地域交通施策総論
（令和6年度地域公共交通研修）

中部運輸局交通支援室

令和6年4月

はじめに

この資料の趣旨

- 本資料は、各地域における地域交通施策の実施を支援するため、施策を実施する際の望ましい考え方や留意点を記載したものです。

- ある程度一般論を記載しておりますので、実際に各地域に当てはめる際には地域毎の課題に応じて調整をしていただく必要があるかと思います。そのような前提の上ではありますが、地域交通施策を実施する際の大まかな道しるべとして本資料を活用いただければと存じます。

運輸局・運輸支局のご紹介

✓ 国土交通省の出先機関で、自動車の検査・登録、運送事業などの許認可、運送事業の指導・監督が中心業務

✓ 自治体の皆様にとっては、運輸支局の**企画調整担当**が普段のカウンターパート

→　協議会や会議の開催方法、交通サービスの安全・安心や継続性の確保、支援策の活用などの観点から幅広く助言します。

✓ 地域交通法の法定協議会（地域交通協議会）・地域公共交通会議関係について

・委員は全て、企画調整担当首席（出席者は担当割）

・開催案内、出席者調整、事前相談、国庫補助などの窓口は、**企画調整担当**

・運送事業に係る許認可の手続き・相談は、**輸送担当**

中部運輸局が実施する地域交通施策関係のセミナーなど

国土交通省
中部運輸局

【年間スケジュール（予定）】 ※状況により変更の可能性あり

・新年度地域公共交通研修（4月頃）
- 地域交通施策総論
- 交通とまちづくりの連携について
- 道路運送法の基礎、ラストワンマイル関係施策など
- 地域交通施策に関する支援策について

・春の支局セミナー（5月頃）
- 協議会・地域公共交通会議の開催のポイント
- 幹線・フィーダー補助の詳細
- ラストワンマイル関係施策など
- その他

・ディスカッション形式勉強会（８～11月頃）
応用的なテーマに関するディスカッション形式の勉強会を開催。

・地域公共交通シンポジウム（11月頃）
一定のテーマに対する基調講演と事例紹介を実施。テーマは毎年変更。

・第三者評価委員会の参加自治体向け説明会（11月頃）
第三者評価委員会への出席自治体に対し、資料作成のポイント等を解説。

・第三者評価委員会（2月頃）
地域全体の公共交通に関する取組に対し、有識者等から評価、助言等を実施

そもそも地域交通・地域公共交通とは？

地域公共交通

→　**地域住民**の日常生活若しくは社会生活における移動又は**観光旅客その他の当該地域を来訪する者**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（地域交通法の活性化及び再生に関する法律（以下「地域交通法」という）第２条第１号）

公共交通機関

→　所定の運賃を払えば誰でも利用できる交通機関。

地域旅客運送サービス（これを**「地域交通」**と呼んでいる**）**

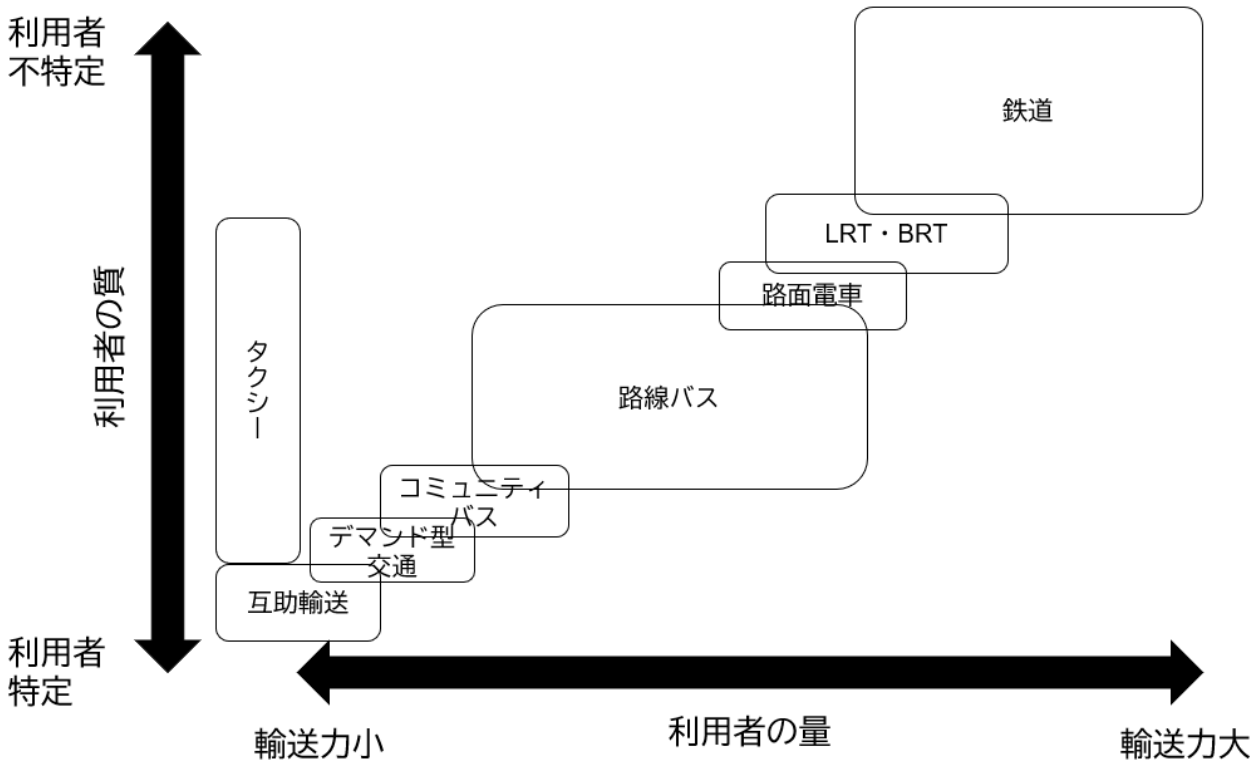
→　地域住民の自立した日常生活及び社会生活の確保、活力ある都市活動の実現、観光その他の地域間の交流の促進並びに交通に係る環境への負荷の低減を図るための**基盤となる地域における旅客の運送に関するサービス**（地域交通法第１条）

