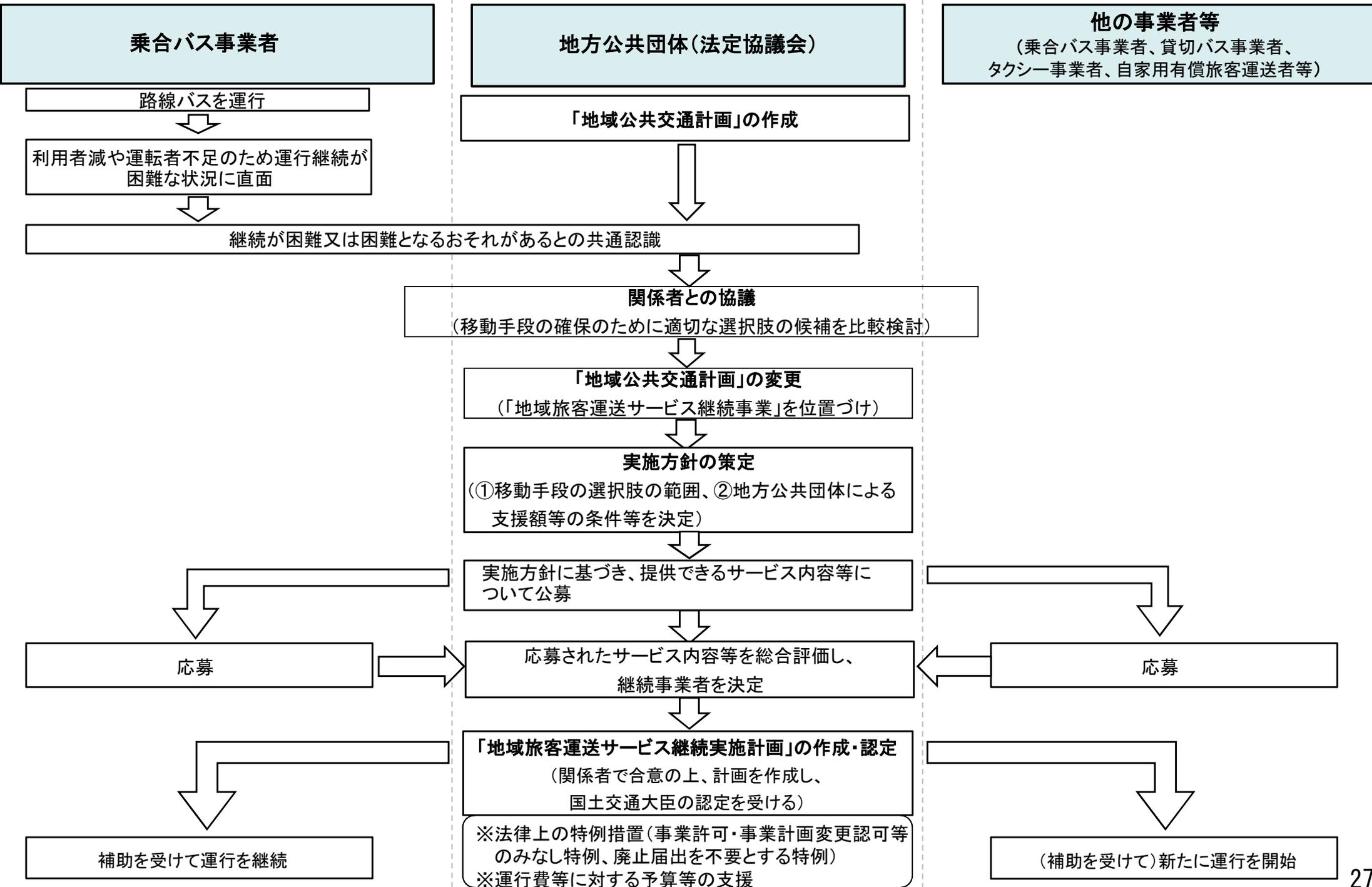
② コミュニティバスによる継続

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

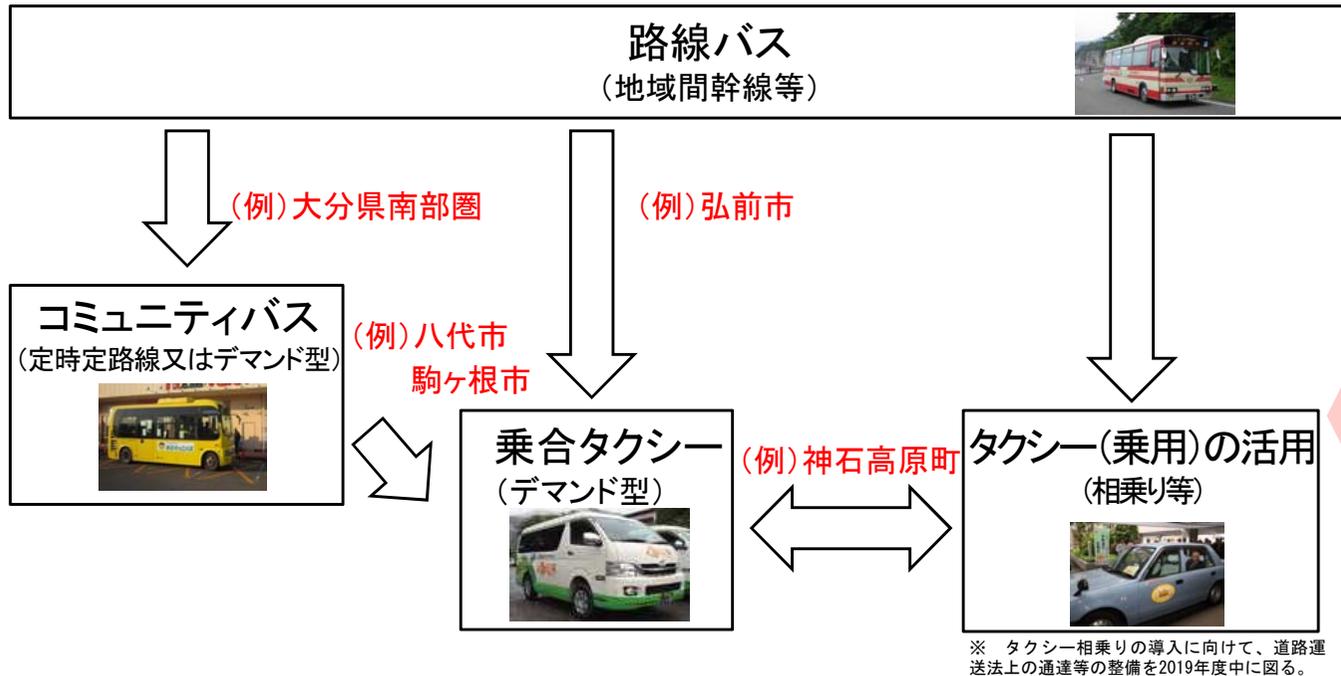
④ タクシー（乗用事業）による継続

⑤ 自家用有償旅客運送による継続

⑥ 福祉輸送、スクールバス、病院や商業施設等への送迎サービス等の積極的活用



- 地方公共団体、交通事業者等の地域の関係者の協議の下で、
 - ・路線バスについては生産性の向上を図るとともに、
 - ・地域の実情に合わせてダウンサイジング等(車両の小型化、運行経路やダイヤ(頻度等)の見直し等)による最適化を図りつつ、地方公共団体の公的負担によるコミュニティバス、乗合タクシー等の運行
 - ・自家用有償旅客運送の活用、スクールバス、福祉輸送等の積極的活用により、地域の暮らしや産業に不可欠な移動手段を持続的に確保。



※上記に併せて、①運行経路・ダイヤ等の見直し、②利用促進等を実施

バス・タクシーによるサービスの提供が困難な場合

自家用有償旅客運送
(市町村自ら又はNPO等による運行)
(例) 鳥取県西部、八幡浜市



スクールバス、福祉輸送、病院・商業施設等の送迎サービス等の積極的活用



需要規模に応じた効率的・効果的な運行

定時定路線

路線を定めて運行するものであって、かつ、路線毎にダイヤが定められている運行の形態。
⇒目的地への一定の輸送ニーズ(通学・通院等)を束ねることで効率的にサービスを提供できる。



決められた場所を決められた時間に運行

デマンド型

路線・ダイヤを定めず、旅客毎の需要に応じた乗合運送を行う運行の形態。
⇒利用者の輸送ニーズに応じて、運行ルートや乗降場所を柔軟に設定できる。



バス停等のミーティングポイントをおおむね定め予約があった場合に運行する**ミーティングポイント型**

バス停等を定めず区域内で予約があったところを最寄り駅等で運行する**ドア対ドア型**

ダウンサイジングの一般的なイメージ 路線バスからコミュニティバスに再編(大分県南部圏地域)

- 佐伯市・津久見市内のバス路線について、交通結節点の新設と路線の分割を行い、利便性を確保しながら効率化。
- 併せて、商業施設への乗入れやコミバスへの移管等を実施し、広域的にバス交通を再編。

