

# 地域公共交通活性化再生法の制度概要

## ～地域公共交通再編実施計画について～

平成30年11月  
北陸信越運輸局  
交通政策部 交通企画課



公共交通利用促進キャラクター「のりたろう」



北陸信越運輸局

## 1. 地域公共交通再編実施計画について

### (1) 総論

- ・制度趣旨
- ・法律上の位置づけ
- ・メリット 等

### (2) 計画を作成する際の留意点

- ・[ポイント1] 「地域公共交通再編事業」
- ・[ポイント2] 「地域公共交通再編実施計画」の作成
- ・[ポイント3] 「地域公共交通再編実施計画」の認定

### (3) 計画を変更する際の留意点

## 2. 参考資料

# 1. 地域公共交通再編実施計画について

---

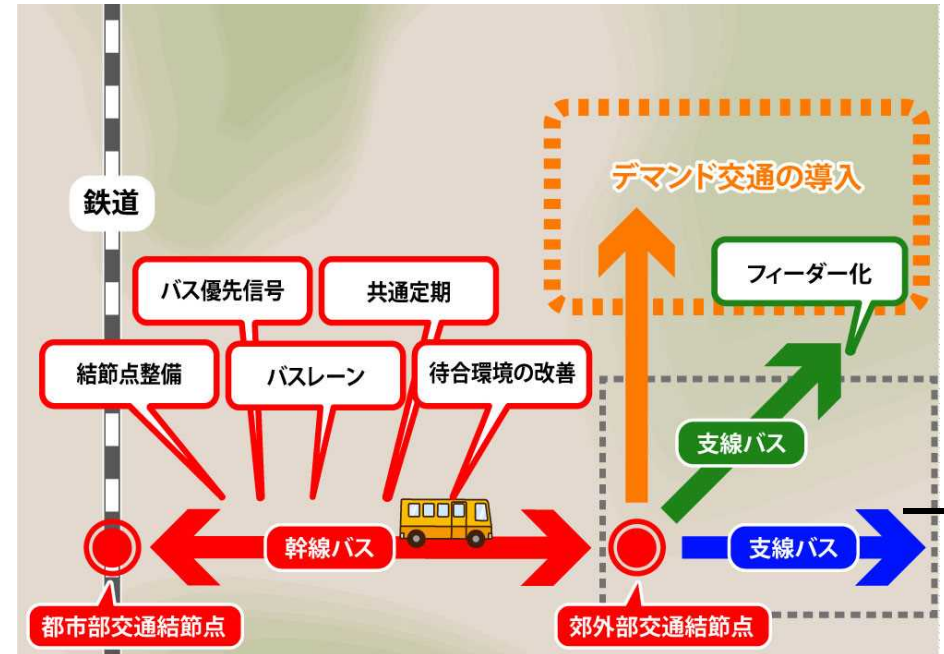
## (1) 総論

# 地域公共交通活性化再生法に基づく計画のイメージ

## 地域公共交通網形成計画

### 公共交通ネットワークを具体化、明確化する計画

- ✓ 地域にとって望ましい公共交通ネットワークのすがたを明らかにするマスタープラン（ビジョン+実施事業）
- ✓ 幹線、支線、交通結節点を位置づけ、地域のネットワークのイメージを記載



## 地域公共交通再編実施計画

### 具体的な運行事業者やダイヤなど運行計画を定める計画

- ✓ 網形成計画を実現するための実施計画
- ✓ 再編に伴う各路線の運行事業者、運行経路・停留所、運行回数、運賃体系などまで記載



# 地域公共交通再編実施計画の法律上の位置づけ

## 地域公共交通活性化再生法の基本スキーム

### 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

### 地域公共交通網形成計画(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

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)

「地域公共交通再編事業に関する事項」を記載(任意)

**ポイント1**

記載した場合には

### 地域公共交通特定事業 (地域公共交通網形成計画に事業実施を記載)

**ポイント2**

軌道運送高度化実施計画 (事業者が策定)	道路運送高度化実施計画 (事業実施者が策定)	海上運送高度化実施計画 (事業実施者が策定)	鉄道事業再構築実施計画 (地方公共団体・事業者が策定)	<b>地域公共交通再編実施計画 (地方公共団体が策定)</b>	鉄道再生実施計画 (地方公共団体・事業者)
-------------------------	---------------------------	---------------------------	--------------------------------	-------------------------------------	--------------------------

**ポイント3**

国土交通大臣の認定を申請(任意)

国土交通大臣が認定

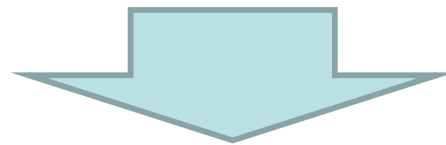
「地域公共交通再編実施計画を作成(必須)し、  
「地域公共交通再編事業」を実施・促進

国土交通大臣に届出

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)	<b>地域公共交通再編事業 (公共交通ネットワークの再構築) (事業者)</b>	鉄道再生事業 (廃止届出がなされた鉄道の維持) (事業者)
--------------------------------	--------------------------------	------------------------------------	----------------------------------	--	-------------------------------------

法律の特例措置等により計画の実現を後押し

- 地域公共交通再編実施計画とは、「マスタープラン(地域公共交通網形成計画)」を実現する事業についての**実施計画**
- 地方公共団体が事業者等の同意の下に作成



- 再編事業の実施予定期間内において、再編により実現した路線(※1)、運行回数、運賃等を内容とする公共交通サービスの持続的な提供(※2)が可能に

(※1)再編により、実際には路線等の形状が変化しない路線等についても、一体的に再編事業の対象とした上で、交通サービスの持続的な提供を担保。

(※2)「公共交通サービスの持続的な提供」とは、原則として、計画期間中は、サービス水準の維持が求められる。

# メリット(法制上の措置)

## 計画を阻害する行為の防止(法第27条の6第4項、第5項)

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おそれがある場合、

- ①計画区域内での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計画区域内で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。
- (※一般乗合旅客自動車運送事業のみ)

## サービスの持続的な提供(法第28条)

地方公共団体は、当該事業を実施すべき者に対し、その実施を**要請**



地方公共団体は、当該事業を実施すべき者が当該要請に応じない旨を国土交通大臣に**通知**



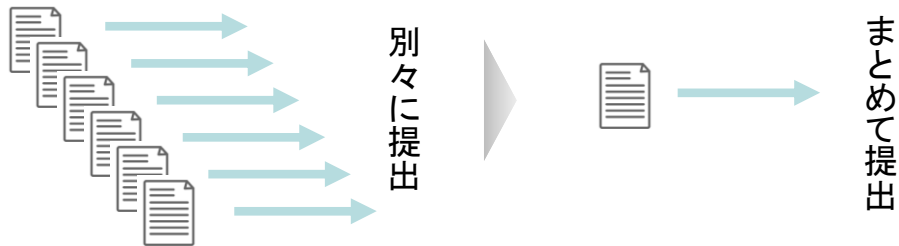
国土交通大臣は、当該要請を受けた者に対し、当該事業を実施すべきことを**勧告**



国土交通大臣は、勧告を受けた者に対し、事業実施を**命令**

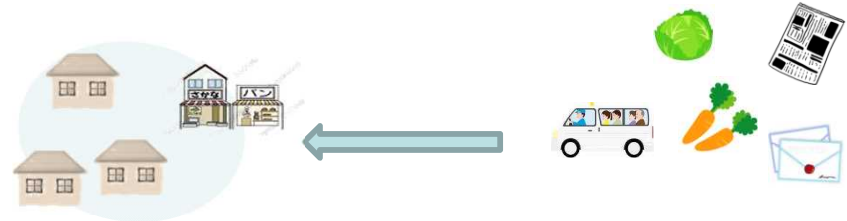
## 手続きのワンストップ化

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。



## 少量貨物の特例

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)



※乗合バス・タクシーは既に可能(道路運送法§82)

# メリット(財政上の措置)

	通常の支援内容	再編実施計画の大臣認定を受けている場合
地域公共交通網形成計画・ 地域公共交通再編実施計画の 策定等 【地域公共交通調査等事業】	計画策定 (補助率:1/2 上限1,000万円) 利用促進・事業評価(最大2年間) ※網形成計画を策定している場合のみ (補助率:1/2)	計画策定 (補助率:1/2 上限1,000万円) 利用促進・事業評価(最大5年間) (補助率:1/2)
路線バス・デマンド型タクシーの 運行 【地域公共交通確保維持事業(陸上交通:地域間幹線系統補助・地域内フィーダー系統補助)】	【地域間幹線系統】(補助率:1/2) ① 複数市町村にまたがるもの ② 1日当たりの計画運行回数が3回以上のもの ③ 輸送量が15人~150人/日と見込まれるもの  【地域内フィーダー系統】(補助率:1/2、上限額あり) ① 政令市、中核市、特別区以外において補助対象地域間幹線バス系統を補完するもの又は交通不便地域における移動手段の確保を目的としたもの ② 新たに運行を開始するなどの新規性があるもの  【共通】車両減価償却費等補助又は公有民営補助(補助率:1/2)	【地域間幹線系統】(補助率:1/2) イ. 路線再編により、従来の補助対象系統を基幹系統と支線系統に分ける場合の再編後の系統 ⇒ ・①及び③の要件の適用除外 ⇒ ・支線系統における小型車両(乗車定員7~10人)の補助対象化 ロ. イ.の対象となる系統以外の系統 ⇒ ・③の要件の緩和(最低輸送量:3人/日) ⇒ ・小型車両(乗車定員7~10人)の補助対象化  【地域内フィーダー系統】(補助率:1/2、上限額の嵩上げあり) ①の要件:政令市等以外とする地域限定の解除  ②の要件:従前から運行している系統のみなし適合  【共通】車両減価償却費等補助、 <u>車両購入時一括補助</u> 又は公有民営補助(補助率:1/2)
路線バスからデマンド型タクシーへの転換 【地域公共交通確保維持事業(陸上交通:予約型運行転換経費補助)】		デマンド型運行に用いる小型車両(乗車定員7~10人)・セダン型車両(乗車定員6人以下)の補助対象化・購入時一括補助化、予約システムの導入の補助対象化 (補助率:1/2)
離島航路の運営 【地域公共交通確保維持事業(離島航路運営費等補助)】	対象航路:唯一かつ赤字の一般旅客定期航路事業 (補助率:1/2)	対象航路:唯一かつ赤字の一般旅客定期航路事業、 <u>左記の補助対象航路から転換する人の運送をする不定期航路事業及び人の運送をする貨物定期航路事業</u> (補助率:1/2)
LRT・BRTの整備 【地域公共交通バリア解消促進等事業(利用環境改善促進等事業)】	低床式路面電車、連節バスの導入等 (補助率:1/3)	低床式路面電車、連節バスの導入等 (補助率:2/5(軌道運送高度化事業、道路運送高度化事業を実施する場合や、立地適正化計画及び都市・地域総合交通戦略(注)も策定されている場合は、1/2)) (注)国の認定を受けたものに限る。
地域鉄道の安全対策 【地域公共交通バリア解消促進等事業(鉄道軌道安全輸送設備等整備事業)】	安全設備の整備等 (補助率:1/3(鉄道事業再構築事業を実施する場合、財政力指数が厳しい自治体が負担する費用相当分については1/2))	安全設備の整備等 (補助率:1/3(鉄道事業再構築事業を実施する場合、自治体が負担する費用負担相当分については1/2))

**財政上のメリットを受けられるかどうかは、  
 系統毎に判断**



# 1. 地域公共交通再編実施計画について

---

## (2) 計画を作成する際の留意点

[ポイント1] 地域公共交通再編事業

[ポイント2] 再編実施計画の作成

[ポイント3] 再編実施計画の認定

## ■ 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…、国土交通省令で定めるものを行う事業（法第2条第11号）

### <要件1> 「地域公共交通を再編するための事業」であること

○ 「再編」とは、編成（組織し形成すること）しなおすこと。以下のようなものは再編に当たらない。

- ・ 局所的なもの、既存のサービスの見直しが不十分であるもの（市街地中心部の混雑区間を整理するのみ、公共交通空白地へのデマンド交通の導入のみを行うもの、一部区間を自家用有償旅客運送に置き換えるもの、一部地域にコミュニティバスを導入するもの等）
- ・ 通常行う見直しの範疇に収まるもの（コミュニティバスの一部路線について、軽微な経路変更やダイヤ見直しを行うもの）

### <要件2> 「地方公共団体の支援を受けつつ」行う事業であること

○ 必ずしも、予算的な支援に限られるものではない。例えば、利用促進策を講じる等による支援も可。

### <要件3> 「国土交通省令で定めるものを行う事業」であること（詳細は次ページ以降）

#### 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

#### 第2号

他の種類の旅客運送事業への転換

#### 第3号

自家用有償旅客運送による代替

#### 第4号 第1号～第3号の再編事業と併せて行う必要あり。第4号の再編事業のみでは不可。

異なる公共交通事業者等間の乗継ぎ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

※ 第1号と同様に、第2号又は第3号についても特定旅客運送事業からの転換又は代替を想定している。このため、白ナンバー（自家用有償旅客運送、自家用車によるスクールバス）からの転換又は代替では、第2号又は第3号を満たさないことに注意。

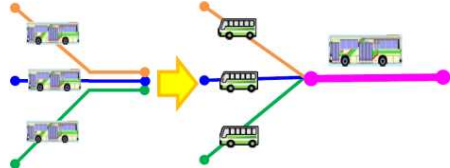
# 「国土交通省令で定めるもの」(施行規則第9条の2) ①

## ポイント1 地域公共交通再編事業

### 第1号 路線、運行系統、航路又は営業区域の編成の変更

≪具体例≫

- ・幹線・支線への区分  
複数バス路線の途中に乗継拠点を設け、幹線と支線に分割する



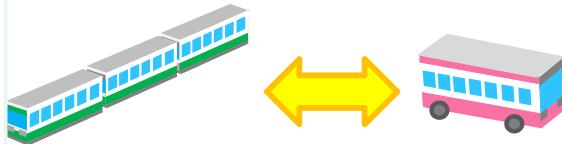
- ・路線等の全面的な廃止と新設  
従来のコミバス路線を全て廃止し、朝夕運行(定時定路線型)と、デマンド交通(区域運行型)を導入する

- ・モード転換等に伴う路線等の編成の変更  
鉄道をLRT、BRTに転換。これと競合するバス路線は廃止し、郊外部の駅から支線バスを新設。

### 第2号 他の種類の旅客運送事業への転換

≪具体例(第2号)≫

- ・旅客鉄道事業を廃止し、一般乗合旅客自動車運送事業(路線バス等)へ転換



- ・定期航路事業から海上タクシーへの転換 等

### 第3号 自家用有償旅客運送による代替

≪具体例(第3号)≫

- ・一般乗合旅客自動車運送事業(路線バス等)を廃止し、自家用有償旅客運送により代替

◎ 第1号から第3号までのいずれも、「特定旅客運送事業」からの変更、転換、代替を想定している。

◎ 「特定旅客運送事業」とは、

- ・旅客鉄道事業(鉄道)
- ・旅客軌道事業(路面電車)
- ・一般乗合旅客自動車運送事業(路線バス、高速バス、乗合タクシー等)
- ・国内一般旅客定期航路事業(フェリー等)

### 第4号 第1号～第3号の再編事業と併せて行う必要あり。第4号の再編事業のみでは不可。

異なる公共交通事業者等間の乗継ぎ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

## 第1号

路線、運行系統、航路又は営業区域の編成の変更

## 第2号

他の種類の旅客運送事業への転換

## 第3号

自家用有償旅客運送による代替

## 第4号 第1号～第3号の再編事業と併せて行う必要あり。第4号の再編事業のみでは不可。

異なる公共交通事業者等間の乗継ぎ円滑化のための運行計画の改善

### 《具体例》

- ・乗継改善のためのダイヤ調整、増便

共通乗車船券の発行

### 《具体例》

- ・鉄道とバス、バスと航路など、異なる事業者間で利用できる割引乗車船券発行等
- ※複数の事業者で利用できるものである必要がある。

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

### 《具体例》

(交通結節施設における乗降場の改善)

- ・鉄道駅、バス停等の新設(再編路線が乗り入れることが必要)
- ・鉄道駅の駅前広場整備
- ・上屋、ベンチの設置 等

(その他の地域公共交通の利用を円滑化するための措置)

- ・ゾーン運賃の導入 等

(旅客の乗継ぎに関する分かりやすい情報提供)

- ・バスロケーションシステムの導入
- ・バスの方面別ラッピング・カラーリング
- ・公共交通マップの作成
- ・電光掲示板、案内標識、ホームページ等の作成

※単独一社での取組ではなく、複数事業者間の乗継ぎ円滑化に資するものであることが必要

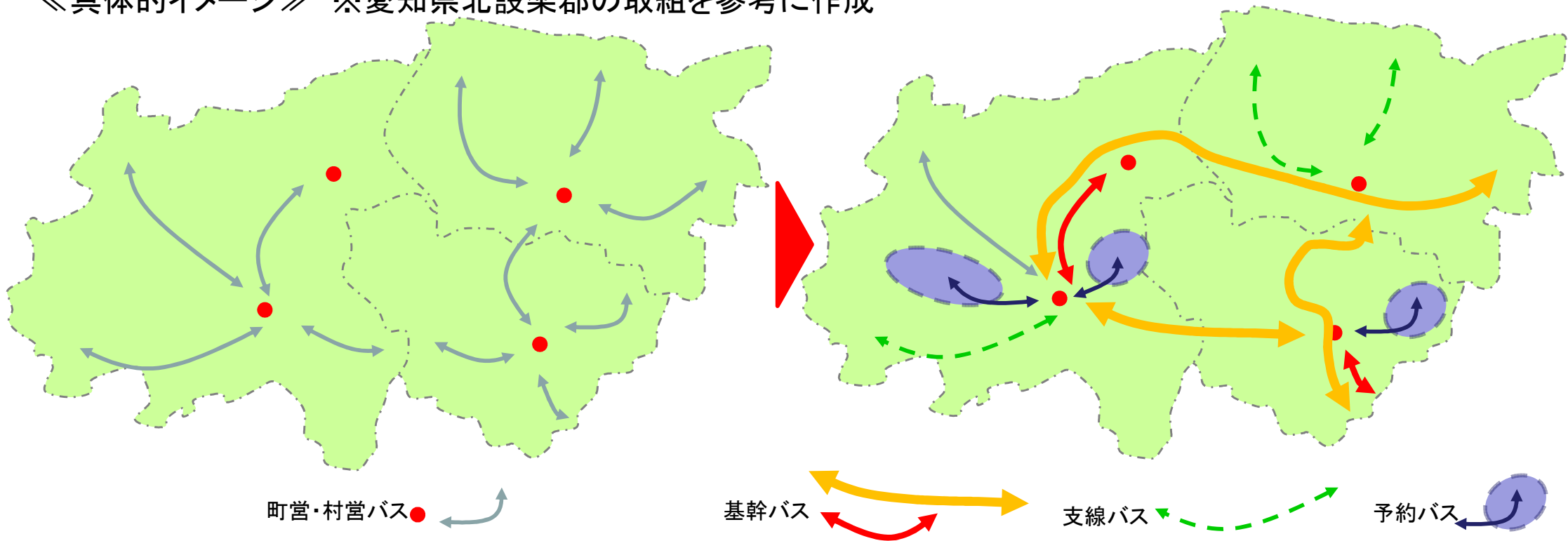
### ※第4号に該当しない事業の例《具体例》

- ・パーク&ライド駐車場の整備
- ・鉄道駅の駅舎のバリアフリー化整備
- ・主要バス路線へのノンステップ車両の導入
- ・バスの定時性の確保のための措置(PTPSの導入)
- ・地方鉄道の安全設備整備
- ・運転免許返納者に対する公共交通機関の運賃割引

# 再編事業の具体的なイメージ (路線の編成の変更)

- 3町村の連携により町営・村営バスの運行を一体化。
- 民間バス路線を含め、路線を「基幹バス」、「支線バス」、「予約バス」等に分類し、役割を明確化。町村を跨る町村営バスは相互に乗り入れ。
- 交通空白地へのデマンド交通の導入