≒　（**地域公共交通**）　＋　（**自家用有償旅客運送**、**特定輸送**（福祉輸送、スクールバス、商業施設の送迎サービスなど）等の**地域公共交通を補完するその他の交通手段**）のうち、**地域の基盤として守っていくもの**

（補足）

生活需要に加え**観光需要に対応する公共交通機関も、法律上は「地域公共交通」**。生活交通に偏らない捉え方が必要。

代表的な地域公共交通など



※ （出典）これならできるかも！？地域公共交通活性化の取組事例集

- ✓ LRT（Light Rail Transit）・・・低床式車両の活用や軌道・電停の改良により乗降の容易性、定時性、速達性、快適性などの面で優れた特徴を有する軌道系交通システム。
- ✓ BRT（Bus Rapid Transit）・・・走行空間（専用道など）、車両、信号（PTPS）などに工夫を施し、速達性、定時性などについて従来のバスよりも高い性能を発揮するバス交通システム。
- ✓ オンデマンド交通・・・バスと同じように乗合だが、経路やダイヤについて比較的自由に設計できる交通システム。乗合タクシーと呼ばれることもあるが、あくまでバスなのでオンデマンドバスといった方が本質に近い呼び方。

地域交通施策総論（概要）

皆さんがこれから取り組む課題の例

皆さんは公共交通担当としてこれからこういった課題に取り組むことになります。こうした課題にどのように対処したらよいでしょうか？

- （路線バス会社から）運転手不足なので、バスを減便又は廃止したいと言われた。どのように対処したらよいか。
- 坂道がきつくて高齢者がバス停まで歩けない。何か別の手段は用意できないか。コミュニティバスの利用が少ない。何か別の手段に変えられないか。
- 公共交通の利用促進のため、MaaSをやってみたい。
- 運転手不足への対応として、自動運転をやってみたい。

→　上記の課題に対処する上では、**自治体が旗振り役**となった上で、交通事業者や住民その他の地域の**関係者が共同で地域交通をマネジメント**する必要があります。本日は、地域交通施策の総論としてマネジメントの方法をお伝えします。

自治体を中心とした共創による地域交通のマネジメントの進め方（概要）

国土交通省
中部運輸局

- 地域交通のマネジメントの目標は、**自家用車に過度に依存しない交通の確保**に向け、**公益性と経済合理性のバランス**の下で、**地域に必要とされる「使える地域交通」を作り出し**、必要な見直しをしながら将来に向かって**守っていきながら、**究極的には**住みたい・行きたい地域を目指す**ことです。

- マネジメントは、計画（Plan）、実施（Do）、評価（Check）及び改善（Act）のサイクルを繰り返すことにより実施していきます。

Plan（計画）	✓地域交通の基本方針の明確化 ✓地域の移動ニーズや現状の把握 ✓地域交通のあり方の明確化 ✓ 施策の実施により達成すべき目標の設定 ✓ 目標達成のために実施する施策などの決定 ✓地域公共交通計画へのとりまとめ
Do（実施）	✓ 安全、安心な運行 ✓ 利用促進 ✓ 評価のためのデータ取得
Check（評価） Action（改善）	✓ 計画・事業の結果の評価 ✓ 改善策の立案

- また、マネジメントの実施においては、自治体、交通事業者、利用者（住民）、学識者等が一体となった**組織を自治体主宰で設置**し、自治体の旗振りの下、**地域交通法に基づく協議会等**（以下「協議会等」という）の構成員全員で取り組むことが基本です。特に、**中核となるのは自治体、交通事業者、利用者（住民）**で、この三者が主体的にそれぞれの役割を果たすことが重要です。