【作成主体】 大分県・佐伯市・津久見市 【区域】 佐伯市・津久見市
 【計画期間】 平成30年10月1日～令和3年9月30日

交通結節点の新設、路線の分割等

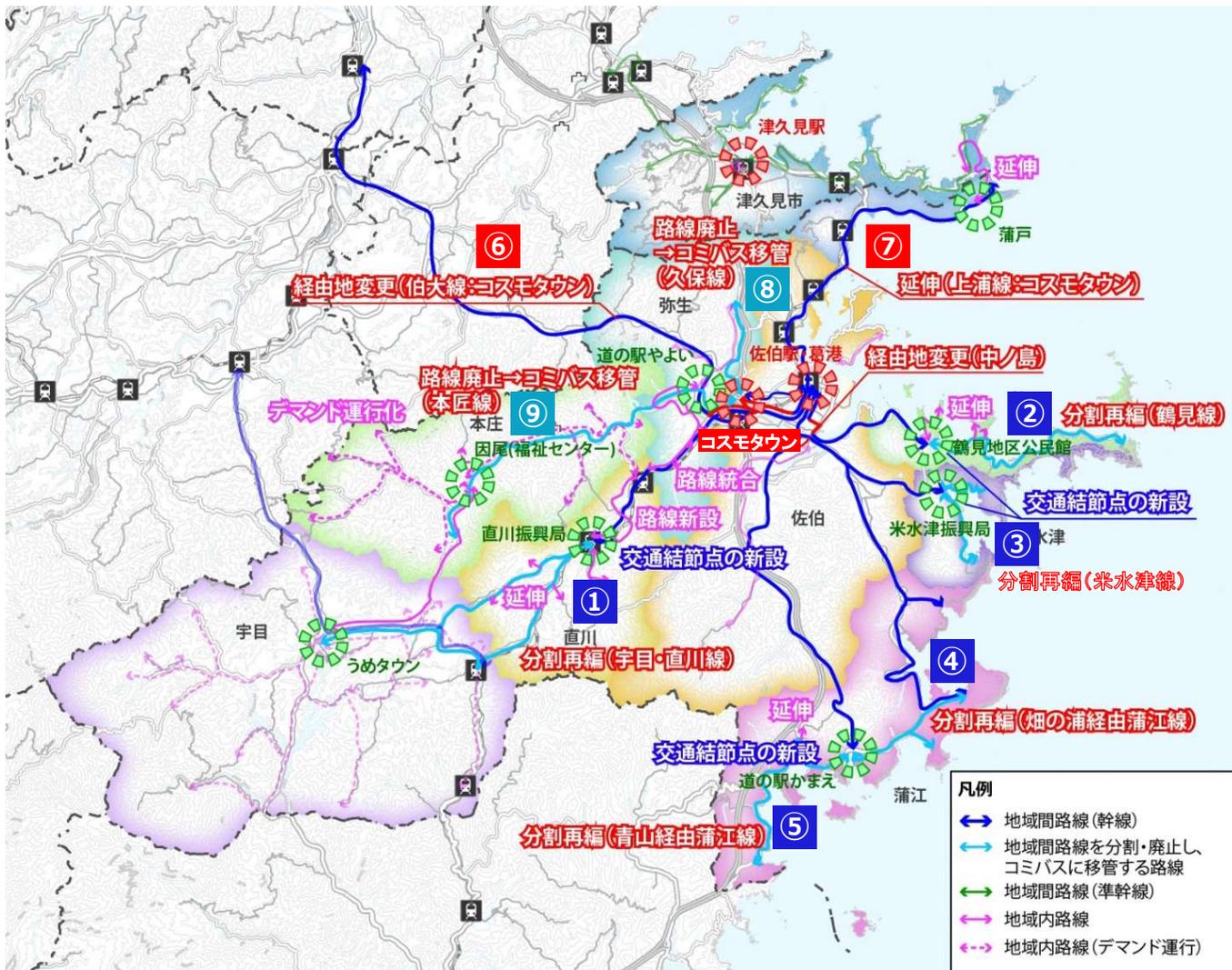
① 宇目直川線 【佐伯～宇目】	直川振興局で路線を分割し、直川振興局以西をコミバスに移管
② 鶴見線 【佐伯～下梶寄】	鶴見地区公民館前で路線を分割し、鶴見地区公民館前以東をコミバスに移管
③ 米水津線 【佐伯～米水津】	米水津振興局で路線を分割し、米水津振興局以東をコミバスに移管
④ 畑の浦経由蒲江線 【佐伯～蒲江】	中川原で路線を分割し、中川原以南(～蒲江間)をコミバスに移管
⑤ 青山経由蒲江線 【佐伯～波当津】	道の駅かまえて路線を分割し、道の駅かまえ以南をコミバスに移管

商業施設への乗入れ

⑥ 伯大線【大分～佐伯】	日中の便の経路を変更し、コスモタウンを経由
⑦ 上浦線【佐伯～蒲戸】	商業施設等の集積するコスモタウンに路線を延伸

民間バスをコミバスへ移管

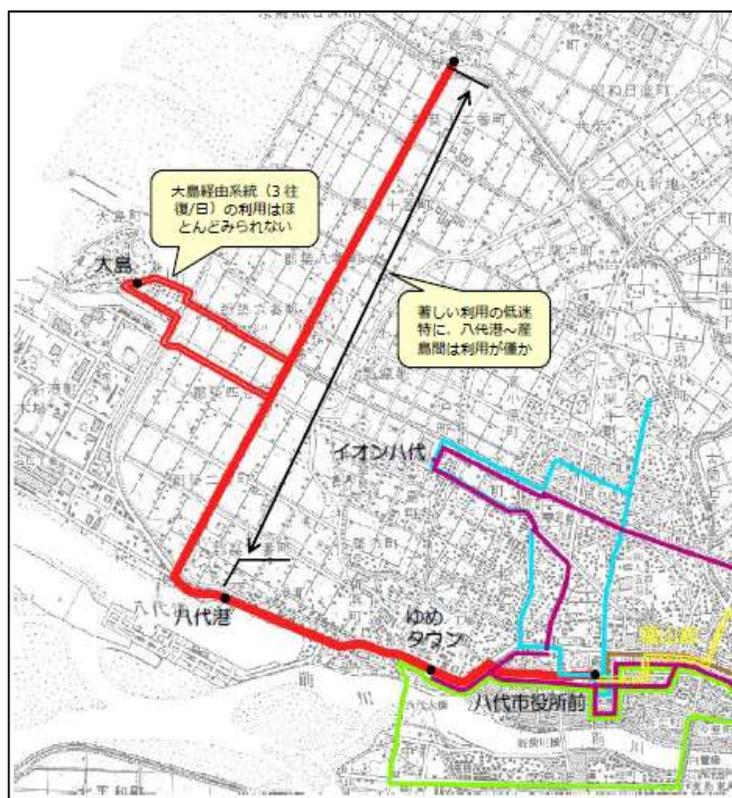
⑧ 久保線【佐伯～久保】	民間バス路線を廃止し、コミバスに運行を移管。区間をコスモタウン発着に短縮
⑨ 本匠線【佐伯～上津川】	民間バス路線を廃止し、コミバスに移管。区間をコスモタウン発着に短縮



ダウンサイジングの一般的なイメージ コミュニティバスからデマンド交通に再編(熊本県八代市)

- 八代市では、路線定期運行から区域型デマンド運行へ運行形態を見直すことで経費を削減。

再編前(コミュニティバス)



再編後(デマンド交通)



	運行回数(回/日)	年間運行経費(千円)
再編前(路線運行)(H29)	7	13,118
再編後(デマンド運行)(H30)	5	5,165

ダウンサイジングの一般的なイメージ

路線バスから乗合タクシーの導入を行った具体例(青森県弘前市)

- 長大路線(3方面)を分割・再編し、重複路線を改善するなど、効率的なネットワークを形成。
- 併せて、路線バスの廃止により生じた交通空白地を解消するため、乗合タクシーを導入。

【再編実施計画の主な事業内容】

◆赤字長大路線の分割・再編

【薬師堂方面】

- 利用者が低迷している幹線を分割し、乗合タクシーへ転換

【岩木方面】

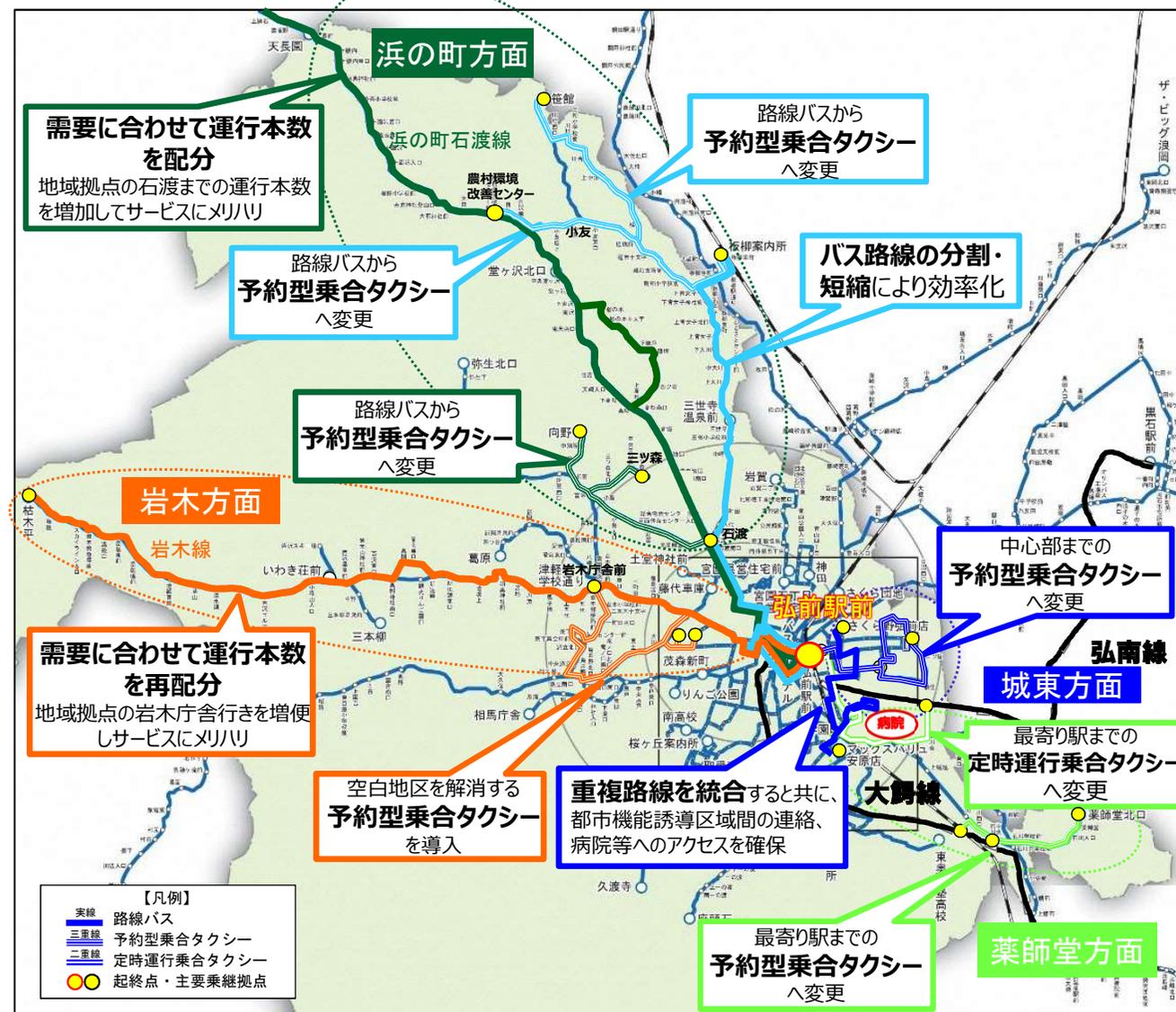
- 需要に合わせて運行本数を再配分
- 路線バスの廃止 (H29.4) により生じた交通空白地を解消するため、乗合タクシーを導入

【浜の町方面】

- 弘前中心部からの幹線と、そこから分岐する支線の分担を明確化
- 支線は乗合タクシーへ転換

◆弘前駅周辺(城東方面)の赤字・重複路線の再編

- 既存の重複路線を統合すると共に、病院や商業施設へのアクセスを確保
- 一部路線を乗合タクシーへ転換



ダウンサイジングの一般的なイメージ 乗用タクシーの活用を行っている具体事例(長野県駒ヶ根市)

- 駒ヶ根市では、利用者の減少や財政負担の増加などから、平成25年にそれまでの定時定路線型バスを廃止し、交通不便者の通院・買い物に的を絞った「デマンド型乗合タクシー」の運行に移行。
- 併せて、運行日や運行時刻などの制約があるデマンド型乗合タクシーを補完する目的で、「割引タクシー券制度」を導入。

こまがねデマンド型乗合タクシー(こまタク)の概要

利用対象者	駒ヶ根市内 居住者(事前登録制)
運行範囲	市内全域(自宅⇔停留所 間)
運行日	平日(月曜日～金曜日)
運行回数	4回/日(往路8時・10時,復路12時・14時)
停留所	病院、スーパー、郵便局、市役所 等
運賃	片道400円
利用実績	登録者数 1,483人(H30年度) 利用者数 7,071人(")

