

地域公共交通活性化再生法の制度概要〔基礎編〕

平成30年5・6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」

1. はじめに ～地域公共交通の活性化・再生に取り組む意義～

2. 地域公共交通活性化再生法について

3. 地域公共交通網形成計画とは〔基礎編〕

〔ポイント①〕地方公共団体が中心となり関係者と連携して取り組むこと

〔ポイント②〕まちづくりや観光戦略など関連施策と連携すること

〔ポイント③〕面的に地域公共交通ネットワークを再構築すること

4. 地域公共交通網形成計画の作成に当たっての注意点

5. 作成後の地域公共交通網形成計画の評価・見直し

6. 地域公共交通再編実施計画とは〔入門編〕

7. その他

〔参考資料〕パンフレット「もしも赤字の地域公共交通が廃止になったら？」

チラシ「国交省公共交通メールマガジン・会員募集中」

地域公共交通網形成計画チェックシート〔平成29年3月作成・平成30年3月改訂〕

こんな人向け…

網形成計画の作成に
取り組もうとする
自治体担当者向け

網形成計画作成済の
自治体担当者向け

再編実施計画に関心
がある
自治体担当者向け

1. はじめに

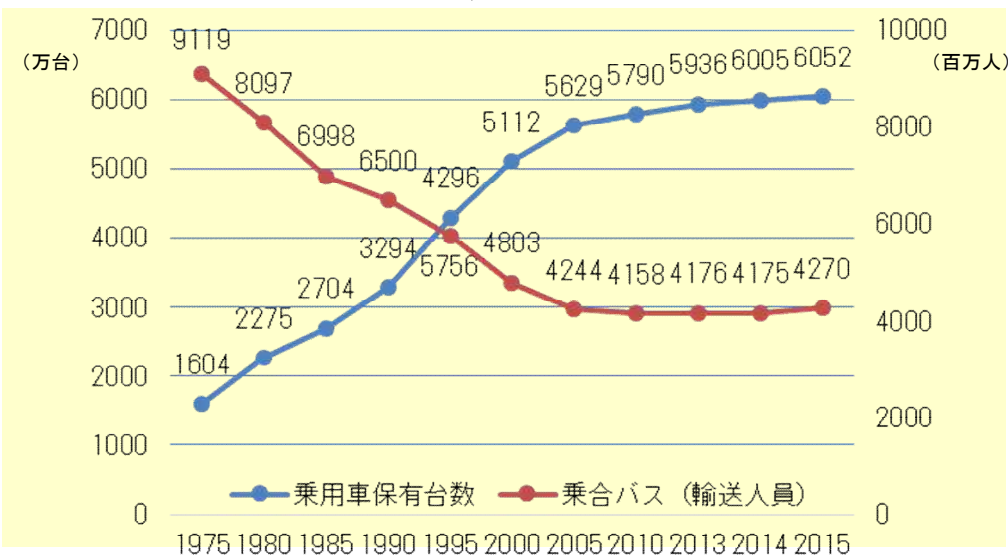
～地域公共交通の活性化・再生に取り組む意義～

地域公共交通の厳しい現状

- モータリゼーションの進展により、地域公共交通の位置付けが相対的に低下。
- 交通事業者の不採算路線からの撤退による地域公共交通ネットワークの減少や運行回数などのサービス水準の大幅な低下が進行するとともに、地域交通を担う民間事業者の経営悪化が進行。

モータリゼーションの進展と輸送人員の減少

モータリゼーションが著しく進展



※乗用車保有台数は各年3月末時点、乗合バス(輸送人員)は各年度の数値
 出典:「自動車輸送統計年報」「自動車検査登録情報協会公表資料」より国土交通省作成

輸送人員は大幅に減少

	1990年	2000年	2010年	2015年
乗合バス事業	65億人	48億人	42億人	42億人 (90年に比べ35%減)
地域鉄道	5.1億人	4.3億人	3.8億人	4.1億人 (90年に比べ20%減)

(出典)自動車輸送統計年報、鉄道統計年報及び国土交通省調査

地域公共交通サービスの衰退

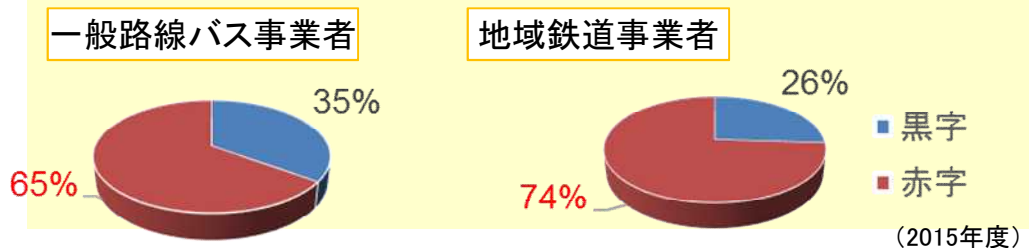
- 一般路線バスについては、2010年度から2015年度までの6年間に約7,509 kmの路線が完全に廃止。
 鉄軌道については、2000年度から2015年度までの15年間に37路線・約754 kmが廃止。

公共交通空白地域の存在

	空白地面積	空白地人口
バス 500m圏外 鉄道 1km圏外	36,477 km ² (我が国の可住地面積の約30%)	7,351千人 (我が国の人口の5.8%)

(出典)平成23年度国土交通省調査による

- 一般路線バス事業者の6割以上、地域鉄道事業者の7割以上の経常収支が赤字



(2015年度)

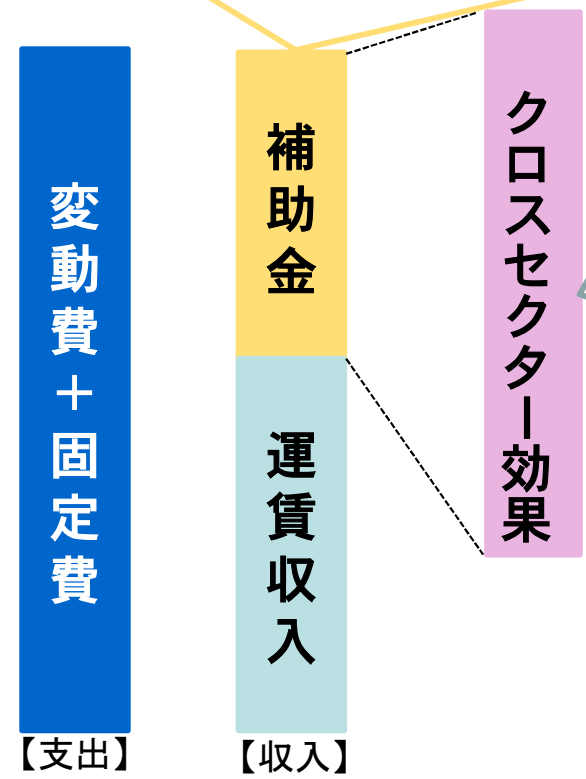
(保有車両30両以上の事業者(2015年度))

今後の急激な人口減少の下で地域公共交通をめぐる環境はますます厳しいものとなることが想定される。

公共交通への支援をどのように捉えるか

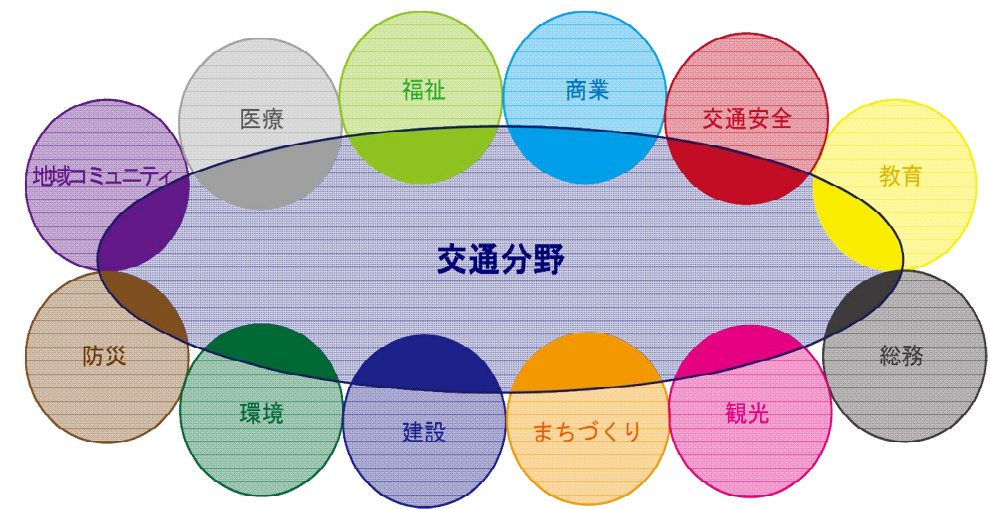
- サービスの提供、取組の促進のための資金の確保に当たっては、地域公共交通の持つ多面的な効果（「クロスセクター効果」）に着目・明確化し、必要な経費の確保につなげる

地域公共交通は、支出と収入の差を、補助金で補填することで運行を継続しているが、補助金を減らそうとすると…
費用の削減→サービス水準の低下→利用者減少
という、負のスパイラルに。



〈クロスセクター効果〉

地域公共交通サービスの確保により、医療や福祉、まちづくり等の12分野の行政施策の費用を節減



地域公共交通に求められる役割

〔注意〕 飽くまで可能性の話です

地域住民の移動手段の確保

運転のできない学生・生徒や
高齢者、障害者、妊婦等の
交通手段の確保

⇒ 公共交通がないと、**車を運転できない高齢者などの外出が抑制？**

まちのにぎわいの創出や健康増進

外出機会の増加によるまちのにぎわいの
創出や、「歩いて暮らせるまちづくり」
による健康増進

⇒ 公共交通がないと、**住民の健康にも悪影響が？**

コンパクトシティの実現

諸機能が集約した拠点どうし、
あるいは拠点と居住エリアを結ぶ
交通手段の提供

⇒ 公共交通がないと、**マイカー利用が増えて町が郊外に拡散？**

人の交流の活発化

観光旅客等の来訪者の
移動の利便性や回遊性の向上により、
人の交流を活発化

⇒ 公共交通がないと、**観光客はどうやって移動するの？**

2. 地域公共交通活性化再生法について

- 平成19年制定。
- 地域公共交通の活性化及び再生を図るため、市町村が地域の関係者による協議会を組織して、「地域公共交通総合連携計画」を策定し、同計画に即して関係主体が取組みを進める制度を創設。

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
- 市町村により7年間で計601の総合連携計画が作成
- LRT(Light Rail Transit)の整備、BRT(Bus Rapid Transit)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、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）

【問題点】

- ▶ 公共交通はネットワークで捉えるべきところ、連携計画の多くは民間バスが廃止された路線について、コミュニティバスなどで代替するための単体の計画にとどまる。
- ▶ 数少ない交通ネットワーク全体を対象とした連携計画も一部作成されたが、まちづくり、観光振興等の地域戦略との一体的な取組みに欠けている。
- ▶ LRT、地方鉄道以外による地域公共交通網の再編については、実効性を担保する措置が講じられていない。

地域公共交通の活性化・再生



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

目標

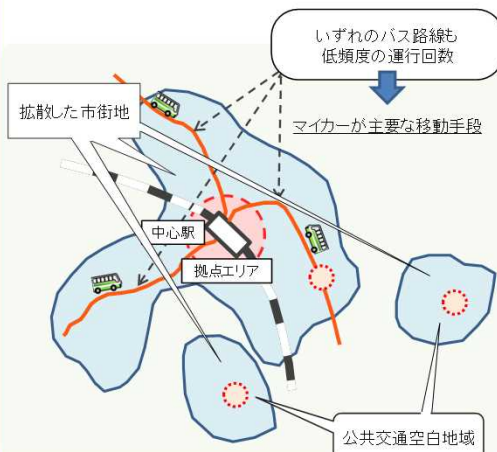
本格的な人口減少社会における地域社会の活力の維持・向上

ポイント

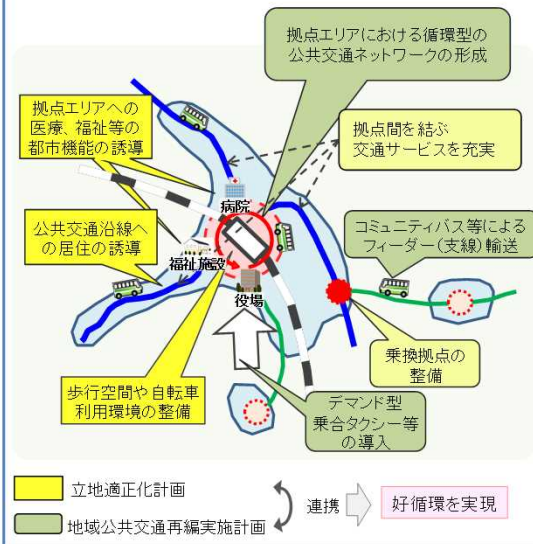
- ① 地方公共団体が中心 となり、
- ② まちづくりや観光などの地域戦略と連携 し、
- ③ 面的な公共交通ネットワークを再構築

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

現状



まちづくりと一体となった公共交通の再編



※富山市、熊本市、豊岡市、三條市等の取組を参考として作成

改正地域公共交通活性化再生法の基本スキーム

国が定める基本方針

国が策定
まちづくりとの連携に配慮

地域公共交通網形成計画

事業者と協議の上、
地方公共団体が
協議会を開催し策定

- コンパクトシティの実現に向けたまちづくりとの連携
- 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

地域公共交通特定事業

地域公共交通再編事業

面的な公共交通ネットワークを再構築するため、事業者等が地方公共団体の支援を受けつつ実施

軌道運送
高度化事業
(LRTの整備)

鉄道事業
再構築事業
(上下分離)

地域公共交通再編実施計画

実施計画

実施計画

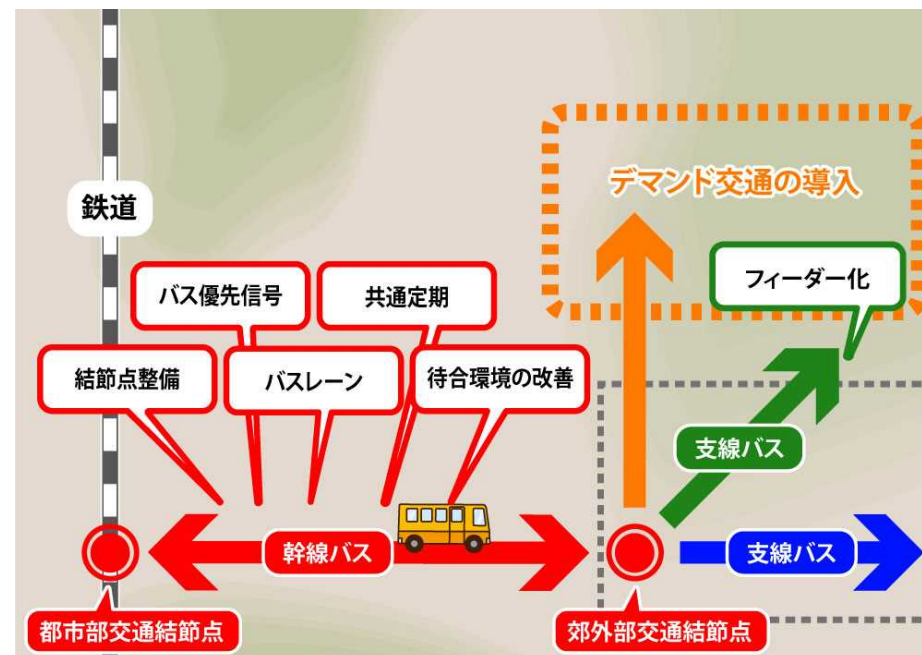
地方公共団体が事業者等の同意の下に策定

国土交通大臣が認定し、計画の実現を後押し

地域公共交通網形成計画

公共交通ネットワークに関するビジョンを明確化するための計画

- ✓ 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）
- ✓ まちづくりなどの関連分野と連携しつつ、面的なネットワークの形成に係る事業を記載



地域公共交通再編実施計画

運行事業者やダイヤなど具体的な運行内容を定めるための実行計画

- ✓ 策定した網形成計画にもとづき、再編に伴う各路線の運行事業者や運行経路・停留所、運行回数、運賃体系などまで記載

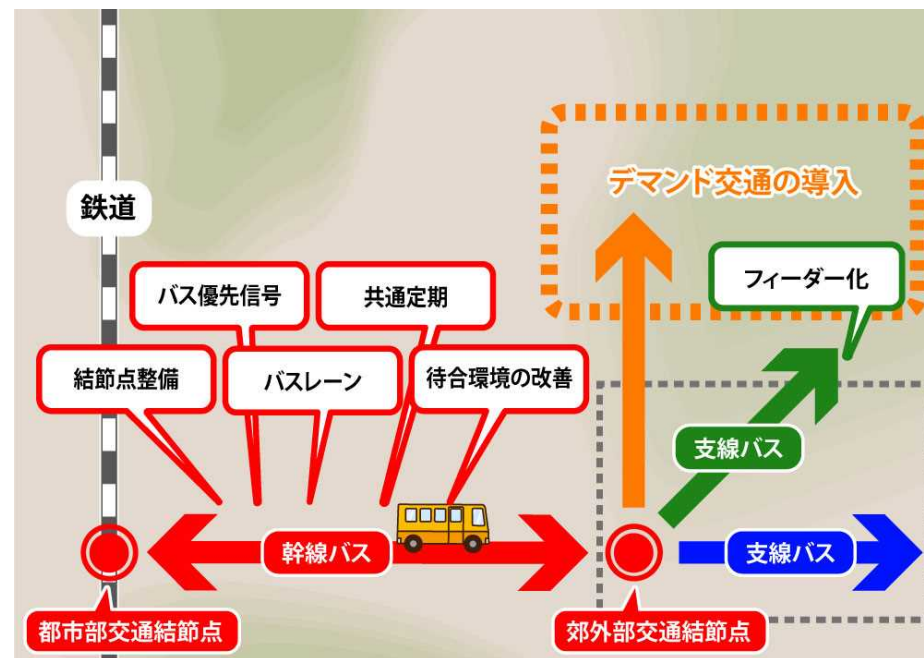


3. 地域公共交通網形成計画とは〔基礎編〕

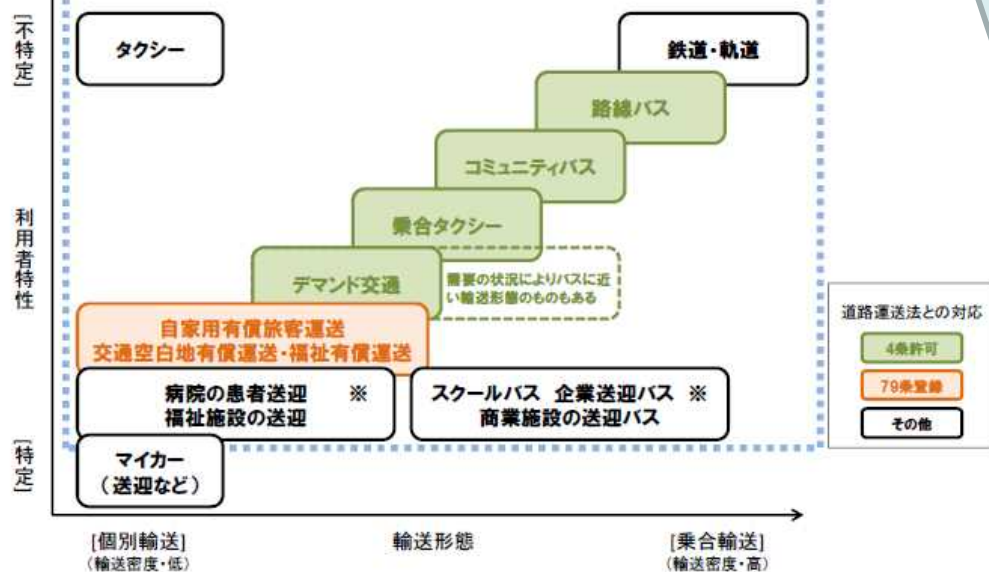
地域公共交通網形成計画

公共交通ネットワークに関するビジョンを明確化するための計画

- ✓ 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）
- ✓ まちづくりなどの関連分野と連携しつつ、面的なネットワークの形成に係る事業を記載



網形成計画・再編実施計画において検討に含める交通手段



【検討対象に関する2つの法的根拠】

◎「地域公共交通」（法第2条第1号）＝
 「① 地域住民の日常生活・社会生活における移動
 ② 観光客等の来訪者の移動
 のための交通手段として利用される公共交通機関」

◎法に基づく国の基本方針二1(1)③の抜粋：
 「…地域特性に応じて、鉄軌道、路線バス、コミュニティバス、デマンド交通、タクシー、自家用有償旅客運送、スクールバス、福祉バス、旅客船、海上タクシーなど多様な交通手段を有機的に組み合わせて…」

▲網形成計画及び再編実施計画において検討すべき交通手段の範囲（陸上交通の場合）
 ※様々な運行形態で行われている（無償の場合は道路運送法の対象外）。

地域公共交通網形成計画の記載事項

- 「地方公共団体は、基本方針に基づき、・・・地域公共交通網形成計画を作成することができる」（法第5条第1項）
- 地域公共交通網形成計画の作成には、**基本方針の記載にも十分に留意**することが必要

記載する事項（法§5Ⅱ）

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の推進に関する**基本的な方針**

② 計画の**区域**

③ 計画の**目標**

④ ③の目標を達成するために行う**事業・実施主体**

※本事項において、**地域公共交通特定事業**に関する事項も記載可能（法§5④）

⑤ 計画の**達成状況の評価**に関する事項

⑥ 計画**期間**

⑦ **その他**計画の実施に関し地方公共団体が必要と認める事項

地域が目指すべき将来像とともに、
その中で公共交通が果たすべき役割を明確化した上で、
公共交通の活性化及び再生に向けた取組の方向性を定める。

「これから検討する」という検討事項ではなく、**検討結果を踏まえた具体的な事業及びその実施（予定）期間（※）**を記載する。

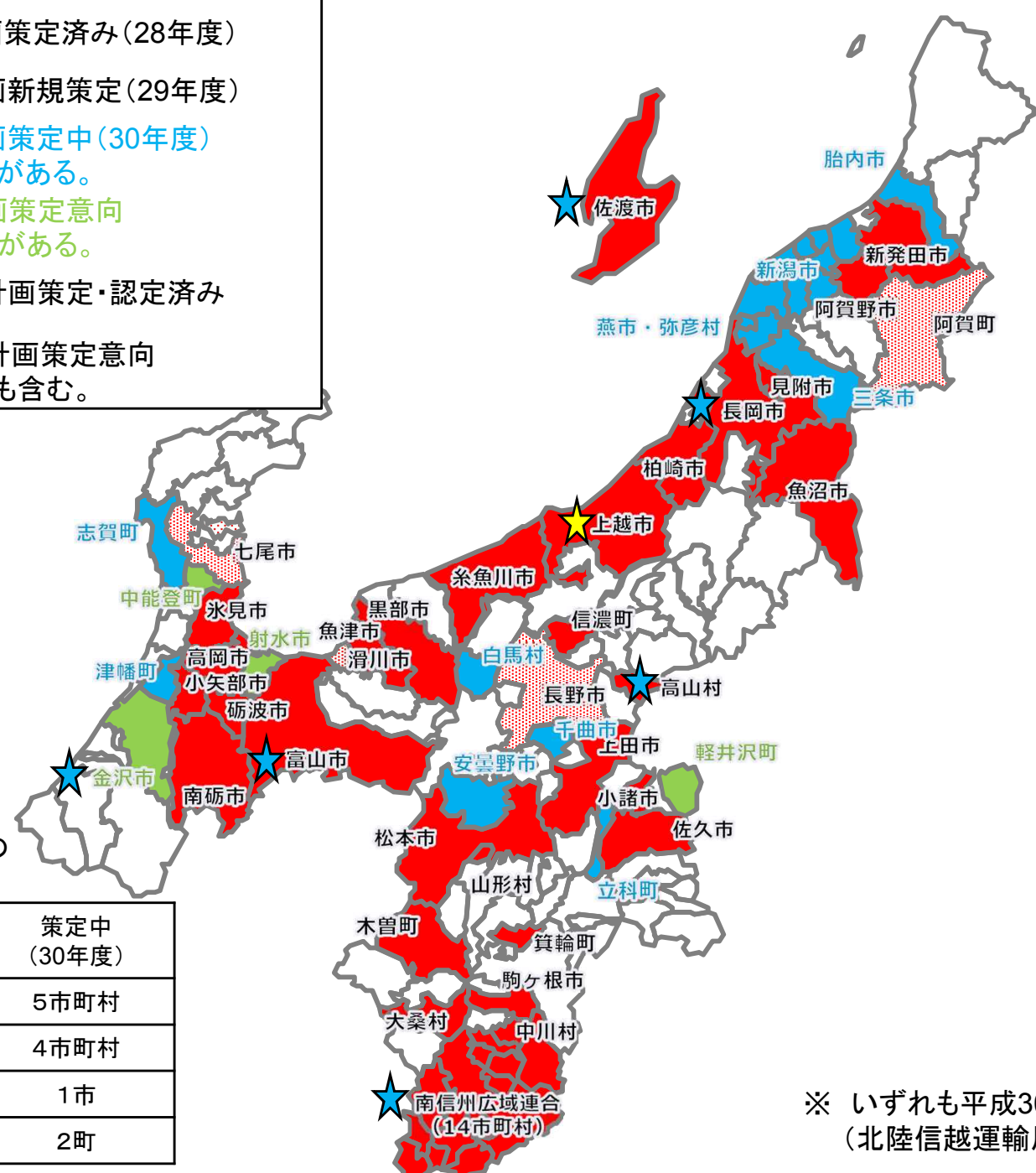
基本方針に基づき作成することが必要

（※）基本方針二1（4）：「当面事業の実施の見込みがない場合にあっては、**事業の具体化に向けた検討の方向性**を記載し、**事業が具体化した段階で、形成計画を適宜変更して事業の内容について記載を追加、修正**するものとする」