- **国は、こうしたマネジメントの取組を推進**し、各種制度は協議会等や自治体の方針を重視するボトムアップの仕組みとなっています。財源は、自治体への特別交付税が厚めに措置され、国庫補助も協議会等の取組に対して交付するものが増加傾向です。また、道路運送法等による規制（運賃規制など）も、協議会等の協議結果を尊重して特例を適用する仕組みになっています。

地域交通法について

国土交通省
中部運輸局

地域の主体的な取組等によって「地域旅客運送サービスの持続可能な確保に資する**地域公共交通の活性化及び再生**」を推進するため、地域公共交通計画の作成やこれに基づき実施する事業等について定める。（平成19年制定）

地域公共交通計画

「地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿」を明らかにする**地域公共交通のマスタープラン**

- **全ての地方公共団体**に対して**作成の努力義務**　※計画作成数：835件（2023年度末時点）
- 地方公共団体が、地域の関係者を構成員として組織する**「法定協議会」**において協議を行い、地域公共交通計画を作成

地域公共交通特定事業

地域の実情に応じた取組の実施を円滑化するため、**地域公共交通計画に盛り込む**ことができる法定事業

◇ **軌道運送高度化事業**
LRT（Light Rail Transit）の整備

◇ **道路運送高度化事業**
BRT（Bus Rapid Transit）の整備

◇ **鉄道事業再構築事業**
鉄道の上下分離等

◇ **地域旅客運送サービス継続事業**
公募を通じた廃止予定路線の交通の維持

◇ **貨客運送効率化事業**
貨客混載の導入

◇ **地域公共交通利便増進事業**
路線、ダイヤ、運賃等の見直しによるサービス改善

等

実施計画

- 個々の**特定事業について**、地方公共団体・事業者が実施計画を作成
- 実施計画について**国土交通大臣の認定**を受けた場合、**予算上の措置**（地域公共交通確保維持改善事業等）や**法律上のワンストップ特例**（許認可手続の一元化）などの特例措置

マネジメントにおいて今後より一層重要となる事項

９ページに記載された課題に対処する上では、地域交通のマネジメントを実施する中で、特に以下の事項が今後より一層重要になってきますので、交通事業者や有識者の意見も聞きつつ協議会等で検討を深めていきましょう。運輸局・運輸支局にもぜひご相談ください。

→　課題ごとの対処例は、詳細編でご紹介！

- **地域交通のあり方の明確化と地域公共交通計画への明記**。特に、市町村の委託交通（コミュニティバスやデマンド交通など）だけでなく、**民間交通（まずは民間路線バスから。加えて鉄道やタクシーも）も含めたあり方や守らなくてはいけないサービス水準の明確化**が、全ての課題に対処する上での基礎として必要です。今から検討を始めていきましょう。

- **地域交通のあり方と実施する施策との整合性**を徹底して確保しましょう。最初から実施する施策を決め打ちしてしまうのではなく、地域交通のあり方を実現する上でなぜその施策が必要なのかを丁寧に協議会等で議論し、実施につなげましょう。

- 地域交通のあり方を実現する上での**官民の負担の見直し**。昨今は交通事業者の人手不足が深刻化しており地域交通のサービス水準を確保するためには従来よりも一歩踏み込んだ支援策が必要です。**「使える地域交通」を生み出し、必要な費用の確保に努めましょう**。

- **民間交通**に対してはすぐに公的負担を伴う施策を講ずることは難しいかもしれませんが、その場合でも交通事業者と事業の見通しについて会話するなど**関係性を構築**したり、ともに**利用促進**の取組を始めるなど、自治体として**地域交通として重要視しているという認識**を伝えていきましょう。

- 計画や施策は一度実施して終了ではなく、**評価と改善を繰り返して理想の実現に近づけていく**ことが重要ですので、計画の策定や施策の立案の時点で評価の方法を見据えた検討を行いましょう。