割引タクシー券制度の概要

①割引タクシー券

対象者	市内に住所を有する65歳以上の人。 かつ、自身による自動車の交通手段がない人
交付内容	居住地区に応じて100円～350円の割引券を年間40～120枚まで交付
利用枚数	28,595枚(H30年度)

②福祉タクシー券

対象者	重度の身体障がい者・知的障がい者・精神障がい者・特定疾患医療受給者 等
交付内容	居住地区に応じて500円のタクシー券を年間12～36枚まで交付
利用枚数	9,716枚(H30年度)



ダウンサイジングの一般的なイメージ 乗用タクシーの活用を行っている具体事例(兵庫県神石高原町)

- 複数の谷筋に住宅が点在する地理的特徴から非効率な運行となっていたデマンドバスを全て廃止し、高齢者等の生活交通について、運行時間を気にせずドアtoドアで移動できる「乗用タクシー」に一本化。
- 利用者利便の向上、効果的な財政支出、タクシー事業者の収益向上を実現。

●地域公共交通網形成計画の見直し

H27.3<計画の策定>

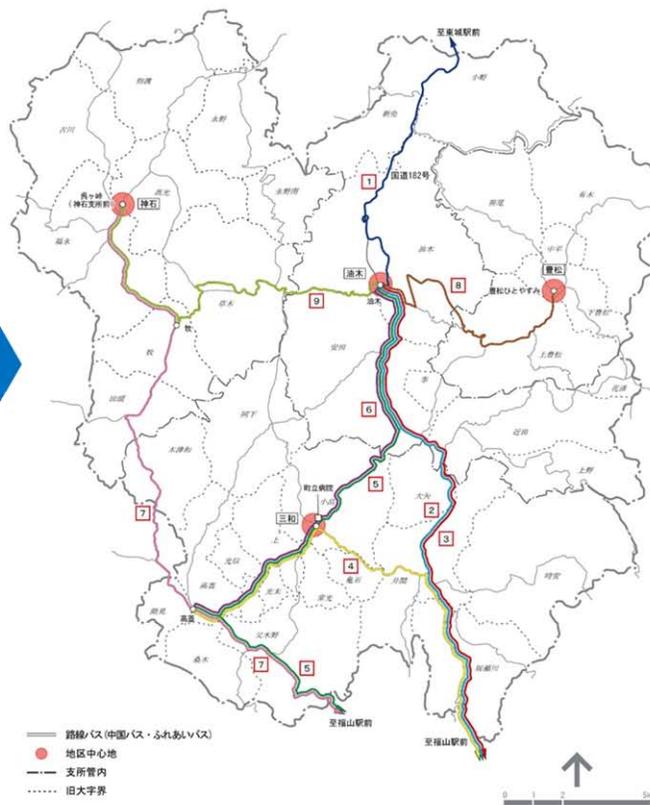
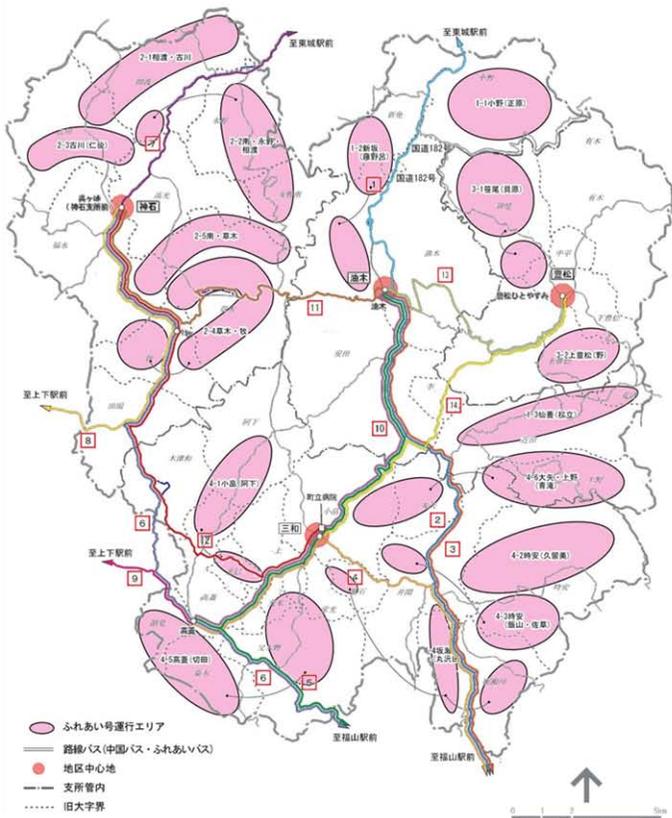
- 民営路線バス
- 町営路線型バス
- 町営デマンドバス
- タクシーチケット

H30.10<計画の改定>

- 民営路線バス【広域・観光・通学】
- 町営路線型バス【通学】
- ふれあいタクシー【高齢者等の生活交通】

ふれあいタクシー導入前(平成27年3月時点)

ふれあいタクシー導入後(平成30年10月時点)



●「ふれあいタクシー」の概要

対象者	75歳以上高齢者 免許費保有者 等
利用目的	町内であればどこでも(通院、買い物等)
利用料金	目的地まで片道最大600円(600円を超える料金は町が補助)
利用回数	1人1か月30回まで
利用できる事業者	町内タクシー事業者及び介護タクシー事業者(小型~9人乗り車両、介護車両が利用可)
相乗り	タクシー利用者の1人が「利用者証」を持っていれば、相乗り同乗者も対象

●見直しによる効果

- 利用者の増加(4.4千人/年→3.0万人/年)
- 一乗車当たり町負担額を65%削減(5.6千円→2.0千円)
- タクシー事業者の収益上昇
営業収益:事業者全体で約45%増加
1日1車当たり営業収益:約4千円増(約30%増)

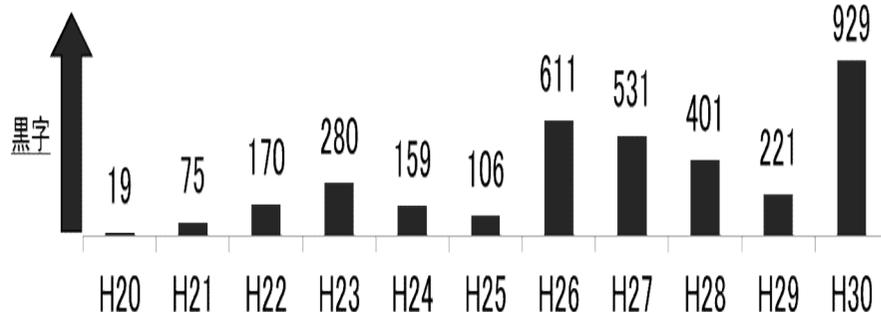
ダウンサイジングの一般的なイメージ 自家用有償旅客運送の導入を行った具体事例(愛媛県八幡浜市)

- 八幡浜市では、民間路線バスの廃止を契機として、行政と協働し、地域住民組織(NPO法人)による公共交通空白地有償運送(予約制定期運行、予約制デマンド運行)等により、地域の足を確保。
- 運行開始当初と比較して、利用者は約2.2倍(約2万人)に増加。また、黒字運営を約11年間継続する等、持続可能な取組を実施。

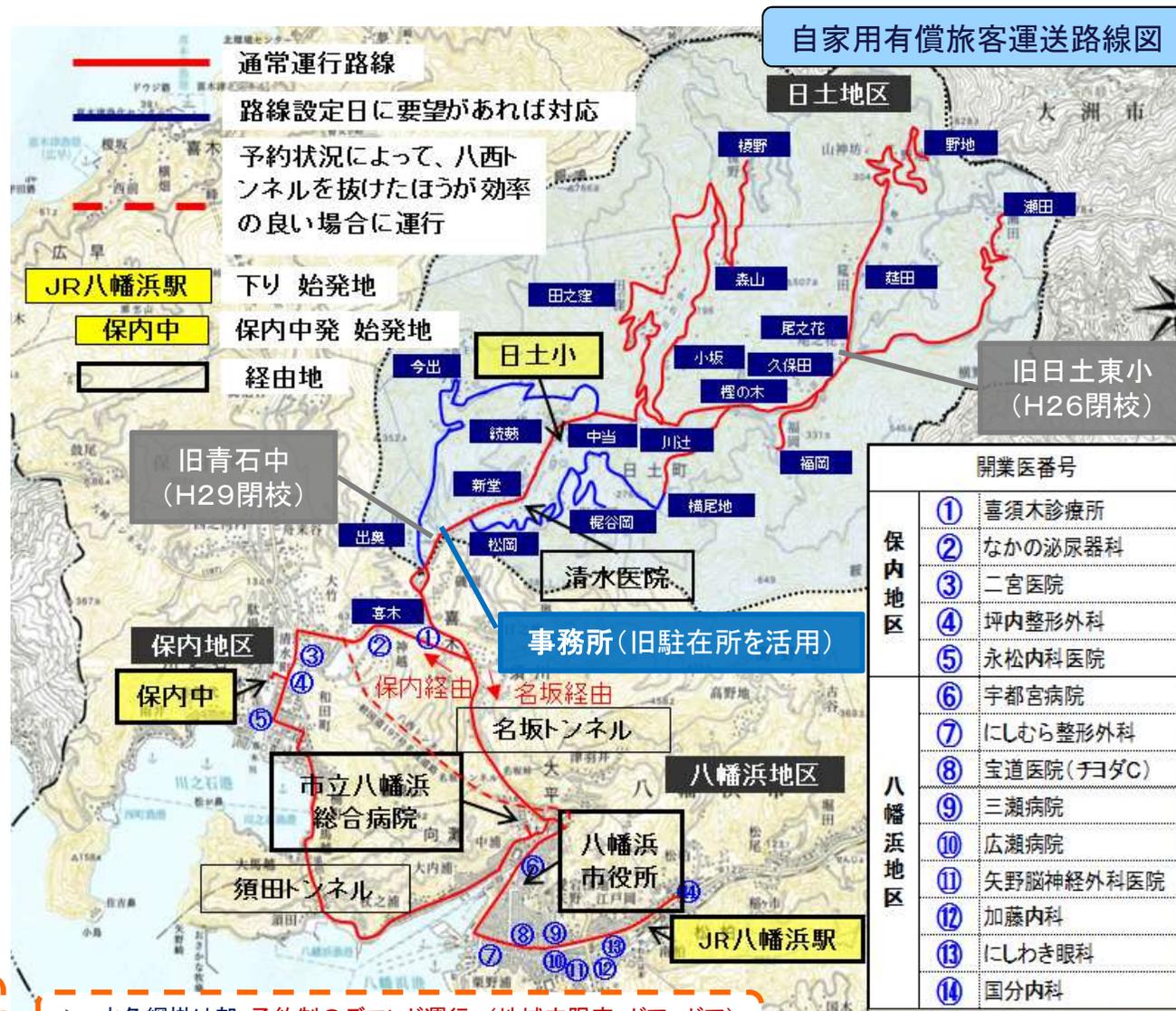
バス利用者数(人)



事業収支(千円)