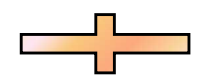
記載に努める事項（法§5Ⅲ）

都市機能の増進に必要な施設の立地の適正化に関する施策との連携
その他の持続可能な地域公共交通網の形成に際し配慮すべき事項

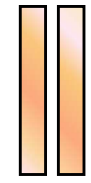
- 地域公共交通網形成計画策定済み(28年度)
- 地域公共交通網形成計画新規策定(29年度)
- 地域公共交通網形成計画策定中(30年度)
※ 今後、追加の可能性がある。
- 地域公共交通網形成計画策定意向
※ 今後、変更の可能性がある。
- 地域公共交通再編実施計画策定・認定済み
- 地域公共交通再編実施計画策定意向
※ 現実性に乏しいものも含む。



〔策定済(～28年度)〕
43市町村



〔新規策定(29年度)〕
4市町



〔合計〕
47市町村 / 141市町村
【33.3%】

〔参考〕
□ 全国平均(30年2月末):
26.5%

〔30年度策定予定〕
11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)	5市町村
長野県	35.0%(27市町村)	4市町村
富山県	60.0%(9市)	1市
石川県	5.3%(1市)	2町

※ いずれも平成30年3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) 13

【参考】地域公共交通網形成計画 策定状況

■ 改正地域公共交通活性化再生法の施行（平成26年11月）以降、平成30年3月末までに、**410件**の地域公共交通網形成計画が策定され、**23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 深川市 岩見沢市 千歳市 釧路市 美瑛市 帯広市 岩内町 白糠町 白老町 仁木町 安平町 斜里町 音更町 当別町	宮城県	大崎市 栗原市 石巻市 白石市 気仙沼市 東松島市 山元町 松島町 利府町 山形市 酒田市 鶴岡市 長井市・南陽市・川西町・白鷹町 新庄市 小国町	山形県	酒田市 鶴岡市 長井市・南陽市・川西町・白鷹町 新庄市 小国町	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・川内村・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 福島市 会津若松市 郡山市 伊達市 南相馬市 喜多方市 白河市 柳倉町 石川町 楡葉町 塙町 西郷村 水戸市 日立市 下妻市 常陸太田市 かすみがうら市 神栖市 行方市 牛久市 稲敷市 土浦市 龍ヶ崎町 潮来市 つくば市 鹿嶋市 桜川市 筑西市 高萩市 ひたちなか市 常陸大宮市 つくばみらい市 五霞町 城里町 大子町 東海村	山形県	酒田市 鶴岡市 長井市・南陽市・川西町・白鷹町 新庄市 小国町	群馬県	太田市 前橋市 熊谷市 春日部市 上毛市 越谷市 入間市 草加市 三郷市 飯能市 ときがわ町 小川町 鳩山町 伊達市 寄居町 川島町 東秩父村	埼玉県	熊谷市 春日部市 上毛市 越谷市 入間市 草加市 三郷市 飯能市 ときがわ町 小川町 鳩山町 伊達市 寄居町 川島町 東秩父村	千葉県	東金市 鴨川市 君津市 八街市 南房総市 佐倉市 大網白里市 白井市 旭市 木更津市 富津市 長南町 大多喜町 東京都	東京都	東京都・中央区・港区・江東区	神奈川県	藤沢市 海老名市 大和市 真鶴町 甲州市 北州市 上野原市	山梨県	甲州市 北州市 上野原市	新潟県	柏崎市 佐渡市 上越市 魚沼市 長岡市 阿賀野市 糸魚川市 新発田市 見附市 阿賀町 高岡市 海津市 山県市 大垣市・桑名市・海津市・養老町・神戸町・揖斐川町・池田町（養老線沿線地域） 郡上市	富山県	黒部市 富山市 魚津市 小矢部市 高岡市・氷見市・砺波市・南砺市（城端・氷見線沿線地域） 七尾市	石川県	七尾市	長野県	松本市・山形村 飯田市・松川町・高森町・阿南町・阿智村・平谷村・根羽村・下條村・赤木村・天龍村・泰阜村・喬木村・豊丘村・大鹿村 上田市 佐久市 小諸市 駒ヶ根市 長野市 箕輪町 中川村 高山村 大桑村	福井県	福井市・大野市・勝山市・あわら市・坂井市・永平寺町（えちぜん鉄道沿線地域） 福井市・鯖江市・越前市・越前町（福井鉄道沿線地域） 鯖江市 福井市・鯖江市・越前市・越前町・池田町・南越前町	岐阜県	岐阜市 高山市 恵那市・中津川市 羽島市 美濃加茂市 土岐市 各務原市 関市 多治見市 飛騨市 津市 木津川市 福知山市 京都府	岐阜県	岐阜市 高山市 恵那市・中津川市 羽島市 美濃加茂市 土岐市 各務原市 関市 多治見市 飛騨市 津市 木津川市 福知山市 京都府	三重県	津市 四日市市 伊勢市 松阪市 伊賀市 名張市 尾鷲市 鳥羽市 亀山市 紀北町 橋本市 木津川市 福知山市 京都府	三重県	津市 四日市市 伊勢市 松阪市 伊賀市 名張市 尾鷲市 鳥羽市 亀山市 紀北町 橋本市 木津川市 福知山市 京都府	和歌山県	橋本市 木津川市 福知山市 京都府	和歌山県	橋本市 木津川市 福知山市 京都府	京都府	京都市 綾部市・南丹市・京丹波町（JR山陰本線沿線地域） 京都市・笠置町・和束町・南山城村（JR関西本線沿線地域） 京都府・兵庫県・福知山市・舞鶴市・宮津市・京丹後市・伊根町 与野町・豊岡市（北タノゴ鉄道沿線地域）	兵庫県	豊岡市 姫路市 神戸市 加古川市 加東市 たつの市 小野市 三木市・小野市・神戸市	滋賀県	彦根市・愛荘町・豊郷町・甲良町・多賀町 甲賀市 長浜市 河内長野市 岸和田市 貝塚市 奈良県	大阪府	河内長野市 岸和田市 貝塚市 奈良県	奈良県	宇陀市 五條市 広陵町 鳥取県	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 鳥取県・鳥取市・岩美町・若桜町・智頭町・八頭町 鳥取県・倉吉市・琴浦町・北栄町・湯梨浜町・三朝町	島根県	島根県・松江市・出雲市（一畑電車沿線地域） 江津市 松江市 大田市 島根県・江津市・川本町・美郷町・邑南町・広島県・三次市・安芸高田市（三江線沿線地域）	高知県	高知市 宿毛市 田野町 佐川町 津野町 小松島市 阿波市 つるぎ町	徳島県	小松島市 阿波市 つるぎ町	福岡県	福岡市 北九州市 久留米市 中間市 筑紫野市 行橋市 朝倉市 豊前市 飯塚市 糸島市 嘉麻市 柳井市 宗像市 柳川市 八女市 みやま市 大牟田市 岡垣町 久山町 那珂川町 芦屋町 遠賀町 佐賀県	佐賀県	佐賀県・唐津市・玄海町 伊万里市 鹿島市 小城市 吉野ヶ里町 上峰町 太良町	長崎県	佐世保市 五島市 対馬市 大村市 松浦市 下松市 下関市 防府市 山口市 岩国市	香川県	高松市 小豆島町・土庄町	愛媛県	愛媛県 東温市 西予市 大洲市 新居浜市 愛南町 鬼北町	熊本県	熊本市・嘉島町 八代市 水俣市 合志市 人吉市 荒尾市 上天草市 天草市 大津町 美里町 和水町 水上村 人吉市・錦町・多良木町・湯前町・水上村・相良村・五木村・山江村・球磨村あさぎり町 熊本県・南阿蘇村・高森町	大分県	大分県・中津市・宇佐市・豊後高田市 大分県・竹田市・豊後大野市・臼杵市 大分県・佐伯市・津久見市 大分県・大分市・別府市・別布市 別府市 大分市 杵築市 中津市 臼杵市 豊後大野市 竹田市 宇佐市 日田市 由布市 九重町	宮崎県	宮崎県・日向市・門川町・美郷町・諸塚村・椎葉村 えびの市 都城市 小林市 日南市 門川町	鹿児島県	薩摩川内市 鹿屋市 日置市 姪良市 南さつま市 鹿児島市 霧島市 奄美市 和泊町・知名町	沖縄県	南城市 沖縄市
-----	--	-----	---	-----	---	-----	---	-----	---	-----	---	-----	---	-----	--	-----	----------------	------	---	-----	--------------------	-----	--	-----	---	-----	-----	-----	--	-----	---	-----	---	-----	---	-----	--	-----	--	------	----------------------------	------	----------------------------	-----	---	-----	--	-----	--	-----	-----------------------------	-----	--------------------------	-----	---	-----	--	-----	--	-----	---------------------	-----	---	-----	--	-----	---	-----	-----------------	-----	--	-----	---	-----	--	-----	---	------	--	-----	------------

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

まず・・・地域公共交通網形成計画を策定するメリット

メリット① 地域公共交通政策の「憲法」

出典:「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」(H28.3国交省)

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るようになります。また、計画に事業の位置付けが明確化されることにより、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、¹⁵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。

地域公共交通網計画制度のポイントは、

① 地方公共団体（市町村（及び都道府県））が中心 となり、

【関係者との連携】

- 関係者を漏れなく取り込み、関係者間の連携を図ること
- 区域内の公共交通モードを全て取り込んだ事業とすること

② まちづくりや観光戦略など関連施策と連携 し、

【他市町村・他部局との連携】

- まちづくりや観光振興等の地域戦略との具体的な連携
- 福祉部局や文教部局との連携

③ 面的な公共交通ネットワークを再構築 すること

【効果的な取組のための十分かつ網羅的な検討】

- 交通圏（生活圏）を踏まえた複数市町村連携
- 現状を把握すること
- 公共交通サービスを網羅的に見直したうえで再構築をすること
- 効率性と利便性のバランスを取りつつ図ること

上記3ポイントを着実にを行い、

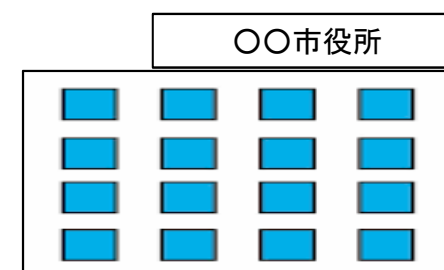
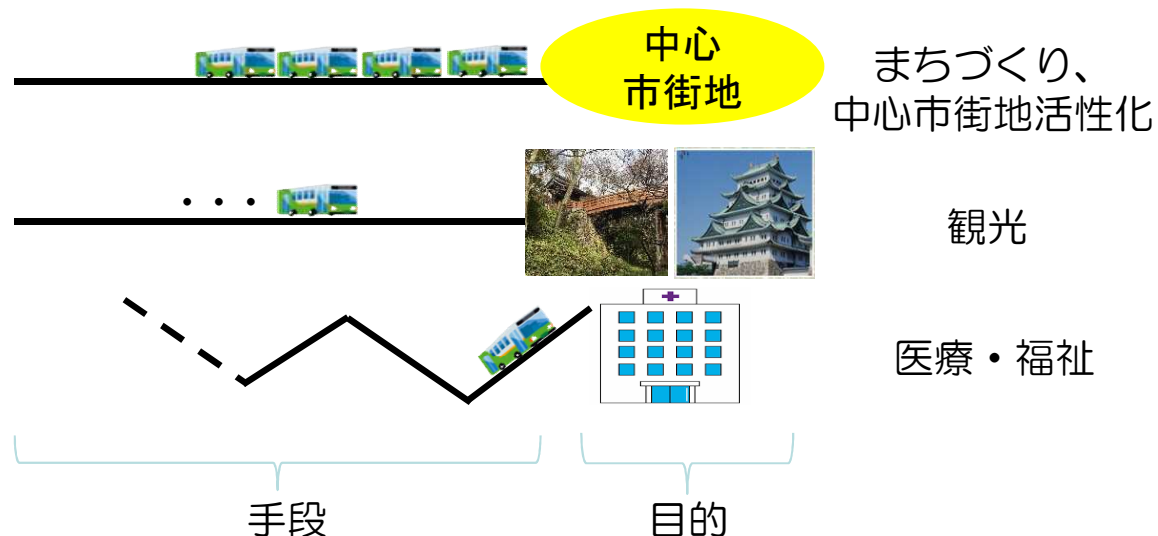
持続可能な地域公共交通ネットワークを形成 すること

〔ポイント①〕

地方公共団体が中心となり関係者と連携して取り組むこと

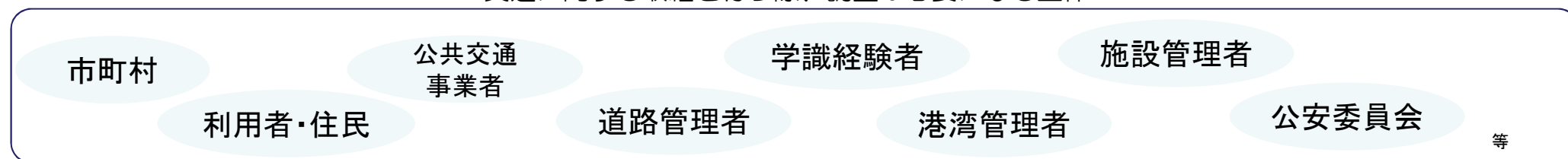
なぜ、地方公共団体が中心となって取り組むのか。

- 次のポイント②のとおり、**公共交通は**、まちづくりや観光などの地域戦略に掲げる「**目標**」を実現するための「**手段**」。こうした地域戦略との具体的な連携を図るためには、地域戦略に基づき**地域の総合行政を担う**地方公共団体が中心となる必要がある



いずれの分野も地方公共団体が取り扱い、把握している分野であり、地域に即して**今後の方向性についても検討**している。

- 市町村には、「公共交通事業者等その他の関係者と協力し、相互に密接な連携を図りつつ主体的に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取り組む」**努力義務**がある（法4条3項）。
- 関係者との連携を図るためには、**多元的な調整能力**を持つ地方公共団体の役割が不可欠
交通に関する取組を行う際、調整が必要になる主体

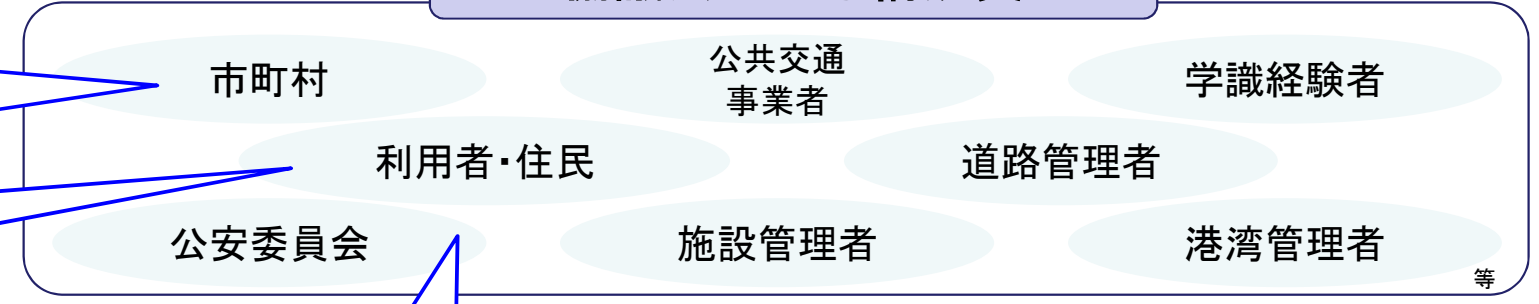


- 地方公共団体は、地域公共交通網形成計画の作成及び実施に関し必要な協議を行うための協議会を組織することができる（法6条1項⇒法定協議会）。
- 協議会が多様な関係者との調整という役割を十分に発揮するには、**協議会の構成員の選定に注意**。

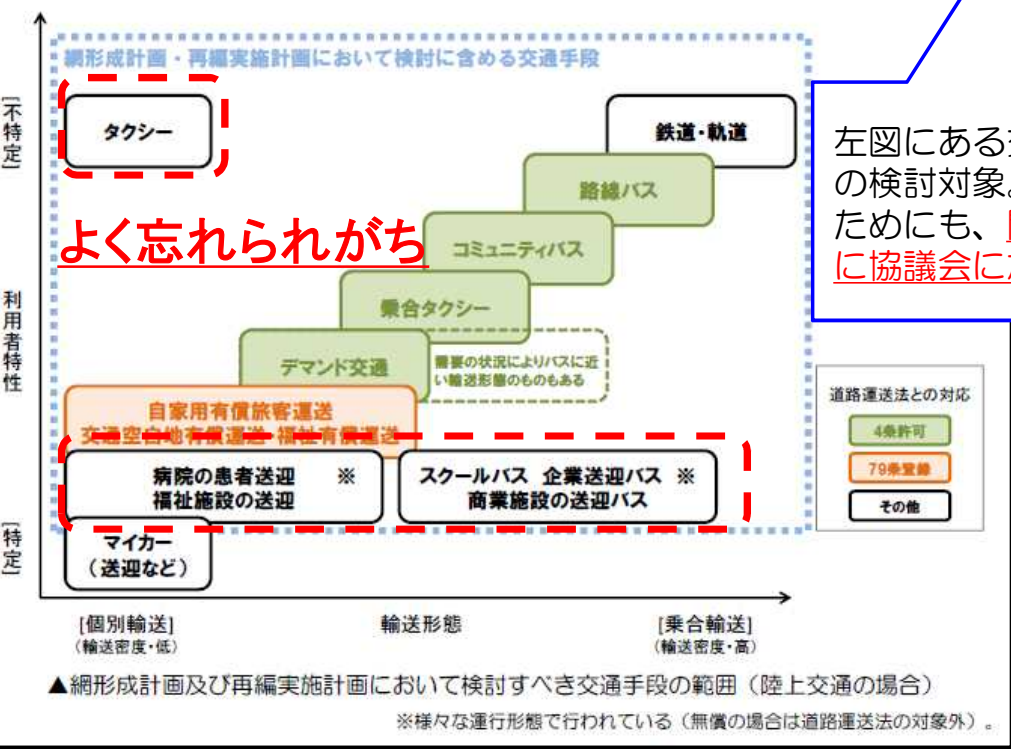
協議会の主な構成員

交通部局のみならず、まちづくり、観光振興、健康、福祉、環境等を管轄する幅広い部局からの参画。

日頃から当該交通を利用し、その実情をよく知る者の参画。



地域公共交通網形成計画の作成・実施



左図にある交通手段は網形成計画の検討対象。実質的な審議を行うためにも、**関係する機関を網羅的に協議会に加えることが必要**。

協議会の効果①：結果尊重義務
：協議が調った事項については、構成員はその協議結果を尊重しなければならない

協議会の効果②：協議応諾義務
：公共交通事業者等、道路管理者、港湾管理者、形成計画に定めようとする事業を実施すると見込まれる者

※「地域公共交通会議」等との関係

・地域公共交通会議等は、道路運送法上の会議体。法定協議会とは、その設置目的、対象となる交通モード、構成員等が異なる。必要な関係者を構成員に追加すれば、法定協議会としての要件を満たすこととなる。

- 地域公共交通活性化協議会（協議会）は、地域にふさわしい公共交通を作り上げていくために、**住民、交通事業者、行政などの関係者が話し合う場**です。
- 協議会で積極的な話し合いが行われるためには、**協議会事務局である地方公共団体担当者の創意工夫が必要不可欠**です。

ヒント

①協議会開催前に当日の資料を配付するようにしましょう。

- ・ 膨大な資料を協議会当日に配布しても、すぐには読み込めず、発言ができない可能性もあります。
- ・ このため、資料の事前配付を確実に行うようにしましょう。

②関係者が発言しやすい雰囲気作りをしましょう。

- ・ 特に住民代表の方は「こんな基本的なことを聞いて、大丈夫なのか？」と思われる方もいるかもしれませんので、出席した関係者が発言しやすい雰囲気を作ることが重要です。
- ・ このため、例えば、アイスブレイク(自己紹介)の時間を設けて話しやすい雰囲気作りをするところや、毎回構成員一人ずつの意見を順番に聞いていくようにしている協議会もあります。また、議論に参加すると、より良い公共交通に変わっていくことを関係者が実感するためにも、前回の協議会の会議録を配布するとともに、委員から出た意見に対する対応状況を示すことも有効ですので、参考にしてください。

③関係者にその地域の公共交通に関心を持って頂く機会を持ちましょう。

- ・ 地域にふさわしい公共交通について話し合うためには、その公共交通を使ったことがないと中々難しいとされます。
- ・ このため、例えば、開催案内に、協議会開催時間までに間に合うバス・路線時刻を掲載するところや、協議会構成員を対象に実際に公共交通に乗ってみるイベントを行う協議会もありますので、参考にしてください。 20

■ 岐阜市では、路線バスで対応しにくい地域の買い物や通院など日常生活の移動を支える交通手段として、**地域住民が主体となり運行計画の策定や利用促進に参画し自分たちの手で地域交通を支えるため、「市民協働の手づくりコミュニティバス」が導入**されている。

事例：岐阜市地域公共交通網形成計画

■ コミュニティバスを支える市民協働の仕組み

地域住民が主体となった運営協議会を設置

地域住民・行政・交通事業者の3者が連携

地域住民が主役



地域住民

地域が経営感覚を持った運営

- ・計画段階から住民が参画
- ・ルートやバス停の位置の検討
- ・ダイヤの運行計画の立案・運賃の決定
- ・コミュニティバスの愛称も募集
- ・運行段階での運営
- ・地域で広告を募集
- ・利用者をサポートするヘルパーボランティア

行政(市)

運営の支援

- ・運行事業者の選定(公募)
- ・法的手続き
- ・利用促進の助言
- ・補助金

交通事業者

バスの運行

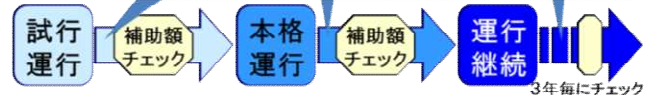
- ・安全安心な運行の徹底
- ・運行経費の縮減

■ 持続可能なコミュニティバスシステムと地域コミュニティの活性化

コミュニティバスの運行から地域再生へ



地域の努力が継続した運行へつながっていく！



補助基準	
高齢者密度	高 ⇄ 低
収支率	40% ⇄ 15%
補助上限額	800万円 ⇄ 950万円

持続可能なコミュニティバスシステムの構築

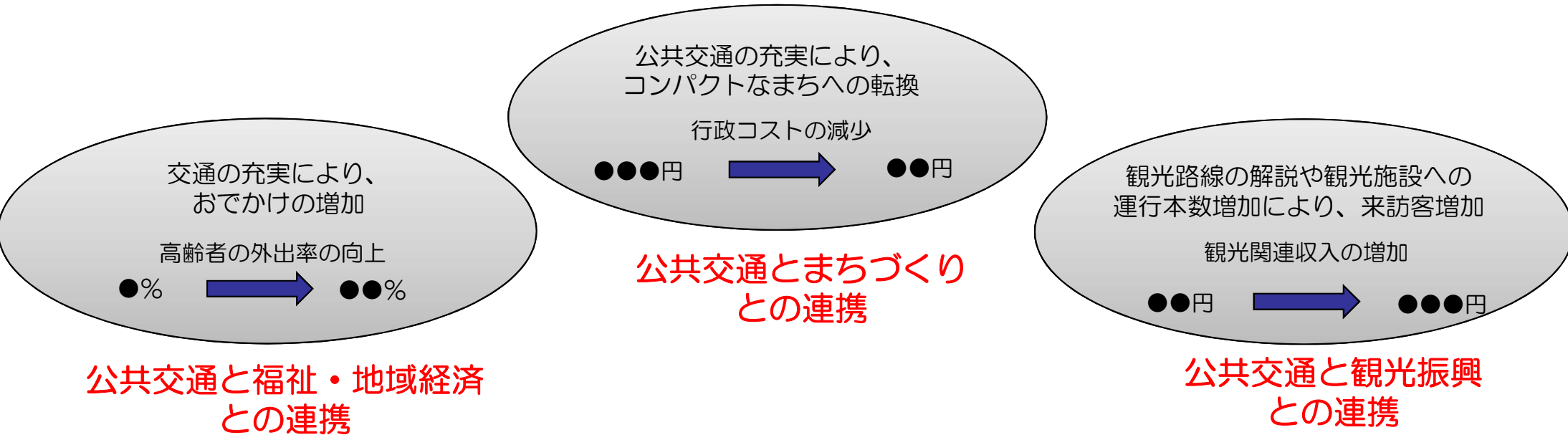
行政による効率性・補助金額のチェックと地域住民による継続的な利用促進活動や運行計画の見直し