（必読）地域交通関係マニュアル

国土交通省
中部運輸局

超重要！必携

「自治体交通担当者のための道路運送法実務マニュアル」

地域公共交通会議の開催・運営に必要となる協議事項や資料作成のポイントをまとめた実務書（旧運営マニュアル）

【令和６年４月改定】

「はじめての地域公共交通」

自治体において地域公共交通の業務を担当される方への入門書

【令和６年４月改定】

「地域公共交通計画の作成と運用の手引き」（本省作成）

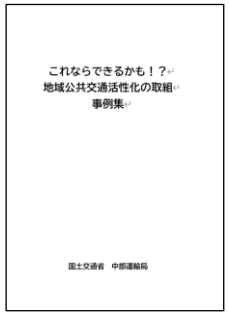
地域公共交通計画の作成方法等について詳細に解説、事例多数。

【令和５年度改定】

超重要！必携

「地域公共交通に関する事業評価の手引き」

地域公共交通計画や個別事業の評価についてわかりやすく解説



「これならできるかも！？地域公共交通活性化の取組事例集」

各地域で頻出の課題に対する施策を検討する際のポイントや参考事例をわかりやすく解説。

【令和６年４月新規作成】

このほかにも施策の検討のヒントになるマニュアルが多数！

詳しくは中部運輸局ホームページ「地域公共交通ライブラリー」をご覧ください！

地域交通施策総論（詳細）

（凡例）

ポイント　・・・骨子となる記述をまとめたスライド

重要　・・・「ポイント」を補足するスライドで重要なもの

地域交通施策の意義

ポイント

国土交通省
中部運輸局

- 我が国の交通政策の基本的事項を定める交通政策基本法においては、交通に関する施策について、以下の事項が規定されています。

① 国民等の交通に対する**基本的な需要が適切に充足**されるよう推進すること（2条）
② 交通の**安全**の確保（7条）
③ **日常生活等**に必要不可欠な交通手段の確保等（16条）
④ **高齢者、障害者、妊産婦等**の円滑な移動のための施策（17条）
⑤ 交通に係る**環境**負荷の低減に必要な施策（23条）
⑥ **まちづくり**の観点からの施策の推進（25条）
⑦ **観光立国**の観点からの施策の推進（26条）

- 現在、特に大都市以外の地域において、**交通手段が自家用車に偏重し、公共交通ネットワークが縮小**していることにより、自力での移動が不可能若しくは極めて不自由になっている方々がいらっしゃること、また、交通事故の多発など**様々な弊害が発生**しております。

- したがって、②～⑦の観点から、**住みたい・行きたい地域を目指し**、**自家用車以外の手段による持続可能な地域交通の確保に向けた施策**が必要であり、それが地域交通施策です。

- 地域交通の確保は、交通事業者の事業だけでは実現できず、公的主体が関与し、官民連携で取り組む必要があります。その際、地域ごとに移動需要の特性が異なること、地域づくりや福祉に等の様々な分野の情報を踏まえて行う必要があることから、**自治体が旗振り役**となって進めていく必要があります。**地域交通法にもその旨が規定**されております。

（補足）地域交通施策の意義についての誤解

- 地域交通は**高齢者や学生など交通弱者**のためのもの。
  - → 交通弱者の移動手段の確保に加え、交通事故や交通渋滞の削減、外出機会の増加による健康増進など**多面的な効果**を有しています。
  - → 加えて、移動が不自由だと地域外に転居してしまうので、人口減少を軽減し、**地域を存続するために必要なインフラ**と考えるべきです。

- **交通事業者の経営努力**が重要であり、赤字は許されない。
  - → 今後も交通事業者の経営努力により質の高いサービスが望まれることは事実ですが、交通はインフラとしての性格も有しており、民間事業により維持が難しい部分や公益性の観点でより高いサービス水準を確保したい場合には、**必要なサービス水準を官民連携で確保**することが求められます。
  - → 加えて、住みたい・行きたい地域とするためには、そもそも交通だけでなく**「行きたい場所やコト」が必要**です。**地域づくりの施策と連携**し、**公共交通で実現できるおでかけのレパートリー**を増やしていきましょう。

- 高齢化で車に乗れなくなったら乗ればいい。
  - → 地域交通は経路やダイヤを調べないと乗れない。車に乗れなくなるほど高齢になってからのチャレンジは厳しい。
  - → **車に乗れるうちから**乗ってもらえる地域交通を構築し、利用促進することが将来の乗車に向けても必要です。

- **自動運転**のマイカーが出てくればいらない。
  - → 全員マイカーに乗ったら**道路は大渋滞**。交差点は普通に詰まります。
  - → 自動運転が実現しても乗り合える公共交通は必要です。

地域交通の現状

ポイント

国土交通省
中部運輸局

- 我が国の高齢化の進行、若者の車離れ、カーボンニュートラルの実現などの観点から自家用車に過度に依存しない**地域交通の必要性や潜在需要は増大**しています。他方、人口に加え、1人あたりの移動がコロナ禍前から一貫して減少傾向であるため、**現状は地域交通の維持にとって大変厳しい需要傾向**となっています。

- 一方、**供給側**に着目すると、概ね以下の分類の**民・官の運送サービスが混在して提供されて**います。
  ① 安全性、運転手等の人員、車両等の物資、費用を全て交通事業者の責任で確保するか又は運行費用の一部に補助を受けて有償で運行する、**【民間公共交通（鉄道、路線バス、タクシー等）】**
  ② 安全性、人員、物資は交通事業者の責任で確保しつつ、費用は自治体等からの委託費により運行する、**【委託公共交通（市町村自主運行バス、オンデマンドバスなど）】** ※物資は自治体貸与の場合もあり
  ③ 安全性、人員、物資、費用は交通事業者以外の主体の責任で確保し、必要に応じて交通事業者に運行管理業務等を委託しながら有償で運行する、**【自家用有償旅客運送】**
  ④ 特定の人のために運行する、**【特定輸送（スクールバス、福祉施設送迎バス、企業バスなど）】**