運賃収入、入会費・年会費、スクールバス委託収入のみで持続可能な運行を継続中



- 水色網掛け部: 予約制のデマンド運行 (地域内限定、ドアtoドア)
- 赤色線: 予約制の定時定路線運行

輸送資源の総動員による移動手段の確保 (②自家用有償旅客運送の実施の円滑化)

- 過疎地等で市町村等が行う**自家用有償旅客運送**について、**バス・タクシー事業者**が運行管理、車両整備管理で協力する制度を創設
⇒**運送の安全性を向上**させつつ、**実施を円滑化**
- 地域住民のみならず**観光客を含む来訪者も対象**として明確化
⇒インバウンドを含む**観光ニーズへも対応**

交通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

(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。

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

【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

課題

○地域に、既存の交通事業者では対応しきれない移動ニーズが明らかになった場合、
 ・交通事業者（バス・タクシー）による移動手段の確保
 ・市町村等による自家用有償旅客運送の実施
 の二者択一の選択肢についての協議となり、意見が対立し、合意形成がハードルになりやすい。

○既存の交通事業者では対応しきれない移動ニーズ

安全性の観点から
 まずは交通事業者の活用を検討



(両者にメリットのある着地点)

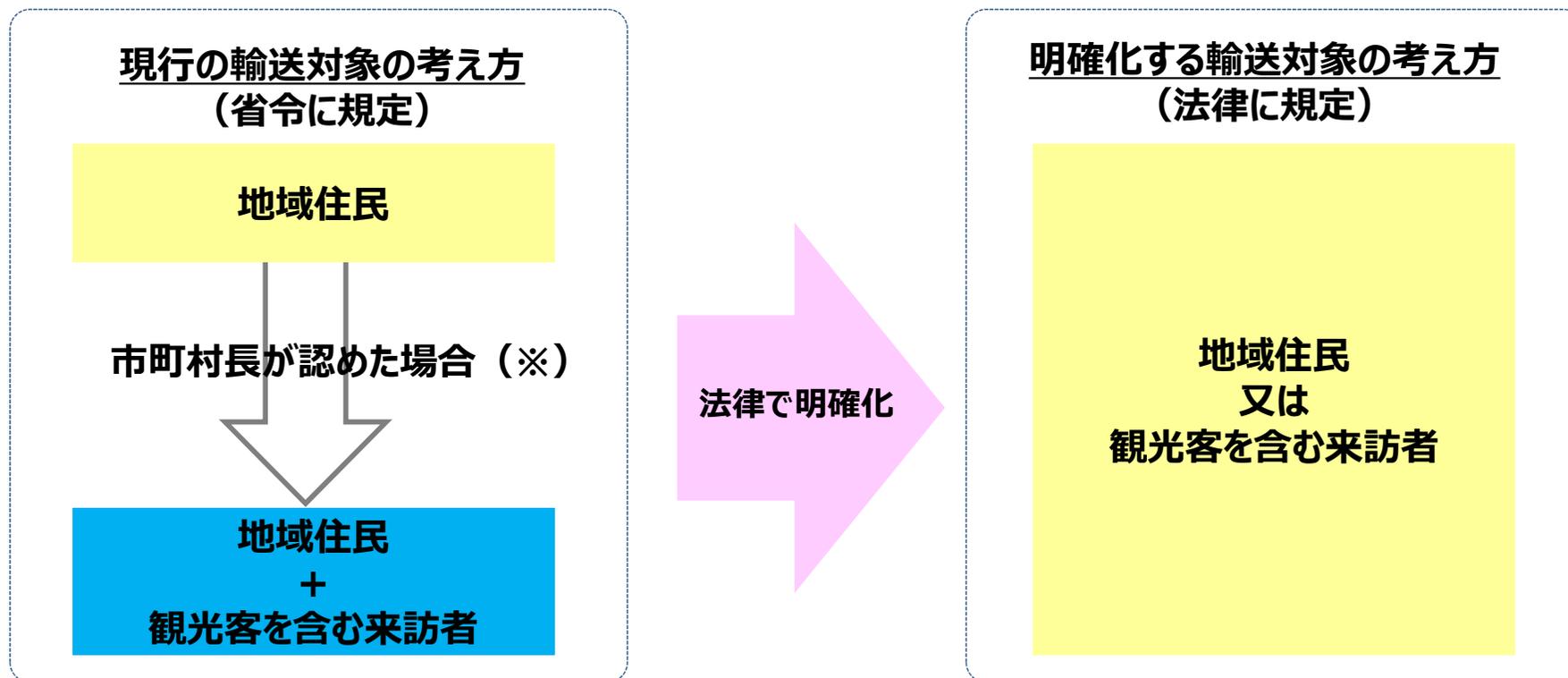
**【新設】
 協力型
 自家用有償**

【役割分担】
 バス・タクシー：ノウハウを活用し運行管理等を担う
 市町村等：自家用有償の運行主体となる

「協力型自家用有償」に期待される効果	
【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

「協力型」の制度化により、両者にメリットのある着地点を提案し、合意形成を容易化

- 地域住民だけでなく観光客を含む来訪者も対象とすることを法律において明確化。



(※) 地域の交通が著しく不便であることその他交通手段の確保を図ることが必要な事情があることを市町村長が認めた場合

【期待される効果】

- ・インバウンドを含む観光ニーズの取り込みにより、生活交通も含め、地域交通の持続性が高まる
- ・観光客の移動ニーズに対応し、地域の観光資源の活用を図る

輸送資源の総動員による移動手段の確保 (③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)

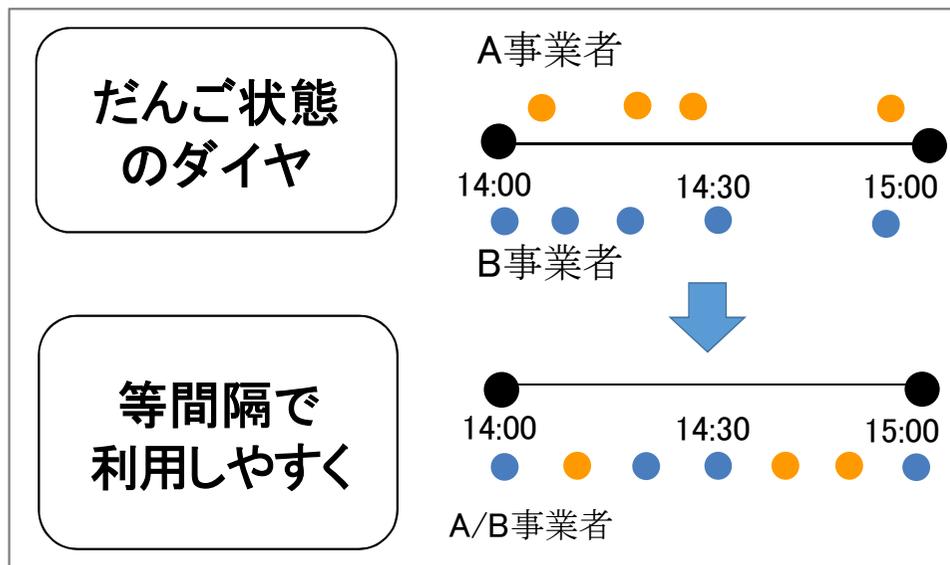
既存の公共交通サービスの改善の徹底 (①利用者目線による路線の改善、運賃の設定)

【現状】

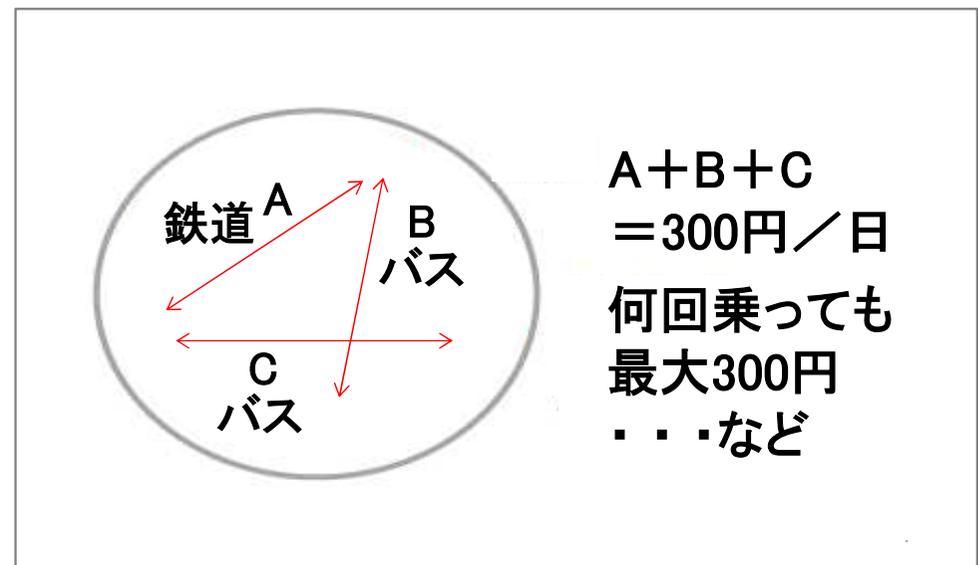
- 地方都市のバス路線では、不便な路線・ダイヤや画一的な運賃が見直されにくく、利便性向上や運行の効率化に支障
- また、独占禁止法のカルテル規制に抵触するおそれから、ダイヤ、運賃等の調整は困難

【改正案】

- 「地域公共交通利便増進事業」を創設
⇒路線の効率化のほか、「等間隔運行」や「定額制乗り放題運賃」「乗継ぎ割引運賃(通し運賃)」等のサービス改善を促進
- 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



等間隔運行



定額制乗り放題運賃

(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図る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) (令和二年法律第三十二号) ※令和2年5月27日公布

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**

既存の公共交通サービスの改善の徹底 (②MaaSの円滑な普及促進に向けた措置)

- **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**

※MaaS: Mobility as a Service

MaaSの目的・内容

MaaSの事例 (伊豆地域)



- MaaSとして提供するサービス
 - ・ 複数交通モード横断の経路検索
 - ・ 複数交通モード横断のフリーパスの購入
 - ・ 観光施設のチケットの購入
 - ・ AIオンデマンド交通の予約 等



- 地域課題の解決
 - ・ 移動の利便性向上・公共交通の維持・活性化
 - ・ 高齢者の移動機会の創出
 - ・ 観光地での周遊促進・観光消費の拡大



複数交通機関の
一括フリーパスの提供

MaaS(マース: Mobility as a Service)とは、

- 地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済を一括で行うサービス
- 手段としてスマホアプリ等を用いることが多い。
- 新たな移動手段(シェアサイクル等)や移動目的に関連したサービス(観光チケットの購入等)も組み合わせることが可能