《具体的なイメージ》 ※愛知県北設楽郡の取組を参考に作成



### 【変更点】

- 路線の編成 (他市町村への直通路線の新設、デマンド交通の導入、運行ルート変更)
- 乗継円滑化のための運行計画の改善 (ダイヤ変更)、乗降場の改善 等

# 再編事業の具体的なイメージ (幹線と支線への分割)

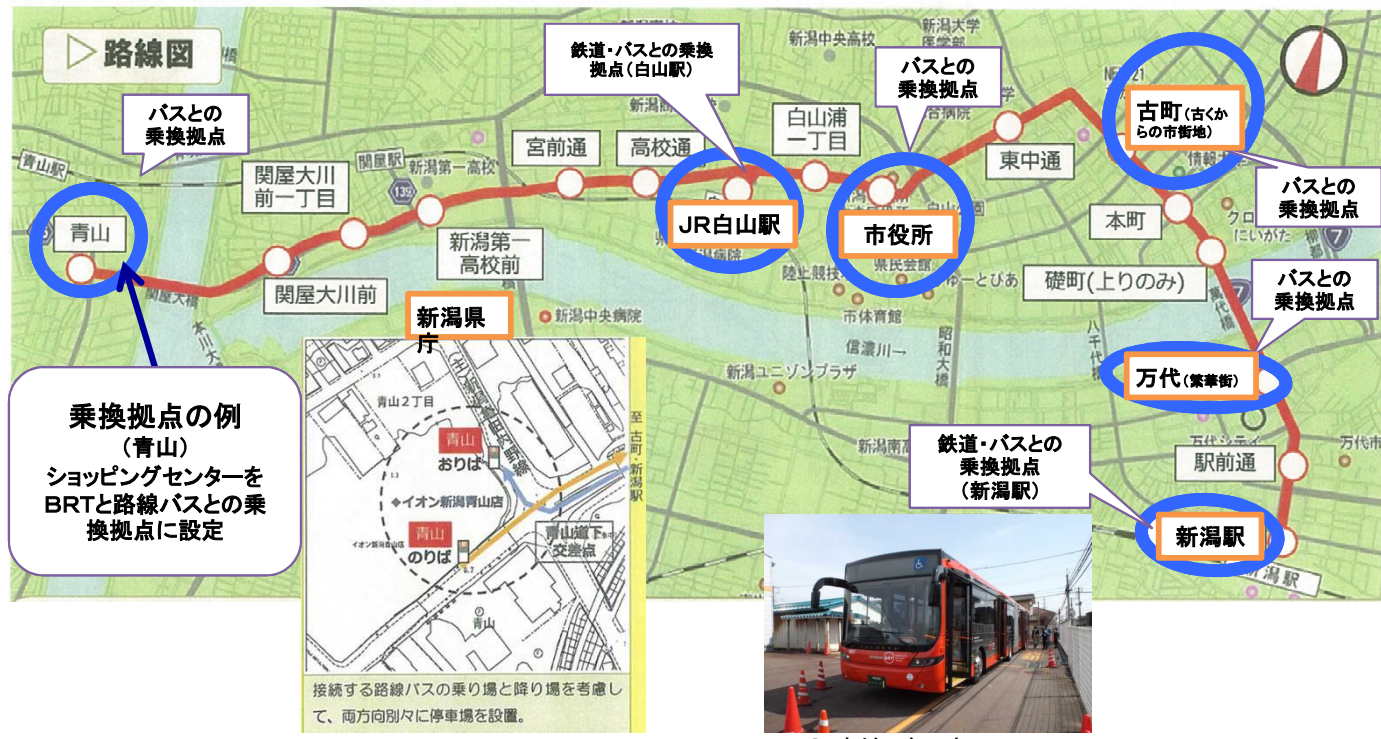
## 新潟県新潟市の取組

- 市中心部にBRTを導入し、バス集約(約2000台/日→約1300台/日)による渋滞緩和により交通の円滑化や基幹公共交通の強化を図る。
- 中心部で生じた余剰車両を用いて郊外路線の増便(450台/日)や乗換拠点を整備し郊外バス路線を充実。
- 公共交通軸や交通結節点への都市機能集積により、メリハリのある都市構造を目指す。



### 期待される効果

- まちなかの活性化
- 高齢者の外出機会増
- 通学の利便性向上



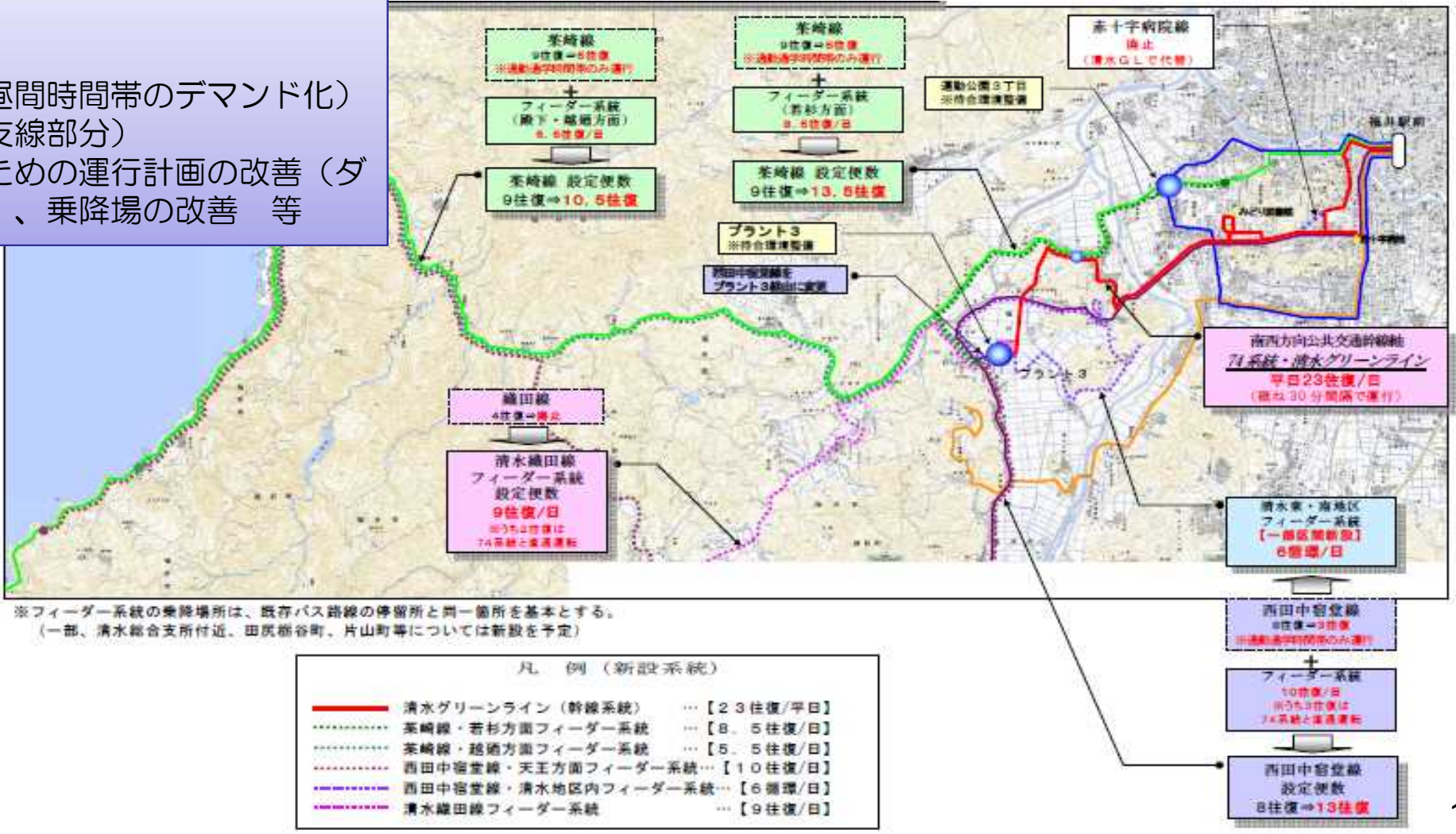
○連節バス車両 (全4両)

# 再編事業の具体的なイメージ (幹線と支線への分割)

- 中心市街地と生活拠点の大型スーパーを結ぶ幹線バス路線の新設。
- 既存バス路線を、従来どおりの直通路線とスーパーを起点とする支線 (デマンド型) に変更。
- 運賃体系の変更 (幹線に300円、700円の上限額を導入。支線にゾーン制運賃を導入。)
- スーパーに冷暖房完備の待合室 (接近表示案内板付) を整備

**【変更点】**

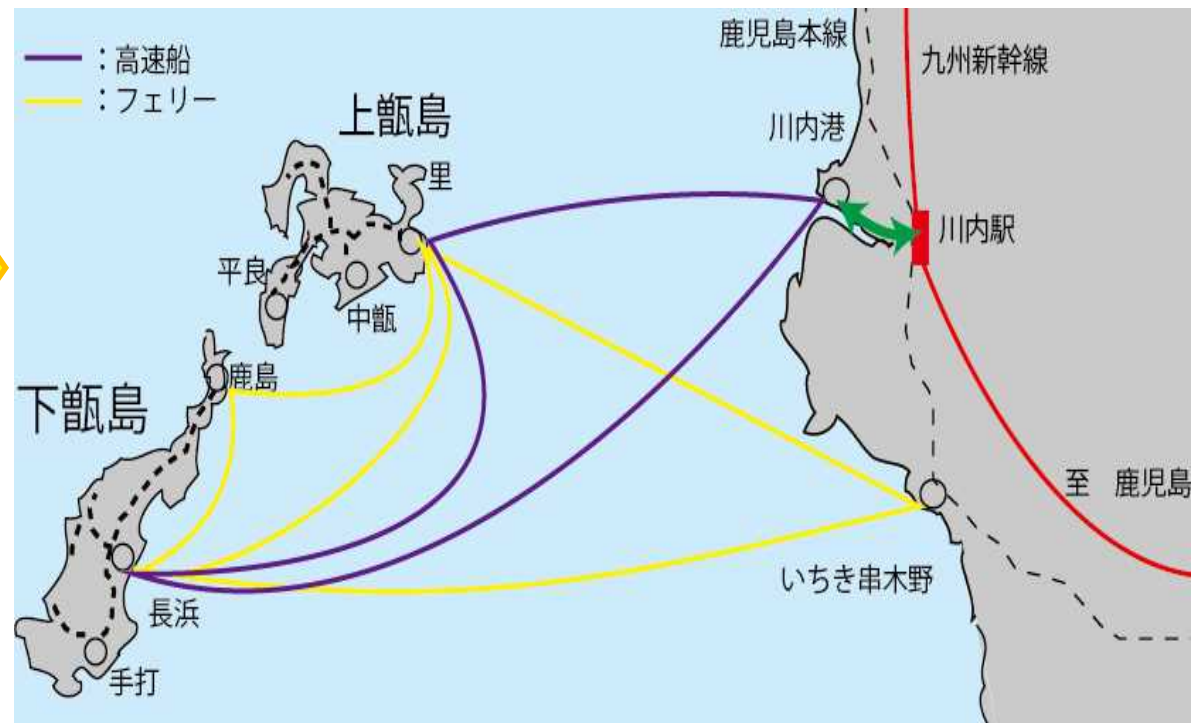
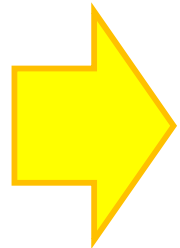
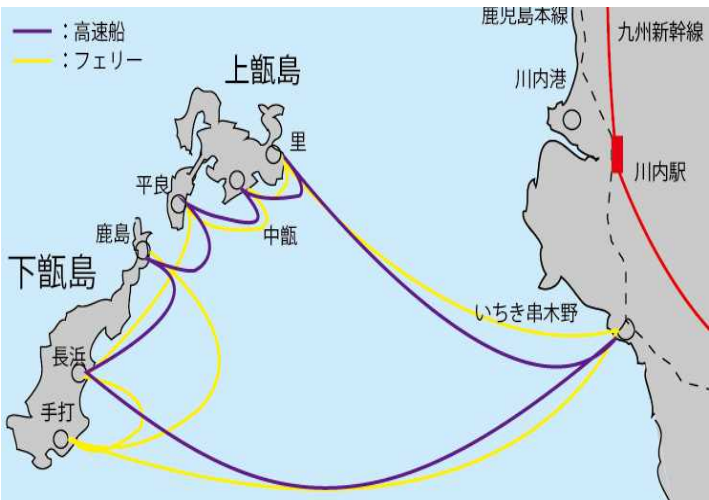
- 路線の編成
- 運行の態様 (昼間時間帯のデマンド化)
- 運行事業者 (支線部分)
- 乗継円滑化のための運行計画の改善 (ダイヤ変更・増便)、乗降場の改善 等



# 再編事業の具体的なイメージ (航路等の編成の変更)

- 本土側の航路の起点を変更するとともに、中央駅との間でシャトルバスを運行
- 離島側の寄港地数を減少するとともに、島内にフィーダーバスを新設

【変更点】  
・航路（旅客船）・路線（バス）の編成





# 1. 地域公共交通再編実施計画について

---

## (2) 計画を作成する際の留意点

[ポイント1] 地域公共交通再編事業

[ポイント2] 再編実施計画の作成

[ポイント3] 再編実施計画の認定

# 地域公共交通再編実施計画の作成

- 網形成計画に地域公共交通再編事業に関する事項が定められたときは、地方公共団体は、網形成計画に即して「地域公共交通再編実施計画」を作成し、これに基づき、地域公共交通再編事業を実施し又はその実施を促進するものとする。（法第27条の2第1項）

⇒ 網形成計画に地域公共交通再編事業が記載された場合には、作成。

## 記載する事項（法§27の2Ⅱ各号）

⇒注意点は次ページ以降参照

- ① 地域公共交通再編事業を実施する区域
- ② 地域公共交通再編事業の内容及び実施主体（次号に掲げるものを除く。）
- ③ 地方公共団体による支援の内容
- ④ 地域公共交通再編事業の実施予定期間
- ⑤ 地域公共交通再編事業の実施に必要な資金の額及びその調達方法
- ⑥ 地域公共交通再編事業の効果
- ⑦ 前各号に掲げるもののほか、地域公共交通再編事業の実施のために必要な事項として国土交通省令で定める事項
  - ・ 地域公共交通網形成計画に地域公共交通再編事業に関連して実施される事業が定められている場合には、当該事業に関する事項
  - ・ 地域公共交通網形成計画に都市機能の増進に必要な施策の立地の適正化に関する施策その他の関係する施策との連携に関する事項が定められている場合には、当該連携に関する事項
  - ・ 地域公共交通再編事業の運営に重大な関係を有する事項がある場合には、その事項

右の者の同意が必要

全ての「特定旅客運送事業者等」  
(⇒P22参照)

右の者の意見聴取が必要

関係者する事業者,道路管理者,港湾管理者,公安委員会

＜記載事項＞ (法§27の2②、施行規則§33)

## ① 実施区域

- 再編実施計画の計画区域が網形成計画の区域を越えない。  
※網形成計画の計画区域の一部の区域とすることは可。
- 市町村の一部区域を指定する場合には、区域が厳密に設定されるよう区名や町丁名まで記載
- 区域設定が適切 ⇒P20参照

## ② 事業の内容・実施主体

- 「運行のねらい」及び「事業の概要」が記載されていること
- 公共交通サービスの提供主体が記載されていること
- 変更後の公共交通サービスの姿（系統図、ルート全体像、運行回数、運賃）が記載されていること

### ＜参考＞幅をもった記載について

計画開始段階で詳細に設定できないサービス水準（運行本数、運賃等）については、利便性にほぼ影響がない限り、例えば、「運行回数1日当たり105～107回」のような記載も許容される。

## ③ 地方公共団体による支援の内容

- 再編事業に関連して地方公共団体が行う支援策（予算的支援以外の支援を含む。）の具体的内容について記載
- 補助金等の予算支援を行う場合には、その旨を本項目に記載した上で、額や支援対象といった具体的な内容については、⑤事業実施に必要な資金の額・調達方法の項目に記載することが考えられる。

### ④ 実施予定期間

- 再編事業の実施予定期間を記載
- 網形成計画の計画期間内で、適切な期間を設定することが必要

### ⑤ 事業実施に必要な資金の額・調達方法

- 総事業費、交通事業者等の負担額とともに、事業の実施に必要な資金に国又は地方公共団体からの補助金等を充当することを見込んでいる場合には、当該補助金等の名称、金額、内容等を記載

### ⑥ 事業の効果

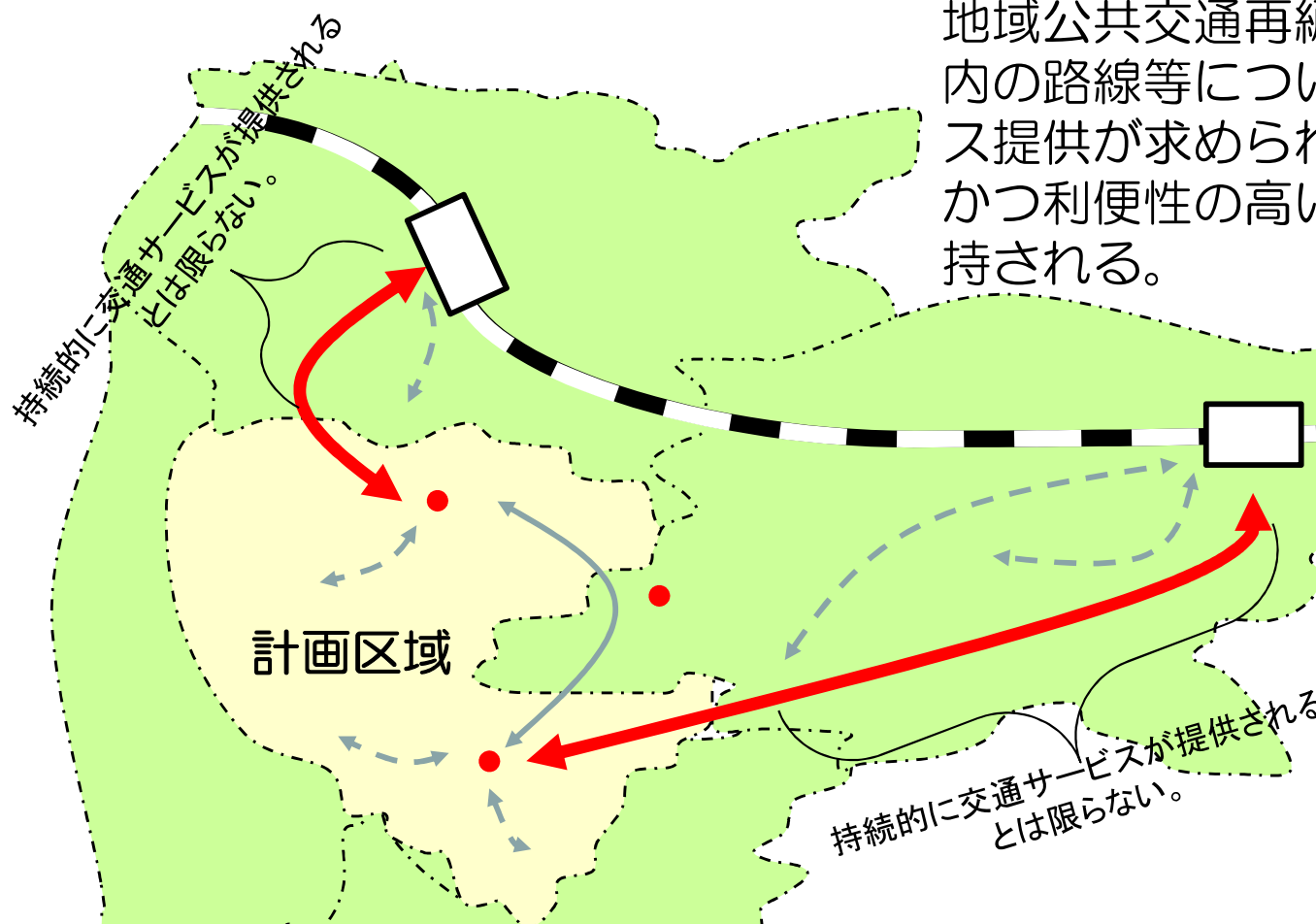
- 具体的な数値等を用い、可能な限り定量的に記載

### ⑦ その他事項

- 網形成計画に再編事業に関連して実施される事業が定められている場合には、当該事業に関する事項
- 網形成計画に都市機能の増進に必要な立地の適正化に関する施策その他の関係する施策との連携に関する事項が定められている場合には、当該連携に関する事項
- その他再編事業の運営に重大な関係を有する事項がある場合には、その事項

### 計画区域について

地域公共交通再編事業においては、再編実施計画区域内の路線等については、計画期間中、継続してサービス提供が求められるため、再編事業で実現した効率的かつ利便性の高い公共交通ネットワークが持続的に維持される。



交通圏に沿わない区域設定で再編実施計画が作成されても、区域外の路線部分の交通サービスは持続的に提供されることが担保されないため、持続的な公共交通サービスが実現されるものといえない。

路線バス(幹線)

路線バス(域内路線)

乗合タクシー

他市町村に跨がる部分が長い路線等の維持が、計画上必須の場合については、隣接市町村と共同で地域公共交通網形成計画を作成しないと、持続的な当該路線等のサービス提供が不透明になり、地域公共交通再編事業を行うのが困難になる。