- 地域交通のボリュームとして大きいのは①及び②で、共通の担い手たる**交通事業者の人手不足が課題**です。加えて、**①については、その大半が収入で費用を賄えていない**状態です。人手不足が深刻化する以前は、交通事業者の責任感、自治体等からの補助金、他の事業の利益からの補填で①や②の運行ができておりましたが、コロナ禍を経た現状では、交通事業者も存続を図る必要から、利用が少なく地域にとって必要性が低いと判断されたものから**徐々に減便・廃止**が続いています。**稀に突然事業廃止**に至り、その場合には極めて短期間で代替交通を検討する必要が生じうることから注意が必要です。

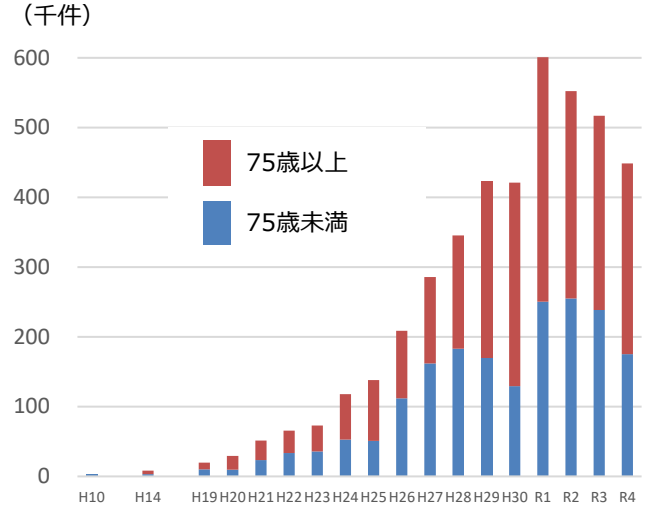
- 他方、**自治体**においては、急激に財政負担を増やせない、①については民間企業への支援になるため予算を獲得しづらいといった現状から、特に**民間交通には関与してこなかった**経緯がありますが、今後は民間交通含めて真に**地域に必要な水準を検討**し、その実現のため交通事業者との**コミュニケーションを強化**し、**必要な費用は確保**するなど一層の関与が必要です。