〔ポイント②〕

まちづくりや観光戦略など関連施策と連携すること

なぜ、関連施策と連携を図るのか。

- ▶ まちづくりや観光などの地域戦略に掲げる「**目標**」を公共交通という「**手段**」で実現。



【例】

- ① **持続的なまちの構造の実現**に向けた都市のコンパクト化の推進
▶ 中心市街地の回遊性向上により都市機能を補完、利便性の高い公共交通沿線への居住を誘導
- ② **小さな拠点を核**とした持続的な生活機能の維持
▶ 小さな拠点を交通拠点とし、おでかけや来訪を促進
- ③ 観光振興による**来訪者の活力取り込み**
▶ 観光施設立地にあわせた公共交通サービスの提供と分かりやすい情報発信で、来訪客を増加

- 地域公共交通に関する取組が、まちづくりの目標や観光施策の目標の達成に資する場合があるにも関わらず、地域公共交通網形成計画において、総合計画、まちづくりに関する計画や観光に関する計画を引用するだけで、それらを踏まえた公共交通に関する具体的な取組が全くない計画も散見される。

A市地域公共交通網形成計画

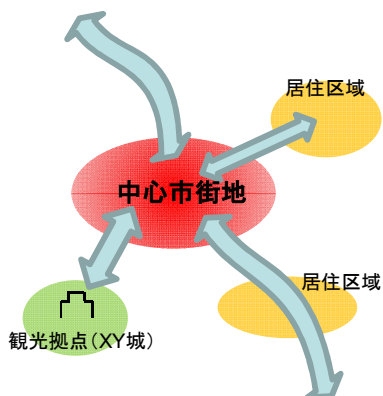
I.はじめに

P3 「A市総合計画」

- ・だれもが安心してらせるまち
- ・公共交通の維持

P5 「A市都市計画マスタープラン」

- ・拠点
→ 中心市街地の回遊性を高め
つつ、各拠点を活かしながら
地域の活力を向上する。
- ・軸
→ 中心市街地から東西南北に
居住と観光拠点との交流を
図る



P7 A市観光基本計画

- ・X城など、観光拠点への公共交通アクセスの強化



他分野における公共交通の要請を列挙だけして
いて、公共交通分野における具体的な事業がない。
例：観光拠点や中心市街地の回遊性を高める具体的な事業がない。

IV. 地域公共交通網形成計画の目標達成のために行う事業

1. 公共交通網を再編し、支出の縮減
 - ・重複路線の見直し
 - ・利用実態にあわせてデマンド化
2. 公共交通空白地の解消
 - ・コミュニティバスのルート延伸
 - ・乗合タクシーの運行区域拡大
3. 公共交通利用環境の改善
 - ・わかりやすい運賃制度の導入
 - ・待合施設の利便性向上
4. 利用促進策

- 岐阜市では、「多様な地域核のある都市」の実現に向けて、**居住の誘導や中心市街地の回遊性向上に寄与する公共交通ネットワークを形成**することとしている。

事例：岐阜市地域公共交通網形成計画

■ 将来のまちの姿と方向性

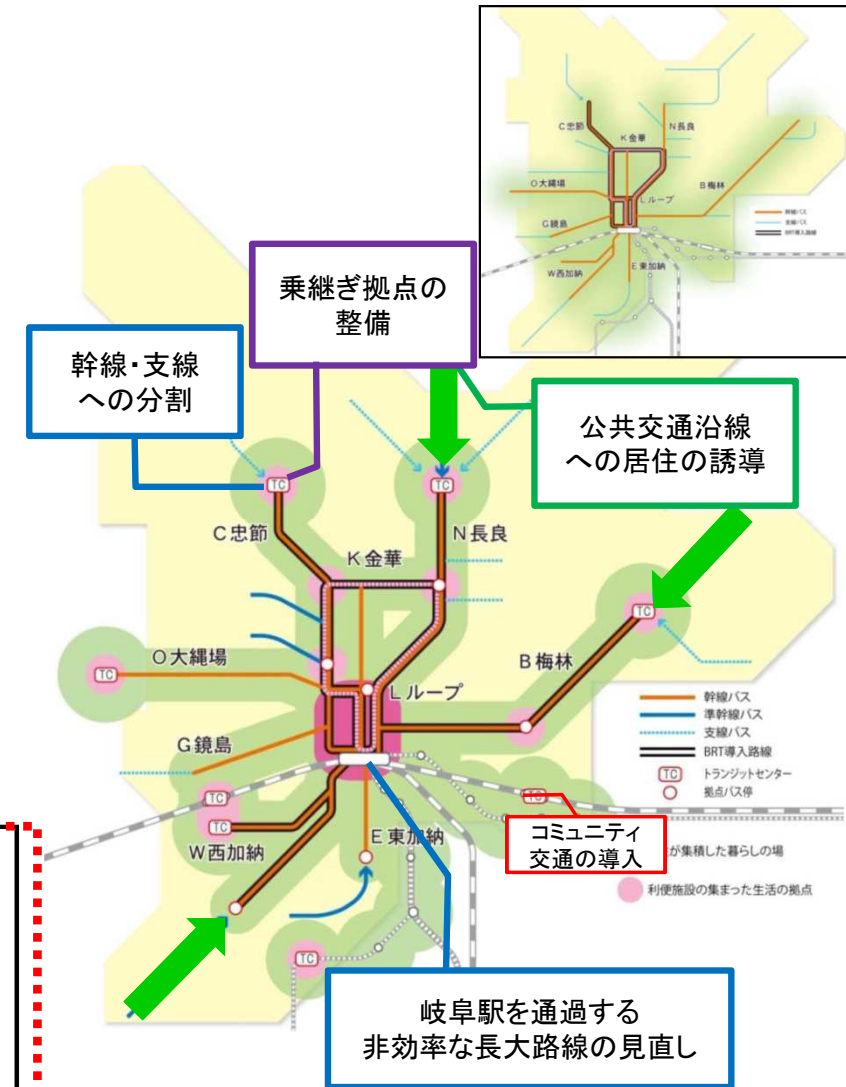
- 安全で円滑な公共交通を軸とし、徒歩、自転車及び自動車を含めた総合的な都市交通施策の推進により、都市の再構築（リノベーション）がされた魅力のあるまちづくりを推進します。
- 高度に都市機能の集積した中心市街地と、身近な生活拠点を核とした地域生活圏が密接に結びついた、**多様な地域核が有機的に連携した**、環境負荷の少ない持続的発展が可能な集約型都市構造（コンパクトシティ）の実現を目指します。

■ 公共交通の方針

都市の基軸となる公共交通軸の形成により、利便性の高い公共交通ネットワークを構築します。

まちづくりとの連携

- 都市機能の集積や中心市街地の活性化を推進する公共交通施策実施
 - 利便性の高いまちの形成に資する公共交通の定時性・速達性の実現のため、PTPSやバスレーンを導入
 - まちなかの賑わいに関する定量的な目標値の設定
- 公共交通のスムーズな乗継ぎを可能とする拠点の整備
 - 「多様な地域核がある都市」に資する拠点性をもったトランジットセンターの整備



■ 利用実態を踏まえた幹線路線の統合や支線分割化により効率性の向上を図るとともに、移動困難者への対応や離島航路への接続、新病院設立に伴う移動需要への対応、さらには、**観光需要への対応**に向け、路線の新設・延伸等を行い、利便性の向上を図っている

呼子フィーダー線

【呼子・波戸岬線】 運行回数の増加により、名護屋城等への
観光客の利便性を向上

【呼子・名護屋浜線】

【呼子・加部島線】

離島航路乗場等ニーズに比して
公共交通が不足しているエリア
への既存路線の延伸



○唐津市中心部の路線の再編

⇒ 移動実態調査を踏まえつつ、病院等の施設利用及び観光需要にあわせた適正な運行回数、ルートへの見直し



【市内線東コース】

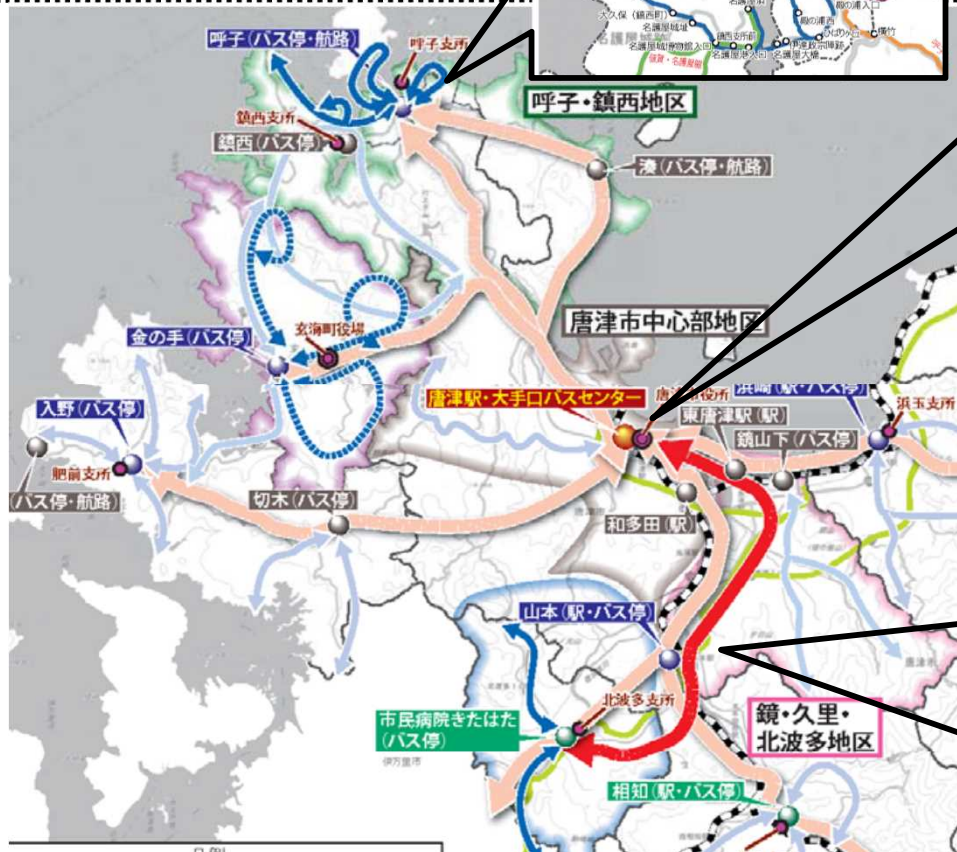
唐津駅を発着とし、*観光目的に特化したルート整備*

【市内線西コース】

他路線のルート変更に伴う需要を確保しつつ、*利用実態にあわせた運行便数の適正化*

【市内線南コース】

病院直通ルート等、東コースの観光特化ルート化に伴う新たな路線を設定することで、通院患者及び沿線住民、さらには観光客等、*利用者のニーズに合わせたルート整備（接続時間の考慮も併せて実施）*



北波多線（幹線）及び久里線の路線統合

【久里・北波多線】

通学利用がメインの路線との統合のほか、病院の乗継拠点化、利用者数に合わせた重複ルートの見直しや枝線化により、*運行経費を効率化*

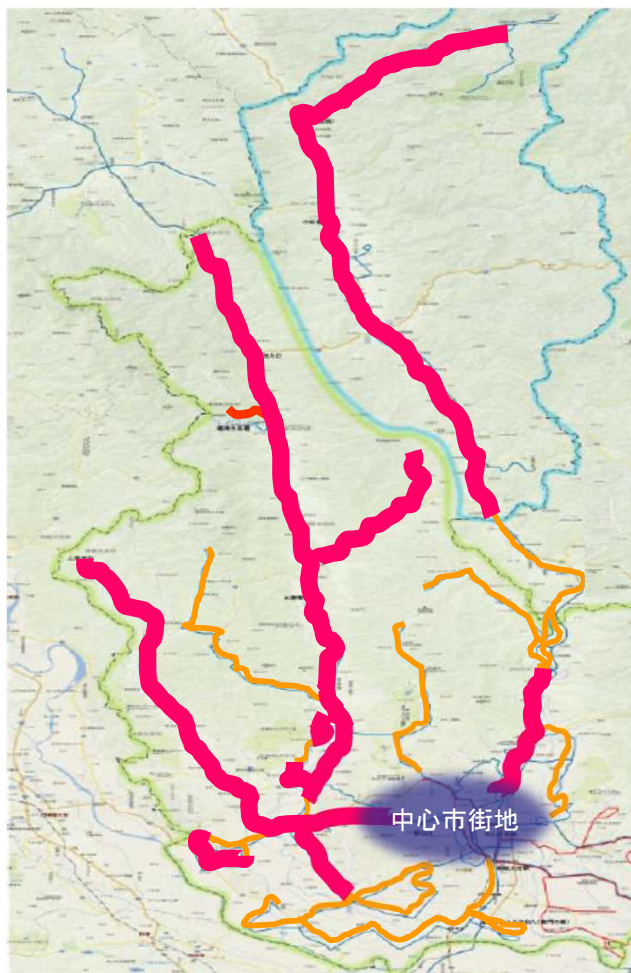
○ 公共施設等が集積する常陸太田地区への持続可能な移動手段を確保するため、民間事業者への路線の統合を図り、効率的で一体的な交通サービスの提供を実現

背景・課題

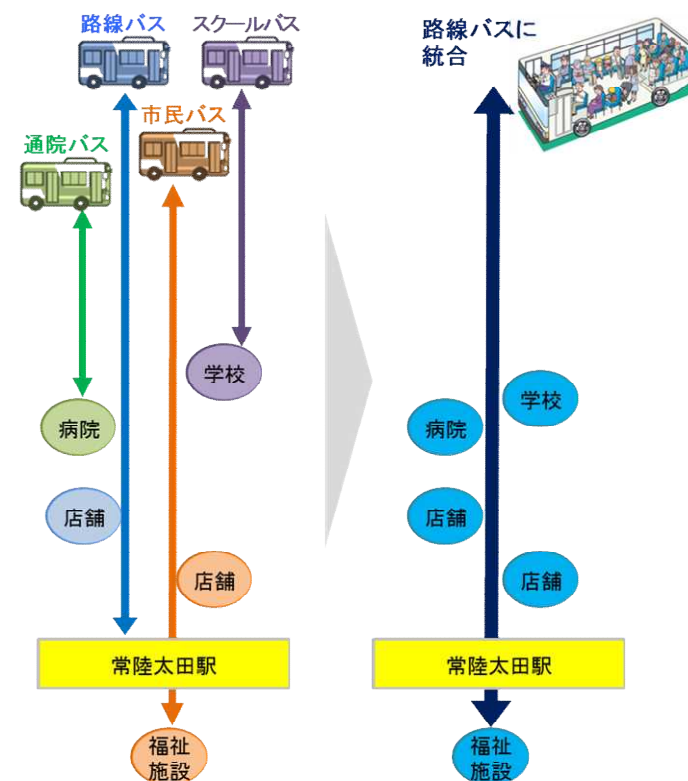
- ✓ 路線バス、コミュニティバス（市民バス）、無料通院バス、スクールバスが同じ路線を重複して運行
- ✓ 運行日（週1～7日）、ダイヤ・本数、運賃体系（距離制、200円均一、無料）の棲み分けがなされておらず、非効率な運行

具体的な事業

- ◆ 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



〔ポイント③〕

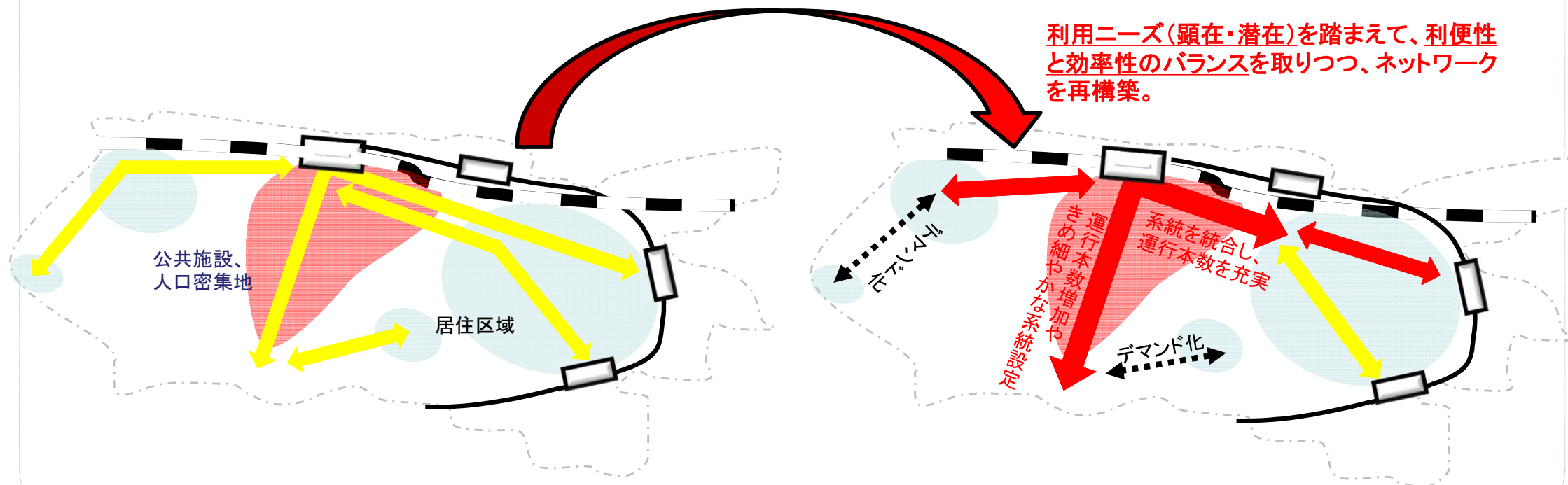
面的に地域公共交通ネットワーク
を再構築すること

なぜ、面的に再構築を図る必要があるのか。

※そもそも、「面的な再構築」とは・・・

地域公共交通をネットワーク（≠単一路線）として捉え、ゼロベースから、現状のネットワークを網羅的に見直した上で、最適な公共交通ネットワークへと再構築すること。

- 日常生活や来訪者が地域で使う公共交通は単一路線や単一モードではなく、ネットワークであることから、公共交通ネットワーク全体を見直しの対象とする必要がある。
- 持続可能な公共交通ネットワークの形成を可能とするためには、地域のニーズや利用状況により、ネットワークにメリハリ（例：利用ニーズの高い幹線は運行本数などを充実。逆に、利用ニーズの低い支線は廃止又は減便、デマンド化）を付けることが必要。



基本方針 二.1.(2) 形成計画の区域

- 当該地域の住民の通勤、通学、買物、通院といった日常生活に関して形成される交通圏を基本とすることとし、個別・局所的なものにならないように留意すべきである。
- 交通圏が複数の市町村にまたがる場合は、関係市町村や都道府県が連携して、当該地域にとって最適な公共交通網の形成を図るよう取り組むことが重要である。

区域設定を行う際の注意事項

- ① 住民の移動実態（将来想定含む）を把握し、区域設定の基本となる生活圏（≒交通圏）を認識する
←区域設定は、**行政圏に基づいて行うのが原則ではなく**、生活圏（※）に基づいて行うのが原則
- ② 生活圏に基づく計画区域に即して、網形成計画の策定主体を確定する
←単独行政圏と一致することもあれば、**複数行政圏での共同作成が必須となることも**

（※）生活圏のイメージ

○ 施設立地の観点

住民の日常生活のために必要な移動目的地が不足なく網羅的に揃っている圏域

ex.通勤・通学のための最寄駅等、小学校・中学校・高等学校、日用品購入のための店舗、総合病院・診療所 等

⇒ **あなたの町では、日常生活でどこからどこに移動している人が多いですか？**

○ 公共交通ネットワークの観点

検討対象市町村における公共交通ネットワークのうち、「地域の足」として利用されている路線を、行政圏にとらわれずに網羅的に拾い上げた際にできる面的な圏域

⇒ **公共交通（特に鉄道や幹線から伸びる支線）はあなたの町の区域内で完結していますか？**

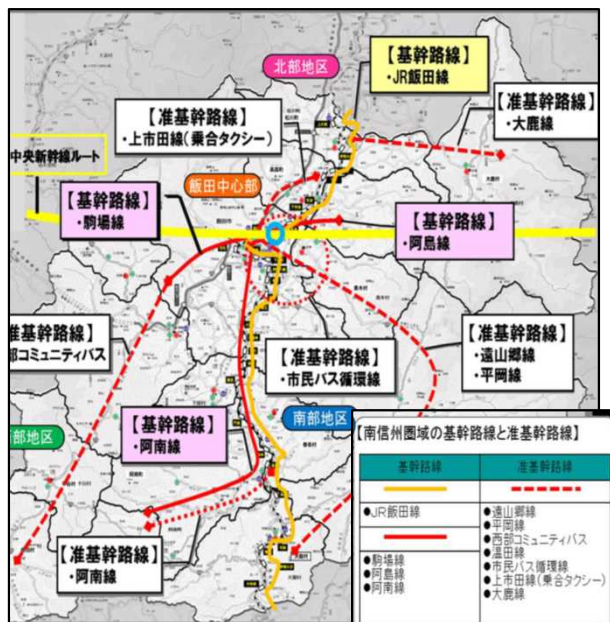
- 地域住民の通勤、通学、買物、通院といった日常生活を基本とした交通圏単位で公共交通に関する取組を行うことが重要である。各市町村が単独で生活機能を担うのには限界があるので、複数の市町村が連携して取組を行う必要がある。

※南信州地域公共交通網形成計画における記載を基に、国土交通省において作成

南信州広域連合地域公共交通網形成計画

- 飯田市を中心に定住自立圏協定を締結（圏域内人口16万人）
- 同じ圏域で公共交通ネットワークの活性化・再生についても取り組むこととした。

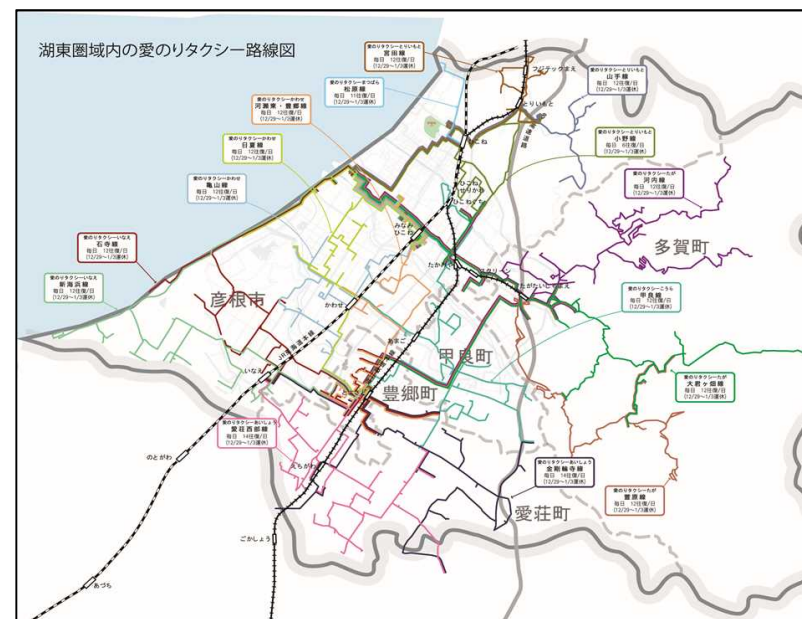
飯田市、松川町、高森町、阿南町、阿智村、平谷村、根羽村、下條村、売木村、天龍村、泰阜村、喬木村、豊丘村、大鹿村