地域が抱える課題の解決

地域や観光地における移動の利便性向上

既存公共交通の有効活用

交通安全とマイカー依存からの脱却

外出機会の創出と地域活性化

スマートシティの実現

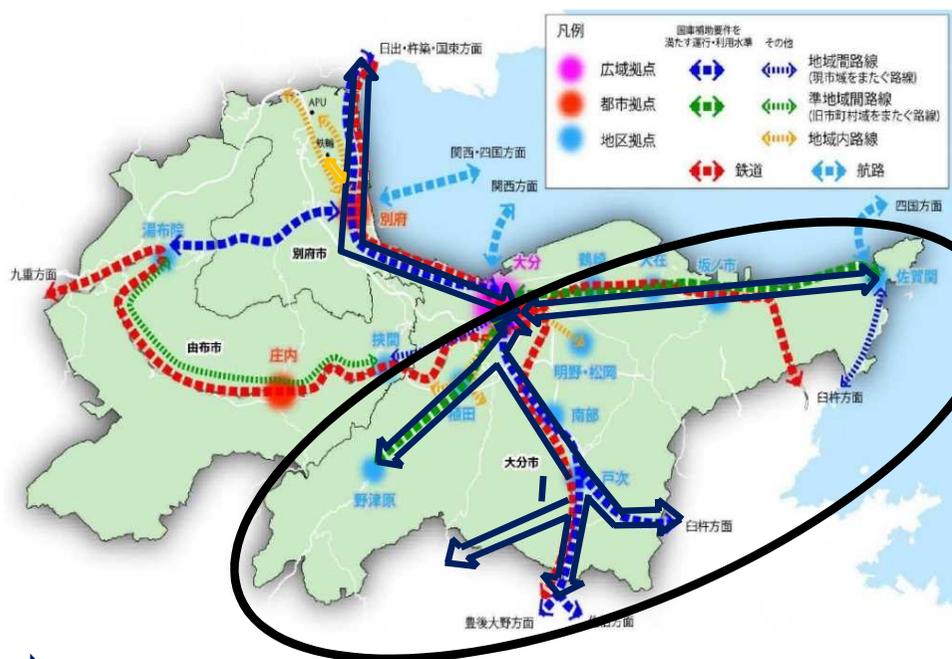
●地域公共交通活性化再生法の計画制度と補助制度(見直しの方向性)

- **現行の補助制度は、法定計画(網形成計画)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。**また、網形成計画に定める具体的な内容については、各地域の判断に委ねられている。
- **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、網形成計画を作成しているのは約半数(293(※2))にすぎない。** (※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月末の状況。
- **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。**

網形成計画における補助対象系統の位置づけのイメージ

大分県中部圏 網形成計画

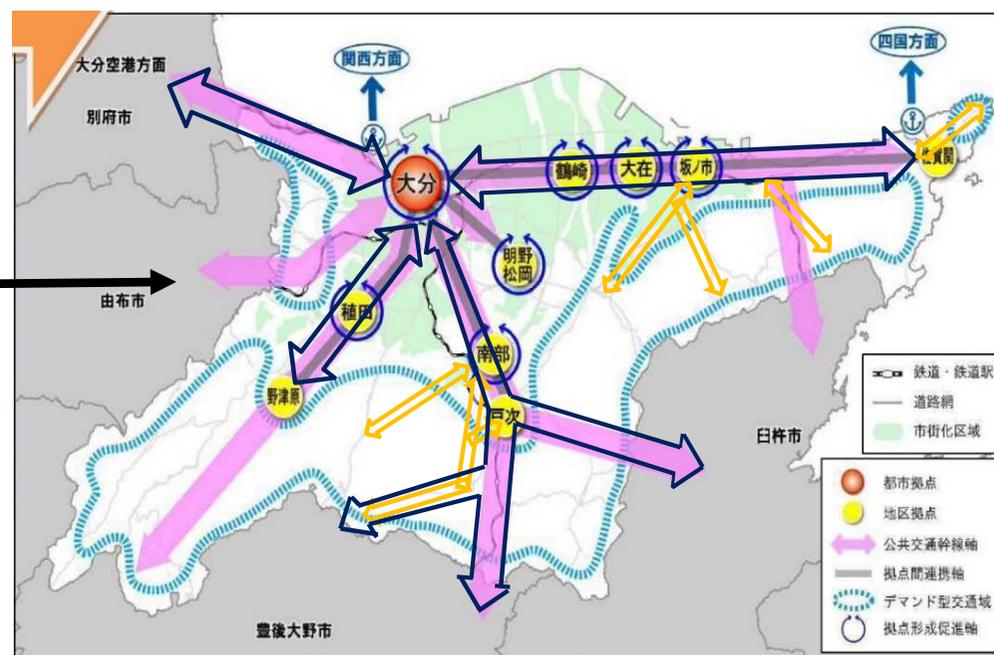
大分県中部圏における公共交通ネットワークの形成方針



➡ 補助対象幹線系統

大分市 網形成計画

大分市の地域公共交通網のあるべき姿



➡ 補助対象幹線系統

➡ 補助対象フィーダー系統

3. 地域公共交通確保維持改善事業の概要等

令和2年度当初予算額 204億円
 (令和元年度補正予算額49億円を加え、
 前年度比1.15)

- 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の計画・支援制度等のあり方について、地域公共交通活性化再生法などの見直しを検討)

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>

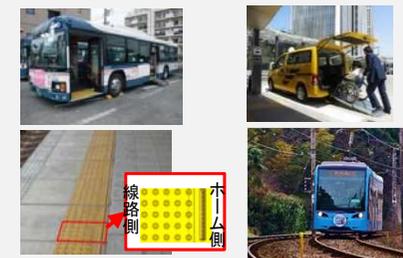
- 高齢化が進む過疎地域等の足を確保するための幹線バス交通や地域内交通の運行
 - ・地域間交通ネットワークを形成する幹線バス交通の運行や車両購入、貨客混載の導入を支援
 - ・過疎地域等において、コミュニティバス、デマンドタクシー、自家用有償旅客運送等の地域内交通の運行や車両購入、貨客混載の導入を支援
- 離島航路・航空路の運航
 - ・離島住民の日常生活に不可欠な交通手段である離島航路・航空路の運航等を支援



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 (地域公共交通ネットワーク形成に向けた計画策定等の後押し)

<支援の内容>

- 地域における一層の連携・協働とイノベーションに向けた取組の促進を図るための新たな法定計画の策定に資する調査等
- 地域におけるバリアフリー化の促進を図るための移動等円滑化促進方針・基本構想の策定に係る調査

※国の認定を受けた鉄道事業再構築実施計画、地域公共交通再編実施計画等に基づく事業(地域鉄道の上下分離、地方路線バスの利便性向上、運行効率化等のためのバス路線の再編、デマンド型等の多様なサービスの導入等)について、まちづくりとも連携し、特例措置により支援

※交通圏全体を見据えた持続可能な地域公共交通ネットワークの実現に向け、都道府県と複数市町村を含む協議会が主体となった協働による取組に対し、計画の策定やバス等の運行への支援の特例措置により後押し(地域公共交通協働トライアル推進事業)

地域公共交通確保維持事業 陸上交通:車両購入に係る補助

自家用有償旅客運送導入促進のための車両購入費等への補助【拡充】

- 過疎地域等における高齢者等の足を確保するためには、バス・タクシーと自家用有償旅客運送を適切な役割分担のもと組み合わせ、持続可能な地域交通を実現する必要がある。
- このため、「成長戦略実行計画」に基づき、自家用有償旅客運送の実施の円滑化のために制度を見直すこととあわせ、その導入を促進するために市町村、NPO等による車両購入等への支援の拡充を図る。

【自家用有償旅客運送の実施の円滑化】

(「成長戦略実行計画」(令和1年6月21日閣議決定)に位置づけ)

- 市町村が交通事業者(タクシー事業者等)に運行管理を委託するなどの連携を図る場合の法制を整備し、地域における合意形成手続きを容易化
⇒安全・安心な輸送サービスの提供を促進するとともに、実施主体の負担を軽減
- 地域公共交通網形成計画に位置づけた場合は、手続きを簡素化
⇒広域的な取組を促進



地域の需要に応じて効率的な運行を促すため、小型車両の導入や運転者の講習受講料を支援

【補助対象事業者】地域公共交通活性化再生法に基づく法定協議会

【補助対象経費】●乗車定員10人以下の車両(一括補助)

●運転者の講習受講料

【補助率】1/2

【補助要件】●法定計画に位置づけられた確保維持事業(運行費補助)の対象システムの運行の用に供するもの

●自家用有償旅客運送の用に供するもの

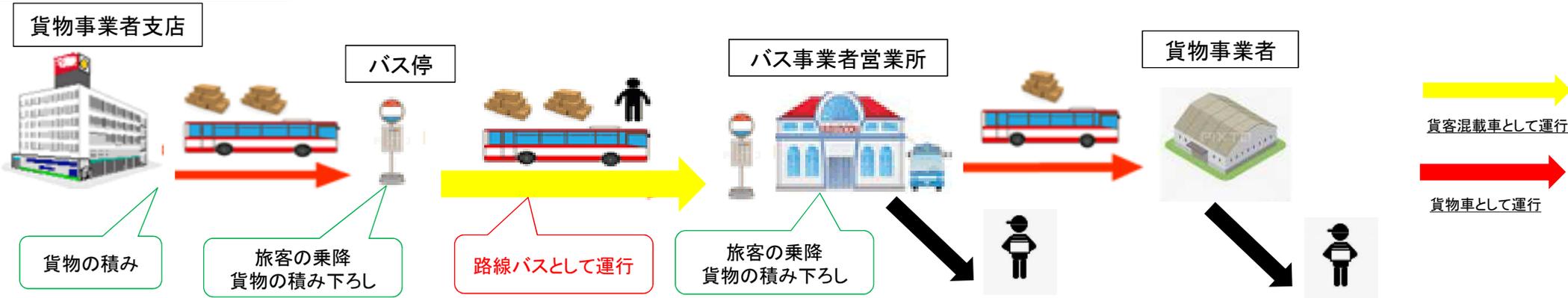


地域公共交通確保維持事業 陸上交通:車両購入等に係る補助 貨客混載のための車両改造費補助【拡充】

背景・目的

- 人口減少・少子高齢化に伴う輸送需要の減少や自動車運送業の担い手不足により、過疎地域等において生活交通の確保・維持や物流サービスの持続可能性が深刻な課題となっている。
- このような中で、バス等の運行とあわせて貨物を輸送する「貨客混載」を導入することで、物流サービスの確保とあわせて、バス等の運行に係る生産性向上(収支改善)を図ることができ、持続可能な地域公共交通ネットワークの実現につながる。
- このため、今般の地域公共交通活性化再生法の見直しとあわせて、補助制度において、必要な車両の改造費等を支援することにより、貨客混載の導入を促進し、もってバス等の運行に係る収支改善につなげることとする。

貨客混載の例



車両改造費補助

【補助対象事業者】地域公共交通活性化再生法に基づく法定協議会

【補助対象経費】車両の改造費用(座席の撤廃、荷物置きと座席の隔壁設置、荷物固定のための柵購入及び設置等の費用)

【補助率】1/2

【補助要件】●法定計画に位置づけられた確保維持事業(運行費補助)の対象システムの運行の用に供するもの

●法定計画において貨客混載の導入による収支改善目標を記載

座席の撤廃等



地域公共交通調査等事業(地域公共交通計画等の策定への支援)

地域公共交通調査事業(計画策定事業)