- こうした現状を踏まえ、**国も**令和5年の地域交通法の改正を契機に地域の取組への**支援を強化**しています。

地域公共交通の現状

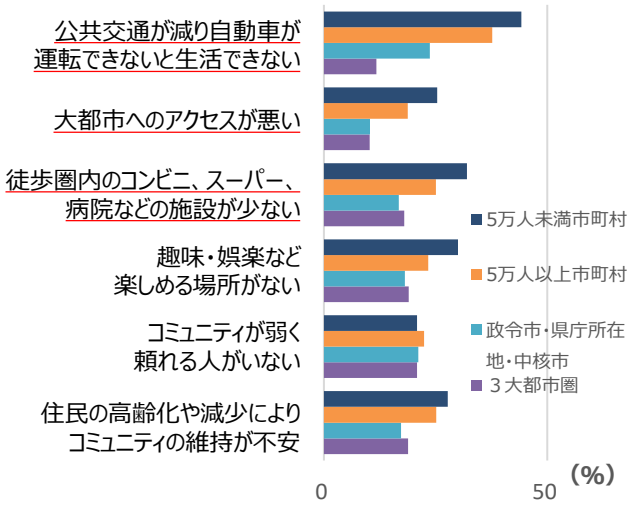
国土交通省
中部運輸局

免許返納数の推移



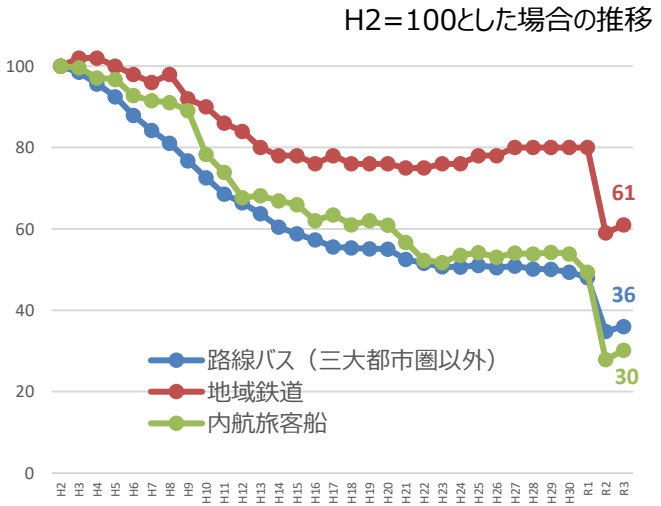
（出典）警察庁公開資料より、国土交通省総合政策局作成

居住地域に対する不安（地域別）



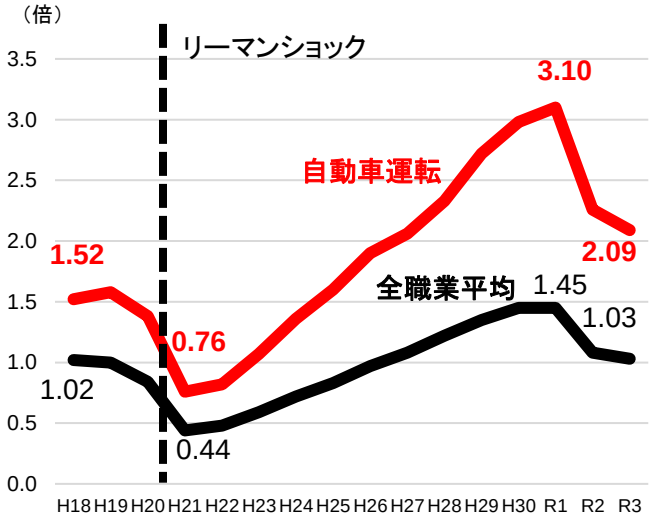
（出典）国土交通省「平成29年度国民意識調査」

路線バス、地域鉄道、内航旅客船の利用者数



（出典）「自動車輸送統計年報」、「鉄道統計年報」、「船舶運航事業者等の提出する定期報告書に関する省令」に基づく国土交通省海事局内航課調査より国土交通省作成

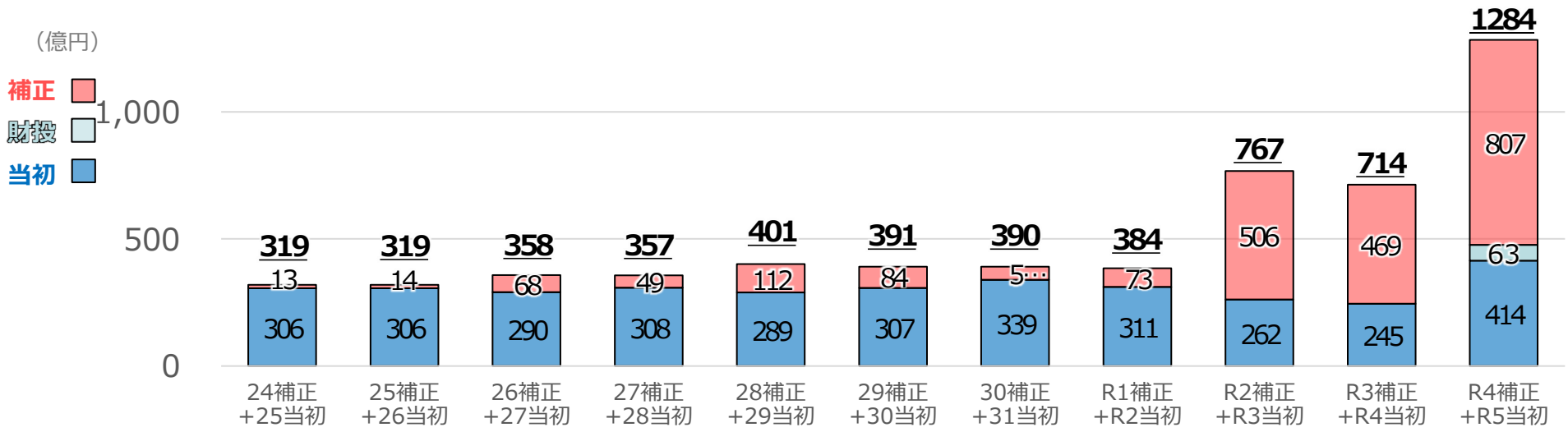
自動車運転業の人手不足



（出典）厚生労働省「一般職業紹介状況」より国土交通省作成

地域公共交通関係予算（R4補正予算・R5予算案）

国土交通省
中部運輸局



主なR4補正予算・R5予算案

○ 地域公共交通確保維持改善事業
- 地域交通への運行支援
- **エリア一括協定運行事業(※1)**
- 地域公共交通再構築調査事業
- 交通DX・GX
- 共創モデル実証プロジェクト