（参考）湖東定住自立圏の取組

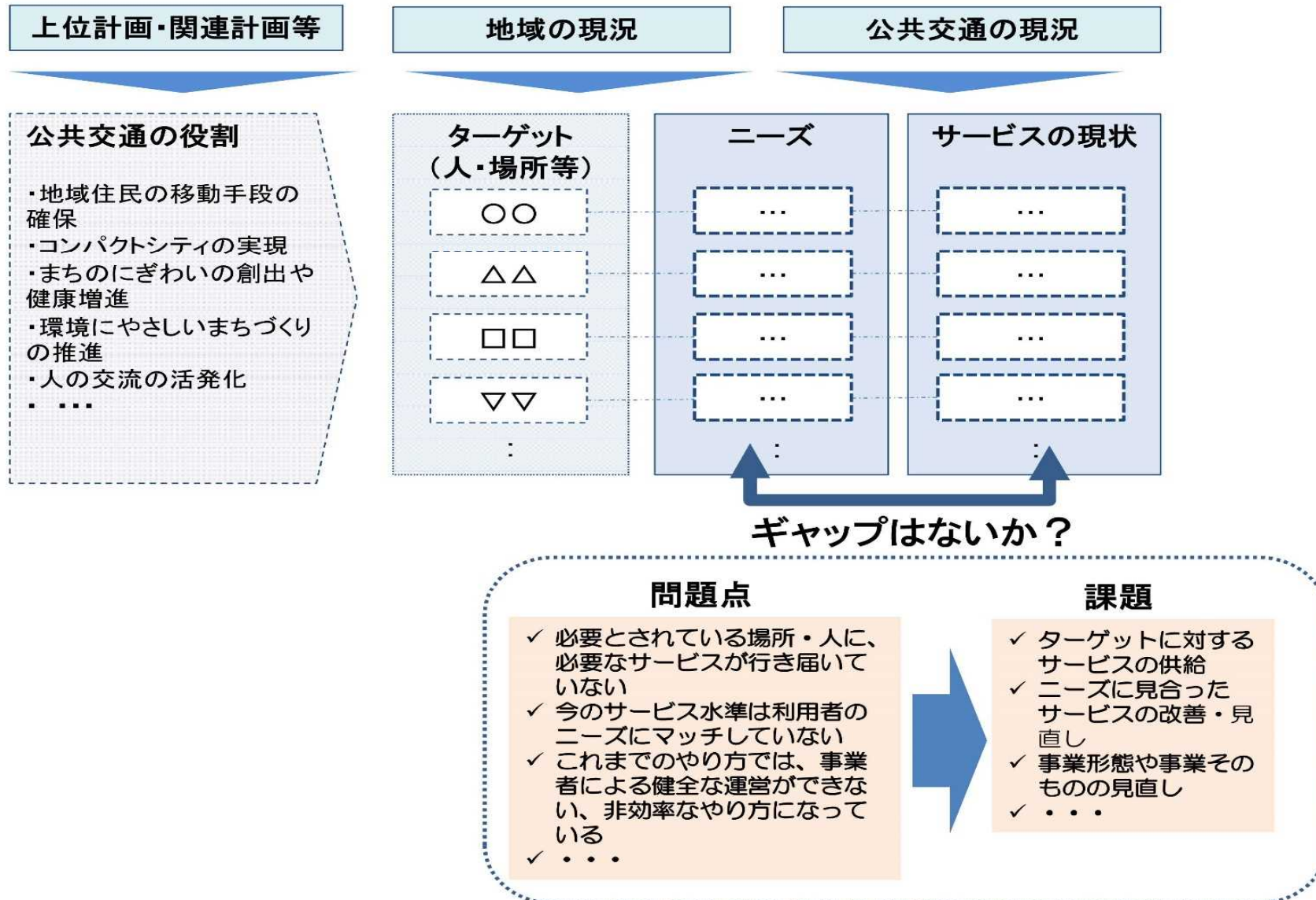
- 路線バスの廃止や減便があったエリアに予約型乗合タクシーを導入し、各市町が個別に運営していたが、湖東定住自立圏構想の策定にあわせ圏域全体で路線を再編。拠点へのアクセス性が向上し、買物、通院などの日常生活から、レジャー利用も見られ、利用者は年々増加

- 同じ圏域で、地域公共交通網形成計画を作成
彦根市、多賀町、甲良市、豊郷町、愛荘町



- 面的な地域公共交通網の再構築について検討する前提として、**住民・利用者の移動ニーズと、公共交通サービスの現状を比較し、この間にギャップがないかを確認することが重要。**

問題点・課題整理のイメージ



【事例】公共交通の現況整理① (定量的データによる利用状況の把握)

- 公共交通の利用状況を**定量的データ**として把握すること。

岐阜市地域公共交通網形成計画

- 乗継ぎ拠点の設定
- バスのルート、運行本数

などの検討に当たって、
バス停区間の利用者のデータを活用



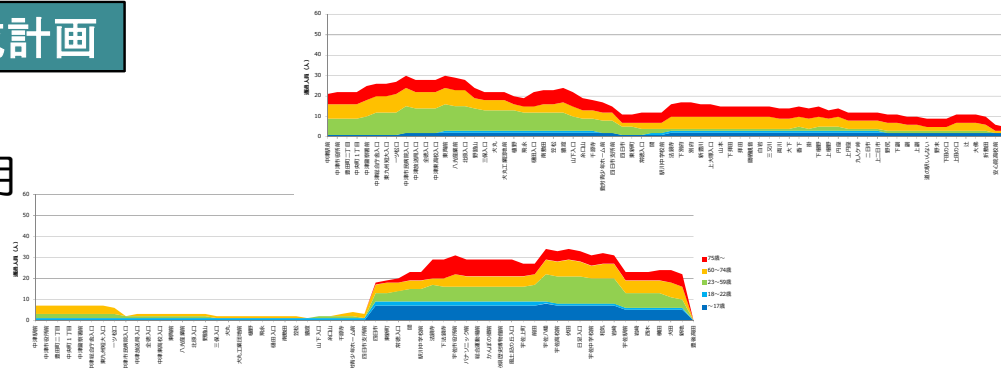
▲ Ayuca

岐阜乗合自動車が導入した
Ayucaの乗降データを基に
利用状況を示したもの ▶



大分県北部、豊肥圏地域公共交通網形成計画

- バスに直接乗り込んで、乗降調査
➤再編する路線の検討材料として活用



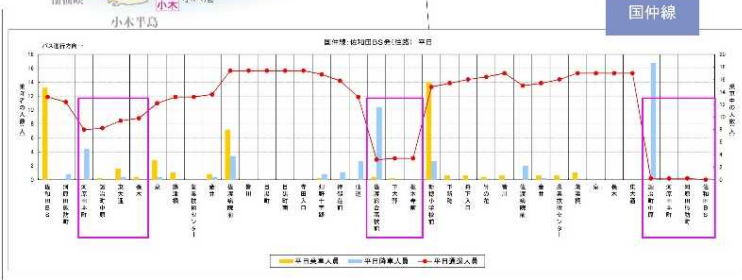
- 公共交通サービスが現状においてどのレベルにあるかをできる限り客観的に認識することが必要
- 佐渡市においては、乗降客の少ない路線のほか、通学・通院のサービスレベルを分析した上で、事業の検討を行った。

事例：佐渡市地域公共交通網形成計画

※当該計画における記載を基に、国土交通省において作成

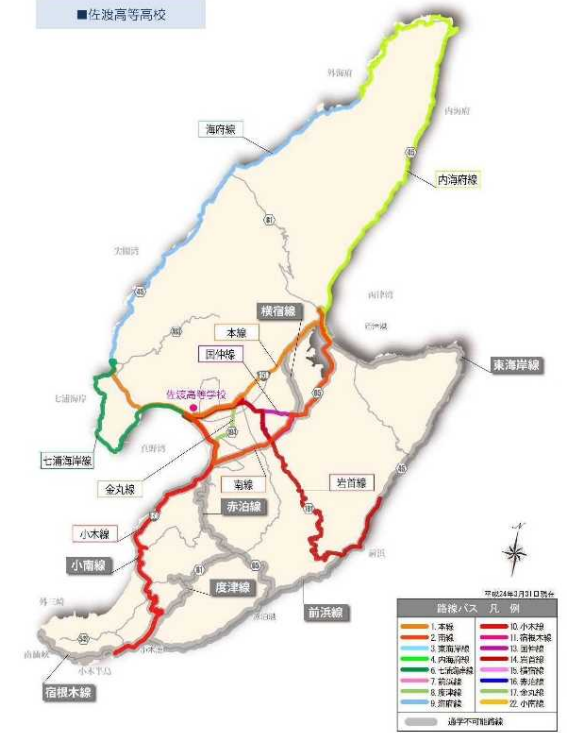
路線別乗降数

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）



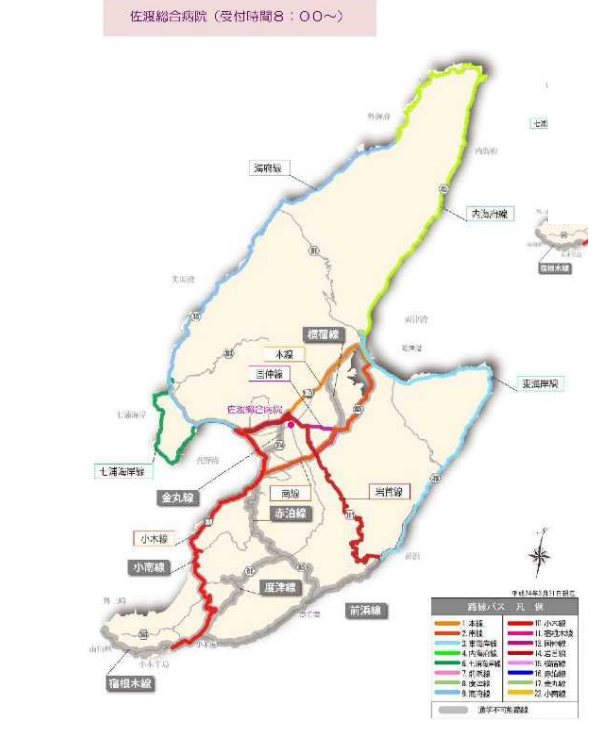
高校別バス通学可能区間

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

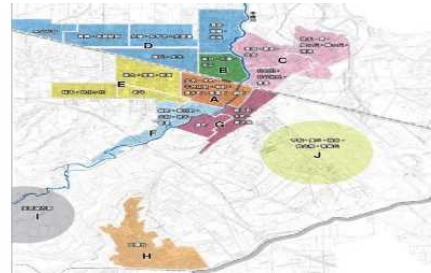
市内バスにおいて、主な病院の診療受付開始（診療開始後1時間以内）に間に合う路線及び区間を以下に示す。乗り継ぎ、直行便により、病院に行けるようになっている。ただし、もっとも通院ニーズの高い佐渡総合病院では、赤泊線、度津線、前浜線、宿根木線において診療受付開始に間に合わない路線となっている。



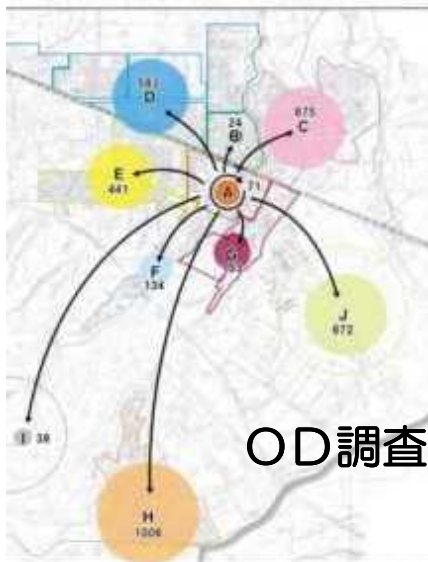
- 地域公共交通に関するニーズや課題はそれぞれの地域によって多種多様であるため、**地域の真のニーズやその地域の抱える問題を精査**した上で検討を行う必要がある。

市民アンケート調査結果とバスOD調査結果のエリア別分析

路線の再編に当たって、地理的要因や交通状況等により、市内を10のエリアに分割し、それぞれのエリアにおける移動ニーズとバスの利用実態を分析した。

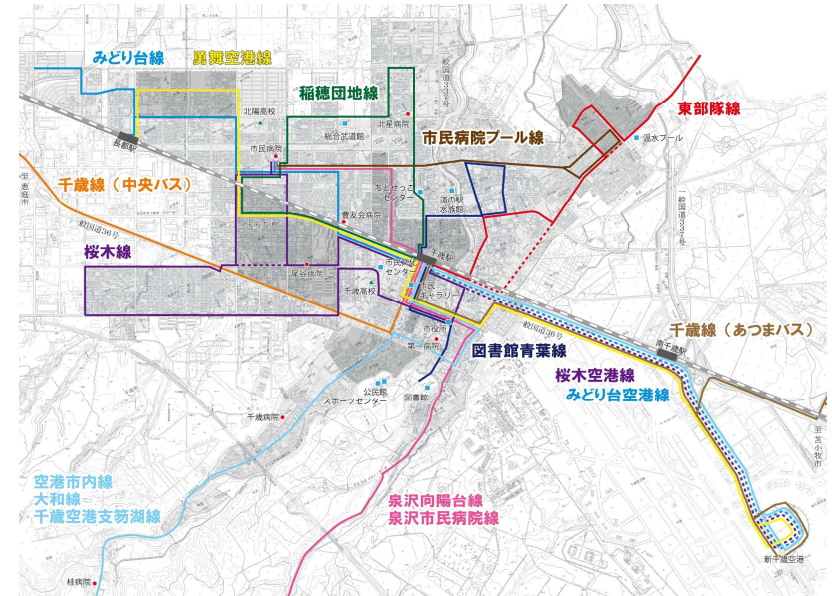


▼あるエリアにおけるOD調査及び移動ニーズの調査



事例：千歳市地域公共交通網形成計画

公共交通ネットワーク再編案を作成



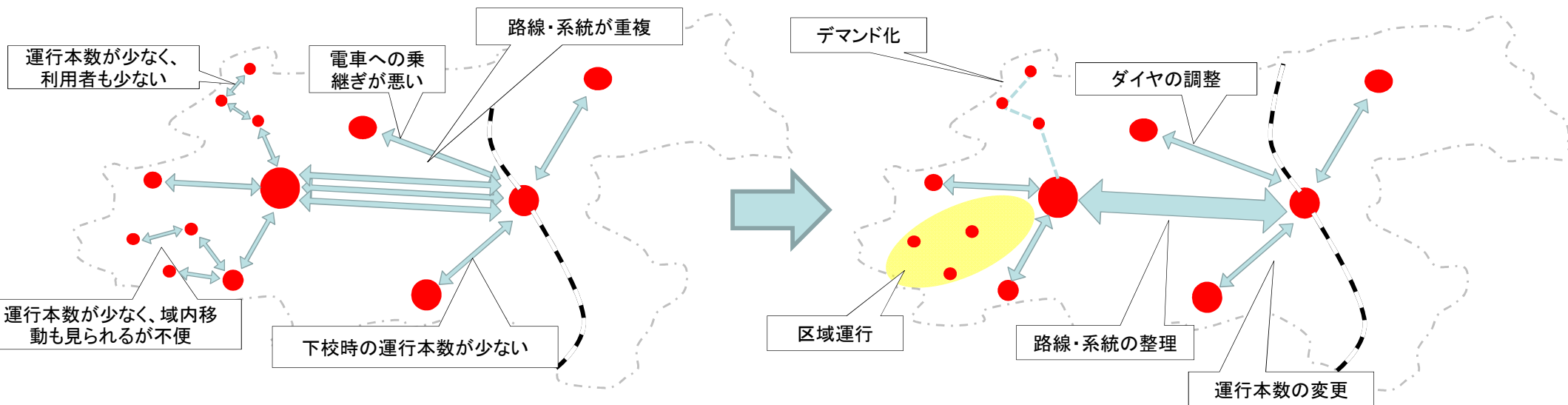
- 地域公共交通網形成計画の実施に当たっては、**区域内の既存の公共交通サービスの総点検**が具体的に なされており、その見直しを基に、地域公共交通ネットワークを面的に再構築を行っていくことが重要。

基本方針 二.1.(4) 形成計画の目標を達成するために行う事業

- 目標を達成する上で必要となる路線、航路や区域を明確化するとともに、各路線等における運行形態、運行頻度や運賃などのサービス水準の目安を設定する…。
- その際には、形成計画の目標達成のために必要となる事業を可能な限り網羅的に記載することが望まれる。各種事業が相互に連携して層状効果を創出し、その利便性及び効率性の向上が図られるよう、地域の関係者間で十分な調整を行い、事業間の整合性を確保することが重要である。

地域公共交通網形成計画において、持続的な公共交通網の形成のため、サービスの変更が必要とされた路線

局所的な取組では、持続可能な公共交通ネットワークの形成はできない

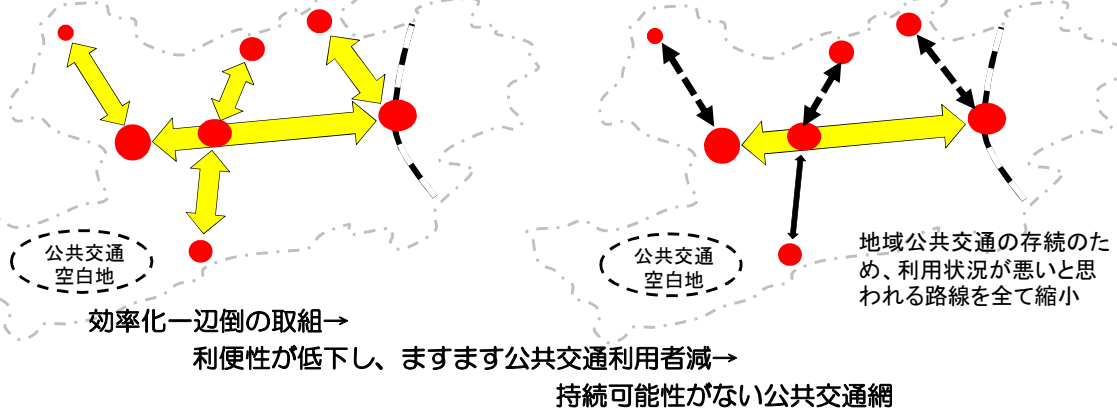


- また、網形成計画に位置づけられた事業により、再編後の公共交通ネットワークの**効率化及び利便性の向上が図られることで、持続性が確保される**ことが必要。

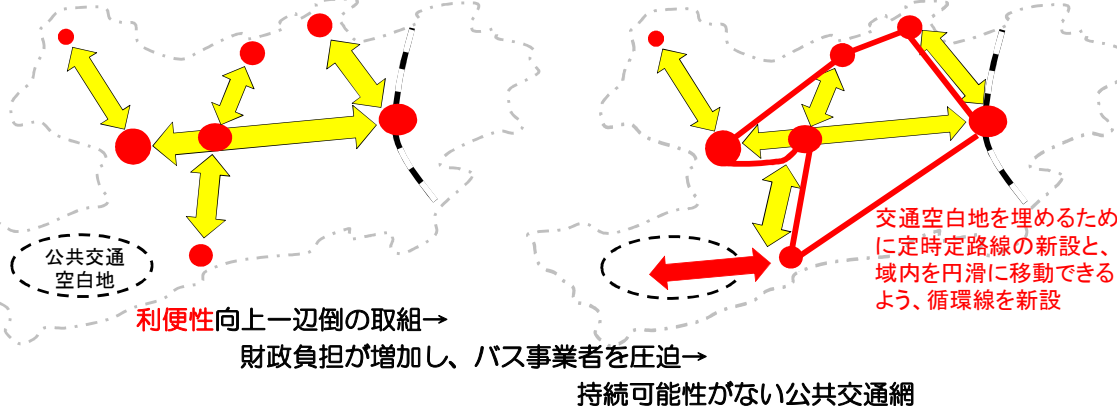
基本方針 二.1.(4) 形成計画の目標を達成するために行う事業

- 目標を達成する上で必要となる路線、航路や区域を明確化するとともに、各路線等における運行形態、運行頻度や運賃などのサービス水準の目安を設定する…。
- その際には、形成計画の目標達成のために必要となる事業を可能な限り網羅的に記載することが望まれる。各種事業が相互に連携して層状効果を創出し、その利便性及び効率性の向上が図られるよう、地域の関係者の間で十分な調整を行い、事業間の整合性を確保することが重要である。

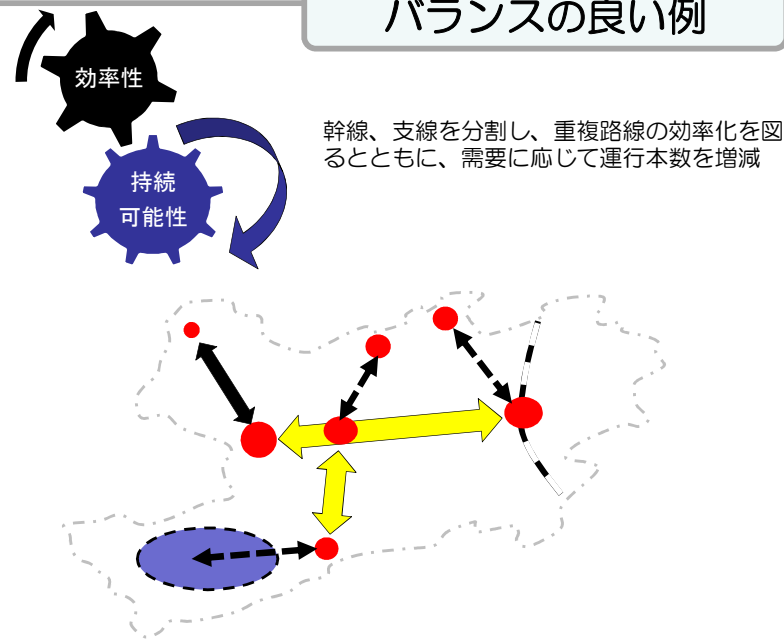
バランスの悪い取組例（効率化一辺倒）



バランスの悪い取組例（利便性を重視しすぎる例）

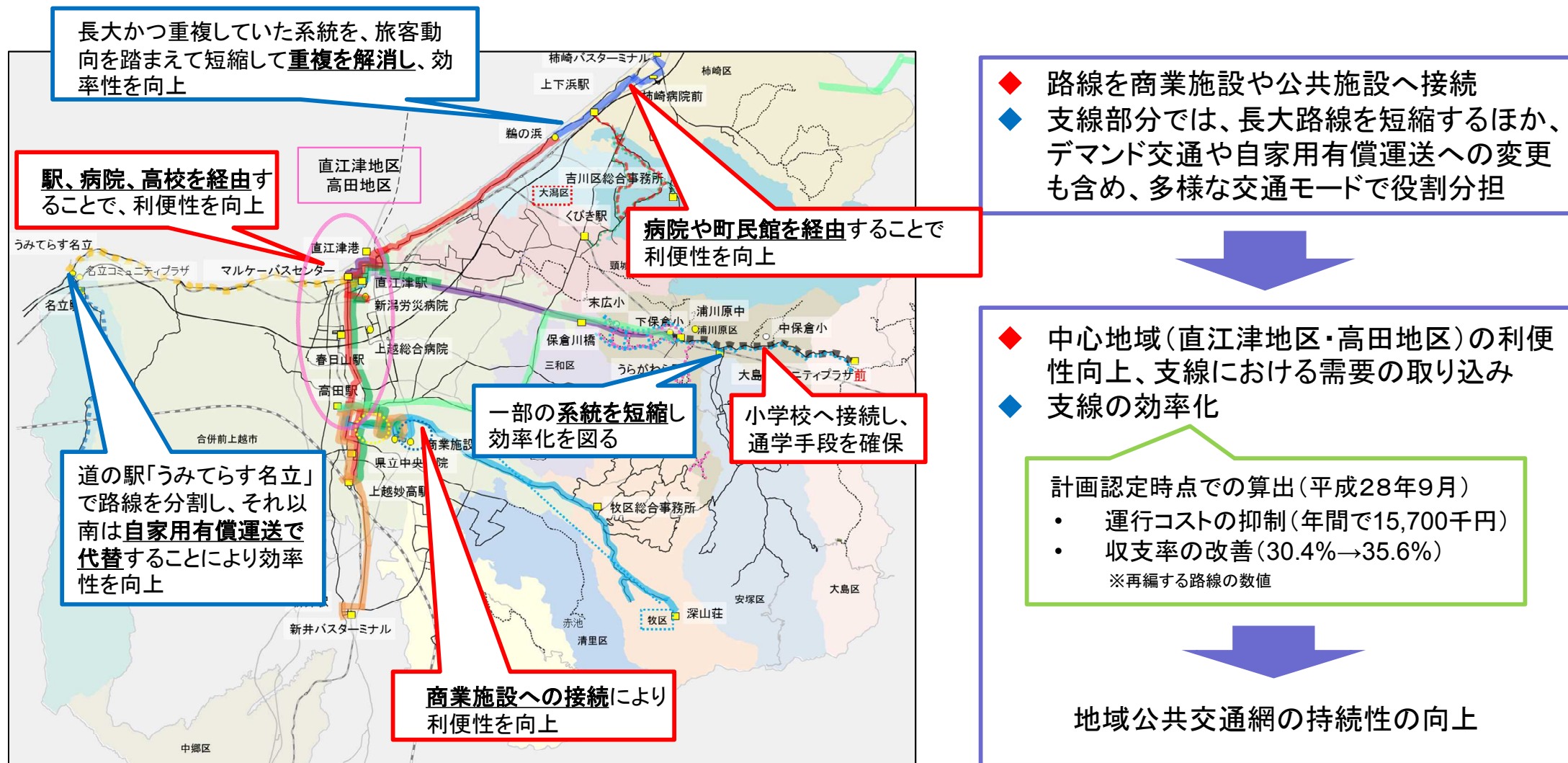


バランスの良い例



効率性と利便性のバランスのとれた公共交通ネットワーク
→持続可能な公共交通網

- 都市計画マスタープランで示されている都市構造にあわせ、中心地域では大通り線に幹線機能を集中させ、公共施設への接続により利便性を向上しつつ、支線部分では浜線、名立線において効率化を図るなど、自家用有償も含めた多様な交通モードで役割分担を図れるようネットワークの再構築を図った計画