- 補助対象者: 地域公共交通活性化再生法に基づく協議会(法定協議会)
- 補助対象経費: 地域公共交通計画(現行: 地域公共交通網形成計画)の策定に必要な経費(地域データの収集・分析の費用(※1)、住民・利用者アンケートの実施費用、専門家の招聘費用、協議会開催等の事務費、短期間の実証調査のための費用等)
- 補助率: 1/2(上限額500万円。交通圏全体を見据えた持続可能な地域公共交通ネットワークの実現に向け、都道府県と複数の市町村を構成員に含む法定協議会が主体となった協働による取組を行う場合は、上限1,500万円)
- 補助要件: ①計画に、公共交通の利用者数、収支率その他の定量的な目標値を記載し、当該目標値と実績値を比較して当該計画の達成状況の評価を行うこと
②都市再生特別措置法に規定する立地適正化計画を策定していない市町村にあつては、当該計画の作成を検討すること

地域公共交通計画(現行: 地域公共交通網形成計画)の記載事項(イメージ)

○計画の効果的な活用のために必要な視点

①地域戦略との
一体性の確保
(まちづくり、医療・福祉、
観光等との連携)

②モード間連携や
多様な輸送サービス
の活用

③地域の多様な
関係者の協働

④交通圏全体を
見据えた広域的な連携

⑤データによる状況把握、
効果的な目標設定・検証を設定

○定量的な目標値(公共交通の利用者数、収支率、
公的負担等)、補助対象系統の位置づけ等を記載

地域公共交通再編推進事業(再編計画策定事業)

- 補助対象者: 地域公共交通活性化再生法に基づく協議会(法定協議会)
- 補助対象経費: 地域公共交通再編実施計画(※2)の策定に必要な経費
(地域データの収集・分析の費用(※1)、住民・利用者アンケートの実施費用、
専門家の招聘費用、協議会開催等の事務費、短期間の実証調査のための費用等)
- 補助率: 1/2(上限額1,000万円)
- 補助要件: ①地域公共交通再編実施計画(※2)に、利便性、効率性及び持続可能性の観点から、地域公共交通再編推進事業(改正後の公共交通利便増進事業)の効果を定量的に記載し、同計画を公表すること
②都市再生特別措置法に規定する立地適正化計画を策定していない市町村にあつては、当該計画の作成を検討すること

地域公共交通再編実施計画(※2)のイメージ



地域公共交通調査等事業の活用イメージ

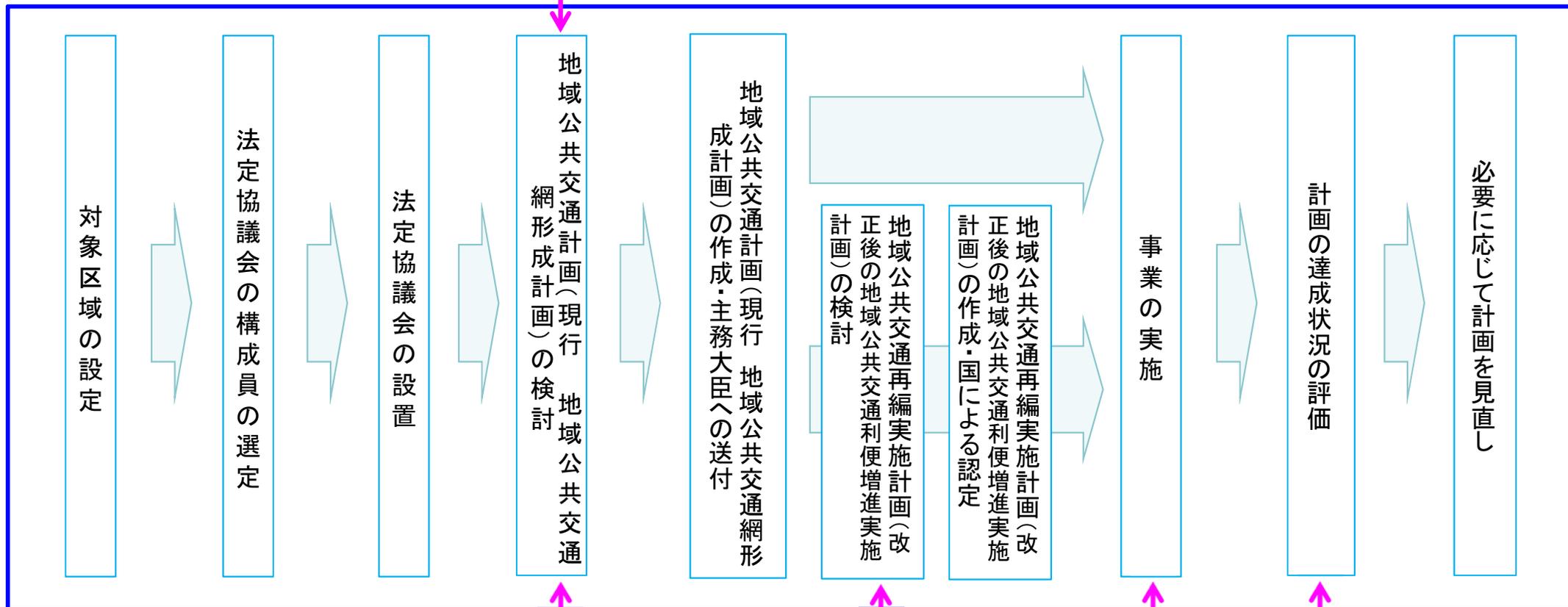
地域公共交通調査事業

計画策定事業

【補助内容】計画策定経費
【補助率等】1/2(上限額500万円)

ケース1

地域公共交通計画(現行:地域公共交通網形成計画)を策定



ケース2

地域公共交通計画(現行:地域公共交通網形成計画)及び地域公共交通再編実施計画(改正後の利便増進実施計画)を策定

【補助内容】計画策定経費
【補助率等】1/2(上限額500万円)

地域公共交通調査事業

再編計画(改正後の利便増進実施計画)策定事業

【補助内容】計画策定経費
【補助率等】1/2(上限額1,000万円)

再編計画(改正後の利便増進実施計画)推進事業

【補助内容】利用促進・事業評価経費
【補助率等】1/2(認定期間内(最大5年間))

地域公共交通再編推進事業

地域公共交通協働トライアル推進事業

趣旨

- 平成26年に改正された地域公共交通活性化再生法に基づき、市町村を中心に地域公共交通網形成計画の策定が進む(令和2年1月末までに541件)一方で、都道府県の主導による交通圏全体を見据えた網形成計画の策定は、一部の先進的な地域に限られている。
- 地域公共交通を巡る環境が厳しさを増しているとともに、地域住民の広域的な移動ニーズ、災害の広域化、長大鉄道路線の廃止等を踏まえ、これまで以上に広域的な地域公共交通ネットワークが重要となっている。
- このため、都道府県と複数の市町村を構成員に含む協議会が主体となった協働による取組に対し、計画策定やバス等の運行への支援の特例措置により、インセンティブを付与して後押しすることで、交通圏全体を見据えた持続可能な地域公共交通ネットワークの実現を目指す。

概要

1. 地域公共交通調査等事業の特例

- 地域公共交通計画(現行:地域公共交通網形成計画)の策定への支援について補助上限額を緩和

令和元年度～
都道府県及び複数の市町村を構成員に含む法定協議会 補助率1/2(上限1,500万円)(※)
上記以外(単独市町村等) 補助率1/2(上限500万円)

※以下の要件を満たす計画の策定を支援。

- ①公共交通の利用者数、収支率に加え、広域移動手段の確保、地域内交通と地域間交通との円滑な接続の確保等の観点からの目標値その他の定量的な目標値を記載
- ②交通圏全体で、利用者の利便性を向上し、効果的・効率的な地域公共交通ネットワークの実現を図るため、地域公共交通ネットワークの再構築や、地方公共団体と交通事業者との役割分担の見直しについて検討し、路線等ごとの役割や運営のあり方を明確に記載
- ③都道府県及び複数の市町村の協働に関わる、組織・体制、費用負担その他の具体的な事項を記載

⇒ 交通圏全体を見据えた持続可能な地域公共交通ネットワークの実現に向けた計画を策定・推進

2. 地域公共交通確保維持事業(地域間幹線系統、地域内フィーダー系統)の特例

- 1. の要件を満たす地域公共交通計画(現行:地域公共交通網形成計画)を策定した法定協議会に対し、インセンティブを付与

(1) 地域内フィーダー系統

- 【原則】・**市町村毎に設定する補助上限額**の範囲内とする。
- 【特例】・3年間に限り、**地域公共交通計画(現行:地域公共交通網形成計画)の対象区域内の複数の市町村**について、**市町村毎に設定する補助上限額(原則と同様)の合計額**の範囲内で、法定協議会に対し補助金を交付し、柔軟に配分。

<イメージ>

	原則			特例
	A市	B市	C町	交通圏(A市・B市・C町)
上限額	100	50	50	200
補助申請額	120	50	10	180
交付額	100	50	10	180

(2) 地域間幹線系統

- ・3年間に限り、みなし運行回数によるカット措置を適用除外とする。(過去に補助対象となっていない系統に限る。)

⇒ 複数市町村にまたがる交通圏全体を見据え、幹線交通とフィーダー交通との最適な組合せを柔軟に検証

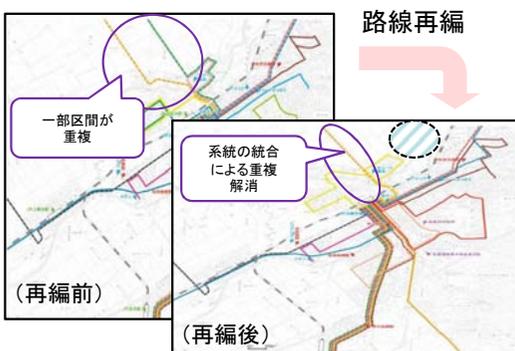
地域間幹線系統補助における主な生産性向上の取組

背景

○ 今後の人口減少が見込まれる中で、地方部を中心に路線バスの赤字は拡大しており、持続可能な地域公共交通ネットワークの形成のためには、路線バス事業の生産性向上の取組が不可欠。

地域間幹線系統において、地方公共団体、バス事業者など地域の関係者が連携の下、生産性向上の取組を推進。

路線再編



＜取組内容：北海道＞
地域公共交通再編実施計画に基づく路線再編により、他系統との重複区間を解消し、利用実態を考慮した運行の効率性を向上。

＜取組効果見込＞
収支率：45.8% (2系統) → 50.7%
効果額：約918万円/年 (2系統)

貨客混載

＜取組内容＞
物流事業者と連携し、旅客運送に付随した路線バスによる荷物の運送により、バス事業者の運送収入を増加、物流事業者の運転手不足を解消。

＜取組効果見込＞
効果額：200万円～500万円/年



観光客が利用しやすい路線づくり



＜取組内容：北海道＞
北海道利尻島は、サイクリングロードが整備され、自転車大会も開催されるなど、「サイクルツーリズム」が活発化。観光客のニーズに合わせてサイクルバスを運行し、運送収入を増加。

＜取組効果見込＞
収支率：19.7% → 20.7%、19.1% → 20.1%
効果額：各約25万円/年



＜取組内容：沖縄県＞
バス事業者、鉄軌道事業者、旅行業者で組織する「沖縄路線観光活用戦略会議」において、観光客を対象とした路線バス乗り放題の乗車券を販売し、運送収入を増加。