○ 観光庁計上予算（交通事業者支援）
- 交通による観光地の高付加価値化事業
- インバウンド受入環境整備事業

○ **社会資本整備総合交付金(※2)**

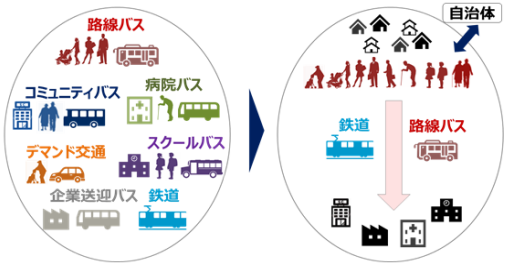
等

(※1)エリア一括協定運行事業

（R5～）

- 自治体と事業者は、交通サービス内容、費用負担等の協定を締結
- 国は、**複数年支援**の額を事前明示（事業改善インセンティブ）

交通手段が重複 ▶ ネットワークの統合 ▶ エリア一括協定運行



(※2)社会資本整備総合交付金

（R5～）

基幹事業

○ 道路　○ 港湾　○ 河川
○ 砂防　○ 下水道　○ 海岸
○ 都市公園　○ 市街地整備
○ 住宅　○ 住環境整備　等

➡ **「地域公共交通再構築」**を追加

➡ 「市街地整備」の**「都市・地域交通戦略推進事業」**を拡充

効果促進事業

- 基幹事業の効果を高めるために必要な事業
- 全体事業費の２割目途

軌道強化（高速化）

駅舎の新改築・移設

停留所乗換所

EVバスの充電施設

GX/DX車両

地域交通施策の方向性

ポイント

国土交通省
中部運輸局

- 地域にとって**真に必要な交通**を明らかにし、**将来に向けて維持・確保・改善**することでその機能を確保し続けることが重要です。そのため、施策を総動員し、**地域交通の利便性・持続可能性・生産性を高める「リ・デザイン」を推進**しましょう。

- 「リ・デザイン」の基本的な考え方は、民間交通含めた地域交通が、単なる民間事業を超えて地域社会で維持・確保すべき**基盤的サービスであると認識**した上で、**交通事業者任せでなく自治体が旗振り役**となって交通事業者、住民など地域の関係者が**「共創」**しながら地域交通を維持・確保するための**マネジメント**を行うというものです。

- マネジメントの実施サイクル（**手順**）、マネジメントを実施するための**体制**を**確立**し、構成員全員が「地域交通の共同経営者」であるとの意識を醸成した上で、**「公益性」と「経済合理性」の適切なバランス**の下で存在感のある**「使える地域交通」**を生み出し、ひいては**地域全体の持続可能性に貢献**することが目標となります。国の制度や支援策もこれを後押しすることを目的としています。

- また、地域交通のあり方を、コンパクトシティや小さな拠点などの**地域づくり施策と整合**させ、交通と地域づくりが相乗効果を生み、地域の暮らし全体を持続可能とすることも考慮することが大変重要です。

- この点、**長期的**には、住居や都市施設を地域交通の周辺に**コンパクトに集積**させるとともに、居住拠点や都市拠点からは通過交通を極力排除し、**人間中心の空間**とすることが重要です。また、**短期的**な施策として、外出を促進し、地域交通の利用にも貢献するような**にぎわいづくり**も実施しましょう。加えて、地域の施設の移動に伴って地域交通の再編が必要になるため、**地域の施設の動向は常に注視**するようにしましょう。