4. 地域公共交通網形成計画の作成に当たっての注意点

地域公共交通網形成計画の作成に当たっての注意事項

背景

- 民間バス・鉄道路線の廃止、経常収支の赤字等、地域公共交通は厳しい状況。民間バス・鉄道を廃止した市町村で地域公共交通を確保するには、市町村の財政増は不可避。引き続き市町村が責任を持って持続可能な地域公共交通網の形成に取り組み、「民間事業者任せきり」の状況から脱却する必要。
- 実効性確保のために、**より質の高い網形成計画の作成が重要**。その際、**高齢者の移動手段の確保の観点の考慮**が必要。**〔「高齢者の移動手段の確保に関する検討会」中間とりまとめ〕**

質の高い網形成計画の作成に当たっての注意点

- 既に作成済みの網形成計画の中には下記のような事例が見受けられますので、今後、網形成計画等を作成する際には下記の点に十分ご留意いただくとともに、当局又は最寄りの運輸支局との連絡を密にするようお願いします。

(よく陥りがちな例 ※ 一例)

- ① 計画作成の目的を不明確にしたまま、計画作成に着手(計画作成の目的が見えない)
→ 計画作成に着手する前に担当部署内でその目的をしっかりと議論
(年間〇万円以内への財政支出の抑制、〇〇地区から〇▲高校・□×病院へのアクセス確保 等)〔→次頁参照〕
- ② 交通圏が複数市町村にまたがっているにもかかわらず、単一の市町村で作成
→ 交通圏を同一にする複数市町村で計画作成することを検討
- ③ バスのみの再編に終始(鉄道への目配りがない)
→ バス・鉄道等も含めたモード横断的な再編が実施できないか、モード毎の役割分担は明確か
※ 交通モードについては、手引き(入門編)P19参照(タクシーやスクールバス等も網形成計画の検討対象) ※ 委員の選定に留意
- ④ 現状分析はしっかりと行っているのに、実施事業については「地域の実情に応じたバス路線見直し」等の抽象的記載に終始
→ 現状分析とともに実施事業についても早期に検討を開始する必要(規模の大きい自治体ほど「時間切れ」になる傾向)
→ より具体的な事業として記載できないか(※具体化できない場合は、別途アクションプランの作成も含めて検討)
- ⑤ 現状では財政負担可能なので、非効率な路線であっても再編等は行わない
→ 財政負担が過大にならない今のうちから検討を行うことが必要

高齢者の移動手段の確保に関する検討会 中間とりまとめ概要

検討の背景

- 高齢運転者による重大な交通死亡事故の相次ぐ発生や改正道路交通法の施行等を背景に、運転に不安を感じる高齢者が、自家用車に依存しなくとも生活の質を維持していくことが課題
- 昨年11月の「高齢運転者による交通事故防止対策に関する関係閣僚会議」における「自動車の運転に不安を感じる高齢者の移動手段の確保など、社会全体で高齢者の生活を支える体制の整備を着実にすすめる」との総理指示
- 高齢者が移動できる環境の整備について、その方策を幅広く検討するため、「高齢者の移動手段の確保に関する検討会」を開催

具体的方策

1. 公共交通機関の活用

- ・ 高齢者の公共交通機関利用促進策に対する地方公共団体の助成の働きかけ
- ・ 乗合タクシー等高齢者が利用しやすいサービスの導入に向けた地方公共団体等との連携
- ・ タクシーの相乗り促進
⇒ 配車アプリを活用した実証実験 【平成29年度中実施】
- ・ 過疎地域におけるサービス維持のための取組

2. 貨客混載等の促進

- ・ 貨客混載の推進
⇒ 過疎地域における旅客運送と貨物運送のかけもち 【平成29年6月末までに結論】
- ・ スクールバス等への混乗

3. 自家用有償運送の活用

- ・ 検討プロセスのガイドライン化
⇒ 市町村等が行う自家用有償運送の導入の円滑化 【平成29年度中実施】
- ・ 市町村が主体となる自家用有償運送の活用の円滑化
- ・ 地方公共団体等に対する制度の周知徹底

4. 許可・登録を要しない輸送（互助による輸送）の明確化

- ・ ルールの明確化
⇒ 道路運送法上の「許可・登録を要しない輸送」について、ガソリン代等の他に一定の金額を収受することが可能な範囲を明確化 【平成29年度中検討・結論】
- ⇒ 営利を目的としない「互助」による輸送のためにNPOが自治体の車両を活用するなど、輸送の対価に当たらない支援を例示 【平成29年9月までに実施】
- ・ 実施にあたっての条件整備
- ・ 「互助」による輸送の導入に関する情報提供

5. 福祉行政との連携

- ・ 介護サービスと輸送サービスの連携
⇒ 地域における運輸部門と福祉部門の連携強化 【速やかに周知】
- ⇒ 介護保険制度の移動支援サービスの明確化・普及拡大 【平成29年7月までに実施】

6. 地域における取組に対する支援

- ・ 地方運輸局の取組強化
- ・ 制度・手続等の周知徹底
- ・ 地域主体の取組の推進

高齢者の移動手段の確保に向けた環境整備について(通知)

- 高齢者の移動手段の確保に関する検討会(国土交通省主催)における中間とりまとめを踏まえて、29年7月に以下の通知を市町村宛てに発出。今後も引き続き以下の通知に従って対応をお願いいたします。
- また、高齢者の移動手段の確保に向けて、引き続き通達等を発出することとなりますので、引き続きご対応方よろしくをお願いいたします。

<支局から各市町村への通知(抜粋)>

1. 地域公共交通施策に取り組むにあたっては、地方公共団体(市町村)の内部において、交通部局と福祉部局が十分に連携(政策立案、情報共有、意識改革等)すること。

(参考:市町村における交通部局と福祉部局の連携の例)

- 福祉部局と交通部局がそれぞれ把握している情報を共有し、施策の検討を推進。
 - ・ 交通部局が把握している運輸分野の制度や運用実態に関する知見の福祉施策への反映(福祉サービスとして実施される高齢者の運送に対する自家用有償運送制度など道路運送法制の制度紹介・運用実態の知見提供等)
 - ・ 福祉部局が把握している地域の高齢者等の移動に関するニーズの交通施策への反映(デマンド型交通の導入、バス停の位置の改善等)

2. 交通関係の地域の協議会(地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく協議会等)の開催に際しては、高齢者の移動手段に関する視点が確保されるよう、必要に応じて、地方公共団体(市町村)の福祉・介護担当者や生活支援コーディネーター等を協議会の構成員として加えること。

⇒ 地域における運輸部門と福祉部門の連携強化

<本省通知(抜粋)>

5. 地域公共交通網形成計画の策定に際し、地方公共団体(都道府県・市町村)に対する助言その他の支援を行うにあたっては、上記検討会中間とりまとめも踏まえ、計画が高齢者の移動手段の確保の観点も考慮したものとなるよう対応されたい。

⇒ 地域公共交通網形成計画への「高齢者の移動手段の確保の観点」の考慮

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 提言概要

今後10年を見据えた中長期的な視野から、地域公共交通の活性化・再生の取組の方向性について提言

活性化再生法制定からこれまでの10年とこれからの10年

- 2007年の法制定後、2014年の法改正を行った結果、網形成計画の策定等に正面から取り組む地域が増えつつある一方で、取組に着手もできていない地域もいまだ多く、地域間の格差が拡大。
- 今後10年で人口動態の変化、技術革新の進展等が予想される中、まだまだやれることがあるという意識を持って、活性化再生法による地域主体で取り組むという枠組みの下、それぞれの地域の実情に応じた「あるべき姿」を目指して、地域公共交通に関わる各主体が期待される役割を果たすことが望まれる。

地域公共交通を活性化・再生するための今後の方向性 【別紙参照】

- ✓ 地域公共交通ネットワークの形成のあり方
～交通圏全体を見据えた再構築、地域の実情にあったネットワークの形成、効率性の高い地域内交通ネットワークの形成～
- ✓ 利便性の向上、需要の創出 ～情報提供の充実、施設・設備の改善、データに基づく運行改善、域内外の需要創出、サービス提供の多角化～
- ✓ 運転者不足、車両の老朽化、自動運転、高齢者の移動手段

各主体に期待される今後の取組

交通事業者の経営力の強化

◆ 経営の革新

地域単位の経営集約化の事例や、持株会社の下で地域を超えた複数の企業体が経営統合する事例など、企画機能強化に繋がる体質改善を進めている事業者もあり、経営意識を改革し、企画機能の向上・維持・回復が必要。

交通事業者自身の生産性向上や、増収策も重要であり、乗降データ等に基づく路線やダイヤの見直し、スクールバス等の一本化、貨客混載の活用等が必要。

- ◆ 地方公共団体や住民との協働
- ◆ 地域内の需要の拡大
- ◆ 域外からの旅客の誘致
- ◆ 地域密着サービスによる多角化

地方公共団体の交通政策の実行力の向上

活性化再生法によって、地域の公共交通ネットワークの形成は、地方公共団体が主導することとなったが、一部の地方公共団体では、そもそも交通担当の部局が無いなど、地域公共交通に対する意識が充分でない事例も見受けられることから、地方公共団体が交通政策への取組を強化し、地域公共交通のビジョンを持って、協議会の運営も含め、地域公共交通の活性化の取組を牽引することが必要であり、実行力の向上も含め、以下のような取組が必要である。

- ◆ 担い手の充当・育成
- ◆ 地域公共交通の必要性和実態の認識
- ◆ 地域活性化を視野に入れた対策推進

地元住民の意識改革と主体的な参画

- ◆ 地元住民が地域公共交通の重要性について明確に認識
- ◆ 「乗って残す」必要があるという自覚をもって、自ら地域公共交通を積極的に利用
- ◆ 学校、企業、事業所でのMMの実施
- ◆ 利用者たる住民自らが「マイレール」「マイバス」意識を持って、地域内交通の企画・運営に参画

国→各主体の後押しと環境整備

◆ 交通事業者の経営力強化

近年のホールディング化、経営統合、公営交通の民営化などの事例を踏まえ、その効果等を検証した上で、今後の地域公共交通の担い手にふさわしい経営組織のあり方等について議論を深め、経営力の強化等を後押しするための施策について検討する。

◆ 地方自治体の実行力の向上

大学との連携、本省や運輸局によるセミナー・研修の更なる充実やオンライン講座の実施など、地方公共団体の職員が必要な知識を習得しやすい環境づくりに取り組む。

◆ 住民の理解の促進

地域公共交通の重要性について、住民に対する啓発活動を強化する。

- ◆ 自動運転の推進とその円滑な実装、貨客混載の促進、地方公共団体との連携強化、交通事業者と地方公共団体との協議の仲介、協議会の現場での積極的な支援、他部局・他省庁との積極的な連携

地域公共交通を活性化・再生するための今後の方向性

地域公共交通ネットワークの形成のあり方

- ◆ 交通圏全体を見据えた再構築
将来的な地域ビジョンを明確にしなが、**交通圏全体を見据えた地域公共交通ネットワークの検証・再構築**が必要。需要動向を見据えた上でふさわしい交通モードの選択を図ることが重要であるとともに、利便性と効率性のバランスを見つつ持続可能性の向上を図る必要。土地利用などコンパクトシティへの取組を支えつつ、誘導する必要。
- ◆ 地域の実情にあったネットワークの形成
路線が果たすべき役割を明確にし、地域の実情にあわせて路線の強化、需要に応じた運行形態、輸送力や運行頻度の設定やその他きめこまやかな地域内交通サービスの提供を行う必要。また、乗り継ぎ時の利便性とわかりやすさの確保が重要。
- ◆ 効率的で生産性の高い地域公共交通ネットワークの形成
重複する路線の設定のような非効率が生じないよう、ネットワーク全体での利便性と効率性の向上を図る必要。**スクールバス等の一体化**も必要。

公共交通の利便性の向上、需要の創出

- ◆ 情報提供の向上による利便性向上
経路検索等の全国網羅的な情報提供の実現とともに、地域の公共交通マップ等の地域の情報提供の充実を促進する必要。
- ◆ 施設・設備の改善による利便性向上
病院やスーパー、観光施設や「道の駅」等にバス停を設置したり、上屋やベンチを整備することにより、**快適な待合環境**を実現する必要。
- ◆ データの収集、共有、分析、活用
様々な手法を活用して旅客の移動データを収集、共有するとともに、データを活用して運行や経営の改善に役立てる必要。
- ◆ 地元需要の拡大
地域公共交通の潜在的な利用者や確実な需要が見込まれる層の取り込みが必要。
- ◆ 域外からの旅客の誘致
観光資源を活用した需要創出のため、**公共交通を利用した観光ルートの情報提供**が必要。
- ◆ 地域に密着したサービスの提供による多角化（「生活総合サービス」化）
旅客運送と併せて実施可能な様々なサービスを提供する「**生活総合サービス**」化や、**貨客混載**が重要。

運転者不足、車両の老朽化、自動運転、高齢者の移動手段

- ◆ 運転者確保のための取組
福利厚生面も含めた待遇改善、短時間勤務制度の導入、女性の活用など志望者・採用者増加に向けた取組のほか、限られた人的資源を有効に活用するための**貨客混載**や**スクールバス等の一体化**。
- ◆ 車両更新促進や新たな車両の開発普及のための取組
地方公共団体による車両の保有（上下分離）の促進、利用者のニーズに合致した新たな車両の開発・普及。
- ◆ 自動運転への対応
市街地や過疎地、観光地等の地域特性に応じた自動運転の実証実験を通じて、持続可能なビジネスモデルの検討。
- ◆ 高齢者の移動手段の確保
網形成計画を策定する際に**高齢者の移動手段の確保**に留意。

5. 作成後の地域公共交通網形成計画の評価・見直し

- 地域公共交通網形成計画作成に当たっては、「評価に関する事項」(法5条2項5号)が必要的記載事項として掲げられており、必ず記載することが必須

【指標の設定に当たって】

- ◆ 定量的な指標を定めること
- ◆ 計画終了時の目標に向けて、途中経過を定期的に把握すること
- ◆ その際の把握方法(いつ、誰が、どのように)についても定めること
- ◆ 計画で定めた目標のうち、公共交通以外に関する目標についても、同様に指標を設定すること

形成計画の目標

公共交通の利便性を向上させ、
利用者を増加させる。

指標1
公共交通利用者数
○人(××年)⇒○人(△△年)

コンパクトなまちづくりに資する公
共交通ネットワークを形成する。

指標2
公共交通沿線人口
○人(××年)⇒○人(△△年)

⋮

評価に関する事項

基本的な方針で定めた事業内
容については、以下のスケ
ジュールで評価

指標1
6ヶ月ごと協議会に、■社、
▲▲社が、自社のデータを基
に報告

指標2
1年ごと開催する協議会に、
▼▼市において、「□□統計調
査」に基づき報告

⋮

【評価の実施に当たって】

- ◆ 指標の実績や施策の進捗状況の把握は、協議会において、一年に一度は行うこと
- ◆ 関係者で議論して評価を行うとともに、必要に応じて改善策を決めること
- ◆ 決めた改善策を確実に事業に反映させること

参考とすべきでない例

形成計画の目標

公共交通の利便性を向上
させ、利用者を増加させる。

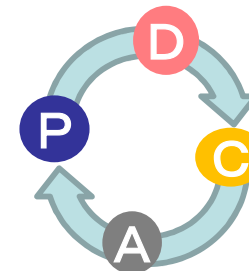
指標なし

公共交通分野以外の目標…

⋮

評価に関する事項

PDCAサイクルを
回します！！



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

- 地域公共交通網形成計画については、関係者と十分に協議のうえ、基本方針に沿って、定められるべきであり、計画の変更が頻発することは想定されていない。
- しかし、計画内容の修正が必要な場合（よりよい計画に見直す場合、事情の変更がある場合や交通圏を捉えなおさなくてはならない場合）については、以下の手順により計画の変更が可能。

変更にあたっての手續

- ① 変更にあたって、あらかじめ住民、地域公共交通の利用者その他の利害関係者の意見を反映するために必要な措置
- ② 計画目標を達成するために行う事業と実施主体について、協議会において協議をしなければならない。（協議会がない場合は、法第5条第7項後段に掲げる者との協議）
- ③ 変更した場合には、遅滞なく公表するとともに、運輸局、総務大臣、都道府県、公共交通事業者等、道路管理者、港湾管理者その他の地域公共交通網形成計画に定める事業を行う者及び関係する公安委員会に、計画を送付する。

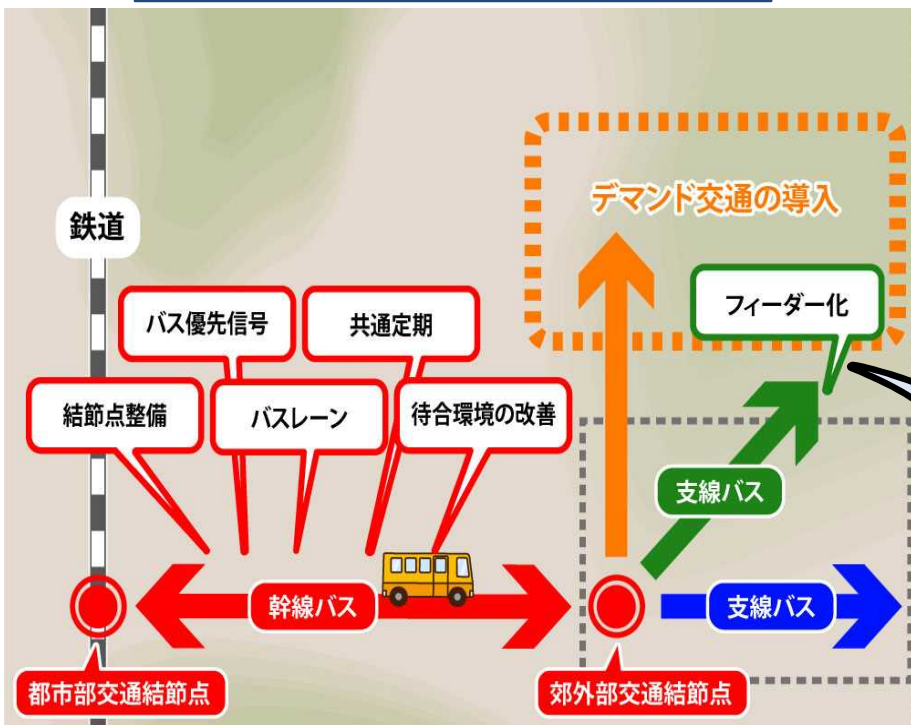
※なお、地域公共交通再編事業を行うことが想定されている地域公共交通網形成計画作成時には、その変化まで見据えて計画を立てることが必要

6. 地域公共交通再編実施計画とは〔入門編〕

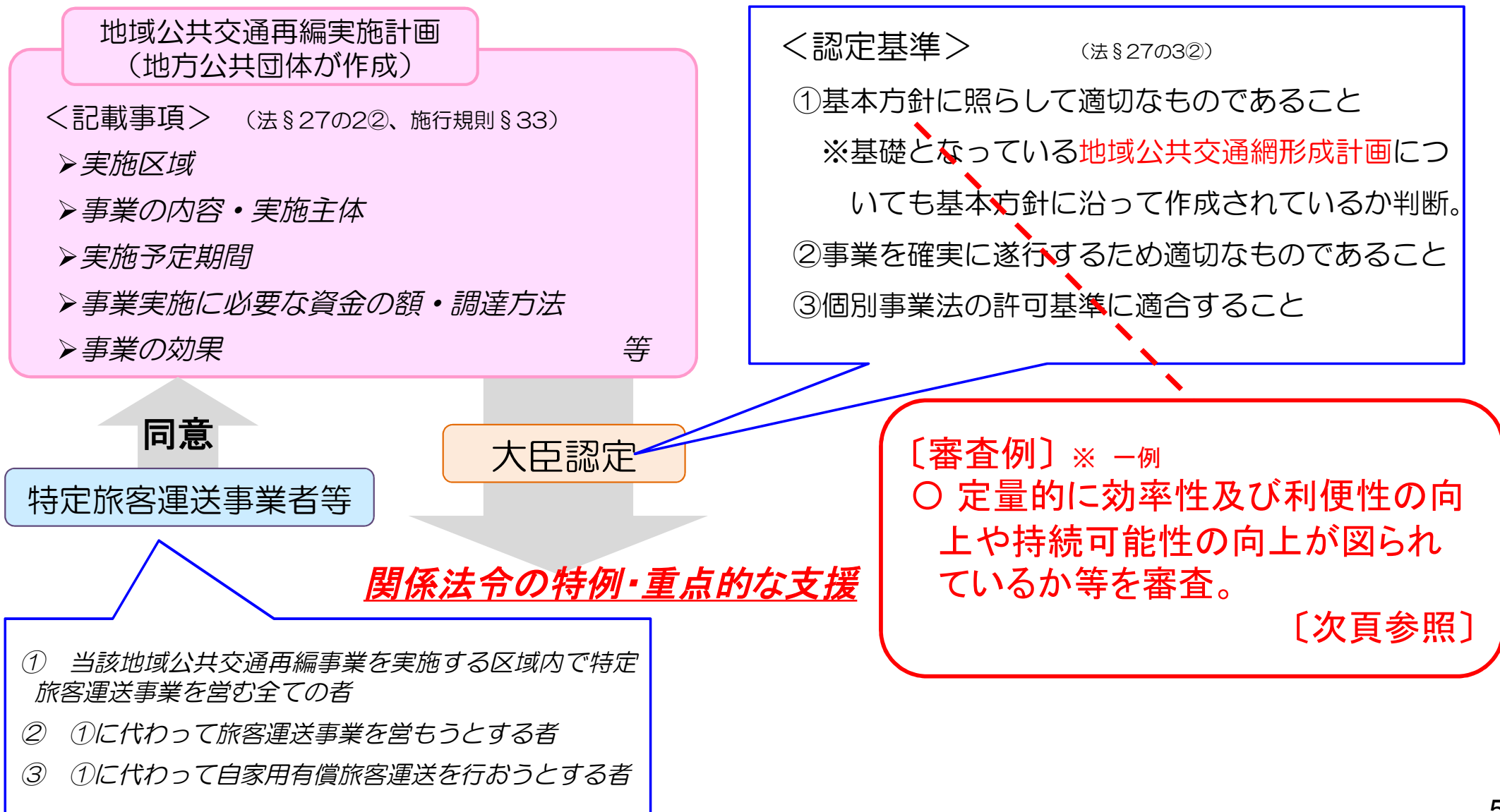
具体的な運行事業者やダイヤなど運行計画を定める計画

策定した網形成計画にもとづき、再編に伴う各路線の運行事業者や運行経路・停留所、運行回数、運賃体系などまで記載

地域公共交通網形成計画



- 地域公共交通再編実施計画は、地域公共交通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た上で作成する実施計画（法第27条の2第1項）
- 地域公共交通再編実施計画の認定に当たっては、基本方針との整合性等を審査。



〔審査例〕

○ 定量的に効率性及び利便性の向上や持続可能性の向上が図られているか等を審査。〔再掲〕

→ 認定申請を行う自治体側において、「事業収入」「支出」「事業者負担額」「公的負担額」「収支」等について系統毎に整理するとともに、例えば「収支率」が上昇していることなど、効率性の向上等を定量的に立証することが必要。

〔整理様式の例〕

〇〇市		再編特例判断		事業収入					支出			事業者負担額	公的負担額			収支率 E/H	平均貸率 M	平均乗車密度 E/(G×C×D)/M
幹線or フィーダー	1~4号 or現状維持	①適格補助 ②適格+再編 ③再編特例のみ ④対象外	A 1人あたり 運賃 円/人	B 1回あたり 利用人数 人/回	C 1日あたり 運行回数 回/日	D 年間 運行日数 日	E 合計 (A×B×C×D) 千円	F キロあたり 単価 円/km	G 1回あたり 距離 km/回	H 合計 (F×G×C×D) 千円	I 国庫 補助 千円		J 県 補助 千円	K 市町村 負担 千円	L H-E 千円			
○	2.系統〇																	
○	3.系統〇																	
○	5.系統〇																	
○	6.系統〇																	
○	7.系統〇																	
○	24.系統〇																	
○	27.系統〇																	
	実施計																	
○	2.系統〇																	
○	3.系統〇																	
○	7.系統〇																	
○	24.系統〇																	
○	27.系統〇																	
○	5.系統〇																	
○	8.系統〇																	
	想定計																	