# 幅のある記載の例(某市)

## イ 運行回数等

### 系統 循環線

	区 間			キロ程	運行回数 (括弧内は運行開始当初)		
	起点	主な経由地	終点		平 日	土曜日	日曜日・祝日
旧	(系統新設)			-	-	-	-
新	A	B	C	4.8キロ	68~84 回/日 (76 回/日)	63~77 回/日 (70 回/日)	63~77 回/日 (70 回/日)

※運行回数は、循環線のため1周を1回として表示

幅のある記載の例  
(括弧内は運行開始当初の回数)

### 系統 22号線

	区 間			キロ程	運行回数 (括弧内は運行開始当初)		
	起点	主な経由地	終点		平 日	土曜日	日曜日・祝日
旧	A	B	C	8.5キロ	57.0 回/日	54.5 回/日	54.5 回/日
新	A	B	C	8.5キロ	21.0~57.0 回/日 (21.0 回/日)	12.5~54.5 回/日 (12.5 回/日)	12.5~54.5 回/日 (12.5 回/日)

- 原則として、区域内のすべての特定旅客運送事業者等※は、計画に同意し、その事業を「地域公共交通再編事業の内容に位置付け、サービスを持続的に提供していくこと」が必要
- ただし、以下の路線等については、再編実施計画に影響の少ないこと等を理由に、計画への位置付け等、調整を不要としている。
  - (1) 事業実施区域内に駅、停留場若しくは停留所が存しない路線又は起点、寄港地及び終点が存しない航路
  - (2) 新幹線鉄道に係る路線
  - (3) 道路運送法施行規則（昭和26年運輸省令第75号）第10条第1項第1号イに規定する定期観光運送、同号ロに規定する長距離急行運送、同号ハに規定する臨時運送に係る路線であって、事業実施区域内における日常生活等のための交通手段として用いられていないと認められるもの
  - (4) 長距離（片道の距離が300km以上）又は中距離（片道の距離が100km以上300km未満）の航路
  - (5) JR、大手民鉄等の鉄道路線（当該路線に類する軌道を含む。）のうち、事業実施区域内における日常生活等のための交通手段としても用いられているものの、その輸送人員の多くが専ら中長距離の輸送を利用しているため、地域公共交通網形成計画の区域内の地域公共交通を担う交通機関としての性格が事業実施区域内の他の交通機関と比較して弱く、そのため、将来における運行回数・時刻、運賃等のサービス内容の変更についても、事業実施区域内における当該交通機関の利用の多寡に大きくは影響されず、専ら他律的な要因により決定されるもの
  - (6) 鉄道路線等のうち、事業実施区域内に含まれる駅数が乏しい等の理由から、当該事業実施区域内の再編前後の他のバス路線等と、サービスの供給量について代替の関係が薄く、当該バス路線等と一体的に運行本数、運賃等のサービス提供を決定・実施する意義が薄いもの

※「特定旅客運送事業者等」とは、

- ① 当該地域公共交通再編事業を実施する区域内で特定旅客運送事業（⇒P10参照）を営む全ての者
- ② ①に代わって旅客運送事業を営もうとする者
- ③ ①に代わって自家用有償旅客運送を行おうとする者

# 1. 地域公共交通再編実施計画について

---

## (2) 計画を作成する際の留意点

[ポイント1] 地域公共交通再編事業

[ポイント2] 再編実施計画の作成

[ポイント3] 再編実施計画の認定



## 利便性の維持・向上

(例)

- 運行本数
  - 所要時間
  - 運賃体系
  - 停留所位置
  - 情報提供
  - 運行日、時間帯
  - 乗継回数
  - 沿線施設
  - 待合環境
- 等

## 効率性の維持・向上

(例)

- 交通需要に対する供給のバランス
  - 事業者収支
  - 国、地方公共団体の財政負担  
(交通分野、他の施策分野)
  - 車両、人材等の資源
- 等

双方のバランス  
を取りつつ図る

## 持続可能性の向上

再編された地域公共交通の効率性・利便性について、再編直後のみならず、事業の実施期間中、持続可能か

- 地方公共団体は、国土交通大臣に対し、地域公共交通再編実施計画が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を適切かつ確実に推進するために適当なものである旨の認定を申請することができる。（法第27条の3第1項）

## 認定基準（法第27条の3第2項各号）

<認定基準1>基本方針（三.1.(1)、三.1.(7)）に照らして適切なものであること。

<認定基準2>地域公共交通再編事業を確実に遂行するため適切なものであること。

- 全ての「特定旅客運送事業者等」の同意が、書面で取り付けられていること。
- 再編実施計画作成過程で、特定旅客運送事業者以外の全ての交通事業者、道路管理者、公安委員会等の意見聴取を行っていること。 等

<認定基準3>個別事業法（鉄道事業法、軌道法、道路運送法、海上運送法）の許認可基準に適合すること。

※確定した内容ではないこと、簡略化して掲載していることに注意。

# 1. 地域公共交通再編実施計画について

---

## (3) 計画を変更する際の留意点

## 基本方針 三.1.7) 地域公共交通再編事業に関する留意事項

- 地域公共交通再編事業を実施する区域においては、当該事業の実施期間中、実施主体たる公共交通事業者、地方公共団体等は、再編実施計画に基づき、原則として、再編により実現した路線、運行回数、運賃等を内容とする公共交通サービスを持続的に提供していくことが求められる。

⇒ 再編事業の対象となる路線等のサービス内容等を頻繁に変更することは想定されない。

⇒ もともと、法律上、再編実施計画の変更は可能 (法27条の3第5項)。

⇒ では、どのような場合に計画を変更することができるのか。  
[次ページ参照]

# 再編実施計画の変更が可能な場合(イメージ)

## ①ネットワークの効率性・利便性をより向上させることが可能となるもの

- ・新技術の導入や利用実態の分析等により、新たに可能となった利便性・効率性がともに向上するサービスの変更サービスの提供
- ・トンネル開通によるルート変更とそれに伴う利用の極度に少ないバス停の廃止
- ・小学校統廃合によるスクール利用便のルート変更 等



効率性・利便性が向上したかどうかは、変更の前後(事情により、作成前と変更後)で比較

## ②天変地異・大規模な経済情勢の変動等、計画作成・認定時に想定し得なかったやむを得ない事情変更に対応するため必要なもの

- ・計画実施中、災害による路線等の寸断、地域の基幹産業を担う企業の倒産などで前提条件が大幅に変わってしまったために再編実施計画の内容の変更が避けがたい場合(網形成計画を作成し直さなければならない場合を除く。) 等

## ③その他

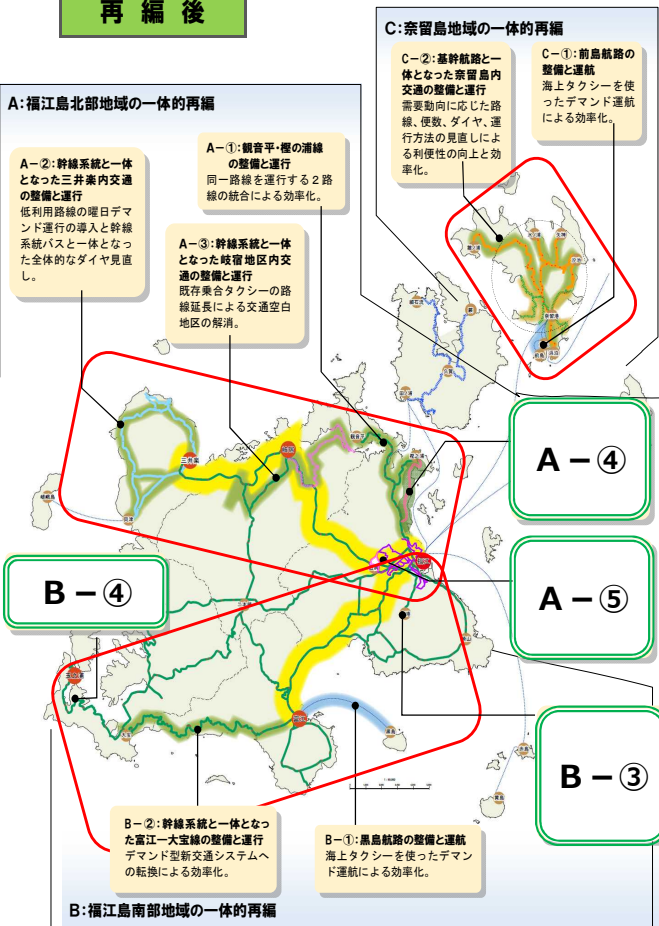
- ・バス停名の変更
  - ・バス停の位置の変更又は廃止を要しない微細なルート変更 等
- ⇒ 上記の場合、法律上の「変更」ではなく、あくまで微修正であると判断することが可能。このため、変更認定手続は不要

変更認定手続が必要

# 作成前と変更後で効率化を判断した変更例(五島市)

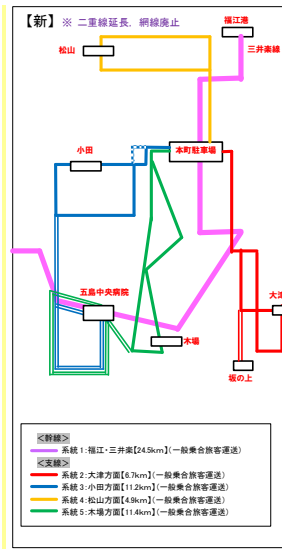
【作成主体】長崎県五島市  
 【区 域】五島市全域  
 【計画期間】平成28年10月1日～平成33年9月30日  
 変更予定:平成29年10月1日～

再編後



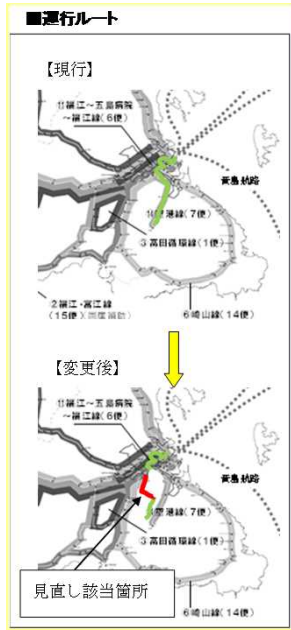
**A-④ (新規)**  
 乗合タクシーの導入による交通空白地区の解消。

- 約500万円の収支悪化
- 地域の強い要望 (空白地解消)



**A-⑤ (変更)**  
 乗合タクシーのルート見直しにより郊外施設へのアクセスを強化

- 約130万円の収支悪化
- 地域の強い要望 (病院等のアクセス強化)



**B-③ (変更)**  
 空港線について住宅地域及び公共施設を経由ルートとして利用者増を目指す。

- 約20万円の収支改善



**B-④ (変更)**  
 トンネルバイパスルートによる運行の効率化

- 約240万円の収支改善

全体収支率

公的負担

変更の前後

89.0%→88.8%  
 (-0.2%)

627百万円→640百万円  
 (+13百万円)

作成前と変更後

全体収支率

公的負担

88.5%→88.8%  
 (+0.3%)

654百万円→640百万円  
 (-14百万円)

## 2. 参照資料

---

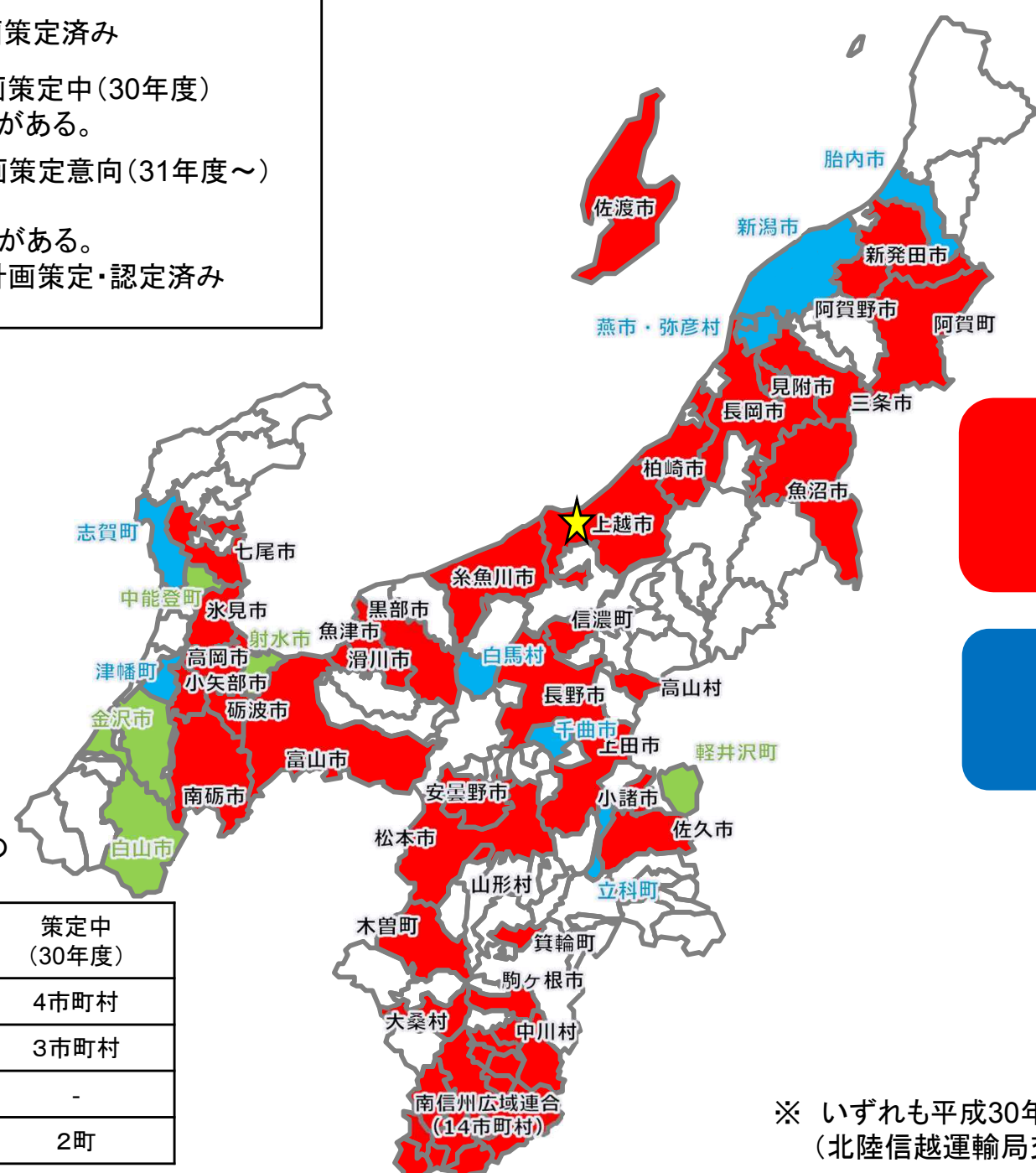
## 改正地域公共交通活性化再生法の施行（2014年11月）以降、2018年9月末までに、431件の地域公共交通網形成計画が策定され、28件の地域公共交通再編実施計画が国土交通大臣により認定

北海道	函館市	宮城県	大崎市	栃木県	真岡市	新潟県	柏崎市	岐阜県	岐阜市	三重県	津市	島根県	島根県・松江市・出雲市（一畑電車沿線地域）	高知県	高知市	熊本県	熊本市・嘉島町							
	深川市		栗原市		大田原市		佐渡市		高山市		四日市市		島根県・松江市・出雲市（一畑電車沿線地域）		高知市		熊本市・嘉島町							
	岩見沢市		石巻市		鹿沼市		上越市		恵那市・中津川市		伊勢市		島根県・松江市・出雲市（一畑電車沿線地域）		高知市		熊本市・嘉島町							
	千歳市		白石市		日光市		魚沼市		羽島市		松阪市		島根県・松江市・出雲市（一畑電車沿線地域）		高知市		熊本市・嘉島町							
	釧路市		気仙沼市		宇都宮市・芳賀町		長岡市		美濃加茂市		伊賀市		島根県・松江市・出雲市（一畑電車沿線地域）		高知市		熊本市・嘉島町							
	東根市		東松島市		佐野市		阿賀野市		土岐市		名張市		島根県・松江市・出雲市（一畑電車沿線地域）		高知市		熊本市・嘉島町							
	帯広市		山元町		那須塩原市		糸魚川市		各務原市		尾鷲市		島根県・松江市・出雲市（一畑電車沿線地域）		高知市		熊本市・嘉島町							
	紋別市		松島町		那須塩原市・大田原市・那須町・那珂川町		新発田市		関市		鳥羽市		島根県・松江市・出雲市（一畑電車沿線地域）		高知市		熊本市・嘉島町							
	利根町		利府町		塩谷町		見附市		多治見市		亀山市		島根県・松江市・出雲市（一畑電車沿線地域）		高知市		熊本市・嘉島町							
	北広島市		山形市		塩谷町		三条市		飛騨市		紀北町		島根県・松江市・出雲市（一畑電車沿線地域）		高知市		熊本市・嘉島町							
青森県	岩内町	山形県	酒田市	群馬県	熊谷市	富山県	高岡市	静岡県	下田市	和歌山県	橋本市	岡山県	井原市	福岡県	福岡市	徳島県	小松島市							
	白糠町		鶴岡市		高岡市		木津川市		山県市		和歌山県		橋本市		岡山県		井原市	福岡県	福岡市	徳島県	小松島市			
	白老町		長井市・南陽市・川西町・白鷹町		那須町		黒部市		大垣市・桑名市・海津市・養老町・神戸町・掛斐川町・池田町（養老線沿線地域）		尾鷲市		和歌山県		橋本市		岡山県	井原市	福岡県	福岡市	徳島県	小松島市		
	仁木町		新庄市		那須町		富山市		京都府・綾部市・南丹市・京丹波町（JR山陰本線沿線）		鳥羽市		和歌山県		橋本市		岡山県	井原市	福岡県	福岡市	徳島県	小松島市		
	安平町		小国町		那須町		魚津市		京都府・笠置町・和東町・南山城村（JR関西本線沿線）		関市		和歌山県		橋本市		岡山県	井原市	福岡県	福岡市	徳島県	小松島市		
	斜里町		音更町		那須町		小矢部市		京都府・兵庫県・福知山市・舞鶴市・宮津市・京丹後市・伊根町・与謝野町・豊岡市（北ノノ鉄道沿線地域）		飛騨市		和歌山県		橋本市		岡山県	井原市	福岡県	福岡市	徳島県	小松島市		
	当別町		福島県・田村市・南相馬市・川俣町・広野町・楡葉町・富岡町・川内町・大熊町・双葉町・浪江町・葛尾村・飯館村・福島市・郡山市・いわき市・相馬市		那須町		高岡市・氷見市・砺波市・南砺市（城端・氷見線沿線地域）		郡上市		尾鷲市		和歌山県		橋本市		岡山県	井原市	福岡県	福岡市	徳島県	小松島市		
	厚岸町		福島市		那須町		滑川市		静岡県・沼津市（戸田地区）・下田市・伊豆市・南伊豆市・松崎町・西伊豆町		尾鷲市		和歌山県		橋本市		岡山県	井原市	福岡県	福岡市	徳島県	小松島市		
	釧路町		会津若松市		那須町		石川県		七尾市		静岡県・沼津市（戸田地区）・下田市・伊豆市・南伊豆市・松崎町・西伊豆町		尾鷲市		和歌山県		橋本市	岡山県	井原市	福岡県	福岡市	徳島県	小松島市	
	せたな町		八戸市		那須町		長野県		松本市・山形市		静岡県・沼津市（戸田地区）・下田市・伊豆市・南伊豆市・松崎町・西伊豆町		尾鷲市		和歌山県		橋本市	岡山県	井原市	福岡県	福岡市	徳島県	小松島市	
岩手県	弘前市	福島県	福島県・田村市・南相馬市・川俣町・広野町・楡葉町・富岡町・川内町・大熊町・双葉町・浪江町・葛尾村・飯館村・福島市・郡山市・いわき市・相馬市	千葉県	熊谷市	東京都	東京都・中央区・港区・江東区	愛知県	豊田市	鳥取県	鳥取県・米子市・境港市・日吉津村・大山町・南部町・伯耆町・日南町・日野町・江府町	香川県	高松市	愛媛県	愛媛県	徳島県	徳島市							
	三沢市		福島市		熊谷市		東京都		豊田市		鳥取県		香川県		高松市		愛媛県	徳島市						
	五所川原市		会津若松市		熊谷市		東京都		豊田市		鳥取県		香川県		高松市		愛媛県	徳島市						
	青森市		南相馬市		熊谷市		東京都		豊田市		鳥取県		香川県		高松市		愛媛県	徳島市						
	むつ市・大間町・東通村・風間浦村・佐井村		喜多方市		熊谷市		東京都		豊田市		鳥取県		香川県		高松市		愛媛県	徳島市						
	十和田市		白河市		熊谷市		東京都		豊田市		鳥取県		香川県		高松市		愛媛県	徳島市						
	鯉ヶ沢町		棚倉町		熊谷市		東京都		豊田市		鳥取県		香川県		高松市		愛媛県	徳島市						
	七戸町		石川町		熊谷市		東京都		豊田市		鳥取県		香川県		高松市		愛媛県	徳島市						
	八幡平市		八幡平市		熊谷市		東京都		豊田市		鳥取県		香川県		高松市		愛媛県	徳島市						
	釜石市		釜石市		熊谷市		東京都		豊田市		鳥取県		香川県		高松市		愛媛県	徳島市						
宮古市	宮古市	熊谷市	東京都	豊田市	鳥取県	香川県	高松市	愛媛県	徳島市															
秋田県	大館市	茨城県	日立市	神奈川県	藤沢市	山梨県	山梨県	新潟県	柏崎市	岐阜県	岐阜市	三重県	津市	島根県	島根県・松江市・出雲市（一畑電車沿線地域）	高知県	高知市	熊本県	熊本市・嘉島町					
	矢野町		日立市		藤沢市		山梨県		柏崎市		岐阜県		岐阜市		三重県		津市		島根県	島根県・松江市・出雲市（一畑電車沿線地域）	高知県	高知市	熊本県	熊本市・嘉島町
	秋田市		日立市		藤沢市		山梨県		柏崎市		岐阜県		岐阜市		三重県		津市		島根県	島根県・松江市・出雲市（一畑電車沿線地域）	高知県	高知市	熊本県	熊本市・嘉島町
	湯沢市		日立市		藤沢市		山梨県		柏崎市		岐阜県		岐阜市		三重県		津市		島根県	島根県・松江市・出雲市（一畑電車沿線地域）	高知県	高知市	熊本県	熊本市・嘉島町
	鹿角市		日立市		藤沢市		山梨県		柏崎市		岐阜県		岐阜市		三重県		津市		島根県	島根県・松江市・出雲市（一畑電車沿線地域）	高知県	高知市	熊本県	熊本市・嘉島町
	由利本荘市		日立市		藤沢市		山梨県		柏崎市		岐阜県		岐阜市		三重県		津市		島根県	島根県・松江市・出雲市（一畑電車沿線地域）	高知県	高知市	熊本県	熊本市・嘉島町
	大仙市		日立市		藤沢市		山梨県		柏崎市		岐阜県		岐阜市		三重県		津市		島根県	島根県・松江市・出雲市（一畑電車沿線地域）	高知県	高知市	熊本県	熊本市・嘉島町
	仙北市		日立市		藤沢市		山梨県		柏崎市		岐阜県		岐阜市		三重県		津市		島根県	島根県・松江市・出雲市（一畑電車沿線地域）	高知県	高知市	熊本県	熊本市・嘉島町
	にかほ市		日立市		藤沢市		山梨県		柏崎市		岐阜県		岐阜市		三重県		津市		島根県	島根県・松江市・出雲市（一畑電車沿線地域）	高知県	高知市	熊本県	熊本市・嘉島町
	北秋田市		日立市		藤沢市		山梨県		柏崎市		岐阜県		岐阜市		三重県		津市		島根県	島根県・松江市・出雲市（一畑電車沿線地域）	高知県	高知市	熊本県	熊本市・嘉島町
湯上町	日立市	藤沢市	山梨県	柏崎市	岐阜県	岐阜市	三重県	津市	島根県	島根県・松江市・出雲市（一畑電車沿線地域）	高知県	高知市	熊本県	熊本市・嘉島町										