＜取組効果見込＞
収支率：65.2% → 65.7% (補助対象7系統)
効果額：約340万円/年 (補助対象7系統)

○ 地方運輸局等を通じて、地方公共団体、バス事業者等で構成する協議会に参画。
○ 生産性向上の取組状況を把握の上、各地域の取組を共有し、必要に応じた取組の改善等を助言・指導。

運行の効率化による経費削減

運行形態の見直し、需要がない時間帯の減便等を行い、経費の削減により収支改善。

○運行形態の見直し

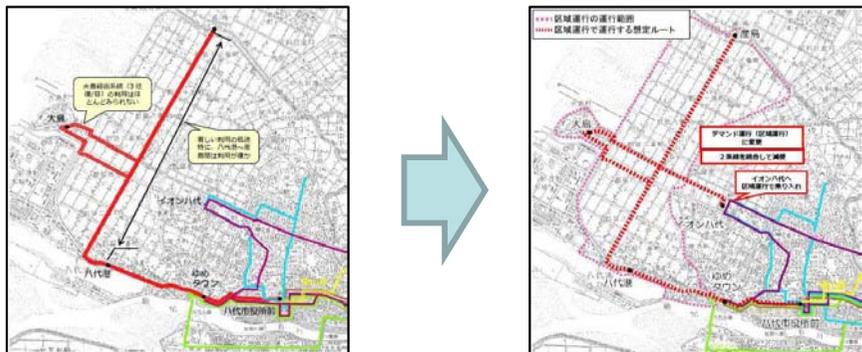
熊本県八代市

運行形態：路線定期運行⇒区域運行

路線型から区域型へ運行形態を見直すことで経費削減。

<取組による効果(H29→H30)>

経常費用：13,118,000円 ⇒ 5,165,000円



○需要がない時間帯の減便

山形県鶴岡市

運行形態：路線定期運行

高校生の通学利用が多い長大路線であり、利用者が少ない日中時間帯の便を減便(往復4便⇒1便)することで、経費を削減。

<取組による効果(H29→H30)>

経常費用：16,616,624円 ⇒ 6,089,418円

利用者の取込みによる収入増加

利用者ニーズに合わせた増便、停留所の新設、ダイヤの設定等を行い、新たな利用者を取り込み、収入の増加により収支改善。

○通学需要にあわせた増便

茨城県城里町

運行形態：路線定期運行

通学向けの早朝便を増便することで利用者が増加。

(見直し前)第1便 7:28発 → 7:55着

(見直し後)第1便 6:28発 → 6:55着

<取組による効果(H29→H30)>

利用者数：6,008人 ⇒ 7,879人

○商業施設へのアクセス改善

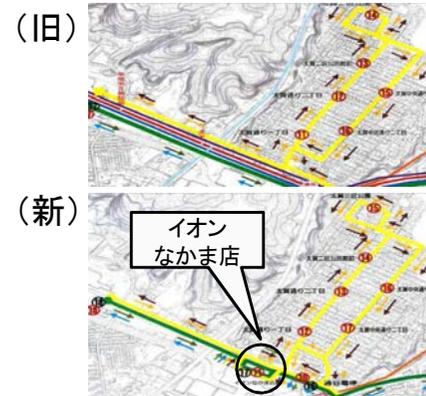
福岡県中間市

運行形態：路線定期運行

イオンなかま店敷地内にバス停留所を新設することで利用者が増加。

<取組による効果(H29→H30)>

利用者数：889人 ⇒ 1,328人



○鉄道や幹線バスとの接続ダイヤの見直し

愛媛県西条市

運行形態：路線定期運行

JR線や幹線バスとの接続に合わせたダイヤに見直すことで利用者が増加。

<取組による効果(H29→H30)> <幹線バス>17:07着→(見直し前)17:12(見直し後)17:17

利用者数：3,328人 ⇒ 5,661人 <JR駅>13:26着→(見直し前)13:25(見直し後)13:30

17:17着→(見直し前)17:20(見直し後)17:25

利用促進

学校、福祉、介護等と連携し、チラシ等の配布、イベントの開催等により、周知・PRを行い、利用者を増やし、収入の増加により収支改善。

大阪府河内長野市

運行形態：路線定期運行

バス1日フリー乗車券のポスターやチラシを駅や公共施設（市役所や公民館、観光案内所等）、市民まつりなどで配布することで利用者が増加。
 <取組による効果（H29→H30）>
 利用者数：12,554人 ⇒ 14,286人



福井県大野市

運行形態：路線定期運行

後期高齢者・介護保険者説明会や高校入学説明会時にチラシを配布することで利用者が増加。
 他にもまちなか循環バスの定期券購入者に対し、スーパーマーケットのお買い物券を配布することで利用者が増加。

<取組による効果（H29→H30）>
 利用者数：16,513人 ⇒ 18,305人

越前おおの まちなか循環バス応援企画！
 まちなか循環バス利用で、お買物券をサービスいたします。

まちなか循環バス定期券をお持ちの方に「お買物券」を差し上げます。
 お買物券は、大野市内のかじ惣各店舗で発行できます。

○購入場所：大野市役所 建築営繕課
 ○場 所：かじ惣 ヴィオ店、リブレ店

定期券の種類	お買物券
1ヶ月定期券 (1,500円)	500円
3ヶ月定期券 (3,000円)	500円 3枚

【お買物券のご使用上の注意】

- 有効期限が過ぎたお買物券は、ご使用できません。
- 現金とのお引き換え、及びご使用の際のつり銭は出せません。
- お買物券をご使用の際はまちなか循環バス定期券を提示してください。
- お買物券は、かじ惣各店舗でご使用いただけます。



【企画についてのお問合せ先】
 かじ惣グループ本部 TEL0779-65-8686
 【まちなか循環バスのお問合せ】
 大野市産経建設部建築営繕課 TEL0779-66-1111(内線 1707)

愛知県豊川市

運行形態：路線定期運行

市の広報誌での特集やHPに特設ページを開設したことで、豊川市1日フリー乗車券の認知度向上、夏休み小学生50円バスなどの利用者に対して周知を行うことで利用者が増加。
 <取組による効果（H29→H30）>
 利用者数：9,734人 ⇒ 11,798人

(表)



(裏)



愛知県豊田市

運行形態：路線定期運行

小学生対象の冬休み無料乗車券高齢者クラブ・学校のイベント等でアンケートを実施し、地域住民のニーズを反映した路線づくりや時刻表を全戸配布することで利用者が増加。

<取組による効果（H29→H30）>
 利用者数：24,863人 ⇒ 26,937人



小学生対象のおいでんバス全路線での冬休み無料乗車体験

地域の生活や経済活動を支えるために機能の確保が求められている公共交通について、地域公共交通事業者が十分な感染拡大防止対策を講じることができるよう、駅・車両等の衛生対策や、車内等の密度を上げないよう配慮した運行等の実証事業を支援。

補助対象経費

- 車両・船舶・航空機における抗菌・抗ウイルス対策
- 熱感知カメラ等の設置
- バス運転席仕切りカーテン隔壁の設置
- 混雑時の移動(密な移動)回避を目的としたリアルタイム情報を提供するシステム導入
- 必要な感染症対策を行ったうえで、車内等の密度を上げないよう配慮した実証運行
- 駅・ターミナルの衛生対策 等

補助対象事業者

- 鉄軌道事業者(地域鉄道)
- バス事業者(地域バス)
- 旅客船事業者(定期航路(生活航路))
- 航空運送事業者(特定本邦航空運送事業者を除く。)

補助率

- 1/2等



ターミナル等の衛生対策



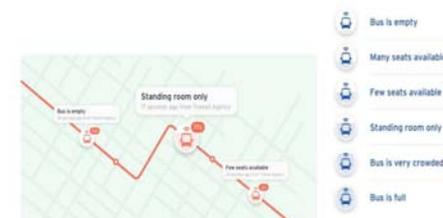
車内の抗菌・抗ウイルス対策



熱感知カメラ設置による感染者の公共交通利用自粛励行



バス運転席仕切りカーテン



車両の混雑具合を提供するシステムの導入(カナダ・transit)

地方創生臨時交付金の地域公共交通分野への活用について （「新しい生活様式」を踏まえた地域経済の活性化等関係）

MaaSなどの新たな技術の活用や地域における関係者の連携、事業主体の育成・運営を図りつつ、改正地域公共交通活性化再生法の地域公共交通計画の策定・推進を視野に、新型コロナウイルス感染症対応地方創生臨時交付金の活用（「新しい生活様式」を踏まえた地域経済の活性化等）を検討。

① 臨時交付金の対象となる主な事業の例（公共交通関係）

地域交通分野の一斉のデジタル化

- (例)
- ・MaaSアプリの導入・実証実験
 - ・AIオンデマンド交通の導入・実証運行
 - ・運行情報の提供やバスロケーションシステム等の導入
 - ・3密を防ぐためのリアルタイムの混雑情報の提供

地域交通分野のキャッシュレス化

- (例)
- ・ICカード、QRコード等の導入

交通事業者間の連携強化の推進

- (例)
- ・複数のバス事業者同士の運賃調整等の導入

NPO等新たな主体による輸送の実現

- (例)
- ・NPO等による自家用有償旅客運送の導入のための車両リース・実証運行

② 臨時交付金の対象となり、上記①の事業と併せて行うことが想定される取組の例

- (例)
- ・学識経験者、コンサル等の専門家の派遣
 - ・地域住民ワークショップの開催
 - ・地域における移動ニーズの変容実態調査

新たな地域交通体系の整備の実現

上記①の事業の内容を改正地域公共交通活性化再生法の「地域公共交通計画」等に反映させるなど、同計画の策定・推進（②の取組）を視野に入れて、地方創生臨時交付金を活用することにより、地域が自らデザインする「新たな地域交通体系の整備」を実現を図る。

【付録】地域公共交通計画の作成に向けての確認ポイント、 留意点について(案)

※令和2年6月 作成

◎実効性・実行性のある計画を作成するためには、協議会開催前の自治体担当者の事前の心構え・準備がとっても大切！

- ✓ 担当者として目指すべき将来像を事前に描く！
 - 公共交通の現状・問題点を把握しておきましょう
 - 交通資源、市町村の交通に係る予算支出額などの実情を把握しておきましょう
 - 担当者として、計画作成の目的を明確にし、目指すべき将来像のイメージを描きましょう
- ✓ 貴自治体にとっての重要な政策課題を十分に認識
 - 公共交通計画は交通のことを定めるものですが、交通は自治体の他の政策目的（福祉・健康、教育、観光、中心市街地活性など）と密接に関係します。貴自治体にとっての交通以外の重要政策との調整や相乗効果が発揮できるよう、関係セクション間との協議・意見交換の場を設定し、自治体内の体制を整えましょう
- ✓ コンサル任せでなくコンサルは活用するという視点で取り組む
 - コンサルタントに知識・経験・ノウハウはありますが、地域の実情をよく知っているのは担当者。そして地域の交通政策を実行していく責任者も担当者です。コンサル任せではなく、コンサルの力を利用する、という視点で取り組むことが大切です