系統毎に整理

- 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）

「国土交通省令で定めるものを行う事業」を行うからといって、地域公共交通再編事業にはならないことに留意

留意点①

「地域公共交通を再編するための事業」でないと「地域公共交通再編事業」ではない。

- バス路線1系統の交通サービスを変更するだけの取組は再編事業に該当しない。

留意点②

「地域公共交通再編事業」は、「地方公共団体の支援を受けつつ」行うものである。

- 地域公共交通再編事業を行うに当たっては、地方公共団体による支援が必要（予算以外の支援も含む）

地域公共交通再編実施計画に関する誤解②

「**網形成計画の計画区域のうち、この区域に絞って、再編実施計画を作成できないか**」というよくある質問。
 個別具体的なケースで判断する必要はあるが、**再編実施計画の認定に値しないと考えられるケースが大半**。

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

- **事業を実施する区域内の既存の公共交通サービスについて、路線、運行回数・時刻、運賃、乗継ぎ、情報提供等のサービス内容を具体的かつ網羅的に検証**し、公共交通網の面的な再構築を行うことが必要となる。
- **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。

再編実施計画の意義

- ① **交通圏を踏まえて設定された計画区域内において、既存の公共交通のサービス内容を具体的かつ網羅的に検証**。
 - ② 上記検証の結果、変更されなかった路線等も含めて、再編により実現した、**効率的で、利便性の高い公共サービスを持続的に提供**することが求められる。
- ⇒ これにより、**効率的で、利便性の高い「地域の生活の足」を確保**することが可能に。

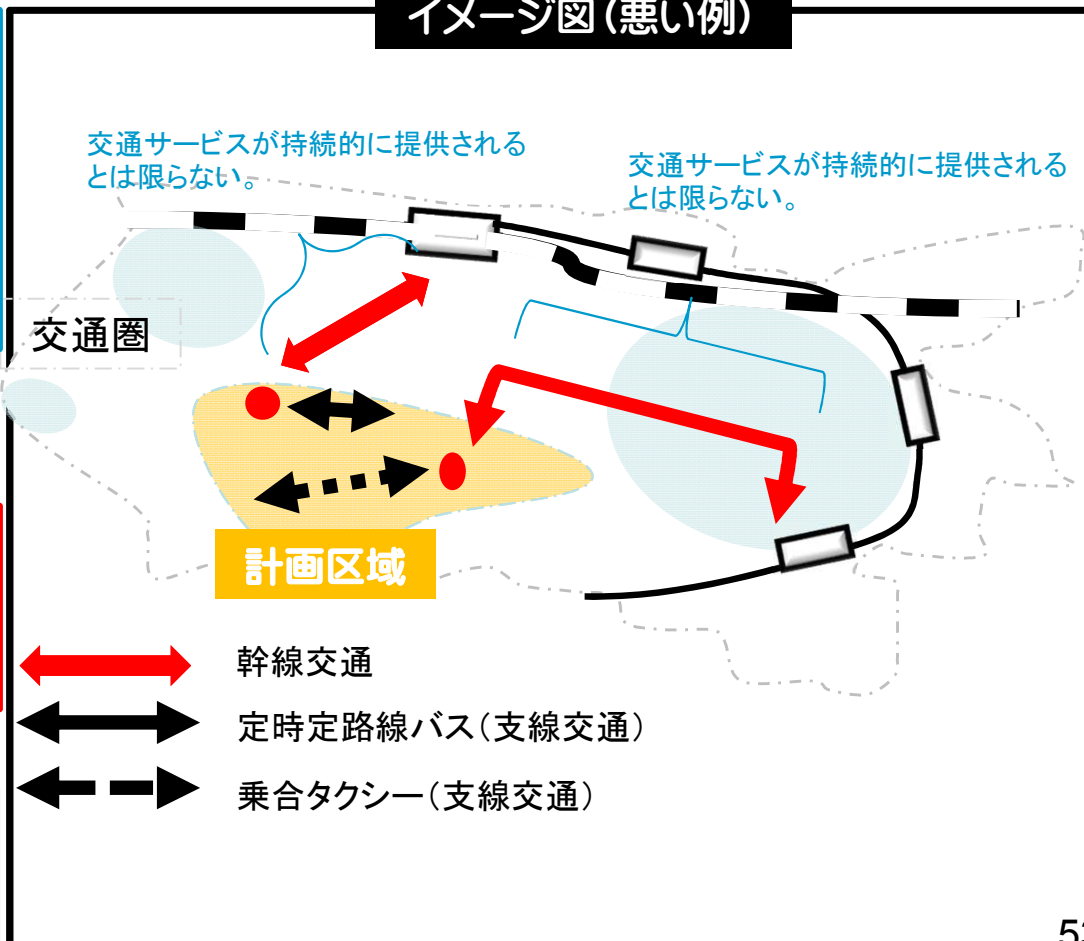
しかしながら、交通圏を踏まえない計画区域が設定されると…

交通圏内ではあるものの、**計画区域の外にある路線等については、交通サービスが持続的に提供されとは限らないため、効率的で、利便性の高い「地域の生活の足」を確保するという再編実施計画の意義が没却**されてしまう結果に。

さらに言うと…

網形成計画の計画区域内で、再編実施計画の計画区域が設定される必要があるため、**交通圏を同一とする複数市町村で網形成計画を作成する必要がある**。

イメージ図(悪い例)



「地域公共交通再編実施計画の認定＝全ての地域公共交通再編事業が再編特例の対象」ではありません。

地域公共交通再編事業の対象となる路線

再編特例対象

第1号事業に寄与する系統

系統の「形状等」の変更あり

【例】

- 幹線・支線の分割
- 系統の新設・廃止・統合
- 起終点の変更に伴う延伸、短縮
- 主たる経由地の変更を伴うルートの変更
- デマンド化
- 事業者間の路線の転換・集約
- 形状の変更とあわせて運行回数を再配分するもの

第2号事業に寄与する系統

他の種類の旅客運送事業への転換

第3号事業に寄与する系統

自家用有償運送による代替

系統の「形状等」の変更なし

単独で運行回数の増減のみ行った系統など、「再編」に伴う特例を適用するに値しないもの

※ 第1号事業に寄与する系統であっても、再編特例の対象系統かどうかの判断にあたっては、「**形状等**」の変更があったかを基準としつつ、**変更に伴う効果を、系統毎の定量的な根拠(利便性・効率性)を基に勘案し、総合的な判断を行う**

第4号事業のみを行う系統

【例】

- 共通乗車船券
- 異なる事業者間のダイヤの調整
- 乗継運賃の設定
- 旅客の乗継ぎに関する分かりやすい情報提供

現状維持の系統

7. その他

相談の実例と回答例

- 「網形成計画を作ると補助金の上乗せがあると聞いたのですが。」(これから網形成計画を作成したい某市)

- 補助金は、あくまで目的(持続可能な公共交通ネットワークの構築)達成のための手段です。補助金云々という動機はいったん忘れて、公共交通に関してどのような課題があるのか、どのような公共交通の姿を目指すのか話合ってみましょう。

- 「単独で網形成計画を作成したいのですが・・・」(これから網形成計画を作成したい某市)

- 公共交通はネットワークを意識することが重要です。路線図を見ると、隣市にまたがる路線バスが相当数あるので、隣市と共同作成した方が良いのではないかと。

- 「地元の関係者との合意が中々とれないので、どの施策も『これから検討する』としか網形成計画に記載できないのですが・・・」(当時網形成計画を作成中だった某市)

- まずは、活性化・再生法の該当条文を参照しましょう。法5条2項4号では、網形成計画の記載事項は「事業」と規定されているので、「検討事項」ばかりの網形成計画は根拠法を満たしません。
- そもそも、このまま中途半端な計画を作成しても実効性がないのでは？地元の関係者との合意がとれてから、網形成計画の成案を協議会で決定した方が良いのでは？計画作成前でも書けることばかりですよ？

法律を読んでいない。公共交通をネットワークで考えていない。「地域公共交通網形成計画」という名前のつくものを作りたいだけで中身は無難なものが良い。・・・

計画策定のための手引き(平成28年3月)

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の策定に当たり、両計画の策定手順、考え方を示した手引きを作成しています。

本手引きは、特に、初めての公共交通に関する計画の策定で、何から手を付けてよいかわからない方や、公共交通専任の担当者が1名又は担当不在の地方公共団体において、計画策定に際し踏まえるべきポイントや、真に検討すべき事項を明らかにする観点からまとめました。

○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策定のための手引き

【入門編】

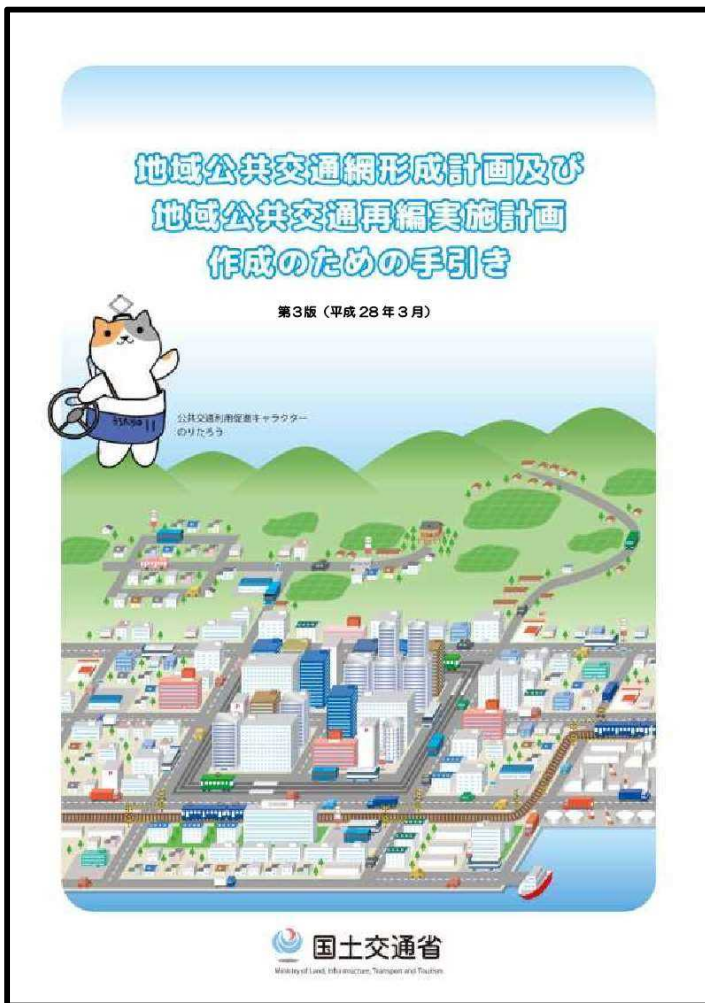
計画策定の背景やポイント、基本的な考え方を記載

1. 網形成計画・再編実施計画策定のポイント
2. 地域の問題点・課題を明確にしましょう
3. 協議会
4. 目標設定、モニタリング
5. これからのサービスの在り方

【詳細編】

計画策定の詳細や各種調査・分析手法、事例等について記載

1. 地域公共交通網形成計画作成
2. 地域公共交通再編実施計画作成
3. 各種調査手法
4. 将来の公共交通を考える手法
5. 上位計画との連携
6. 地域の問題点・課題の整理
7. 協議会等
8. 方針・目標の設定及び評価手法
9. 地域公共交通再編のための事業
10. 地域公共交通再編事業等
11. Q&A



北陸信越運輸局の「地域公共交通」に関するページ①

① まずは「北陸信越運輸局」と検索。

北陸信越運輸局

約235,000件

検索ツール

Q 北陸信越運輸局ホームページ 北陸信越運輸局長 北陸信越運輸局 海事部 で検索

国土交通省 北陸信越運輸局

www.tb.mlit.go.jp/hokushin/ - キャッシュ

大会開催機運... 上げに貢献~; H29.10.6: ・タイからメディア及びパワーブロガーを招請し、ファムトリ... (旅行)を実施します; H29.10.5: ・北陸信越運輸局管内の 宿泊旅行統計の集計結果 (平成...); H29.10.3: ・平成29年9月分の 新車...

詳しくは... 所在地

「国土交通省 北陸信越運輸局」をクリック。

② 次に「国土交通省北陸信越運輸局」HPを下にスクロール。

国土交通省

北陸信越運輸局

トピックス

H29.10.13

重要なお知らせ

H29.9.28

H29.8.30

取組み/活動の報告

カテゴリ別情報

自動車の安全 観光 **地域公共交通** 環境

物流 交通バリアフリー バス・タクシー

「カテゴリ別施策」の中の「地域公共交通」をクリック。

③ 「地域公共交通」に関するページが表示。

地域公共交通

シンポジウム、セミナー、勉強会等（人材育成業務）

- 平成29年度
- 平成28年度
- 平成27年度
- 平成26年度
- 平成25年度

バックナンバーは→こちら

◎地域公共交通に関する人材データベース

印刷用はこちら

北陸信越運輸局では、地域における公共交通の維持・活性化等の取り組みを支援するため、北陸信越地方（新潟、長野、富山及び石川の四県）において公共交通に関する活動を行っている方々を把握し、地域公共交通に関する人材データベースを構築することといたしました。今後、本データベースにつきましては、充実を図ってまいります。

氏名(ふりがな)	所属・役職	専門分野	主な実績	連絡先
高山 純一 (たかやま じゅんいち)	金沢大学 教授	交通計画 交通まちづくり計画 都市防災計画	金沢市新しい交通システム検討委員会委員長、能美市や志賀町における地域公共交通活性化協議会会長など、石川県内の各協議会・委員会等に参画。	takayama@se.kanazawa-u.ac.jp
柳澤 吉保 (やなぎさわ よしやす)	長野工業高等専門学校 教授	交通行動 公共交通 都市計画	長野市公共交通ビジョン、長野市地域公共交通網計画、長野市立地適正化計画、中野市地域公共交通総合連携計画、大町市公共交通総合連携計画の策定など、長野県内の各種交通計画・都市計画の策定に参画。	yana@nagano-nct.ac.jp
佐野 可守志 (さの かずし)	長岡技術科学大学大学院 教授	交通計画・交通工学	新潟駅万代広場等整備検討委員会委員長、にいがた交通戦略プラン検討委員会委員など、新潟県内の各協議会・委員会等に参画。	sano@nagaokaut.ac.jp
高瀬 達夫 (たかせ たつお)	信州大学 准教授	交通計画 交通行動分析	長野県地域における移動手段の確保・補完に関する検討会座長、松本市地域公共交通会議・地域公共交通協議会会長など、長野県内の各協議会、委員会等に参画。	ttakase@shinshu-ac.ac.jp
西館 有沙 (にしだて ありさ)	富山大学 准教授	交通バリアフリー	障害者や高齢者等の移動をテーマにした研究や、交通バリアフリーを実現するための啓発や教育に関する研究に取り組む。これらのテーマについて、平成23年度日本交通心理学会研究発表賞、平成28年日本教材学会研究奨励賞、日本福祉のまちづくり学会第20回全国大会奨励賞などを受賞。	nishiari@edu.u-toyama.ac.jp

HPのURL

http://www.tb.mlit.go.jp/hokushin/hrt54/com_policy/index.html

北陸信越運輸局では、地域における公共交通の維持・活性化等の取り組みを支援するため、北陸信越地方(新潟、長野、富山及び石川の四県)において公共交通に関する活動を行っている方々を把握し、地域公共交通に関する人材データベースを構築することといたしました。今後、本データベースにつきましては、充実を図ってまいります。

氏名(ふりがな)	所属・役職	専門分野	主な実績	連絡先
高山 純一 (たかやま じゅんいち)	金沢大学 教授	交通計画 交通まちづくり計画 都市防災計画	金沢市新しい交通システム検討委員会委員長、能美市や志賀町における地域公共交通活性化協議会会長など、石川県内の各協議会・委員会等に参画。	takayama@se.kanazawa-u.ac.jp
柳澤 吉保 (やなぎさわ よしやす)	長野工業高等専門学校 教授	交通行動 公共交通 都市計画	長野市公共交通ビジョン、長野市地域公共交通網計画、長野市立地適正化計画、中野市地域公共交通総合連携計画、大町市公共交通総合連携計画の策定など、長野県内の各種交通計画・都市計画の策定に参画。	yana@nagano-nct.ac.jp
佐野 可寸志 (さの かずし)	長岡技術科学大学大学 院 教授	交通計画・交通工学	新潟駅万代広場等整備検討委員会委員長、にいがた交通戦略プラン検討委員会委員など、新潟県内の各協議会・委員会等に参画。	sano@nagaokaut.ac.jp
高瀬 達夫 (たかせ たつお)	信州大学 准教授	交通計画 交通行動分析	長野県地域における移動手段の確保・補完に関する検討会座長、松本市地域公共交通会議・地域公共交通協議会会長など、長野県内の各協議会、委員会等に参画。	ttakase@shinshu-ac.ac.jp
西館 有沙 (にしだて ありさ)	富山大学 准教授	交通バリアフリー	障害者や高齢者等の移動をテーマにした研究や、交通バリアフリーを実現するための啓発や教育に関する研究に取り組む。これらのテーマについて、平成23年度日本交通心理学会研究発表賞、平成28年日本教材学会研究奨励賞、日本福祉のまちづくり学会第20回全国大会奨励賞などを受賞。	nishiari@edu.u-toyama.ac.jp

～地域公共交通の活性化・再生に関するお役立ち資料集～

地域公共交通の活性化・再生に向けた管内自治体の取組に資するよう、国土交通省・運輸局において実施した調査等でホームページに公表されているものを整理。一例として、全国の地域公共交通網形成計画を例として具体的に示しながら、実際の計画検討の手順に沿って、「質の高い地域公共交通網形成計画」の検討のモデル(案)を提示している。

◎地域公共交通の活性化・再生に関するお役立ち資料集

(3) 地域公共交通網形成計画・再編実施計画の作成を考えている担当者向け

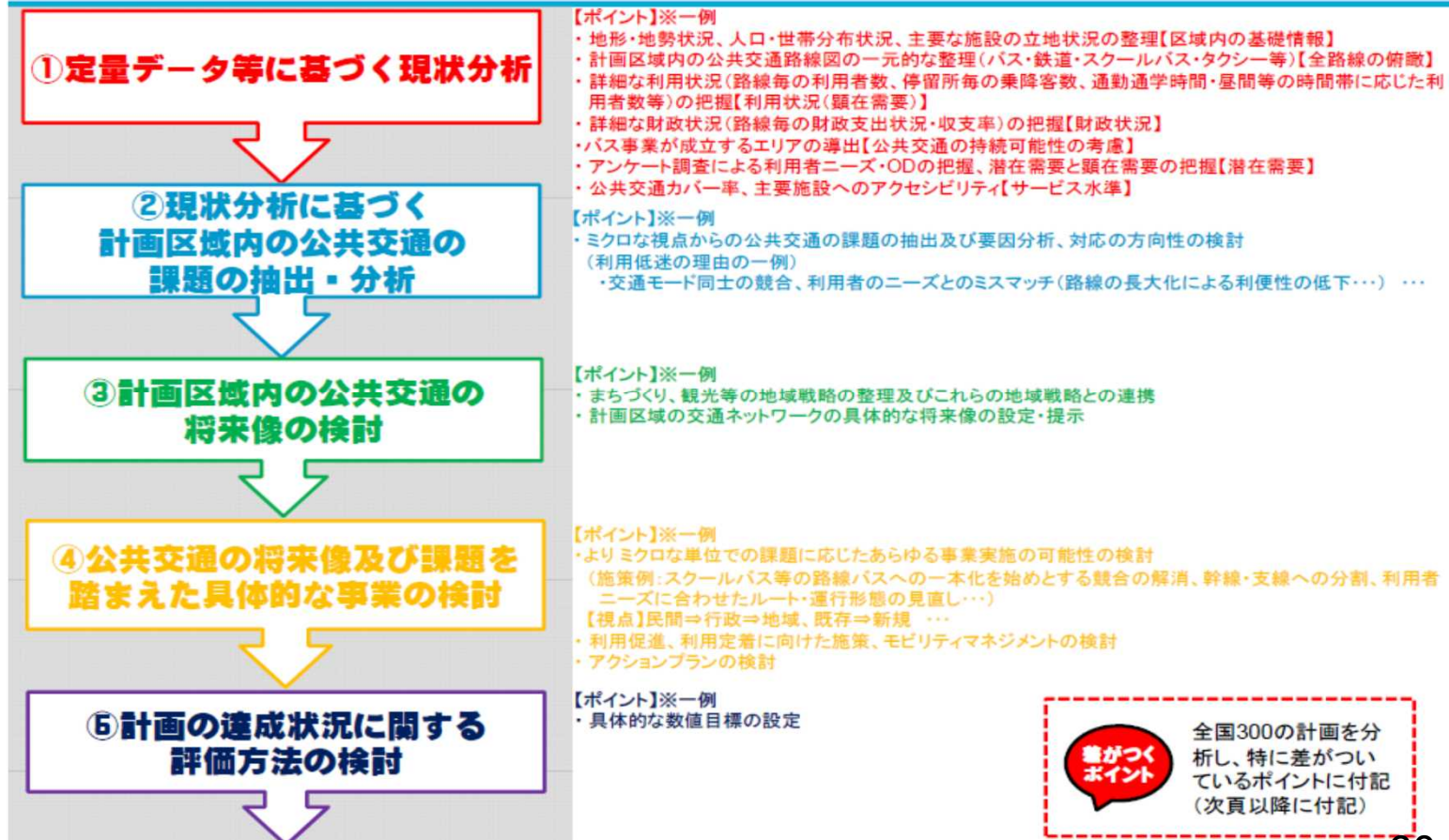
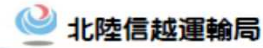
- 「地域公共交通網形成計画及び地域公共交通再編実施計画作成のための手引き」

(国土交通省。平成28年3月) 【本体】

- 質の高い地域公共交通網形成計画の検討のモデル(案) (北陸信越運輸局。平成29年11月)

- 地域公共交通網形成計画の策定に関する事例紹介 (糸魚川市産業部建設課。平成29年11月)

質の高い地域公共交通網形成計画の検討のモデル(案)





地域公共交通網形成計画の作成を考えている自治体担当者は両方のセミナー・個別相談に
 確実に出席し、最終的に「質の高い地域公共交通網形成計画」を作成することが必要。

《地域公共交通スタートアップセミナー〔基礎編〕（5月～6月頃に各県毎に開催予定）》

- 人事異動直後の地方公共団体職員などを主な対象に、地域公共交通に関する業務に必要な基礎知識を習得させることを目的。

[主な内容]

- ① 地域公共交通活性化再生法の制度概要（基礎編）
- ② 地域公共交通に関する補助制度
- ③ 道路運送法関係法令の基礎知識
- ④ 個別相談

《地域公共交通アドバンスセミナー〔応用編〕（10月～11月頃に各県毎に開催予定）》

- **地域公共交通スタートアップセミナーで習得した知識を前提として**、地方公共団体職員などを対象に、地域公共交通に関する業務に必要な知識を習得させることを目的。

[主な内容（29年度開催実績）]

- ① 地域公共交通活性化再生法の制度概要（応用編）
 - ※ 「質の高い地域公共交通網形成計画の検討のモデル（案）」や地域公共交通再編実施計画の制度概要を中心に説明。
- ② 自家用有償旅客運送制度等について
- ③ 個別相談