再編実施計画について、  
 ・既に認定を受けた団体：赤  
 ・策定意向のある団体：黄



- 地域公共交通網形成計画策定済み
- 地域公共交通網形成計画策定中(30年度)  
※ 今後、追加の可能性がある。
- 地域公共交通網形成計画策定意向(31年度～)
- ★ ※ 今後、変更の可能性がある。  
地域公共交通再編実施計画策定・認定済み



**〔策定済〕**  
**49市町村**

**〔30年度策定予定〕**  
**9市町村**

【参考】管内四県毎の網形成計画の策定数・率、策定予定数

	策定済 (～30年3月)	策定中 (30年度)
新潟県	33.3%(10市)	4市町村
長野県	36.3%(28市町村)	3市町村
富山県	60.0%(9市)	-
石川県	5.3%(1市)	2町

※ いずれも平成30年9月末現在の情報。  
(北陸信越運輸局交通政策部交通企画課調べ。) 35

# 基本方針の見直し(H30.4.19)①

## ■ 地域公共交通の活性化及び再生の将来像を考える懇談会提言（H29.7.21）を受け、平成30年4月19日、基本方針が改正された。主な追加・修正事項は赤字部分のとおり。

### 一 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意義及び目標に関する事項

#### 2 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目標

##### (1) 住民、来訪者の移動手段の確保

・・・地域においては、住民、来訪者の移動手段を確保するため様々な取組が行われており、コミュニティバス・乗合タクシー、市町村やNPOによる自家用有償旅客運送、地域公共交通会議の設置等はその一例である。さらに、住民、来訪者のニーズにきめ細かに対応していくため、タクシーの活用や路線バス等を通学時にスクールバスとして活用することなど多様な取組を進めていくべきである。

その際、高齢者、障害者等の自立した日常生活及び社会生活を確保することの重要性にかんがみ、バリアフリー化についても進めていくべきである。・・・

##### (3) 安全・安心で質の高い運送サービスの提供等

##### ② シームレスな運送サービスの提供

・・・複数の公共交通の乗継利便の向上が重要であり、鉄道、軌道、バス、旅客船等の乗降場を近接して配置するほか、病院、スーパーマーケット、道の駅、地域の観光施設等にバス停を設置すること等による快適な乗換拠点の整備、ダイヤの連携、ICカードを活用した乗継運賃の設定等といった公共交通同士の連携やパークアンドライド等の推進がより求められる。・・・

##### ⑥ 情報通信技術の活用による利便性向上の促進

情報通信技術の著しい進展を踏まえ、スマートフォンによる運行状況や経路検索の提供等、地域公共交通に関する幅広い分野で情報通信技術を活用した利用者の利便性向上が求められる。

### 二 地域公共交通網形成計画の作成に関する基本的な事項

#### 1 地域公共交通網形成計画の記載事項

##### (1) 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に関する基本的な方針

##### ② 地域全体を見渡した総合的な公共交通網の形成

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、異なるモード間の役割分担も明確にしつつ、交通機関相互の連携を十分に図るとともに、地域の需要に対応し、重複路線等に留意して公共交通網全体の効率性を向上させることが必要である。特に、公的支援のあるサービスは公的支援のないサービスを補完するものとして位置付け、両者の重複をできる限り避けるとともに、民間活力を最大限活用することに留意する必要がある。具体的には、コミュニティバスやスクールバス等を路線バスに一本化する等の手法により、効率化を図ることが重要である。

##### ③ 地域特性に応じた多様な交通サービスの組合せ

・・・買い物代行や高齢者の見守りサービス等、旅客運送と併せて実施可能な様々なサービスの提供や、貨客混載の実施等、限りある地域の人的・物的資源の有効活用を図りつつ、生産性向上を推進することも重要である。

##### ④ 住民の協力を含む関係者の連携

・・・企業、学校等において可能な限りモビリティ・マネジメント（教育や啓発により住民を公共交通の利用に誘導する手法）を実施することにより、住民の間に地域公共交通についての意識の醸成を図ることが重要である。

# 基本方針の見直し(H30.4.19)②

## (4) 形成計画の目標を達成するために行う事業及びその実施主体に関する事項

・・・具体的には、地域の実情に応じて、コミュニティバスや乗合タクシーの運行、地方鉄道の活性化や地域のバス交通のサービス改善等による活性化、地域のニーズに合わせた航路設定や運航ダイヤの改善、地域の創意工夫による地域独自のサービス提供の取組や試行、都市部におけるいわゆるLRTやBRT等の導入、バス、軌道等の走行環境の改善や輸送力の向上、バリアフリー化の推進等のサービスの向上、コミュニティバスやスクールバス等の路線バスへの一本化、既存の路線等の再編や他の種類の事業による代替、ICカード及びバスロケーションシステムの導入、快適な待合環境の整備等、地域の移動手段の確保や利便性の向上のための様々な取組に加え、モビリティ・マネジメントの促進等、公共交通の利用促進のための住民や公共交通の利用者、地域の企業や施設等による取組等について定めることが考えられる。・・・

## 三 地域公共交通特定事業その他の形成計画に定める事業に関する基本的な事項

### 2 その他留意事項

・・・地域公共交通を維持・充実させることは、まちづくり、観光振興等の地域振興施策、さらには健康、福祉、教育、環境等の様々な分野でも大きな効果をもたらすことを踏まえ、地方公共団体の内部部局間での連携や、地方公共団体相互の連携等多様な主体が連携して支援を行うあり方について検討を行うべきである。

## 六 その他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に関する事項

### 1 関係者の役割

#### (1) 国の役割

##### ③ 技術開発の推進

・・・特に、自動車の自動運転技術については、地域公共交通への活用を念頭に、持続可能性を意識したビジネスモデルの構築等も目的にしつつ、技術開発や実証実験等を推進するとともに、事業法制や安全規制のあり方も含め、円滑な社会実装のための環境整備を推進することとする。

#### (2) 都道府県の役割

都道府県は、国と連携しつつ、各市町村の区域を越えた広域的な観点から、地域の関係者が行う地域公共交通の活性化及び再生を推進するための検討、合意形成及び合意に基づく取組の実施に必要な財政的支援、人材育成、情報提供、助言等を講ずることとする。その際、地域公共交通が「地域の活性化」という地方行政の主要な目的を果たすための重要な手段の一つであることを十分認識した取組とすることが必要である。・・・

#### (3) 市町村の役割

市町村は、地域の実情に応じた、地域にとって最適な公共交通のあり方について、自らが中心となって、また、他の市町村や都道府県と連携して、関係する公共交通事業者、道路管理者、港湾管理者、公安委員会、住民その他の地域の関係者と検討、合意形成を図り、また、合意がなされた取組の実施に向けて、地域の関係者と連携しつつ、主体的に取り組むこととする。その際、地域公共交通が「地域の活性化」という地方行政の主要な目的を果たすための重要な手段の一つであることを十分認識した取組とすることが必要である。・・・

#### (4) 公共交通事業者の役割

・・・経営改善の取組の企画に当たっては、大学との連携や外部人材の登用等による企画機能の強化も有効である。・・・その他、公共交通事業者には、貨客混載等の生産性向上の取組も求められる。

### 2 関連する施策との連携

・・・地方公共団体においては、地方の総合行政を担う立場から、まちづくり、観光振興、福祉その他の観点を踏まえながら、これまで連携が十分でなかった分野を含め、関連する施策との連携を図りつつ、総合的かつ計画的に施策を実施していくことが期待される。

例えば、高齢者の移動手段の確保については、福祉部局と交通部局の連携による関係者相互の連携と理解を促進する必要がある。・・・

## 再編実施計画の事例

【これまで策定された地域公共交通再編実施計画の事例】


□ 認定を受けた地域公共交通再編実施計画（概要）

[http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei\\_transport\\_tk\\_000075.html](http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport_tk_000075.html)

# 1. 岐阜市地域公共交通再編実施計画

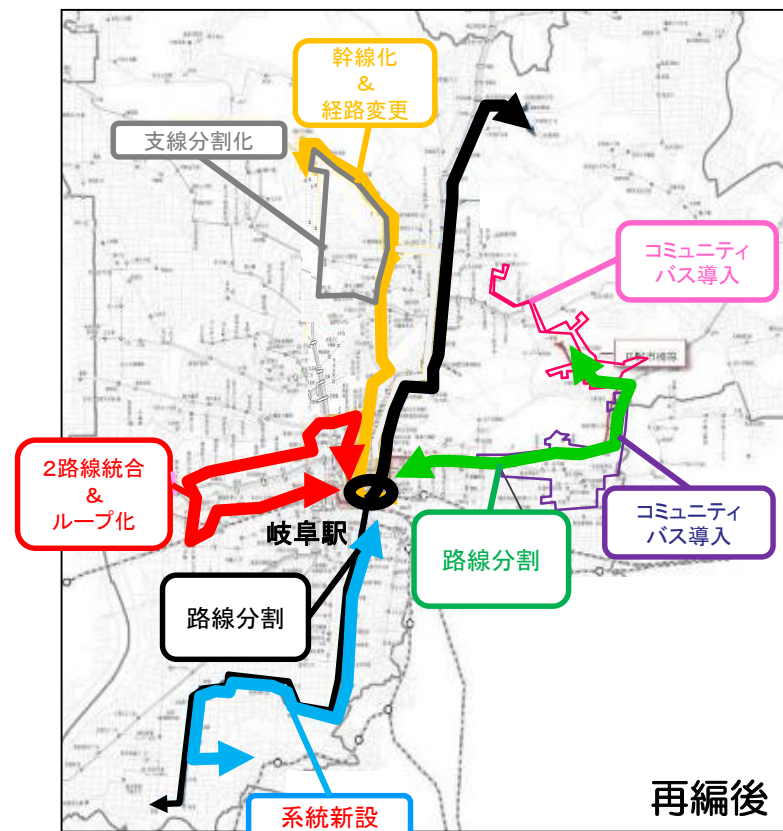
- JR岐阜駅のハブ機能強化を念頭において長大路線を分割、利用実態にあわせてサービス水準を変更
- 安定した高いサービスを提供する幹線と地域需要に応じた支線との役割分担
- 市民が主体的に参画するコミュニティバスを導入し、地域需要に応じて生活移動の足の確保

## 【主な事業内容】

項目	事業の効果
JR岐阜駅をハブターミナルとしたバス路線の再編【平成27年10月1日実施】	
 茜部三田洞線	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 定時性・速達性の向上 最大約5分の遅延改善</li> <li>・ 一定の収支改善による持続性の向上</li> </ul>
日野市橋線	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 定時性・速達性の向上 最大約6分の遅延改善</li> <li>・ 一定の収支改善による持続性の向上</li> </ul>
JR岐阜駅を中心としたループ化への再編【平成27年10月1日実施】	
鏡島市橋線 日野市橋線	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 需要が見込まれるルートへの再編</li> <li>・ 一定の収支改善による持続性の向上</li> <li>・ 定時性・速達性の向上</li> </ul>
市民協働型のコミュニティバスの導入推進（2地区に追加）【平成27年9月1日実施】	
日野地区	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 路線バスとのネットワーク化によるバスの利用促進</li> <li>・ 地域の活性化</li> </ul>
北長森地区	

○さらに、将来的に本計画を変更し、平成32年度までに、新たな都心拠点となる行政施設の建設にあわせて、「トランジットセンター」（乗継拠点）の整備、BRTの導入も含めた中心部の幹線バス路線の再編等を行うこととしている。

これらの事業により、  
利便性の高い公共交通ネットワークを構築



# 2. 飛騨市地域公共交通再編実施計画

- 長大な市営バス循環線を廃止し、地域のニーズに合った路線網に再編成
- 既存路線の経路変更、路線の新設など路線網の全体的見直しにより、効率的なサービスを実現

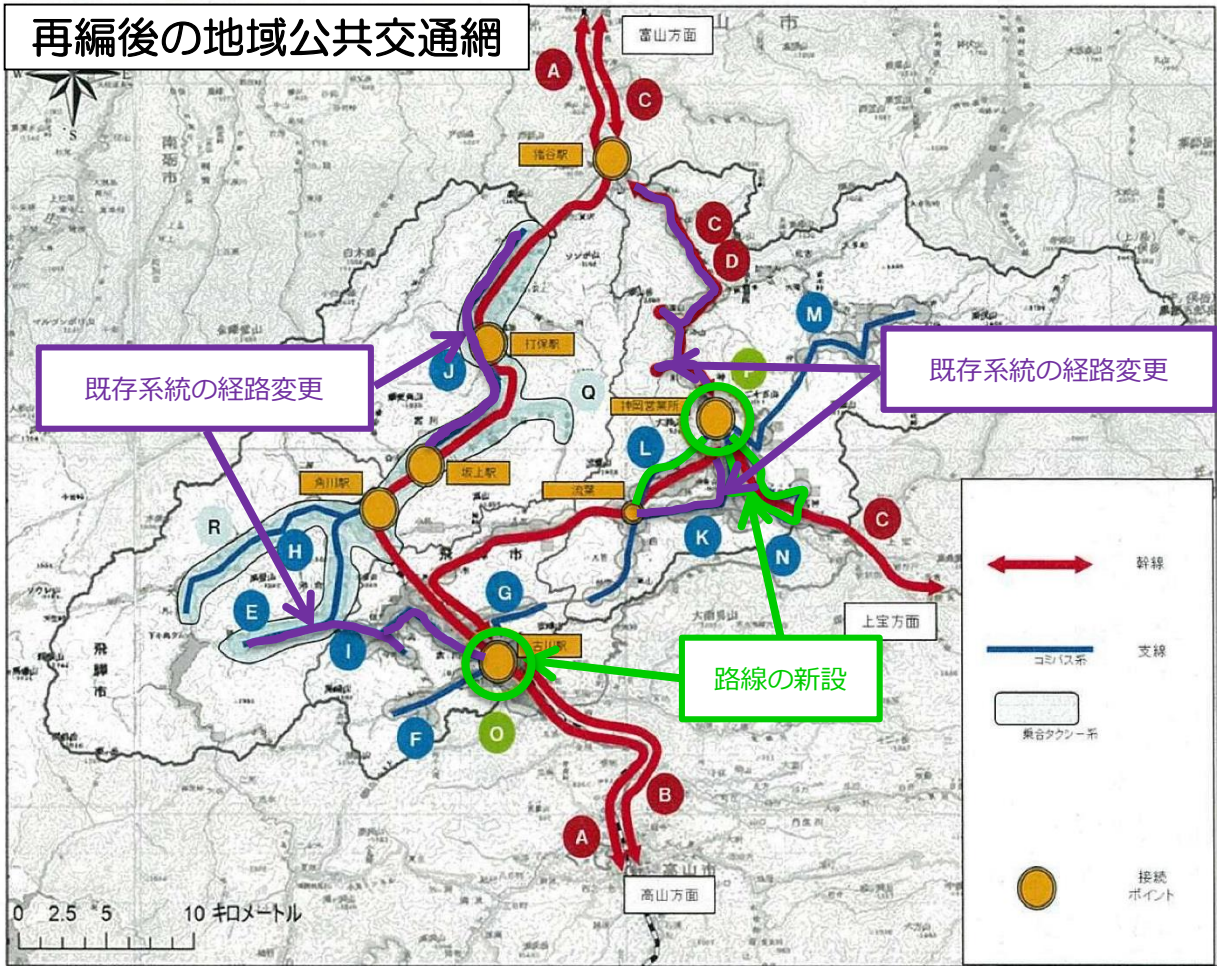
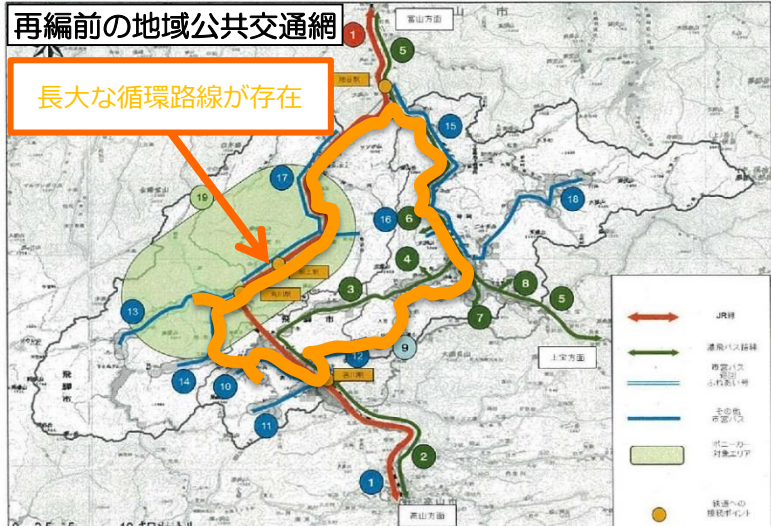
## 【主な事業内容】

○ 1周に4時間要するなど、住民のニーズに合っていない**長大な巡回バス**を廃止。これを補うため、

- ・ 既存系統の経路変更（神岡猪谷線、桃源郷線、宮川線、吉田線）
- ・ 路線の新設（柏原線、かみおか東部線、ふるかわ循環線、かみおか循環線、乗合タクシー（河合、宮川））

により効率的にサービスを提供。

○ 合併前からのバラバラなサービス内容を見直し、運賃等を統一



# 3. 上尾市地域公共交通再編実施計画

- 実態のニーズに即さず長大路線となっていた循環路線を廃止することで効率化
- 利用者の動向に合わせて、周辺部への放射状路線を細分化
- 隣接市内路線との連携強化により相互の行き来をしやすい環境整備をすることで、利便性を向上