協議会の運営

- 各タイミングで開催する協議会で何を決めるのかをあらかじめ設定
- 資料や会議録の事前配付(必要に応じて個別説明も)
- 住民代表の役割を認識(「本当の利用者」の声を見極める)
- 有識者を「コーディネーター」「アドバイザー」として活用
- ※ 運輸局が発行しているパンフレットの活用
 - 北海道運輸局 「[初めて会議委員に任命された方の地域公共交通ガイド](#)」
 - 中部運輸局 「[活発で良い議論ができる会議のために。](#)」

現況把握

- [確認ポイント] 貴自治体の交通の現状・問題点を把握し、データ等により裏付けられる手法になっていますか？
- 地域の公共交通サービスの現状把握
 - 地域の輸送資源の把握と活用の可能性
 - 自治体による交通への財政支出の現状、今後の見通し
 - 上位計画や関連計画における交通課題や目標
 - 既存データに基づく実効性のある分析
 - 現地調査、乗降調査により生の実情把握

ニーズ調査

- [確認ポイント] 住民の交通へのニーズをひろい上げられる調査手法になっていますか？
- (例)
- 地域住民の移動特性や交通に対する意識をアンケートにて把握
 - 地区毎に懇談会を実施し、地域の詳細な意向を直接把握
 - 旅客運送サービス事業者から直接ヒアリングにより把握
 - 過去に実施した調査があれば、そのアウトプットも活用

▼協議内容及び提出資料の一例*

回	協議内容	提出資料
第1回	<ul style="list-style-type: none"> 規約の制定について 会長・副会長・監査員等の選任について 財務規程及び公印規程の制定について 〇〇市地域公共交通協議会 平成〇〇年度予算(案)について 〇〇市地域公共交通網形成計画策定の進め方(案)について 現状調査・分析手法について 	<ul style="list-style-type: none"> 次第 資料1: 〇〇市地域公共交通協議会規約(案) 資料2: 〇〇市地域公共交通協議会財務規程(案) 資料3: 〇〇市地域公共交通協議会公印規程(案) 資料4: 〇〇市地域公共交通網形成計画策定の進め方(案) 資料5: 現状調査・分析手法について 資料6: 今後のスケジュールについて
第2回	<ul style="list-style-type: none"> 現状調査・分析結果について 基本方針・目標について 重点施策について 今後のスケジュールについて 	<ul style="list-style-type: none"> 次第 資料1: 現状調査・分析結果について 資料2: 基本方針・目標について 資料3: 重点施策について 資料4: 今後のスケジュールについて
第3回	<ul style="list-style-type: none"> 施策体系について 〇〇市地域公共交通網形成計画(骨子)について パブリックコメントの実施方針について 	<ul style="list-style-type: none"> 次第 資料1: 施策の実施方針について 資料2: 〇〇市地域公共交通網形成計画骨子 資料3: 〇〇市地域公共交通網形成計画(案)に対するパブリックコメントの実施方針 資料4: 今後のスケジュールについて
第4回	<ul style="list-style-type: none"> 〇〇市地域公共交通網形成計画(案)について 	<ul style="list-style-type: none"> 次第 資料1: 〇〇市地域公共交通網形成計画(案) 資料2: 〇〇市地域公共交通網形成計画(案)に対するパブリックコメント結果

*会議の開催回数や協議内容は地域の実情に応じて決定してください。

主な検討フローの一例 ②

課題整理・目標の設定

- [確認ポイント] 現状・問題点、ニーズから課題を整理できていますか？
- [確認ポイント] 課題を解決する目標になっていますか？
 - ・ 人の移動がもたらすクロスセクター効果（健康、福祉、医療、まちづくり、観光等への影響）も考慮

目標を実現するための施策の設定

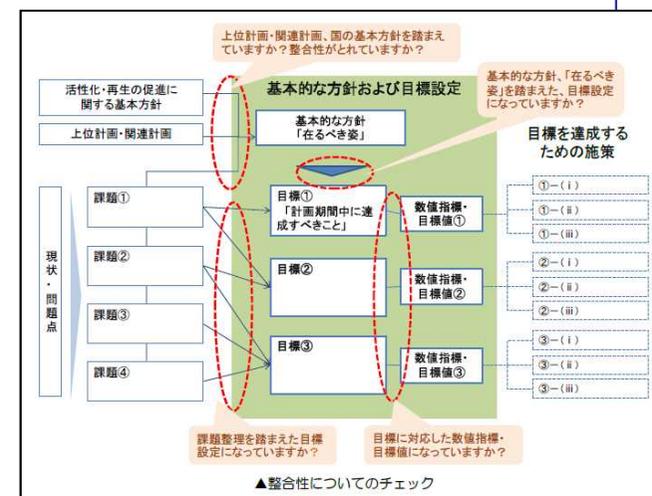
○ [確認ポイント] 地域の実情にあった実現の蓋然性の高い具体的施策になっていますか？

(例) 短期間の実証調査による効果検証

- ・ 地域の特性や需要に見合った運行の形態を考える
- ・ 施策の効果やクリアすべき課題の検証
- ・ 実施することを住民に知ってもらうための方法や内容についても検討
- ・ 実施により交通に関する認知度向上や利用促進にも繋げる

(例) 戦略的に利用促進策を展開

- ・ 自治体職員が積極的に関与して実施する意識を持つ
- ・ 様々な交通モードの一体的な利用環境づくり
- ・ 利用促進に向けたターゲットを明確に
- ・ 商業施設や医療施設等、移動の目的地となるような多様な主体が協働して取り組みを進める



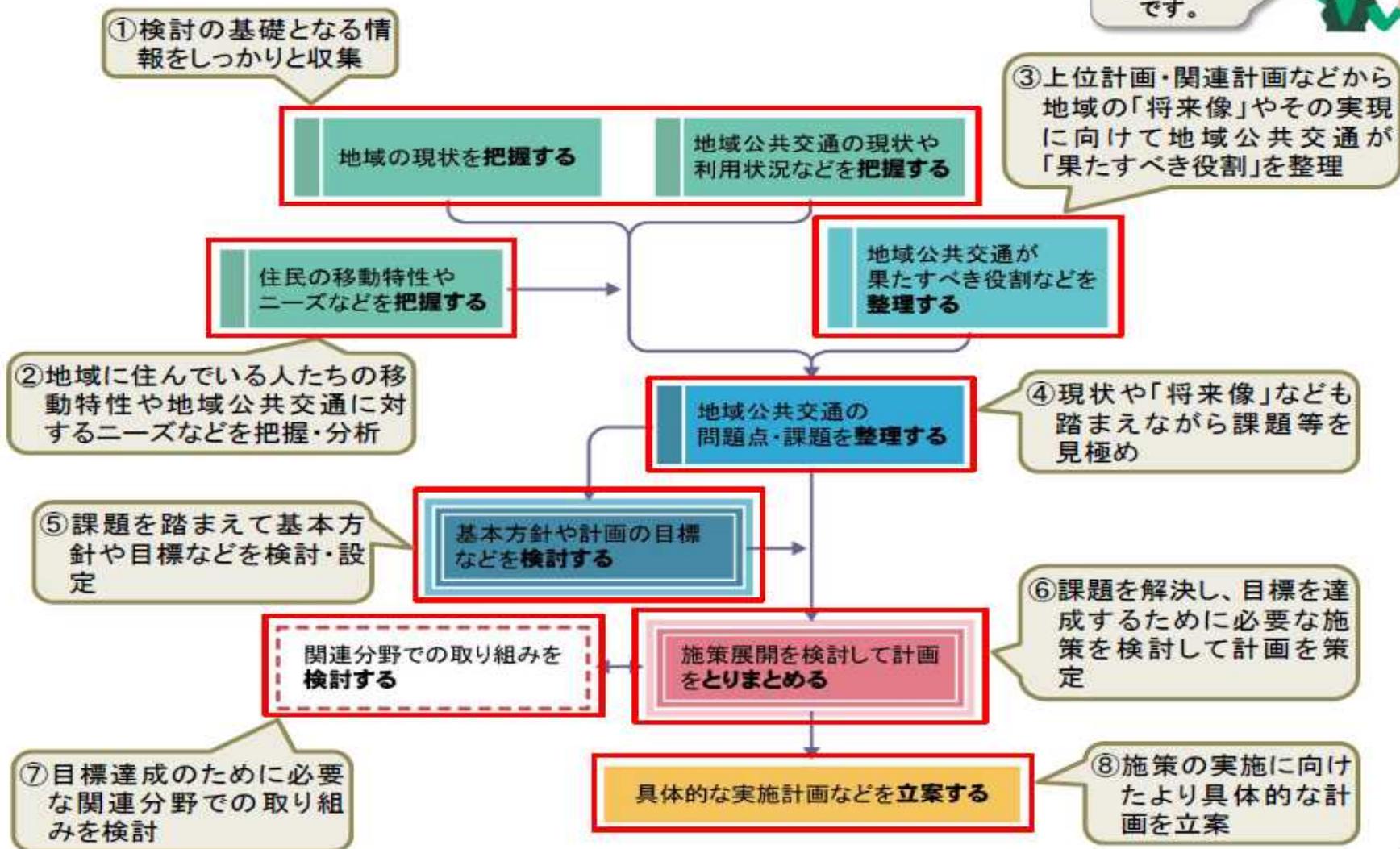
計画案のとりまとめ

- ・ 計画の基本方針や施策内容について、まずは自治体担当内にて検討を
- ・ 他の計画との整合・連携（総合計画、都市計画、観光ビジョン）がとれているか
- ・ 交通モード毎の役割分担が明確になっているか
- ・ 住民の足が確保されていない地域の対策と、確保されている地域の持続性確保のための対策も
- ・ 「交通ネットワークの形成」ととどまらず、「持続可能性のある移動サービスの提供確保」の観点を

- ✓ 計画通りに取組を実施していただくだけでは不十分、継続的な状況確認、見直しの繰り返し
- ✓ それぞれの交通手段が担う役割を明確にし、その特性に応じた取組を実施
 - (例)・ ルートの効率化により公共交通サービスを向上
 - ・ 利用者の移動ニーズにあわせたダイヤの見直し
 - ・ 地域の実情に合わせた交通手段への見直し(ダウンサイジング)
 - ・ 福祉バス・スクールバスをコミュニティバスとして活用
 - ・ (交通事業者協力型)自家用有償旅客運送による乗合タクシーの運行
 - ・ タクシー料金の一部助成によるタクシーの利活用 等
 - 国土交通省「[高齢者の移動手段を確保するための制度・事業モデルパンフレット](#)」
- ✓ 地域住民全体で公共交通を支えていく意識を持つように自治体が積極的にサポートを
- ✓ 毎年度、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施策の実施状況の調査・分析・評価を(データに基づくPDCA強化)

III-2 地域公共交通についての検討の進め方

“本編”
p.26~34
です。



➤ 九州運輸局 「なるほど!! 公共交通の勘どころ」【本編】【概要版】
「地域公共交通のはじめの一步!《初任者用ガイドブック》」

➤ 国土交通省 「地域公共交通網形成計画及び地域公共交通再編実施計画作成のための手引き」【入門編・詳細編】