ご静聴ありがとうございました

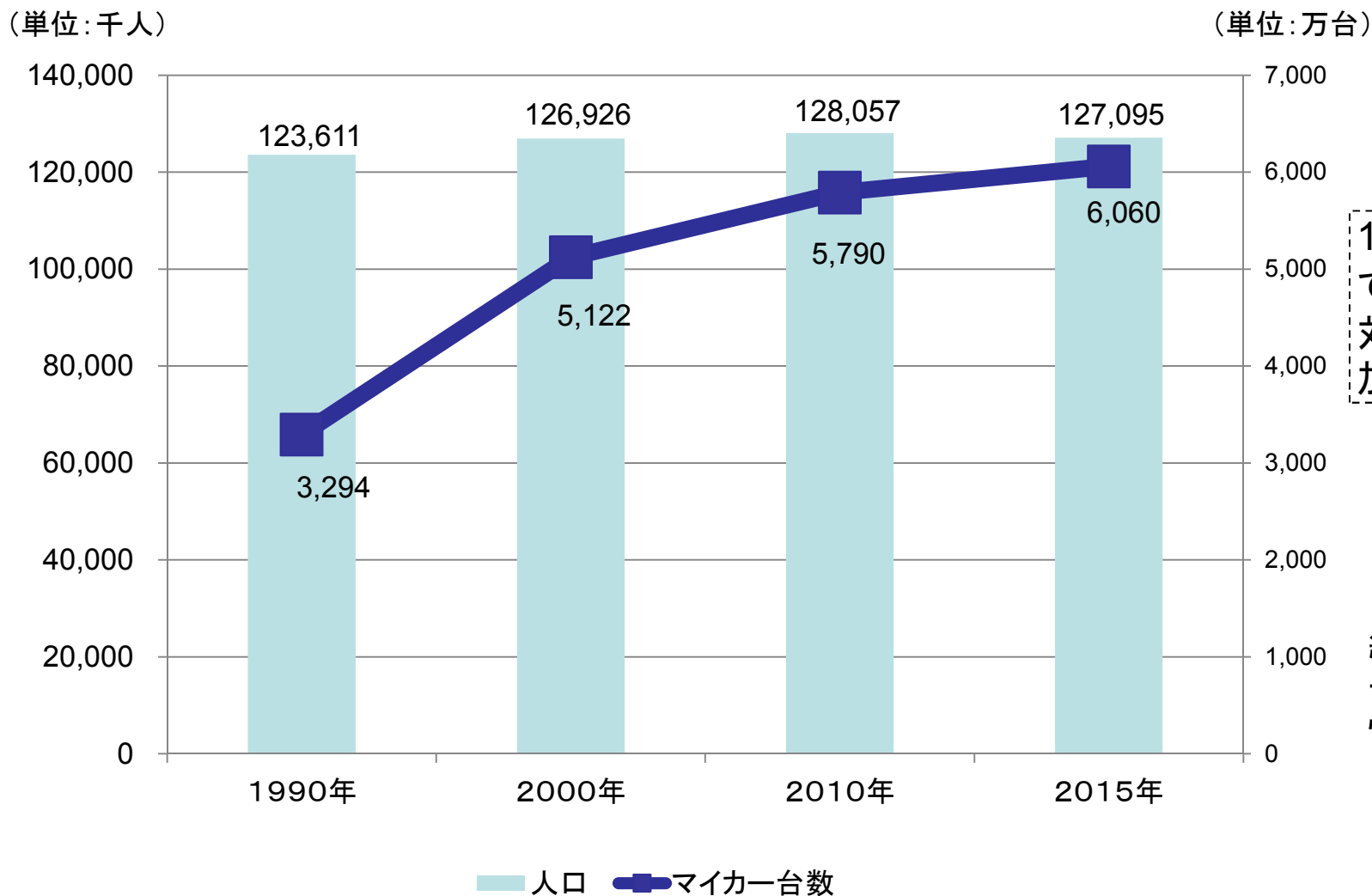
- 平成30年3月末現在、全国で410件の網形成計画が策定されている中、計画の「質の確保」が大きな課題。
- 何をもって「質が高い」網形成計画といえるのかは、一概には言えませんが、網形成計画を作ることによって地域の公共交通が具体的にどのように変わっていくのか、自信をもって説明できる内容（ビジョン＋実施事業）を目指しましょう。
- そのためには、網形成計画制度に習熟することが必要となります。活性化・再生法、基本方針の内容を確認することから始めましょう。
- 他の自治体が策定した網形成計画は、お手本として（あるいは反面教師として）大いに参考になります。ただし、自治体によって事情は様々であり、コピーすればよいというわけではありません。
- 補助を受けるために網形成計画の作成が必要という姿勢は本末転倒です。
- 地域公共交通活性化再生法に基づく計画を検討する際は、運輸局又は最寄りの運輸支局との連絡を密に行ってください。
- 地域公共交通再編実施計画については、自治体の皆様の誤解も多い制度ですので、必ず運輸局への相談を行ってください。

地域公共交通に関する相談は以下の窓口まで。
お気軽にお問い合わせください。

支局名	電話
北陸信越運輸局 (交通政策部交通企画課)	025-285-9151
新潟運輸支局 (企画調整担当)	025-285-3123
長野運輸支局 (企画調整担当)	026-243-4384
富山運輸支局 (企画調整担当)	076-423-0895
石川運輸支局 (企画調整担当)	076-291-7854

参考資料

- この25年間（1990年～2015年）で、人口はほぼ変わらないのに対し、**マイカー保有台数は増えている。**



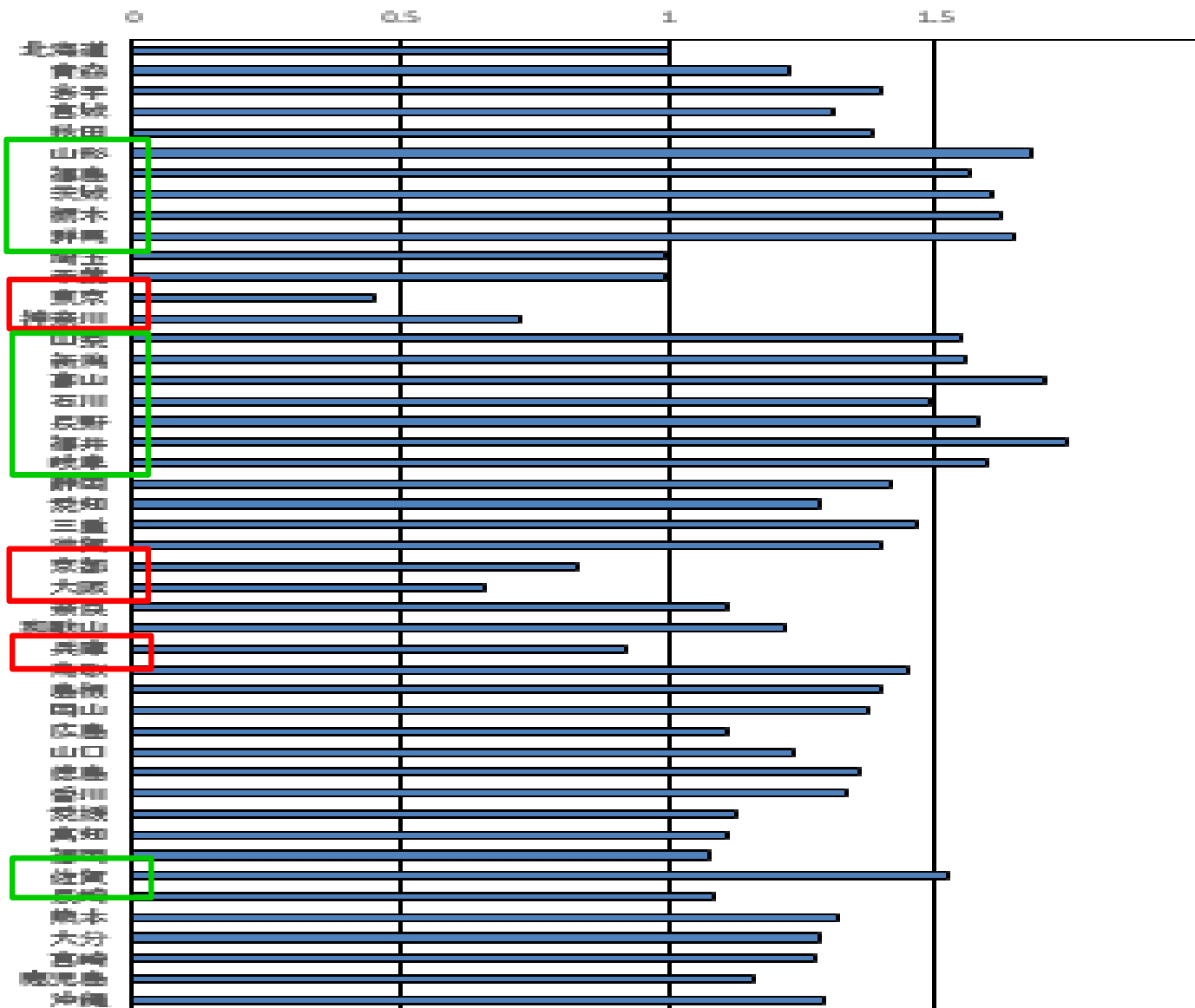
1990年から2015年の25年間で人口の増加率が4%なのに対し、マイカー保有台数の増加率は84%にのぼる。

(出典)
総務省「日本の統計2017」
一般財団法人自動車検査登録
情報協会調べ

■ マイカー保有率は、地方部ほど高く、都市部ほど低い傾向にある。

自家用乗用車の世帯当たり普及台数(平成28年3月末)

- 1位 福井県
- 2位 富山県
- 3位 山形県
- ⋮
- ⋮
- ⋮
- 45位 神奈川県
- 46位 大阪府
- 47位 東京都



(出典) 一般財団法人
自動車検査登録情報
協会調べ

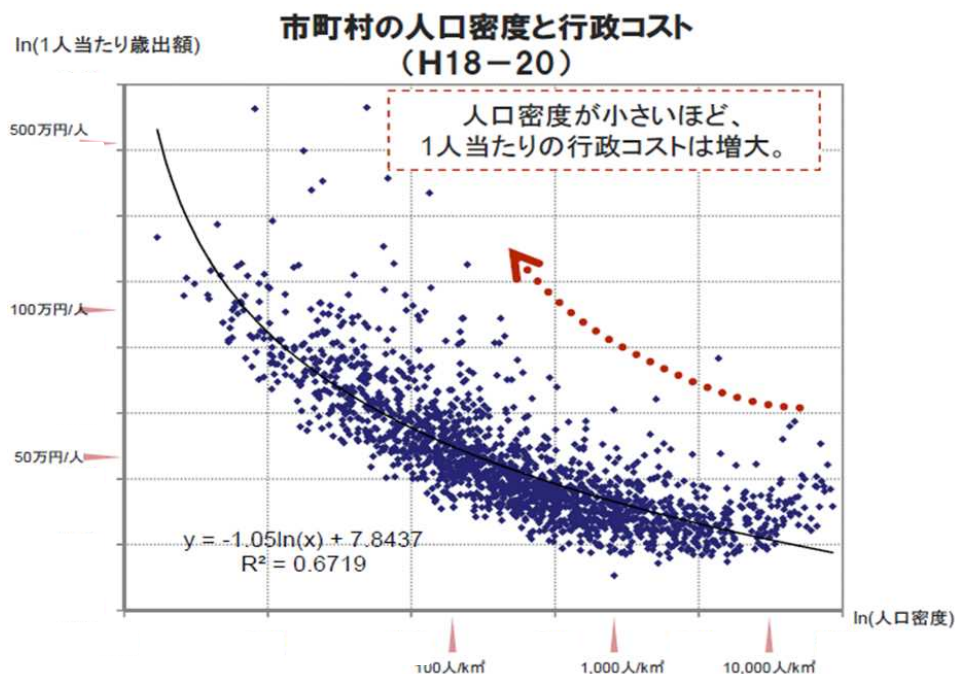
○地方都市では、

- これまで人口流入の受け皿として郊外部の開発が進展するなど、市街地が拡大
- 市街地では空き家化・空き店舗化が進展し、低未利用な土地が増加し、建物が歯抜け状に点在

○今後、拡大した市街地で人口が減少することにより、

- 一定の人口密度に支えられた各種生活機能が成立しなくなり、都市の生活を支える機能が低下
- 生活に不便なまちにおいては雇用の確保が困難になり、企業の撤退が進むなど地域経済が衰退
- 社会保障費やインフラ更新費用の増大、住民税収や固定資産税収の減少により地域活力が衰退

人口密度が低くなると、一人当たり行政コストが増大

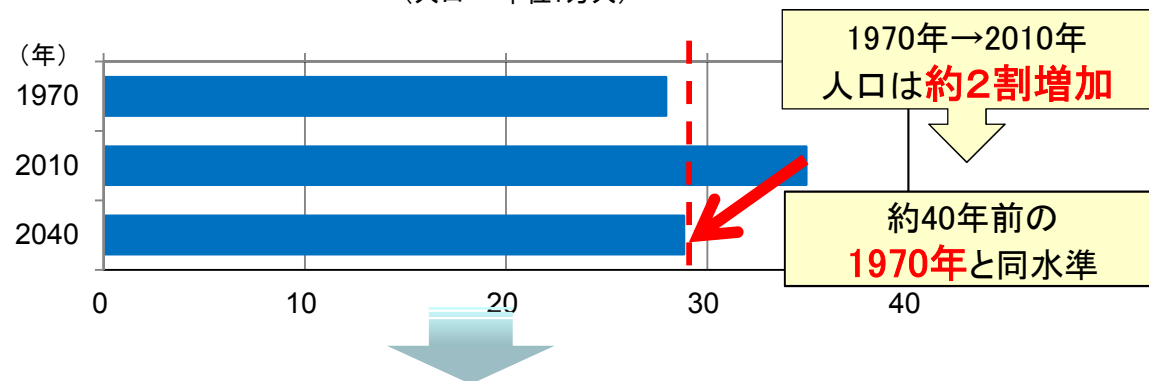


注) H18-H20 のデータ

出典: 国土審議会 第3回長期展望委員会資料

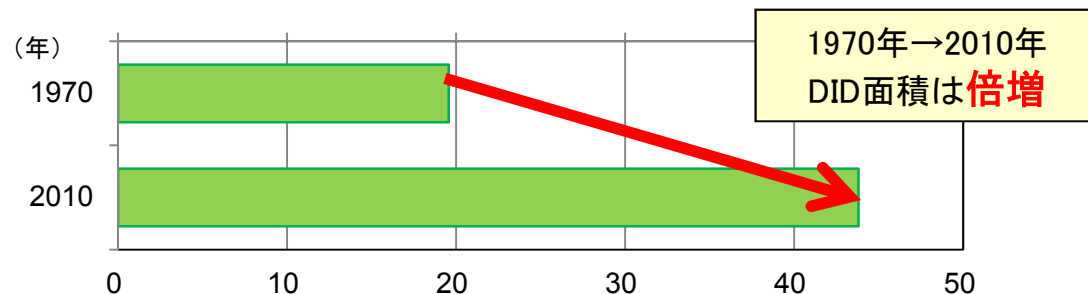
県庁所在地の人口の推移(三大都市圏及び政令指定都市を除く)

〈1都市あたりの平均人口〉 (人口 単位: 万人)



県庁所在地のDID面積の推移(三大都市圏及び政令指定都市を除く)

〈1都市あたりの平均DID面積〉 (面積 単位: km²)



出典: 第2回 都市再構築戦略検討委員会資料より作成

平成19年度以降で、13,108kmが廃止。(全国のバス路線合計41万7,400Km(平成21年度末)の約3%を占める。)

乗合バスの路線廃止状況

(高速バスを除く、代替・変更がない完全廃止のもの)

	廃止路線キロ
19年度	1,832
20年度	1,911
21年度	1,856
22年度	1,720
23年度	842
24年度	902
25年度	1,143
26年度	1,590
27年度	1,312
計	13,108

平成11年以降の法的整理・事業再生等の事例

法的整理

民事再生法 ○東陽バス(株) ○那覇交通(株) ○北都交通(株)
○富士交通(株) ○琉球バス(株) ○茨城交通(株) ○岩手県北自動車(株)

会社更生法 ○京都交通(株) ○水間鉄道(株) ○福島交通(株)

破産法 ○井笠鉄道(株)

特別清算 ○常磐交通自動車(株)

私的整理

○大分バス(株) ○中国バス(株)

事業再生

産業活力再生特別措置法関係

産業再生機構

○九州産業交通(株) ○関東自動車(株) ○宮崎交通(株)

○北海道旅客鉄道(株)(JR北海道バス(株)) ○箱根登山鉄道(株)
○いわさきコーポレーション ○立山黒部貫光(株) ○国際興業(株)
○(株)日立電鉄バス他4社 ○アルピコグループ松本電鉄他3社

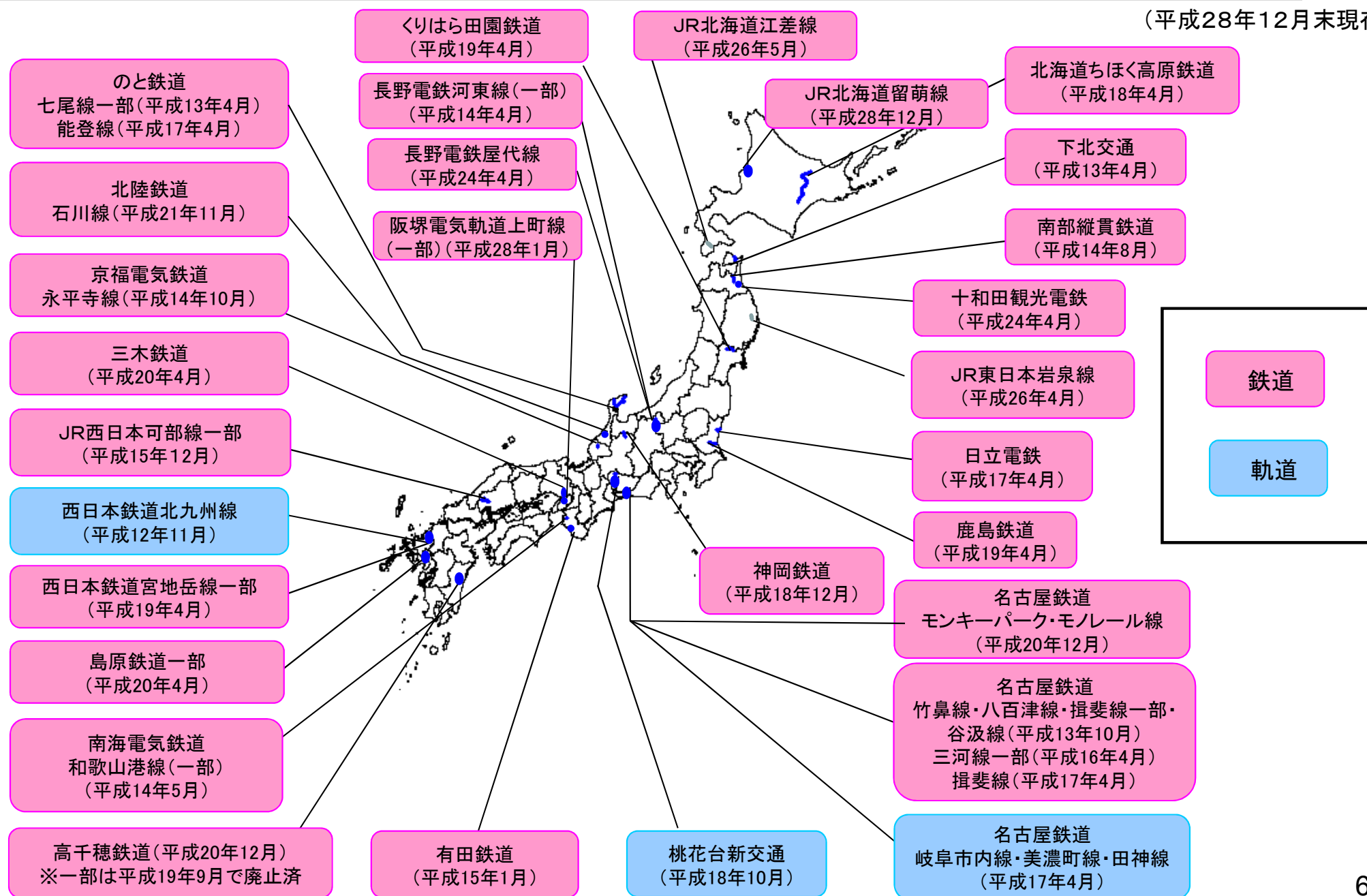
産業競争力強化法 ○土佐電気鉄道(株)・高知県交通(株)

企業再生支援機構 ○会津乗合自動車(株)

(※) 稚内市一鹿児島市間の距離は約1,810km

■ 平成12年度以降、全国で39路線・770.9kmの鉄軌道が廃止された。

(平成28年12月末現在)



公共交通空白地域の拡大が深刻化している状況

	空白地面積(※)	空白地人口
条件1 バス 1km 鉄道 1km	17,084 km ² (14.2%)	2,362千人 (1.8%)
条件2 バス 600m 鉄道 1km	30,122 km ² (25.0%)	5,311千人 (4.2%)
条件3 バス 500m 鉄道 1km	36,477 km ² (30.3%)	7,351千人 (5.8%)
条件4 バス 300m 鉄道 500m	62,982 km ² (52.2%)	26,510千人 (20.7%)

日本全体

(面積) 120,544 km²

(人口) 127,768千人

(※)空白地面積は居住地メッシュのみ。
0.25km²/メッシュとして算出。

(参考:九州島等の面積は36,749km²)

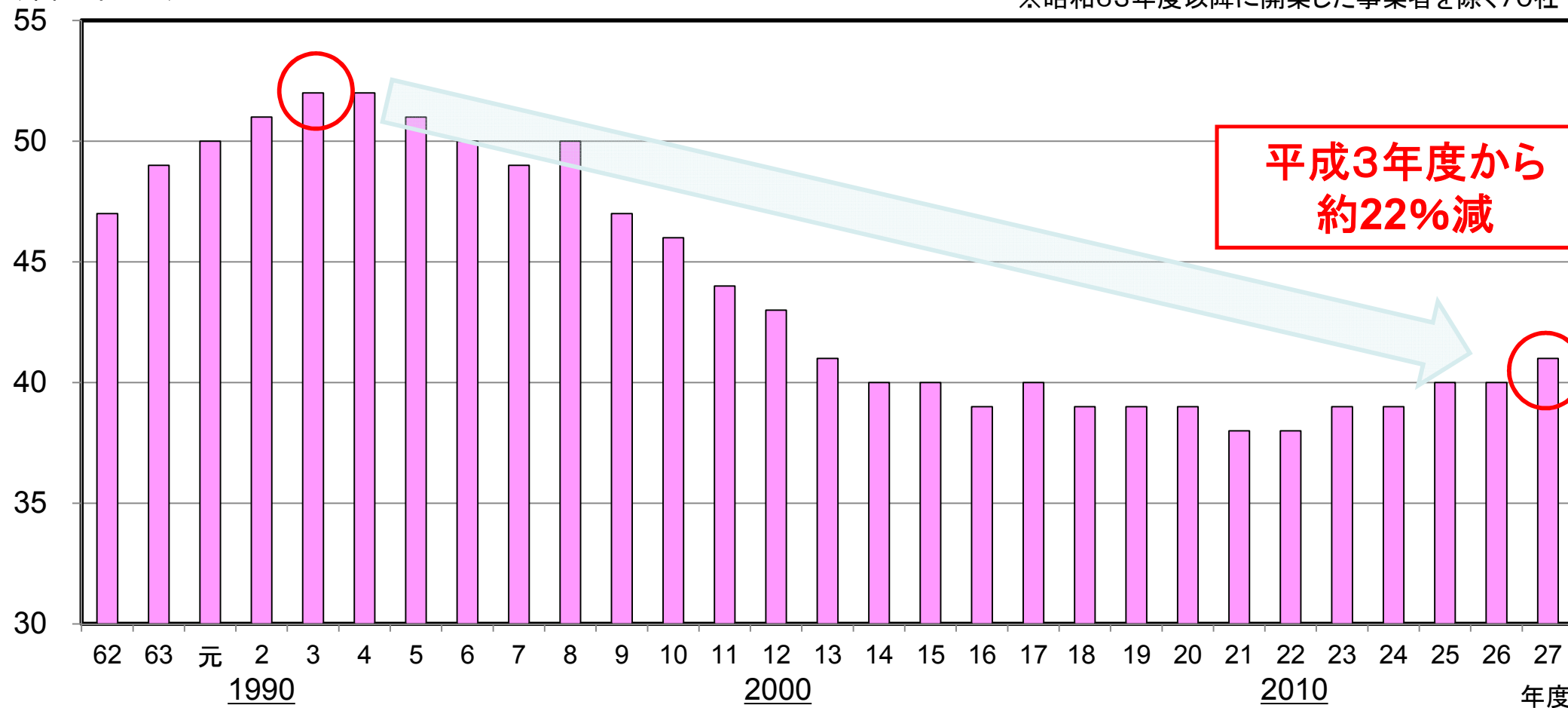
(出典)平成23年度国土交通省調査による

■ 地域鉄道の輸送人員は下げ止まり傾向がみられるものの、**平成3年度の8割弱の水準に留まる**

輸送人員の推移

輸送人員
(単位:千万人)