## 【主な事業内容】

### ◆東西にまたがる長大路線を見直し、上尾駅を中心に住民のニーズにあわせてバス路線を再構築

コミュニティバスについて、民間事業者の路線バスとの役割分担を図りつつ、

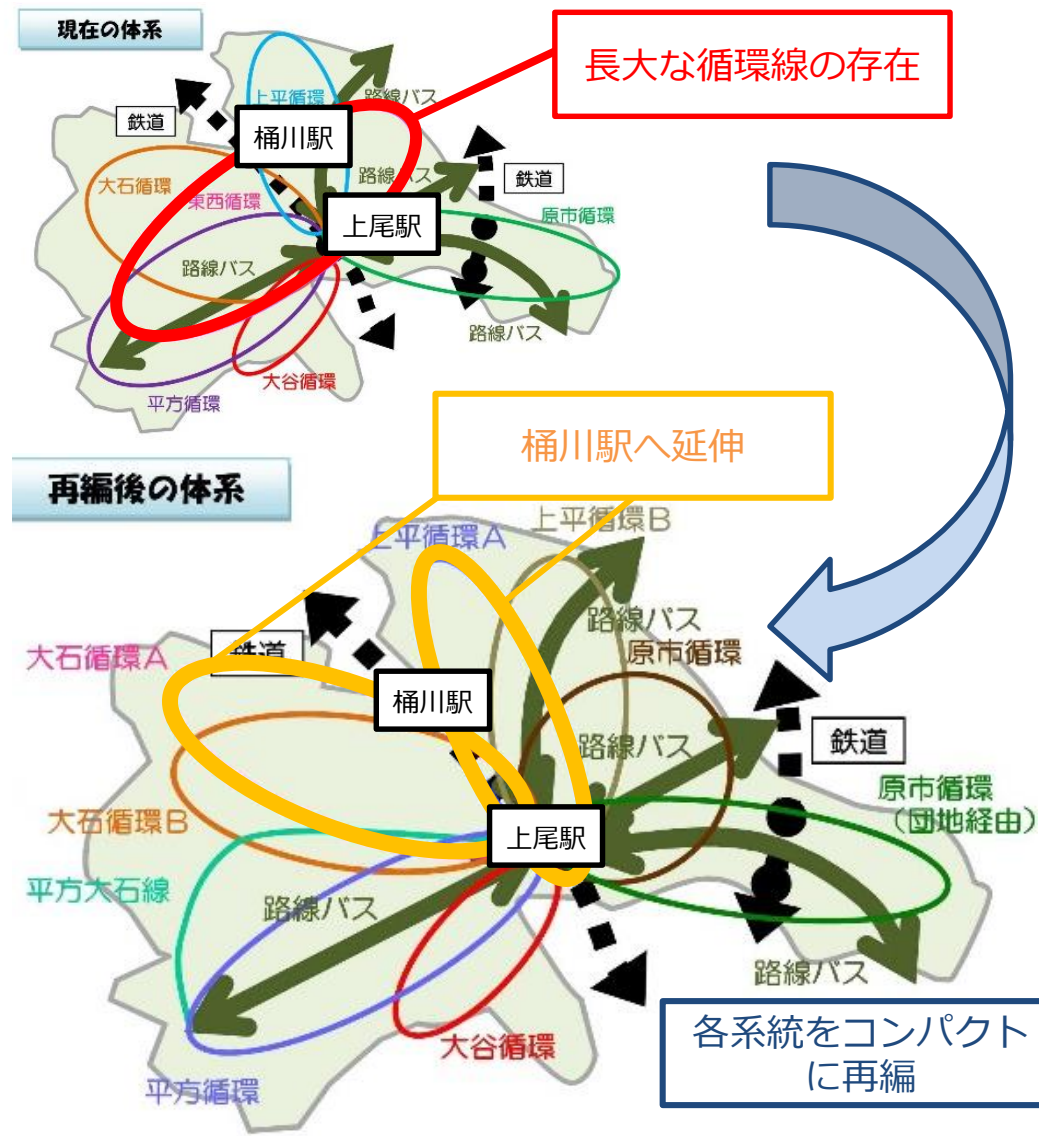
- ・距離及び運行時間が長大な東西循環線を廃止
- ・上尾駅を中心にコンパクトな路線に再構築

→利用者にとって分かりやすく、かつ効率的な運行を実現

### ◆交通結節点を考慮したルート再構築により、広域な移動についての利便性を確保

【大石循環線A】及び【上平循環線A】を桶川駅へ延伸

→乗継利便の向上により、広域移動の利便性を向上







# 5. 高梁市地域公共交通再編実施計画

- JR高梁駅を中心に、循環線のルート変更等、需要に合わせた系統の再編を実施
- 中心市街地の回遊性を高めるためにバス路線を充実

## 【主な事業内容】

### ○まちなぎを高め、人々の交流を促す 公共交通

公共施設が揃う駅周辺の中心市街地へのアクセスを確保することで、住民等の生活利便の向上を図る。

- ◆ 中心地循環線のルート変更（短縮）かつ運行本数充実

### ○JR高梁駅を中心とした路線の充実

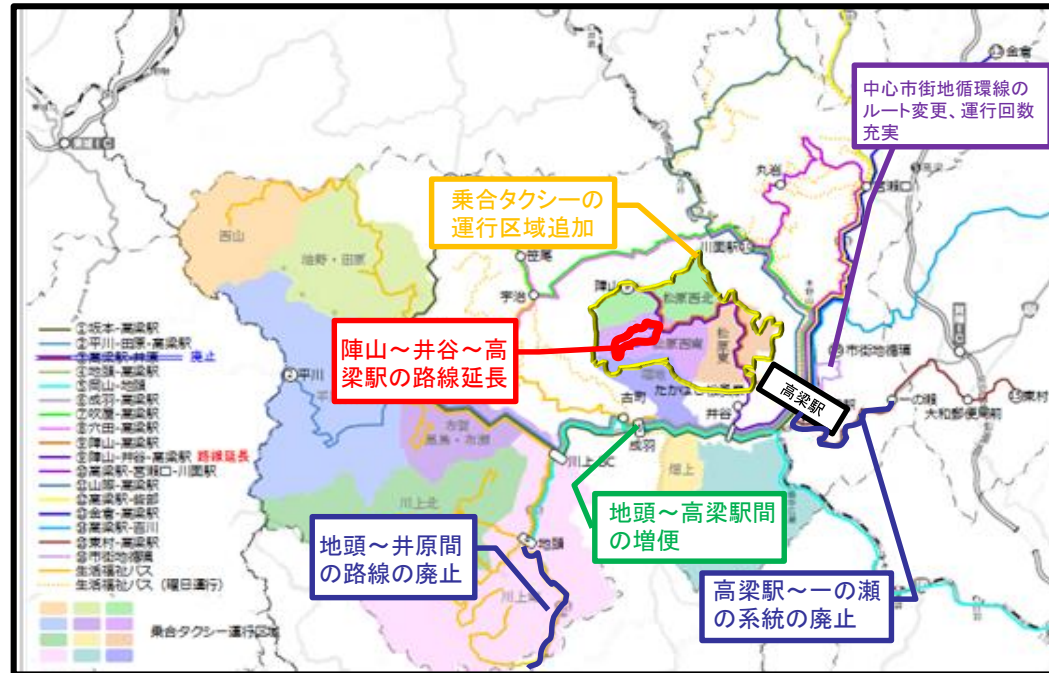
- ◆ 利用者の多い地頭～高梁駅の増便

※あわせて以下の低利用路線の廃止等により、運行経費を削減

地頭～井原間  
高梁駅～一の瀬間



収支率の改善  
34.2 ⇒ 36.5%



### ○地域の生活に根付く公共交通網の構築

需要に応じた公共交通を基本に交通空白地域の移動手段を確保する。

- ◆ 陣山～井谷～高梁駅の路線延長  
⇒ 延長予定区間沿線の陣山線利用者（12人）の利便向上、さらに潜在的需用者（15人）増加
- ◆ 乗合タクシーの運行区域の追加  
⇒ 中心市街地まで住民が移動できるよう、乗合タクシーの運行区域を追加・延伸

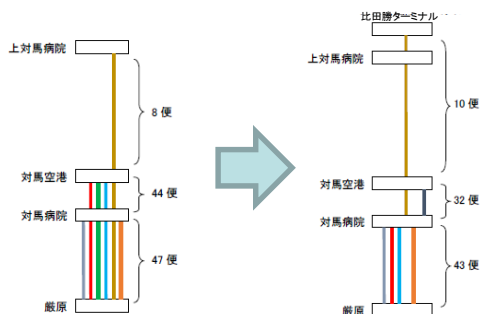
# 6. 対馬市地域公共交通再編実施計画

- 幹線系統について、対馬市の新たなまち拠点と連携しながら効率的に見直し
- 支線路線についてもあわせて効率的に再編

## 【主な事業内容】

### ◆「新たなまちの拠点づくりと需要動向を踏まえた幹線系統の再編」

厳原のバス停留所に観光情報館「ふれあい処つしま」や、統合で新たに設立された対馬病院などにあわせて、幹線系統を再編



- 空港線が大きな不採算路線となっていたため、飛行機の便にあわせて適正化
- それに伴い、対馬病院を拠点に系統を効率的に再構築
- 北部を運行する縦貫線については、韓国人観光客の多い比田勝ターミナルまで延伸するとともに、対馬病院をハブとして路線を短縮

収支率の改善 57.1% → 59.2%

### ◆支線系統の再編

幹線ネットワークの再構築にあわせて、支線系統のダイヤの調整等を行うとともに、以下の方針でそれぞれの路線の効率化

1. スクールバスが豊富に運行されていることから、**スクールバス混乗化**を検討
2. 混乗化が困難な路線については、**自家用有償運送を導入**

収支率の改善 18.19% → 20%  
 利便性の向上 接続改善など



# 7. 上越市地域公共交通再編実施計画

- 「上越市都市マスタープラン」に示されている、各拠点が相互に連携した、持続可能な都市構造の実現にむけたまちづくりと連携
- 中心地域より各方面へ伸びる幹線路線及び支線路線について、**利便性**及び**効率性**の観点から網羅的に見直し

長大かつ重複していた系統を、旅客動向を踏まえて短縮して**重複を解消し**、効率性を向上

**駅、病院、高校を**経由することで、利便性を向上

直江津地区  
高田地区

**病院や町民館を**経由することで利便性を向上

一部の**系統を短縮し**  
効率化を図る

小学校へ接続し、  
通学手段を確保

道の駅「うみでらす名立」で路線を分割し、それ以南は**自家用有償運送**で代替することにより効率性を向上

**商業施設への接続**により利便性を向上

- ◆ 路線を商業施設や公共施設へ接続
- ◆ 支線部分では、長大路線を短縮するほか、**デマンド交通**や**自家用有償運送**への変更も含め、多様な交通モードで役割分担

- ◆ 中心地域(直江津地区・高田地区)の利便性向上、支線における需要の取り込み
- ◆ 支線の効率化

計画認定時点での算出(平成28年9月)  
・ 運行コストの抑制(年間で15,700千円)  
※再編する路線の数値

地域公共交通網の持続性の向上

**【効果】**  
自家用有償運送で代替した場合、  
運送単価が約3割削減

# 8. 五島市地域公共交通再編実施計画

■本土との航路が接続する福江を中心に、各方面へ伸びるバス路線及び航路を抜本的に再編

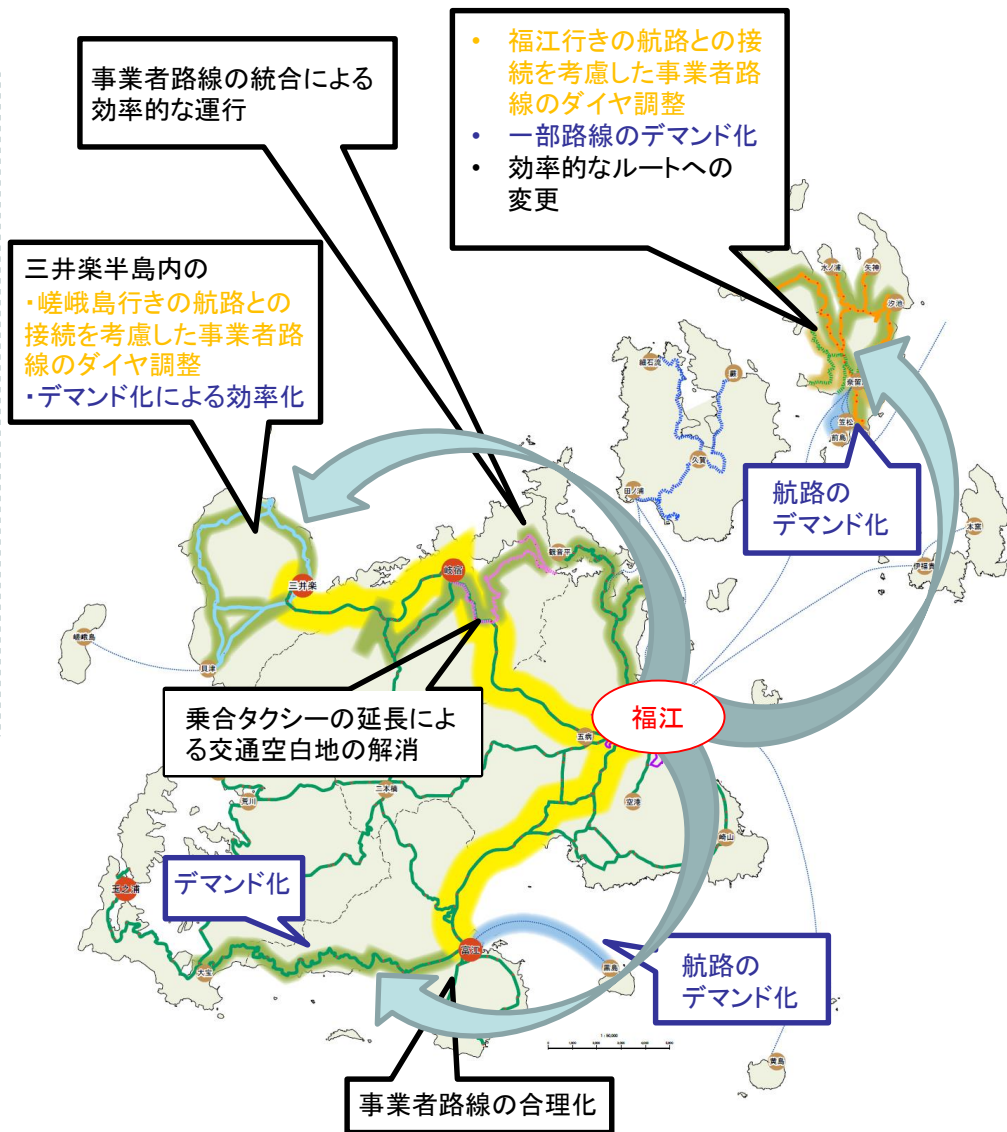
## 【主な事業内容】

「福江を中心とした生活交通ネットワークの形成」

市の中心部であり本土との接続拠点である福江を中心に、各方面へ伸びる路線について陸路・海路含めて網羅的に見直し



- 航路へのアクセスが不便なバス路線については、ダイヤの調整等を実施
- 非効率な路線についてはデマンド化 等



# 9. 大分県豊肥圏地域公共交通再編実施計画

- 竹田市、豊後大野市、臼杵市は、県の都市計画の方針で豊後大野竹田連携都市圏及び県南連携都市圏として区分されており、地域の拠点である竹田市と豊後大野市三重町を中心に都市軸で繋がって一体的な交通圏を形成
- 行政区域にとらわれない交通圏全体での役割分担の見直しを、施設単位・路線単位で行い、拠点機能の再設定やそれに伴う路線の再編を実施

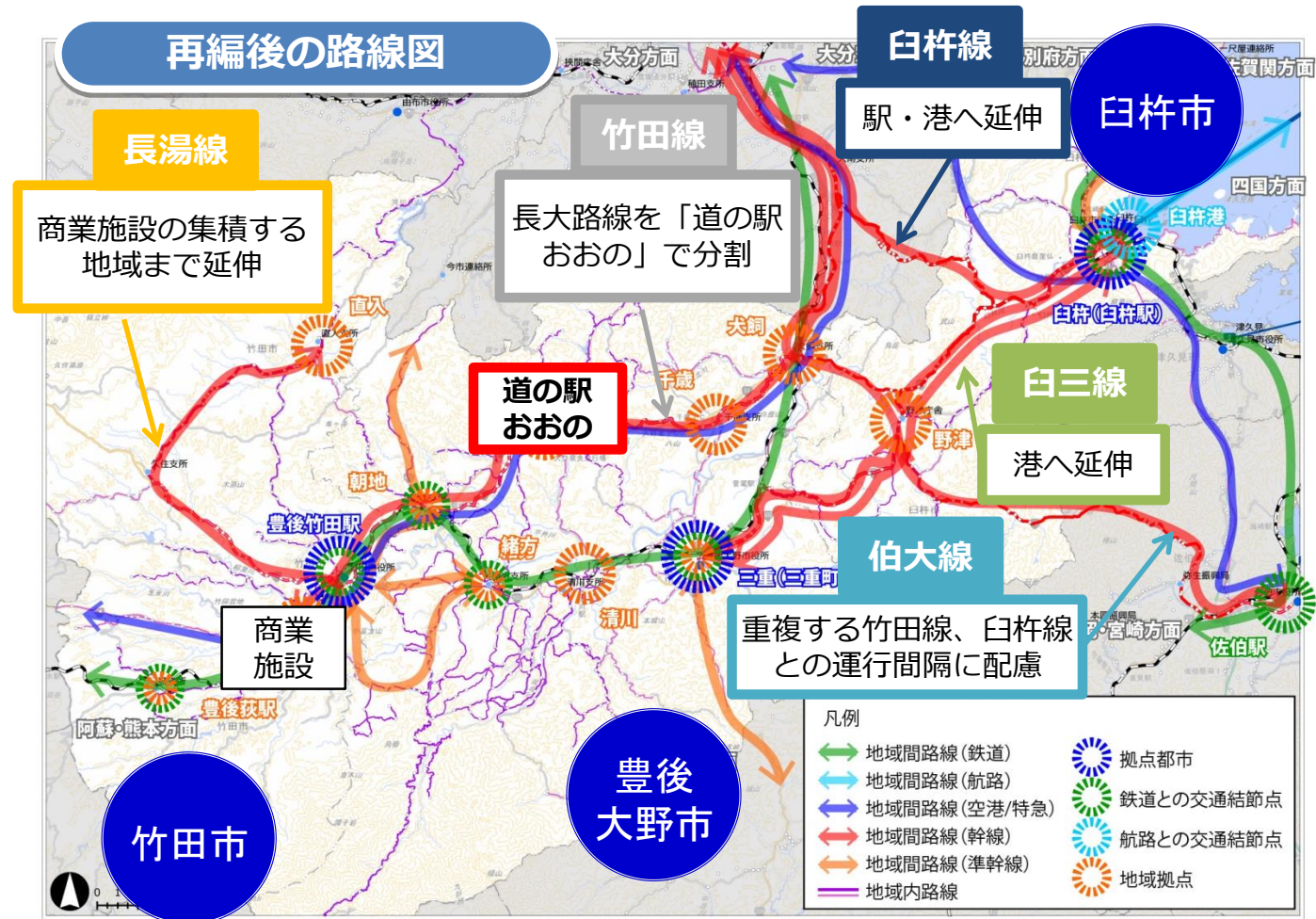
## 【主な事業内容】

### 複数市町村連携の取組

- ◆ 広域及び市内輸送の拠点設定
  - ・ 拠点：道の駅、商業施設等

- ◆ 広域及び市内輸送の充実と効率化に向けた取り組み

- 竹田線：長大路線を「道の駅おおの」へ乗り入れ、分割。
- 長湯線：商業施設の集積する国道沿線地域に路線を延伸。
- 臼三線：臼杵港まで延伸し航路と接続
- 臼杵線：路線を変更により、臼杵駅・臼杵港に延伸。鉄道及び航路と接続
- 伯大線：重複する竹田線、臼杵線との運行間隔に配慮



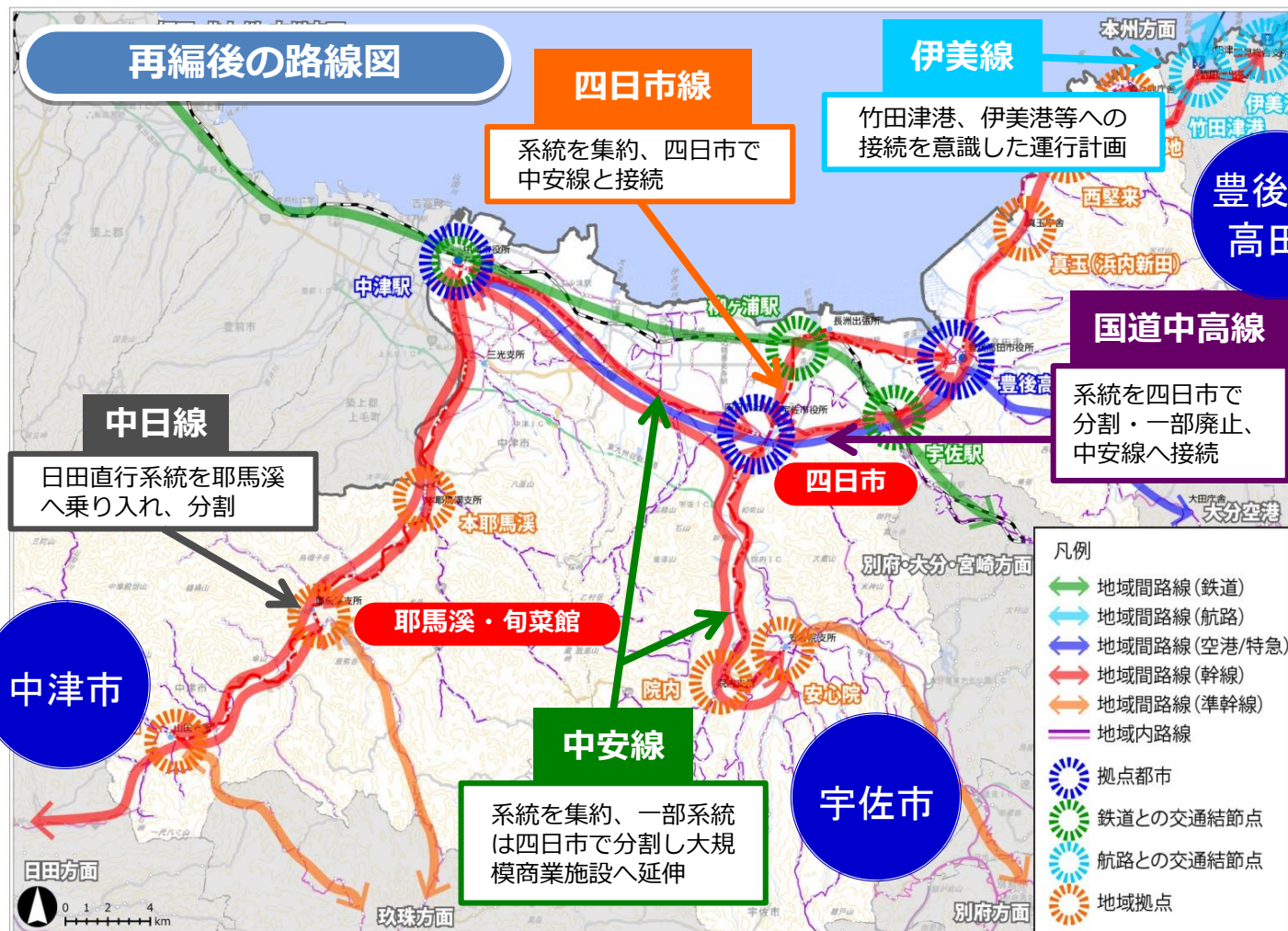
# 10. 大分北部圏地域公共交通再編実施計画

- 中津市、宇佐市、豊後高田市は、県の都市計画の方針で県北広域都市圏として区分されており、地域拠点都市となる中津市を中心に都市軸で繋がって一体的な交通圏を形成
- 行政区域にとらわれない交通圏全体での役割分担の見直しを、施設単位・路線単位で行い、拠点機能の再設定やそれに伴う路線の再編を実施

## 【主な事業内容】

### 複数市町村連携の取組

- ◆ 広域及び市内輸送の拠点設定
  - ・ 拠点：JR駅、商業施設、バスターミナル等
- ◆ 広域及び市内輸送の充実と効率化に向けた取り組み
  - ・ 中日線：長大路線を耶馬溪旬菜館（地元産品販売施設）へ乗り入れ分割。
  - ・ 中安線：系統を集約、一部系統を四日市で分割、大規模商業施設に乗り入れ。
  - ・ 国道中高線：豊後高田行き系統を集約、四日市で分割し、中津駅行き系統に接続
  - ・ 伊美線：竹田津港、伊美港等の接続を意識した運行計画



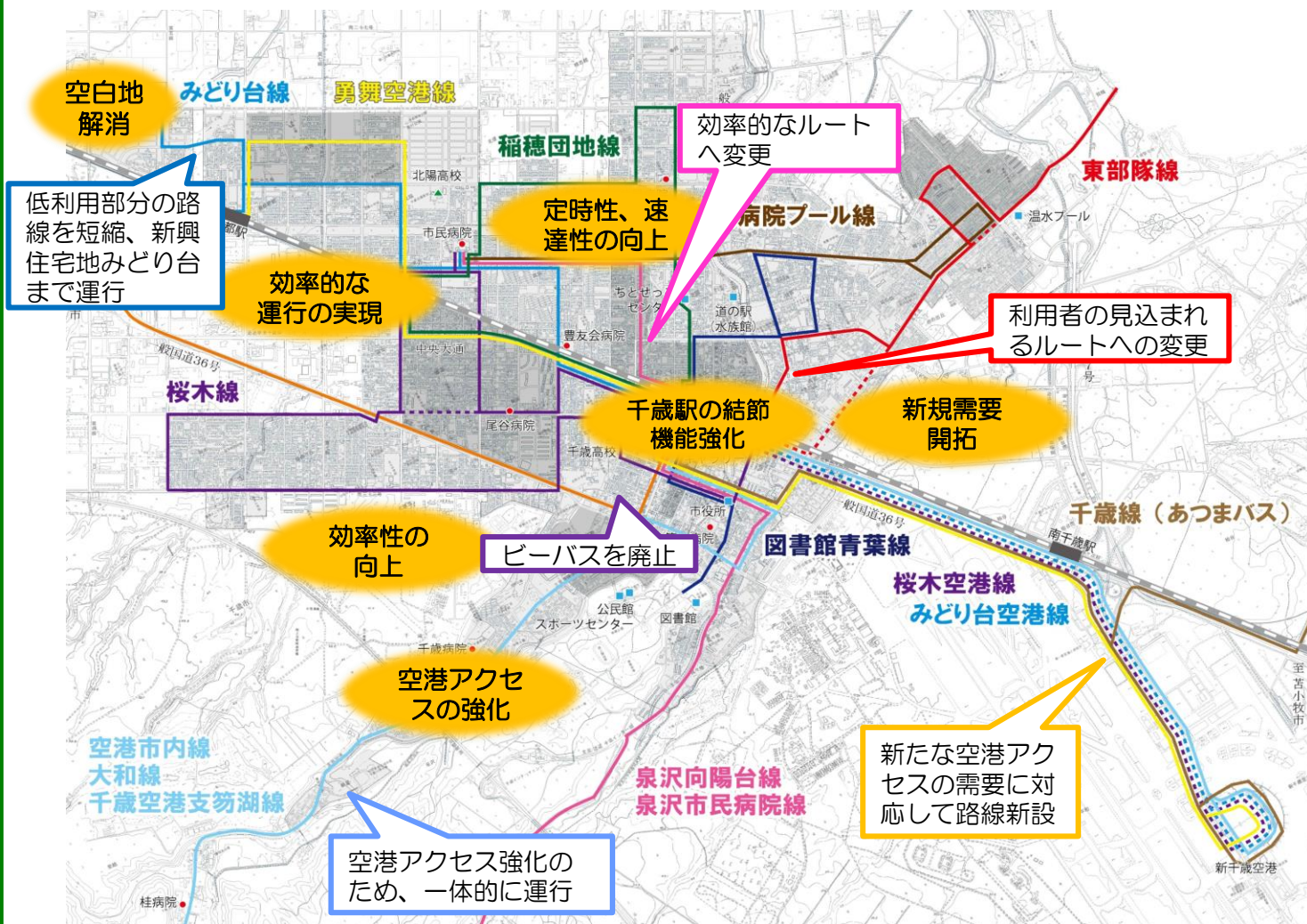
# 11. 千歳市地域公共交通再編実施計画

- JR千歳駅の南北に公共施設や商業施設が集積するコンパクトな市街地に路線を結節。
- 拠点間を結び、通勤・通学客のニーズを取り込んだ持続可能な公共交通ネットワークの形成に向け、再構築

## 【主な事業内容】

- 12路線中9路線で赤字  
→効率的な運行の実現
- 公共交通利用者が少ない  
→利便性の高い路線の実現
- ・**ピーバスの廃止**  
長大・重複路線の解消
- ・**桜木・長都線の分割**  
駅を跨ぐ長大路線の改善
- ・**みどり台方面への延伸**  
公共交通空白地の解消
- ・**東部隊線のルート変更**  
低利用区間の回避
- ・**泉沢市民病院線のルート変更**  
市民病院への速達性向上
- ・**図書館青葉線のルート変更**  
速達性の向上
- ・**空港市内線等3路線の運行時刻の一体的見直し**  
空港アクセスの強化
- ・**勇舞空港線の新設**  
人口増加地区からの空港アクセス強化と新規需要獲得

各地区においてOD調査と住民の移動ニーズを比較し、赤字路線を中心に見直し



# 12. 常陸太田市地域公共交通再編実施計画

■ 公共施設等が集積する常陸太田地区への持続可能な移動手段を確保するため、重複するバス輸送サービスを民間事業者の路線バスに一本化し、効率的で一体的な交通サービスの提供を実現

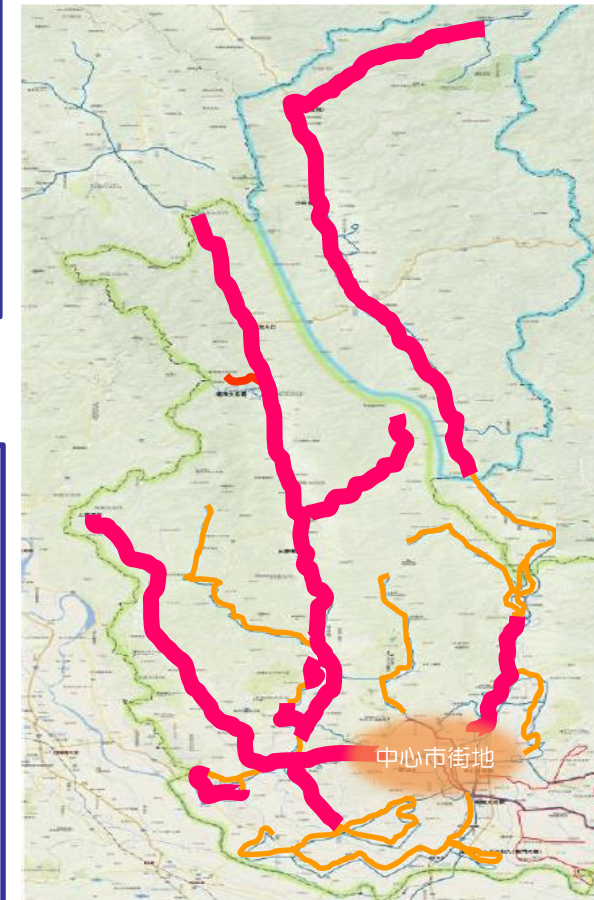
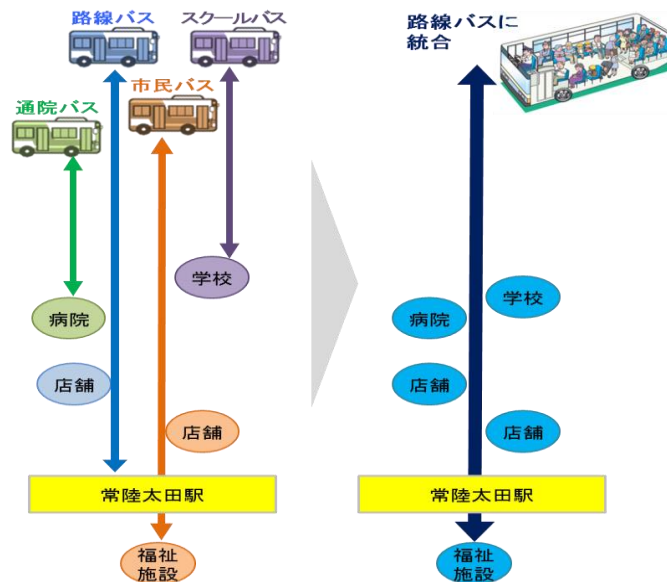
## 【主な事業内容】

### 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



# 1.3. 東秩父村地域公共交通再編実施計画

- 観光拠点を中心に、統一的にバス路線を見直し、長大な運行距離の縮減を図り、ネットワークを再構築。
- 観光施設の活性化と両輪で公共交通を充実させることで、住民・来訪者双方のおでかけに資する公共交通ネットワークを形成。

## 【主な事業内容】

### ○村のまちづくりと協調した地域公共交通体系の確立

小さな拠点でもある観光拠点「和紙の里」の活性化策とあわせて、おでかけの促進を図る



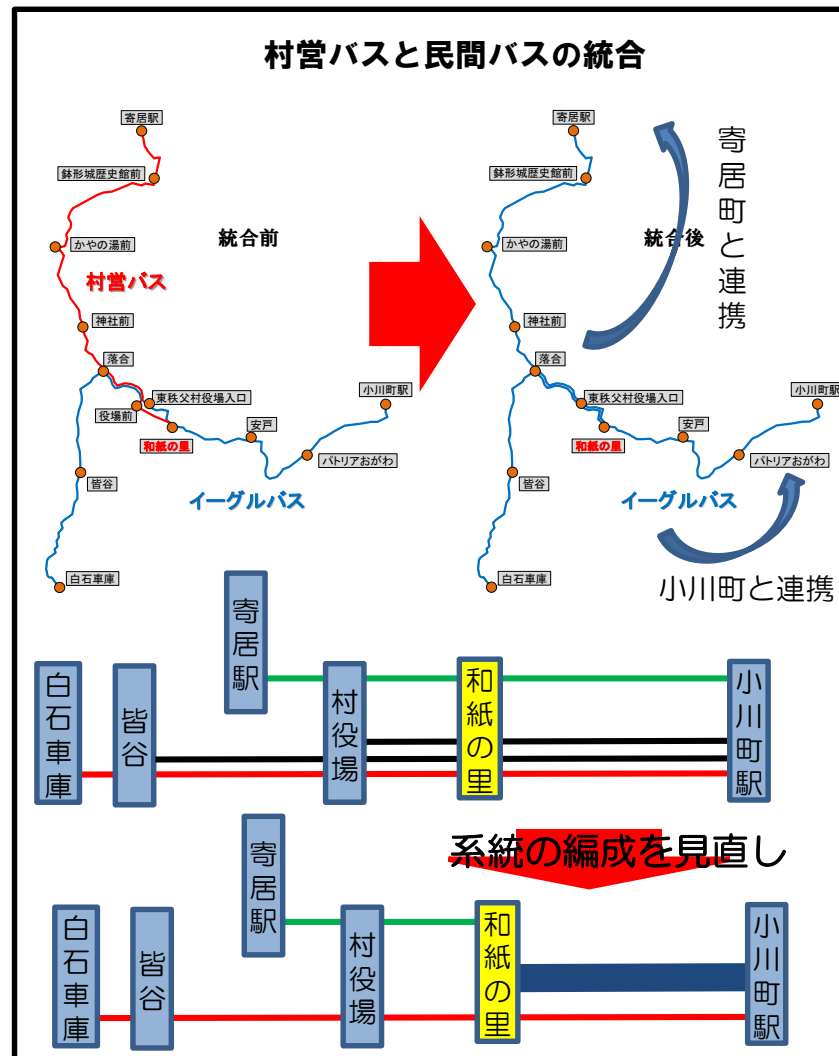
### ○観光拠点をハブとした交通ネットワークの再構築

和紙の里を拠点にバス路線を再構築することで、長大な運行ルートであった系統などを廃止するとともに、利用実態に応じた運行回数の適正化を行うことで、効率的な運行を実現。



収支率の改善

※道路から離れた集落に居住する住民に対しては、デマンド交通の導入を検討。（網形成計画）



# 14. 日進市地域公共交通再編実施計画

- 日進駅周辺の渋滞回避のため、市役所を核とするネットワークに再編し、重複路線を解消
- 日進駅周辺市街地に循環線を新設・増便し、回遊性を向上
- 赤池駅接続路線について、潜在需要の発掘と、今後の増大需要の取り込みのため、新ルートに変更及び増便

## 【主な事業内容】

### 【日進駅周辺】

- ◆ 日進駅周辺の渋滞回避のため、市役所を核とするネットワークに再編し重複路線を解消【茶色、緑色、紫色、黄色】
- ◆ 日進駅周辺市街地に循環線を新設・増便し、回遊性を向上【水色】

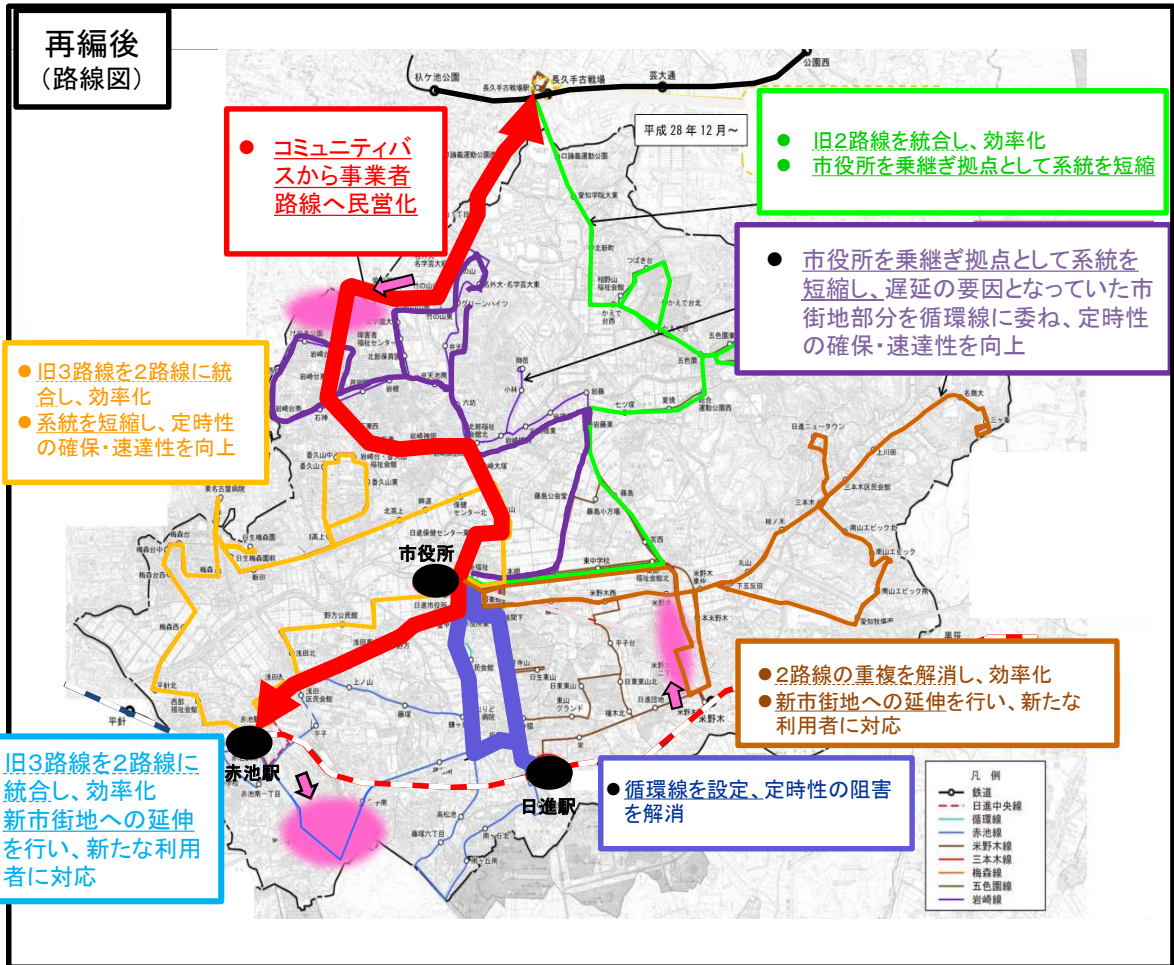
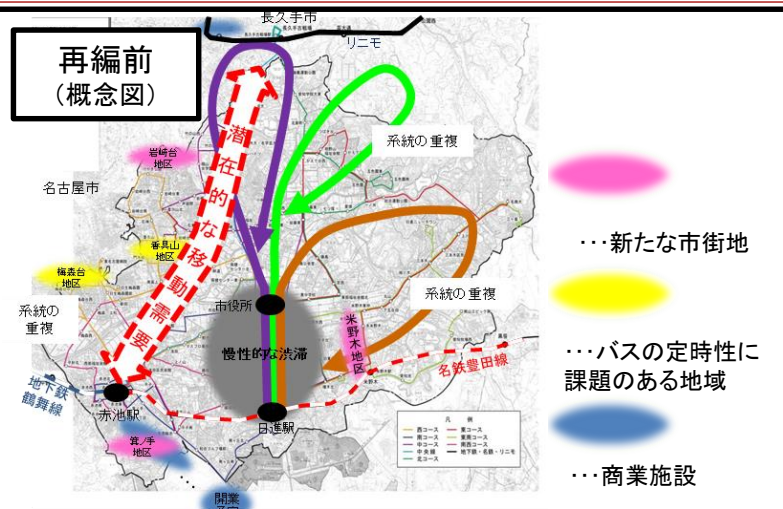
### 【新市街地周辺】