※昭和63年度以降に開業した事業者を除く70社

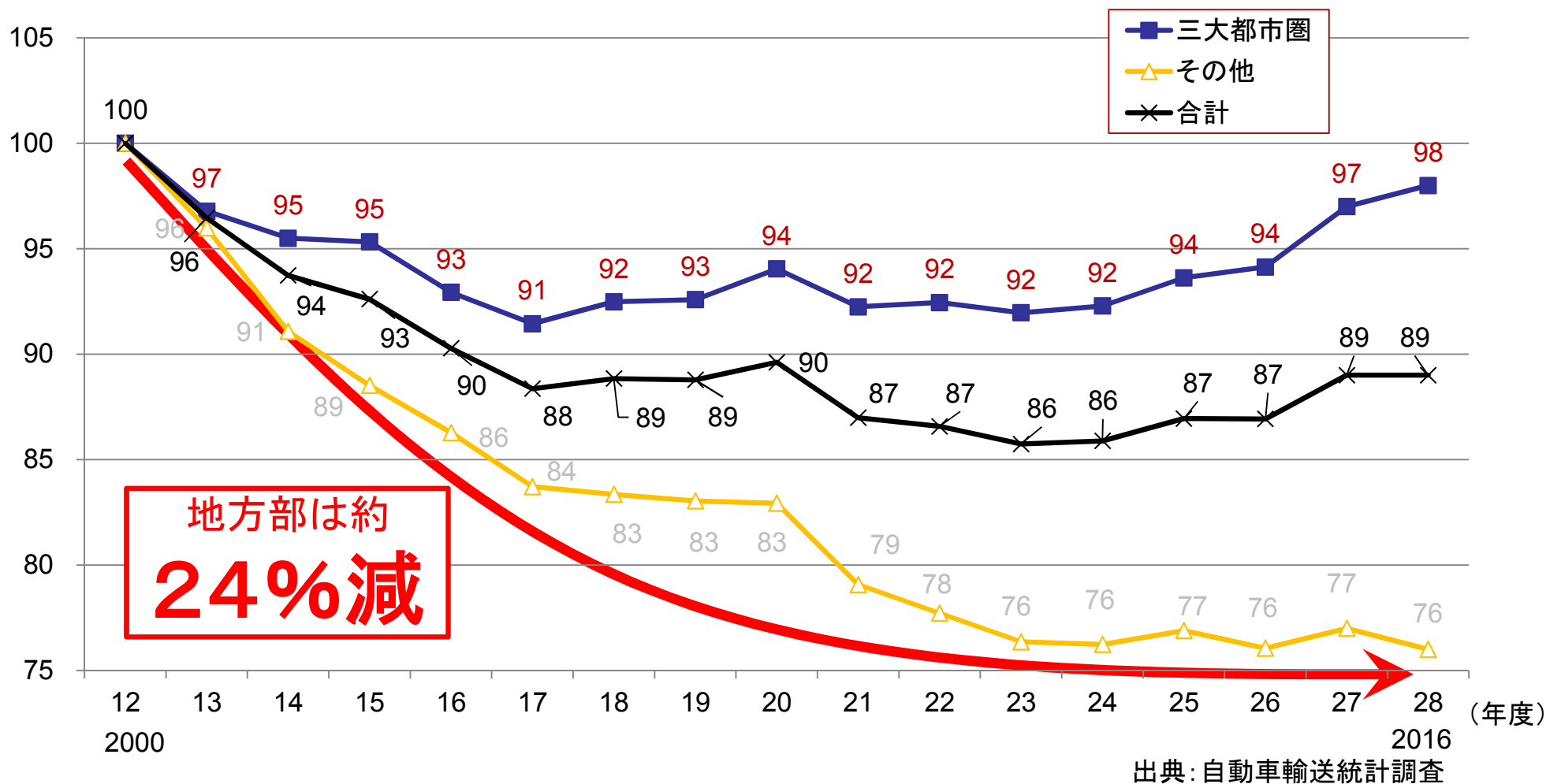


平成3年度から
約22%減

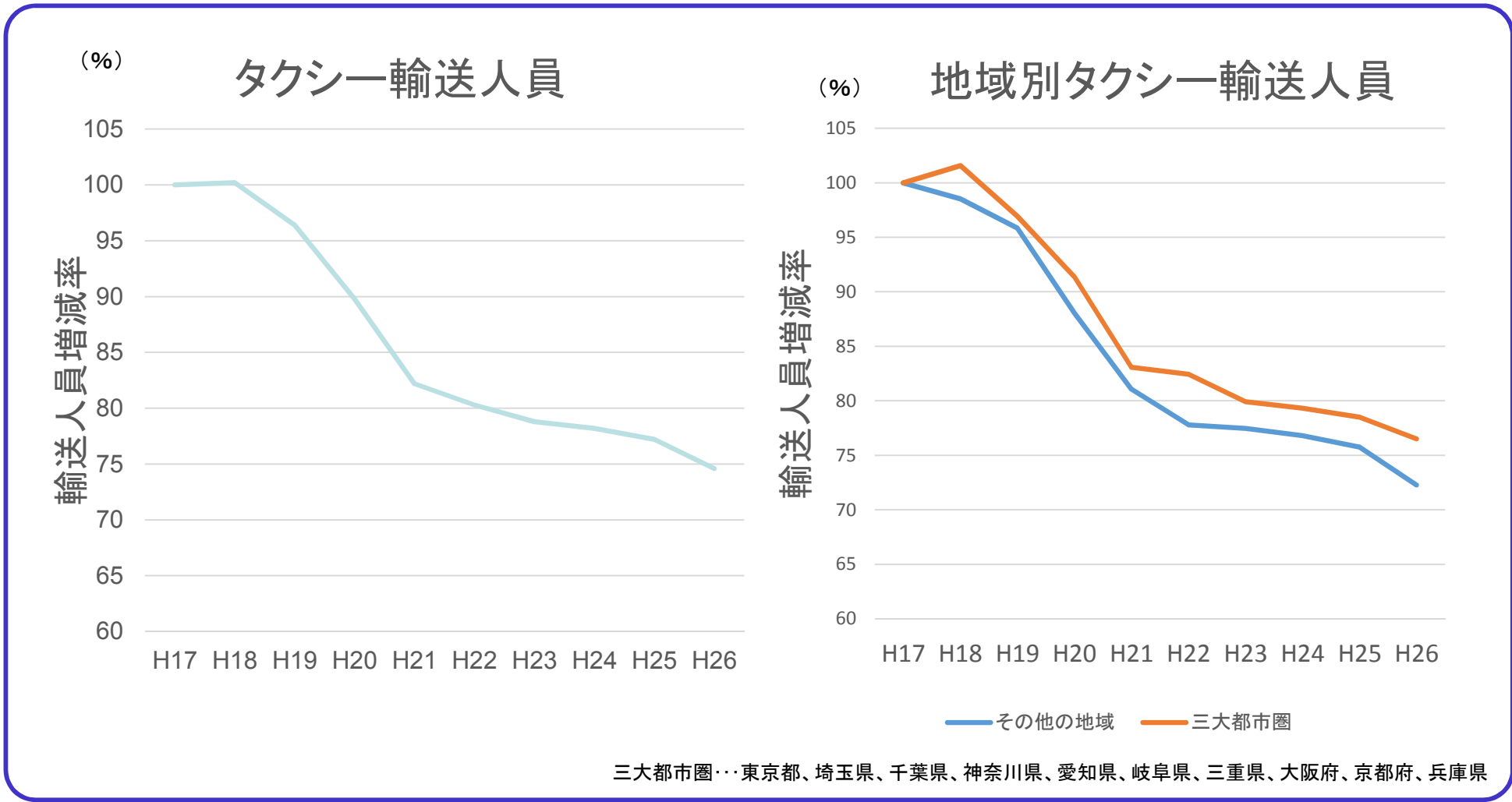
出典: 鉄道統計年報及び鉄道局調べによる

■ 特に地方部において輸送人員の減少に歯止めがかからない状況

輸送人員の推移
(H12年度を100とした場合)

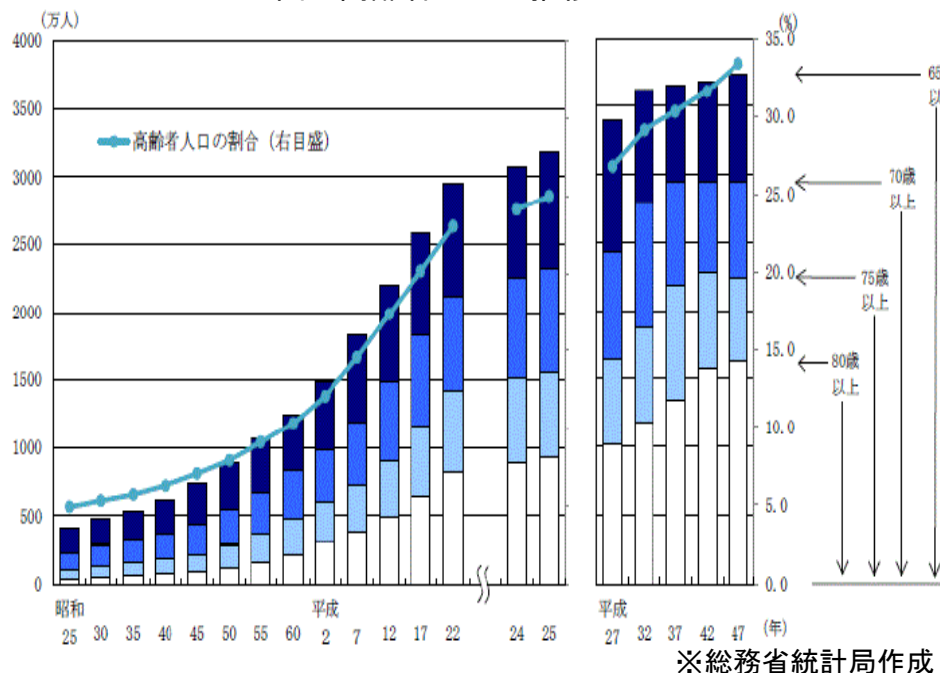


■ 都市部、地方部ともに、平成17年以降輸送人員は右肩下がりが続いている状況
(平成17年度比約60%~約85%の水準)



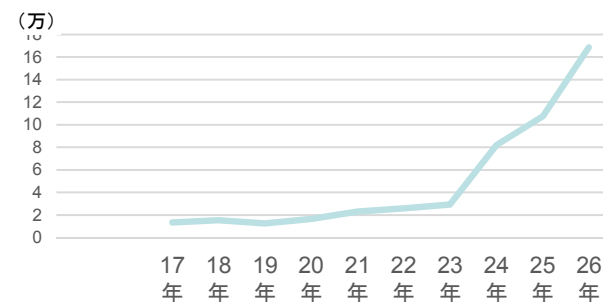
※対象：法人、一般タクシー(ハイヤー、患者等輸送限定車両、乗合タクシーを除く)のみ

全国の高齢者人口の推移



○高齢化に伴い、高齢者人口、運転免許保有者は増加しているが、免許返納をする人も一定数存在。

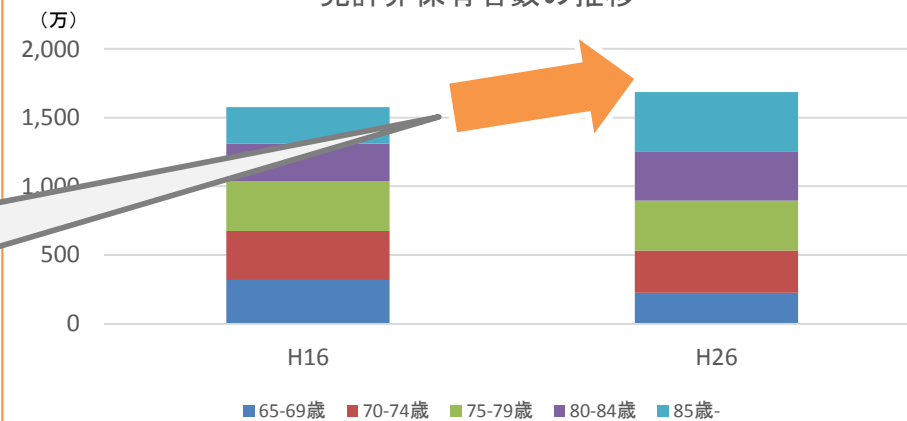
運転経歴証明書交付件数の年別推移



○高齢化による高齢者増加に伴い、運転免許非保有者数は増加している。

10年間で100万人(推計値)の運転免許非保有者が増加した。

免許非保有者数の推移



道路交通法の一部を改正する法律（平成27年法律第40号）

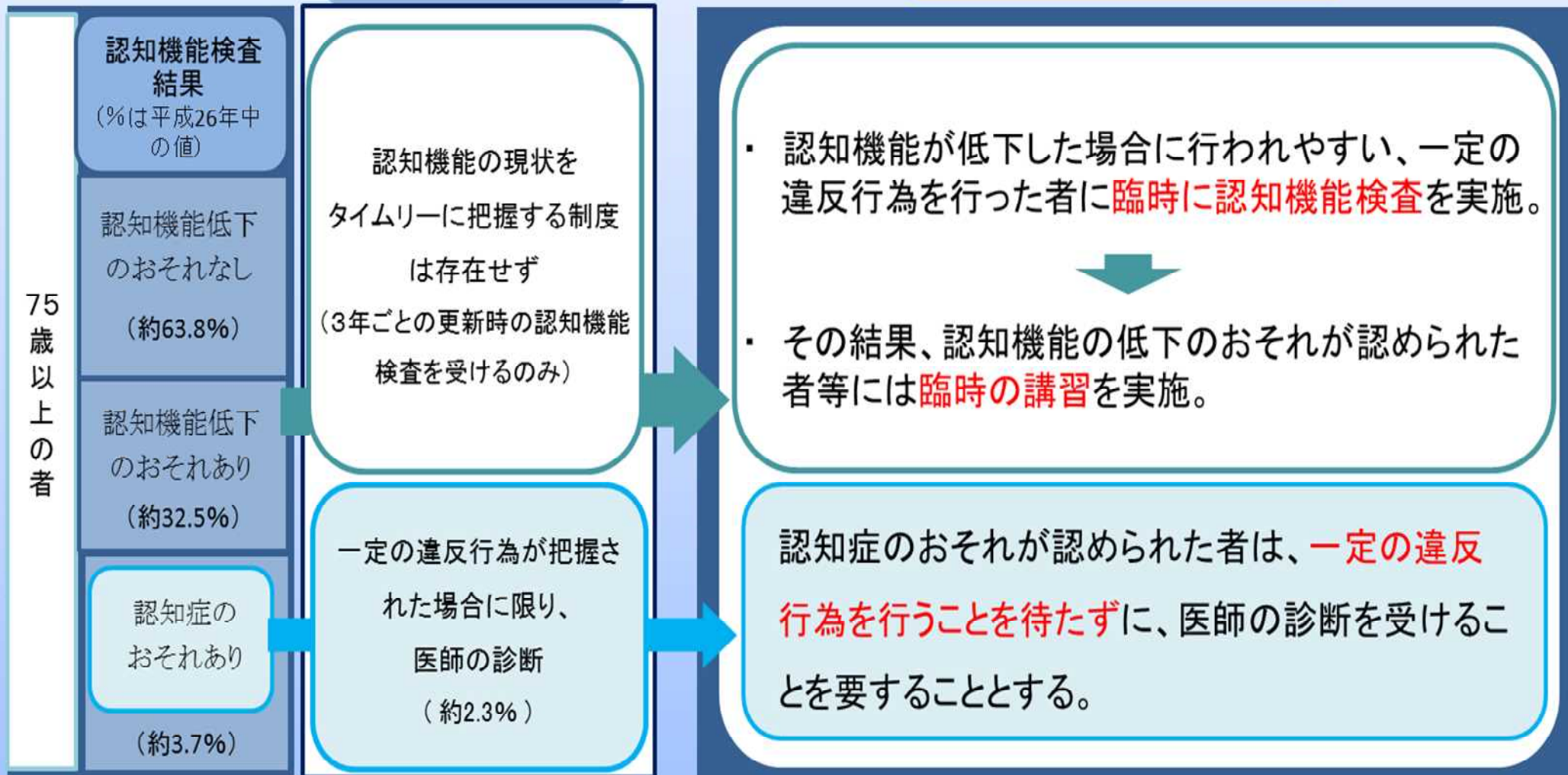
公布日：平成27年6月17日

高齢運転者対策の推進

（平成29年3月12日施行）

現行制度

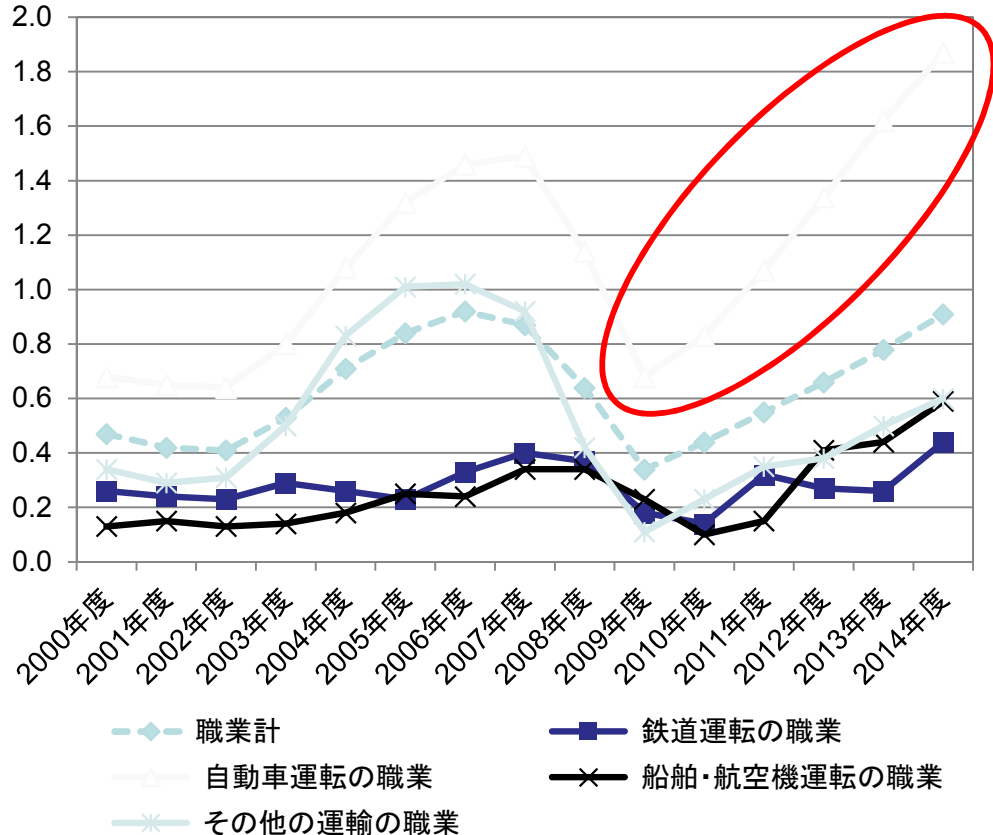
改正後



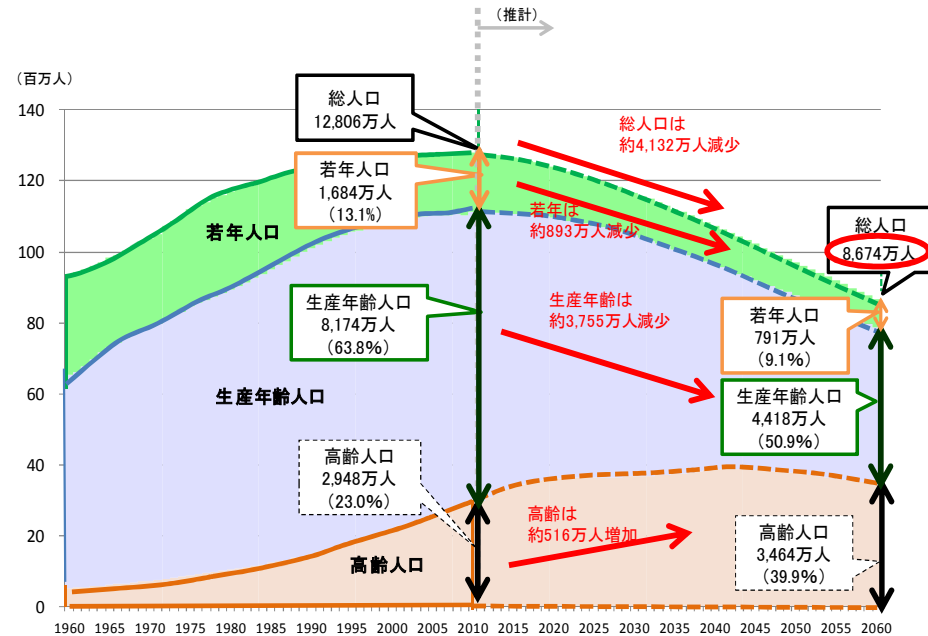
人手不足について①(運転者の有効求人倍率)

- 交通産業の運転者の有効求人倍率をみると、特に自動車運転者で高くなっており、かつ、ここ数年急速に上昇してきている。
- 2010年から2030年の間に、生産年齢人口は毎年1%近く減少していくことが見込まれており、今後、人材の確保がより困難になっていく可能性がある。

(倍) 職業別の有効求人倍率(パートタイムを除く常用)の推移

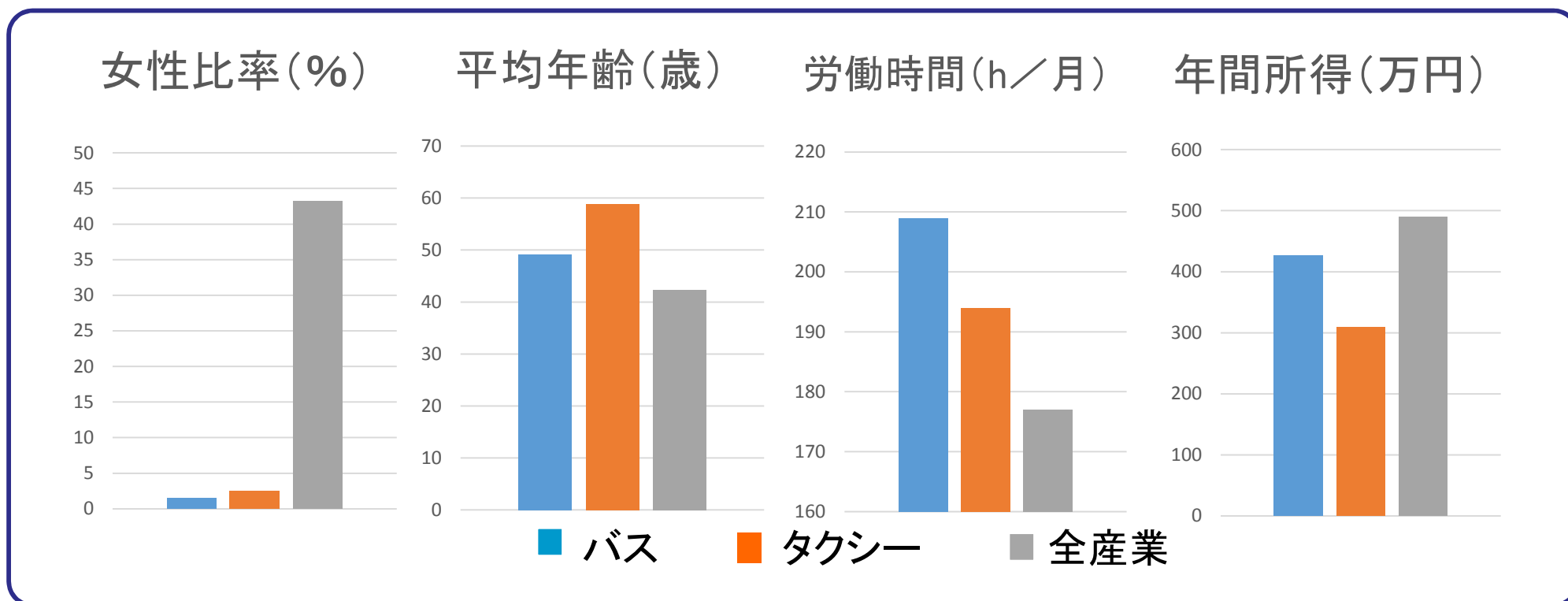


我が国の人口構造の推移



(注) 1 「若年人口」は0~14歳の者の人口、「生産年齢人口」は15~64歳の者の人口、「高齢人口」は65歳以上の者の人口
 2 ()内は若年人口、生産年齢人口、高齢人口がそれぞれ総人口のうち占める割合
 資料 総務省「国勢調査(年齢不詳をあん分して含めた人口)」, 同「人口推計」、国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口(平成24年1月推計)」における出生中位(死亡中位)推計より国土交通省作成

- 総じて中高年の男性に依存した状況にあり、全産業と比べ、労働時間は長く、年間所得額は低くなっている。
- このような環境から、若年者が自動車運送事業等への就業を敬遠していることが考えられる。



注1: 労働時間＝「賃金構造基本統計調査」中「所定内実労働時間数＋超過実労働時間数」から国土交通省自動車局が推計した値
 所定内実労働時間数＝事業所の就業規則などで定められた各年6月の所定労働日における始業時刻から終業時刻までの時間に実際に労働した時間数
 超過実労働時間数＝所定内実労働時間以外に実際に労働した時間数及び所定休日において実際に労働した時間数
 注2: 年間所得額＝「賃金構造基本統計調査」中「きまって支給する現金給与額×12＋年間賞與其他特別給与額」から国土交通省自動車局が推計した値
 きまって支給する現金給与額＝6月分として支給された現金給与額(所得税、社会保険料等を控除する前の額)で、基本給、職務手当、精皆勤手当、通勤手当、家族手当、超過勤務手当等を含む
 年間賞與其他特別給与額＝調査年前年1月から12月までの1年間における賞与、期末手当等特別給与額
 資料: 総務省「労働力調査」、厚生労働省「賃金構造基本統計調査」、日本バス協会「日本のバス事業」、全国ハイヤー・タクシー連合会「ハイヤー・タクシー年鑑」より国土交通省総合政策局作成