- ◆ 新市街地の形成にあわせて、ルートを変更し、新たな需要に対応【桃色矢印】

→以上により効率性の向上と定時性の確保を実現

### 【赤池駅接続路線】

- ◆ 通勤・通学時間帯の潜在需要のみならず、新市街地形成・商業施設開業などの今後の需要増大も取り込むため、南北移動に対応したルートに変更及び増便
- ◆ 併せてコミュニティバスから事業者路線への民営化も実施し運行時間の拡大、運行本数の増便、新市街地への経由など利便性の向上【赤色】

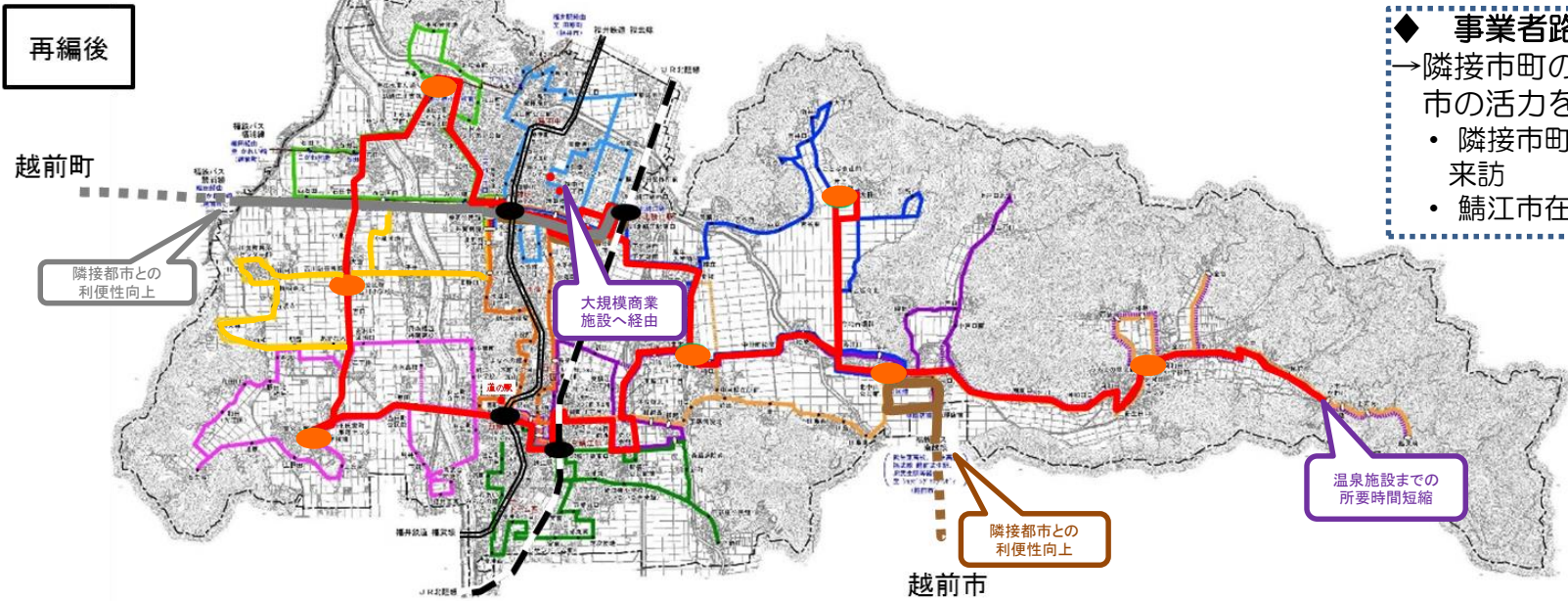


# 15. 鯖江市地域公共交通再編実施計画

- コミュニティバスについて、地区間移動を可能とする幹線を設定の上、地区内移動を担うバス路線との乗継利便を向上させる再編により、利用者の利便性を向上
- 鉄道駅と幹線の連携により、市外からの来訪者の移動円滑化を実現
- 公民館や商業施設等への接続性向上や公共交通カバー率向上（87.6%→89.6%）を目的としたルート変更により、利便性を向上
- 事業者路線を延伸することにより、鯖江市と隣接市町の移動利便性を向上

## 【主な事業内容】

- ◆ コミュニティバスについて、地区間移動を可能とする幹線【赤色】を設定  
→地区内移動を担うバス路線【黄緑、黄色、桃色、水色、緑色、青色】との乗継利便を向上（朝夕の時間帯に高校生向け通学便系統も設定）
- ◆ 鉄道駅と幹線の連携  
→市外からの来訪者の移動円滑化を実現



- ◆ 事業者路線の延伸  
→隣接市町の移動利便性を向上させ、鯖江市の活力を向上【灰色、茶色】
  - ・ 隣接市町在住者の鯖江市内商業施設への来訪
  - ・ 鯖江市在住学生の、隣接市への通学

- ◆ ルート変更による利便性向上  
→公民館や商業施設等への接続性向上や公共交通カバー率向上（87.6%→89.6%）

<p>&lt;鉄道&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>JR北陸線</li> <li>福井鉄道福武線</li> </ul> <p>&lt;路線バス 福井鉄道&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>福清線</li> <li>鯖清線</li> <li>南越線</li> </ul>	<p>&lt;コミュニティバス つつじバス&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>幹線 昼間便</li> <li>循環線</li> <li>鯖江南・新横浜線</li> <li>神明線</li> <li>片上・北中山線</li> <li>立待線</li> <li>吉川線</li> <li>豊線</li> <li>中河・北中山線</li> <li>河和田線</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● つつじバス バス停(単路線)</li> <li>○ つつじバス バス停(複数路線)</li> <li>● 乗換拠点(駅)</li> <li>● 乗換拠点(公民館)</li> <li>● 福鉄バス バス停</li> <li>行政区域</li> </ul>
---	--	---

# 16. 八代市地域公共交通再編実施計画

- 郊外部からの長大な路線や、市街地での低利用区間の見直し
- 上限運賃の設定、公共交通空白地域の解消、乗継ぎ利便の向上を図り、利用者増加を見込む

## 【主な事業内容】

### ◆重複路線の解消

- ・重複系統のうち収支率の悪い系統を整理

### ◆低利用路線のデマンド運行転換

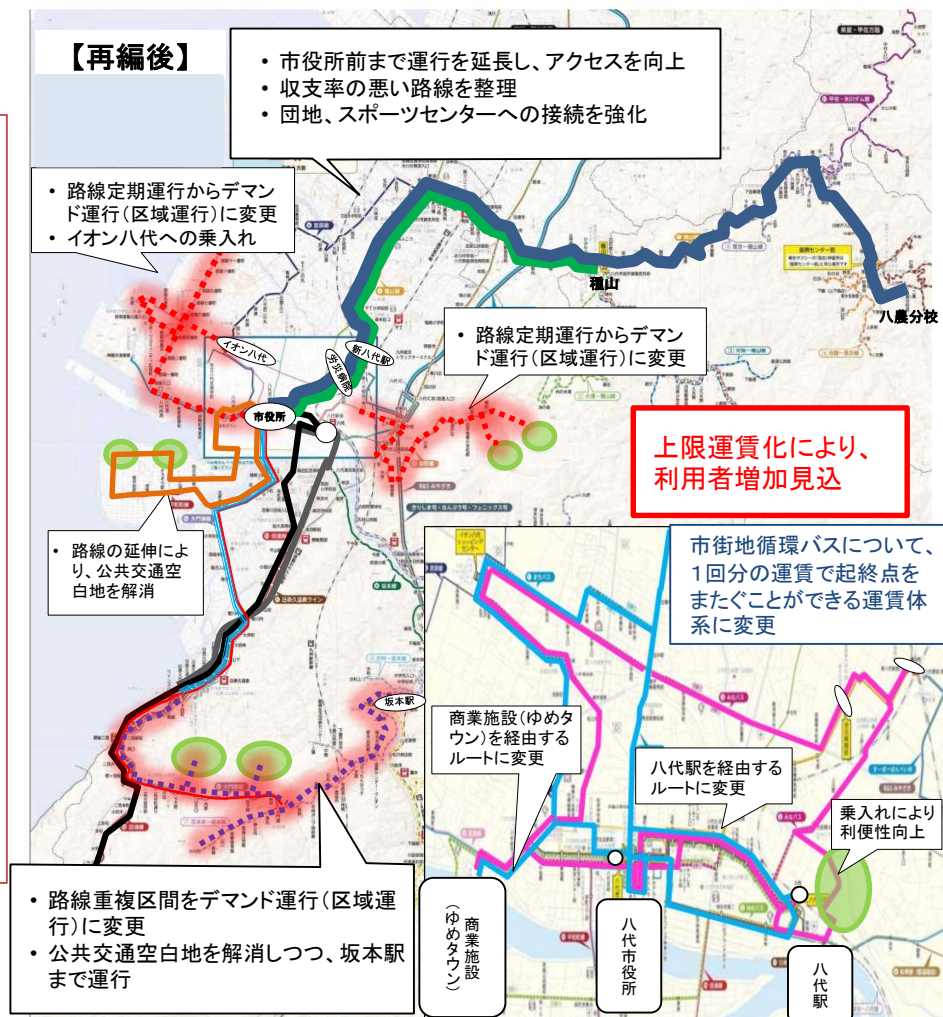
- ・路線定期運行からデマンド運行へ転換

### ◆既存系統の経路変更

- ・ニーズの多い施設等（市役所、駅、商業施設、団地等）を經由するルートへ変更
- ・路線の延伸交通空白地の解消

### ◆分かりやすい運賃体系

- ・上限運賃、統一運賃の導入



# 17. 宇部市地域公共交通再編実施計画

- 利用者の多い区間を「主要幹線」とし、系統の整理統合と等間隔運行の実現で利便性を向上
- 大小2つの市街地循環線につき、ルート・運行回数の見直し

## 【主な事業内容】

### ◆「主要幹線」の設定による利便性向上

- ・利用者の多い区間を「主要幹線」に設定し、**系統の整理・統合**を行って全体をスリム化
- ・ニーズに応じた運行頻度に見直しとともに、**運行時間を等間隔化**



(対象)西部:3路線、中央部:2路線、東部:2路線

### 【効果】

- ・**19系統の削減(97→78)**  
年間走行キロが**15.9万km削減**。  
⇒**運行経費4500万円削減、収支率4.1%改善**
- ・**高頻度かつ等間隔の運行を実現**することで、**利便性を確保・向上**

### ◆市街地循環線の見直し

#### 【小循環線】

(中心市街地～宇部新川駅)  
実験結果を踏まえたルート見直しと運行回数増により利便性を向上

- ・1日6回  
(時計回り・反時計回り)
- ・130～320円 ※対距離制
- ..... 新ルートで廃止する部分
- ..... 新ルートで新設する部分

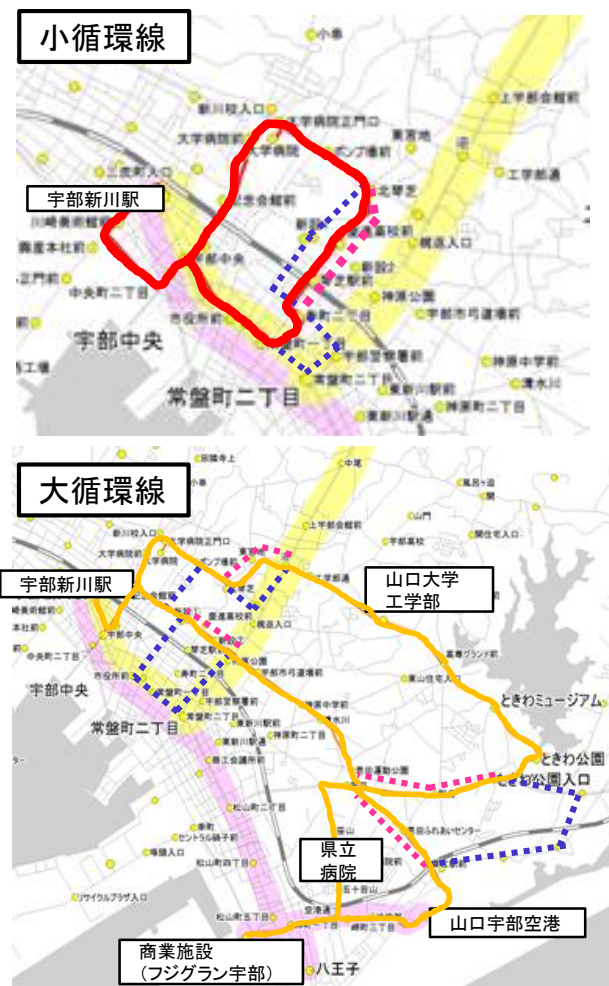
#### 【大循環線】

(宇部新川駅～空港・大学等)  
小循環線との役割分担を見直し、アクセスの利便性を向上

- ・1日10回
- ・130～620円 ※対距離制
- ..... 新ルートで廃止する部分
- ..... 新ルートで新設する部分

### 【効果】

- ・市民、訪問者それぞれのニーズが高い施設へのアクセスが向上
- ・2つの循環線で年間**200万円**の増収を見込む



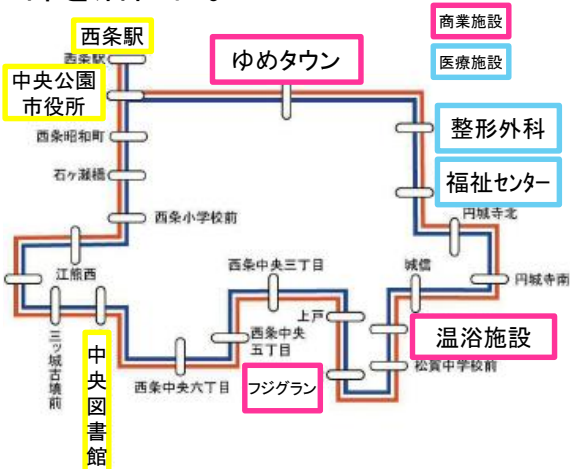
# 18. 東広島市地域公共交通再編実施計画

■市街地における循環線の導入、交通結節点の整備とそれに伴うバス路線の再編により、利用者維持を目指す

## 【主な事業内容】

### ◆市街地循環線の新設(平成29年度)

市民の利用頻度が高い商業施設、医療施設を結ぶ循環路線を整備し中心部を活性化。



- ・8時～20時まで1時間に4便 (時計回り・反時計回り2便ずつ)
- ・1乗車200円 1日フリー乗車500円

### 【効果】

- ・ニーズの高い施設へのアクセス向上を図ることにより、主な施設をカバー
- ・年間4200万円の増収見込み(路線の収支率は70%)

## 再編後

公的負担6,000万円減  
収支率68.2→71.5にアップ



### ◆西条駅～東広島駅の系統集約(平成29年度)

・西条駅～東広島駅間は、これまで系統ごとに異なる経路を運行していたが、需要が多い経路に統一。

### 【西条地域:平成31年度】

- ・交通結節点の整備
- ・結節点を活用した既存路線の経路見直し

### 【黒瀬地域:平成32年度】

- ・交通結節点の整備
- ・結節点を活用した系統分割など効率化

### 【安芸津地域:平成30年度】

- ・東広島駅での系統分割 (ICカードを活用した乗継割引を設定)
- ・コミュニティバスへの統合

### 【効果】

- ・経路の統一により実質的には便数が増加し、利便性と分かりやすさが向上。
- ・経費1600万円減 収支率2.4%改善

# 19. 八街市地域公共交通再編実施計画

- コミュニティバス（ふれあいバス）の再編・運行サービスの見直しにより利便性・効率性を向上
- 鉄道駅における交通結節点の強化

## 【主な事業内容】

### ◆ 市コミュニティバスと路線バスの役割分担明確化

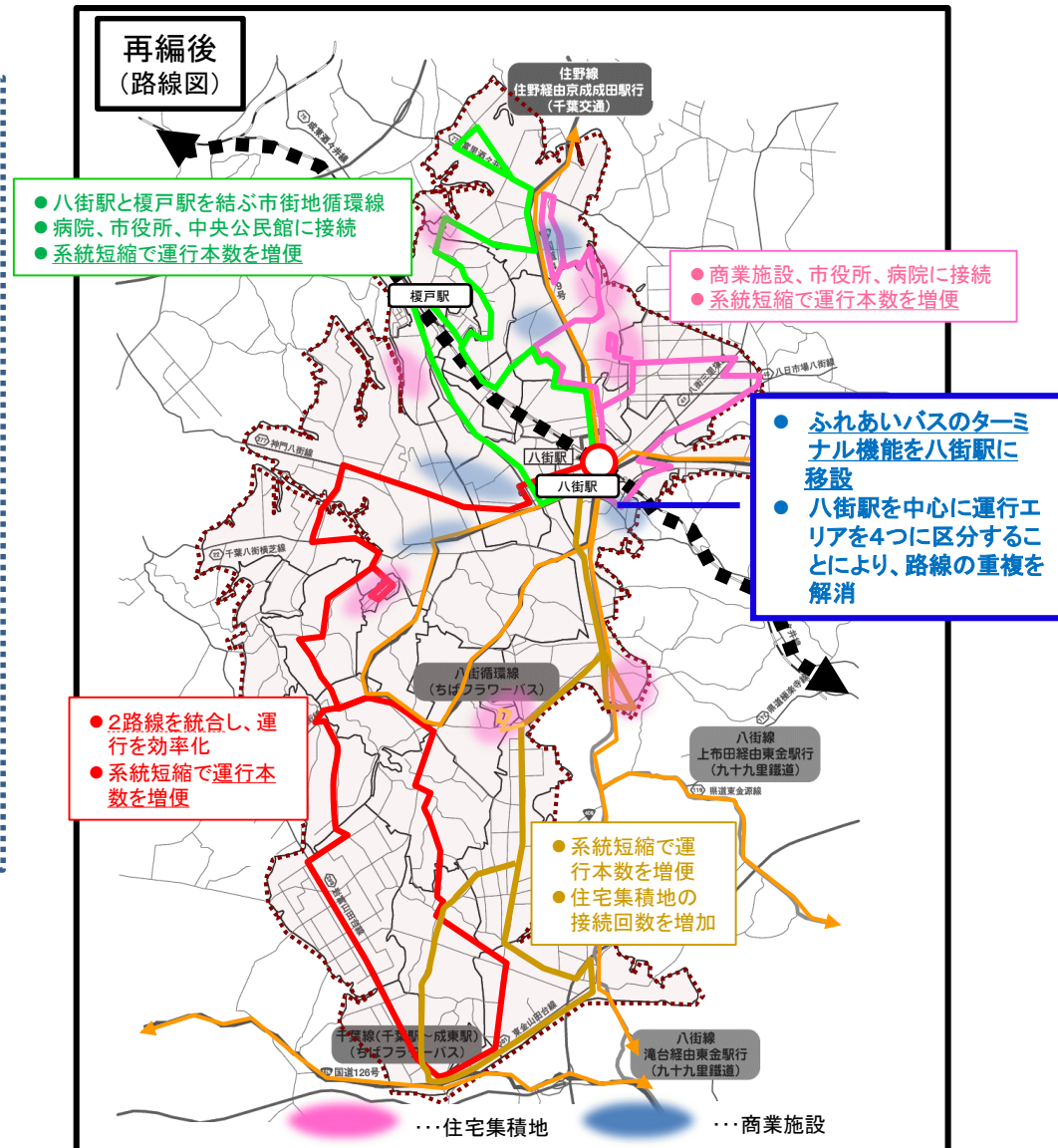
- ・ ふれあいバスの運行エリアを4つに区分【**緑色**、**桃色**、**赤色**、**茶色**】、民間路線バス【**オレンジ色**】との役割分担を明確化

### ◆ 市コミュニティバスの再編・運行サービスの見直し

- ・ 八街駅を核とするネットワークに再編
- ・ 重複区間を解消するとともに、乗り継ぎ利便性を考慮した運行ダイヤに調整
- ・ 市コミュニティバスを現在の5路線から4路線に再編することにより、運行経費の効率化

### ◆ 八街駅及び榎戸駅における交通結節点の強化

- ・ ふれあいバスのターミナル機能を八街駅に移設
- ・ 乗降場所を民間路線バスと共有することにより、乗り継ぎ機能を強化するとともに、街の中心核である八街駅に人を集めることによる中心市街地の活性化、賑わいの創出



# 20. 岩見沢市地域公共交通再編実施計画

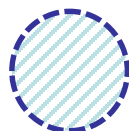
- 鉄道駅の南北にまたがる長大路線を分割再編
- 鉄道駅を中心に4つの循環系統に路線を統合・整理
- 市内中心部にある市民交流施設「であえ〜る」を經由する系統を増やし、まちなか回遊を創出
- 郊外部への乗合タクシーの導入により、交通空白地帯を解消

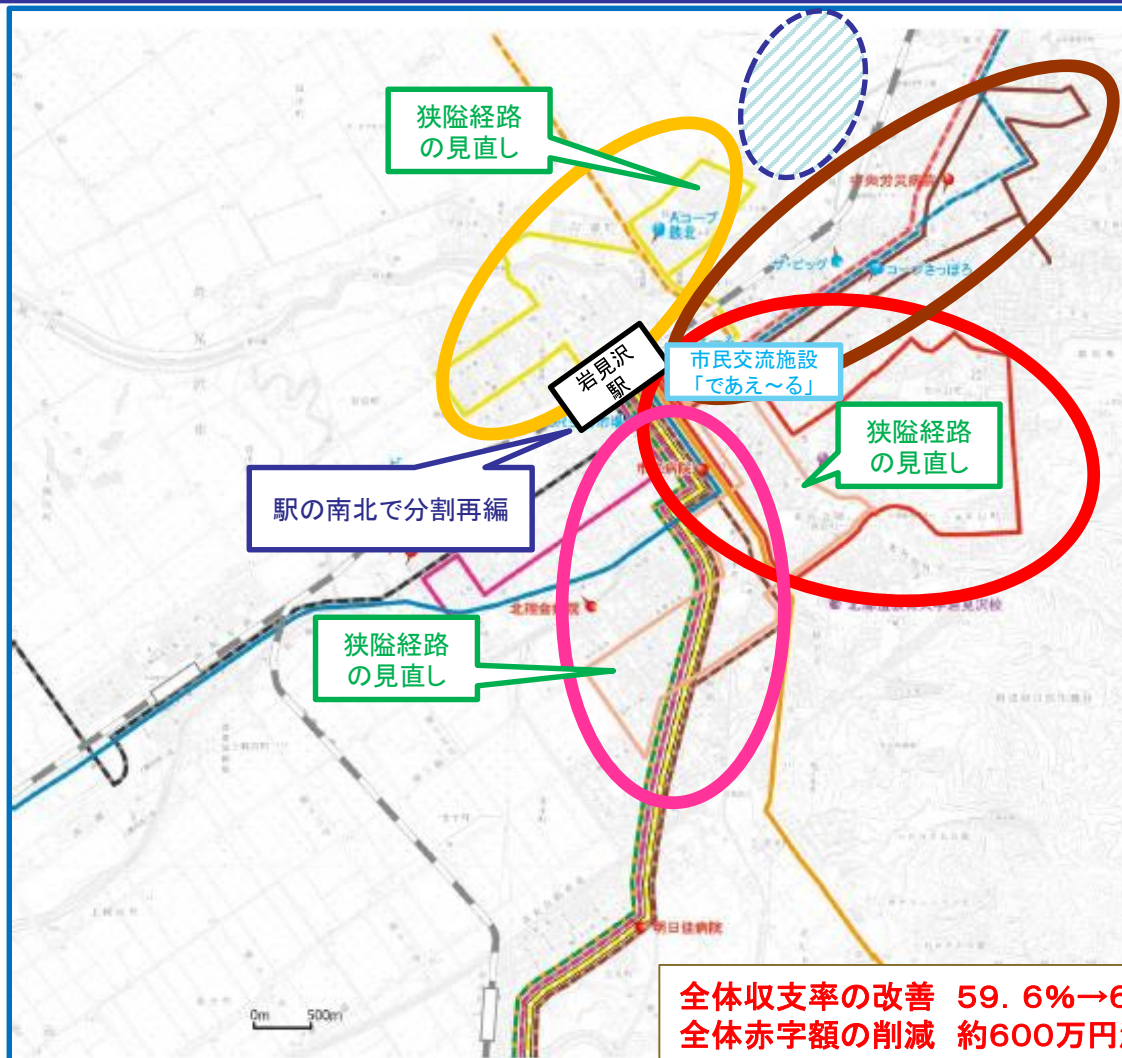
## 【主な事業内容】

### ◆ 市街地の路線を4方面の循環路線に再編

- ・ 南北にまたがっていた長大な路線を分割し、南北それぞれの循環線に再編
- ・ 市内中心部にある市民交流施設「であえ〜る」を經由する系統を増やし、まちなか回遊を創出
- ・ 狭隘道路をより広い経路に見直し、定時性を改善

### ◆ 乗合タクシーの導入により、交通空白地帯を解消

 …乗合タクシー導入区域



全体収支率の改善 59.6%→60.0%  
 全体赤字額の削減 約600万円減

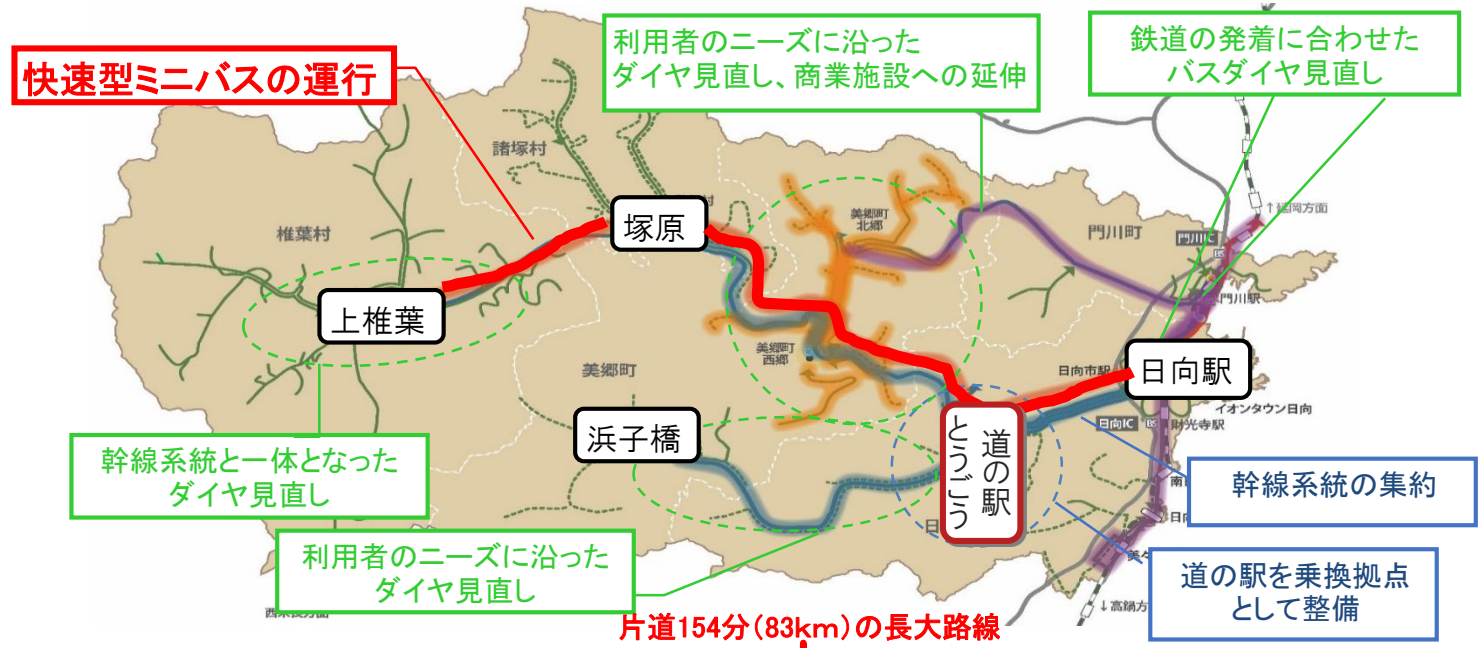


# 21. 日向・東臼杵地域公共交通再編実施計画

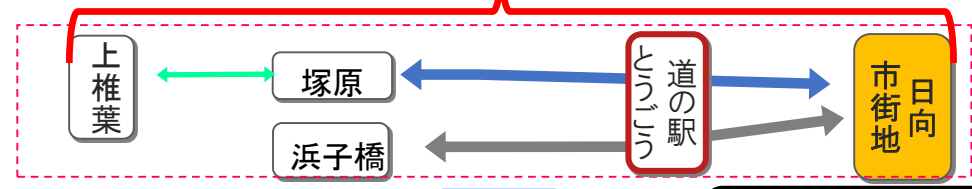
- 日向市を中心とする1市2町2村で構成される定住自立圏において計画を策定
- 長大路線の解消により効率性を向上させるほか、交通サービスの総合的な見直しにより利便性を向上

## 【主な事業内容】

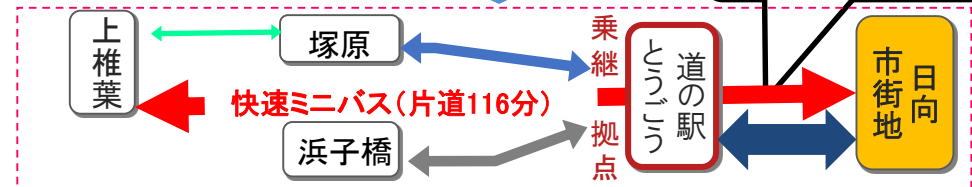
- ◆ **山間部～市街地間を結ぶ快速型ミニバスの運行**
  - ・長時間運行を伴う山間部の所要時間短縮
- ◆ **地域拠点（道の駅）を核とした幹線系統の集約**
  - ・山間部路線の運行効率化のため重複区間の路線集約
- ◆ **利用実態や接続性に配慮したダイヤ見直し**
  - ・利用者のニーズに沿ったダイヤの見直し
  - ・鉄道、他系統の発着に合わせたダイヤ見直し



### 【再編前】

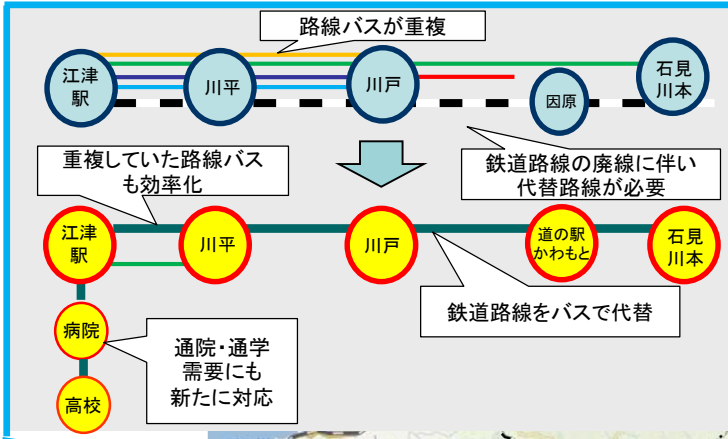


### 【再編後】



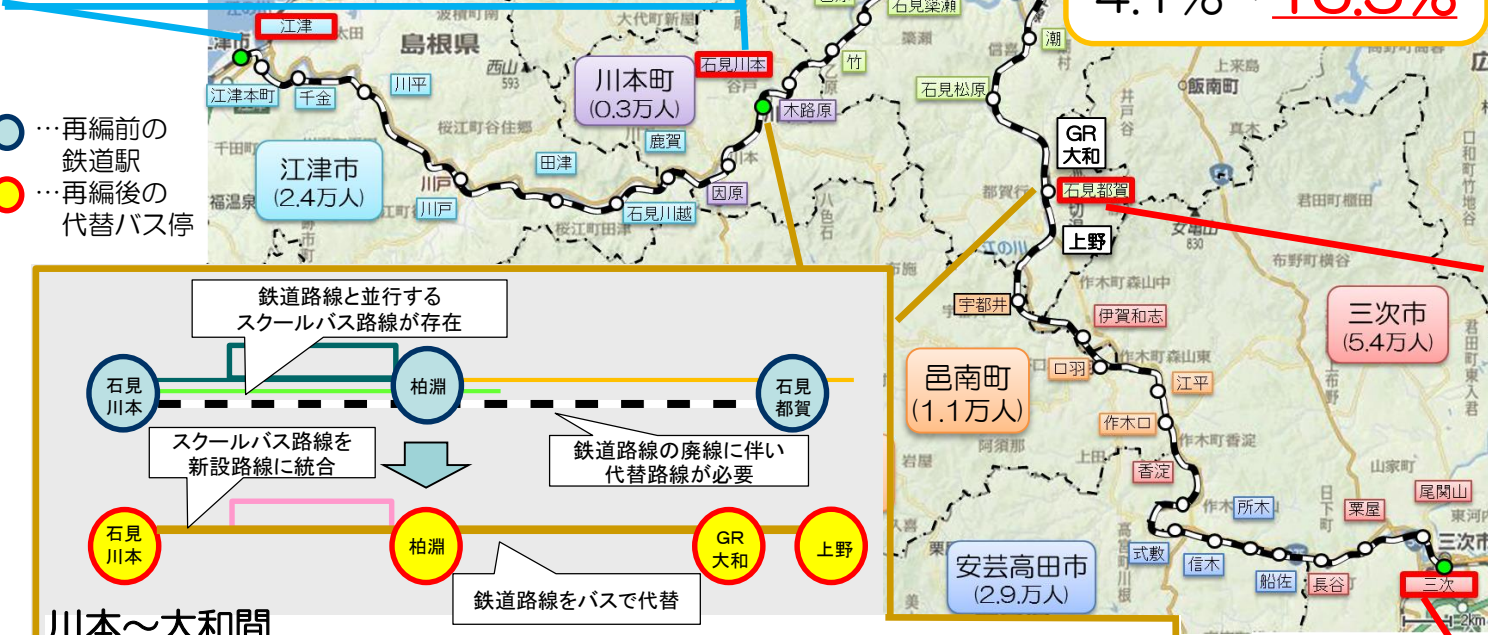
# 22. 三江線沿線地域公共交通再編実施計画

- JR三江線の廃止に伴い、地域公共交通ネットワークをバス路線で代替
- 併せて重複があるなど非効率な部分があった既存のバス路線を使いやすく効率的なネットワークへ見直し



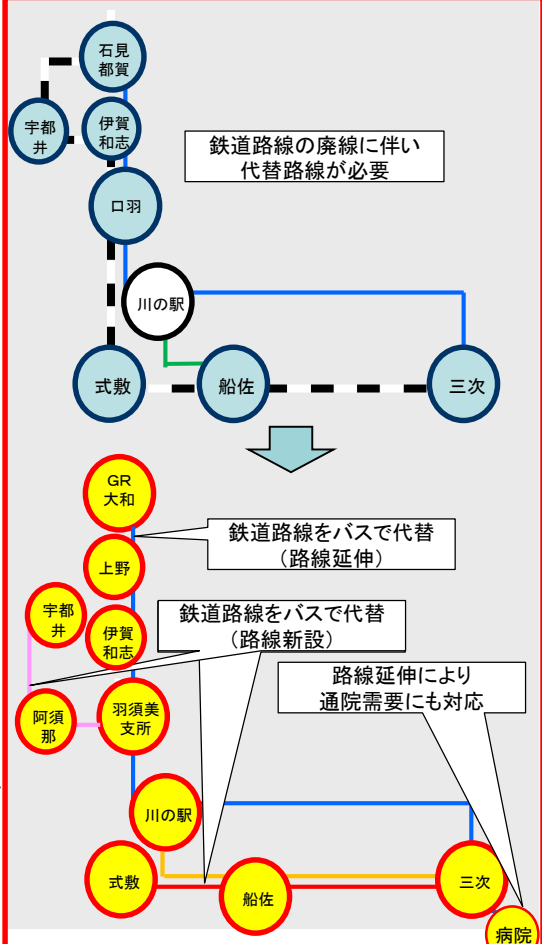
### 江津～川本間

○鉄道の代替路線として、江津～石見川本間を運行するバス路線を新設。  
 ○複数路線を統合し効率化するとともに、通学・通院への需要にも対応



### 川本～大和間

○鉄道の代替路線として、石見川本～上野間を運行するバス路線を新設。  
 ○複数路線を統合し効率化するとともに、通学への需要にも対応



### 大和～三次間

○鉄道の代替として、既存路線の延伸と路線の新設により対応。  
 ○既存系統のルート・ダイヤの見直し効率化するとともに、通院への需要にも対応

# 23. 広島市地域公共交通再編実施計画

- 都心内の輸送を担う「循環線」を新設し、市中心部の過密解消及び市内の公共交通サービス充実を図る。
- 併せて路線が集中していた既存のバス系統を合理化することで収支改善
- 今後、段階的に再編事業を拡大し、より合理的なネットワークの形成を目指す。

## 【主な取組内容】

### <2018.5月実施>

#### ○循環線の新設

- ・循環線の新設によりわかりやすく使いやすい移動手段の確保
- ・郊外からの乗り入れ等で過密状態にあった都心部バス路線の効率化

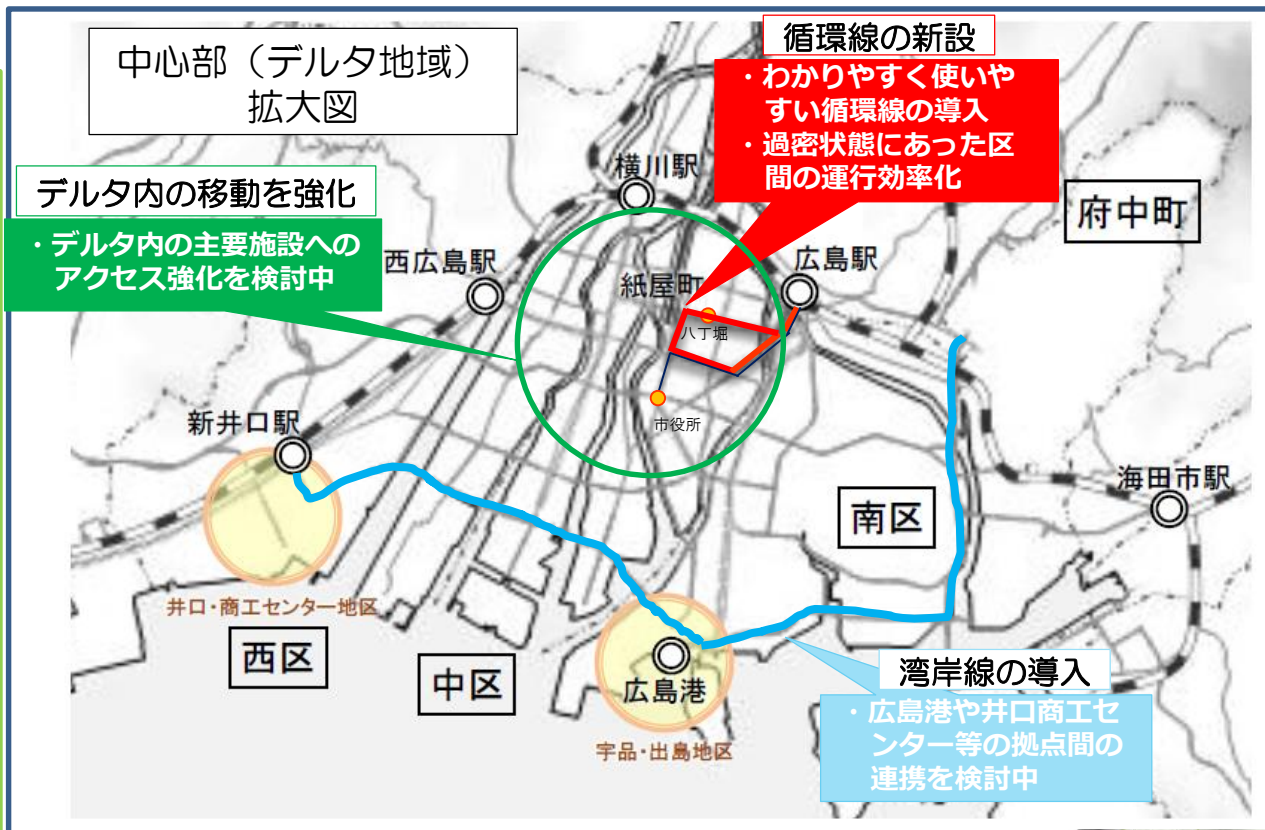
### <今後の展開>

#### ○湾岸線の導入

- ・広域拠点である広島港や井口商工センター等の連携を検討

#### ○デルタ内の移動を強化

- ・市民のニーズが高い主要施設へのアクセス強化を検討



**<参考>**  
 西部・北部についても交通拠点でのフィーダー化を予定