- 地域交通に係るデータ収集の容易化や交通事業者の経営改善などのため、**交通DX**を一層推進しましょう。

- 運輸部門の脱炭素化を図るため、**交通GX**を一層推進しましょう。

対応の方向性

＜基本的考え方＞

地域公共交通

- 安全・安心でくらしやすく、魅力あふれる地域を作り上げる為に必要な基盤的サービス
- 公共性の高さ
- 多面的な外部効果（クロスセクター効果）

“対症療法”
補助金による赤字補填

＋

“体質改善”
赤字減少・戦略的投資増

- 地域経営の観点から、地域ぐるみの「共創」が必要
- 利便性・持続可能性・生産性を高め、交通の在り方の“自分ごと化”が必要

地域や社会における共創
→交通を「リ・デザイン」
→地域や社会システムの「リ・デザイン」を牽引

＜各論＞

① 交通政策のさらなる強化

- インフラ投資も含めた複数の支援制度の効果的運用
- 地域における合意形成のための国の関与の強化
- エリア一括協定運行の支援（鉄道・バス）

② 地域経営における連携強化

- 交通結節点周辺への生活関連施設の集積
- コーディネート人材やスタートアップ企業への支援
- 様々な関係者との共創による地域内経済循環

③ 新技術による高付加価値化

- DX・GXによる利便性向上・経営力強化
- 新技術と地域課題の適合による課題解決
- 新技術導入のための仕組みづくり

＜政府の対応＞

予算の拡充

地域交通法の改正

→ **政策ツールを 質・量ともに大幅に充実・強化**

→ **「リ・デザイン」の取組みを早期に実装し全国で展開**

→ **中長期的視点で推進に必要な支援策を実施**

地域公共交通の「リ・デザイン」

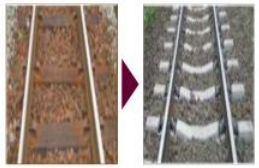
国土交通省
中部運輸局

地域公共交通の「リ・デザイン」とは

ローカル鉄道の再構築

鉄道の維持・高度化

・設備整備・不要設備撤去
・外部資源を活用した駅の活性化
・GX・DX対応車両等への転換
・事業構造の見直し



軌道の強化（高速化）

駅舎の新改築・移設

バス等への転換

・BRT・バスへの転換
・GX・DX対応車両等への転換

BRT・バス等への転換

3つの「共創」

官民の共創

・エリア一括運行事業
・バスの上下分離　等

交通事業者間の共創

・独禁法特例法を活用した共同経営
・モードの垣根を越えたサービス　等

他分野を含めた共創

・地域経営における住宅・教育・農業・医療・介護・　エネルギー等との事業連携

住宅×交通　教育×交通　農業×交通　医療×交通　介護×交通　エネルギー×交通

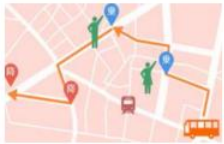
交通DX

自動運転

自動運転バス

遠隔監視室

MaaS・AIオンデマンド交通



交通GX

GX対応車両への転換

交通のコスト削減・地域のCN化

蓄電池・充電施設

地域交通のマネジメントについて

重要

国土交通省
中部運輸局

- 「リ・デザイン」の基本的な考え方は、民間交通含めた地域交通が、単なる民間事業を超えて地域社会で維持・確保すべき基盤的サービスであると認識した上で、自治体が旗振り役となって交通事業者、住民など地域の関係者が「共創」しながら地域交通を維持・確保するためのマネジメントを行うというものです。
- マネジメントの実施サイクル（手順）、マネジメントを実施するための体制を確立し、構成員全員が「地域交通の共同経営者」であるとの意識を醸成した上で、「公益性」と「経済合理性」の適切なバランスの下で存在感のある「使える地域交通」を生み出し、ひいては地域全体の持続可能性に貢献することが目標となります。国の制度や支援策もこれを後押しすることを目的としています。

✓ 地域交通は地域の基盤的サービスであるため、その運営は、**利用者数の増加や収支率の向上などの「経済合理性」**のみが至上目的ではなく、**シビルミニマムの確保や住民満足度の向上などの「公益性」**の観点に目を向ける必要があります。

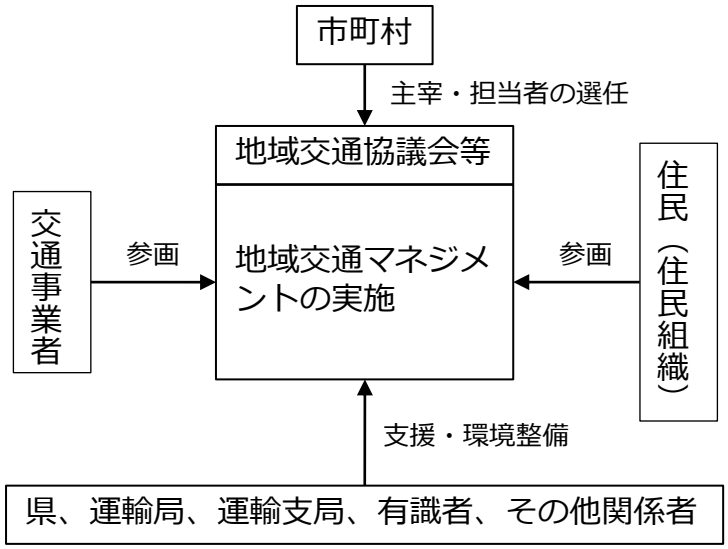
✓ しかし、資金・人員・物資等の資源は限られているため、関係者間の協議により「公益性」と「経済合理性」の間に地域全体が納得する**最適なバランスを見出し、その水準の中で「使える地域交通」を生み出し**、関係者全員で主体的に運営していく必要があります。

✓ そのための手法として地域交通のマネジメントの**実施サイクル**、マネジメントの**実施体制を確立**する必要があります。その中で、関係者が納得して共有できる「地域交通のあり方」を策定し、それに基づいて「使える地域交通」を運行することが目標です。

（地域交通のマネジメントの**実施サイクル**）

Plan（計画）	✓地域交通の基本方針の明確化 ✓地域の移動ニーズや現状の把握 ✓地域交通のあり方の明確化 ✓ 施策の実施により達成すべき目標の設定 ✓ 目標達成のために実施する施策などの決定 ✓地域公共交通計画へのとりまとめ
Do（実施）	✓ 安全、安心な運行 ✓ 利用促進 ✓ 評価のためのデータ取得
Check（評価） Action（改善）	✓ 計画・事業の結果の評価 ✓ 改善策の立案

（地域交通のマネジメントの**実施体制**）



地域交通に係る費用負担の考え方

重要

国土交通省
中部運輸局

- 「リ・デザイン」の基本的な考え方は、民間交通含めた地域交通が、単なる民間事業を超えて地域社会で維持・確保すべき基盤的サービスであると認識した上で、交通事業者任せでなく自治体が旗振り役となって交通事業者、住民など地域の関係者が「共創」しながら地域交通を維持・確保するためのマネジメントを行うというものです。

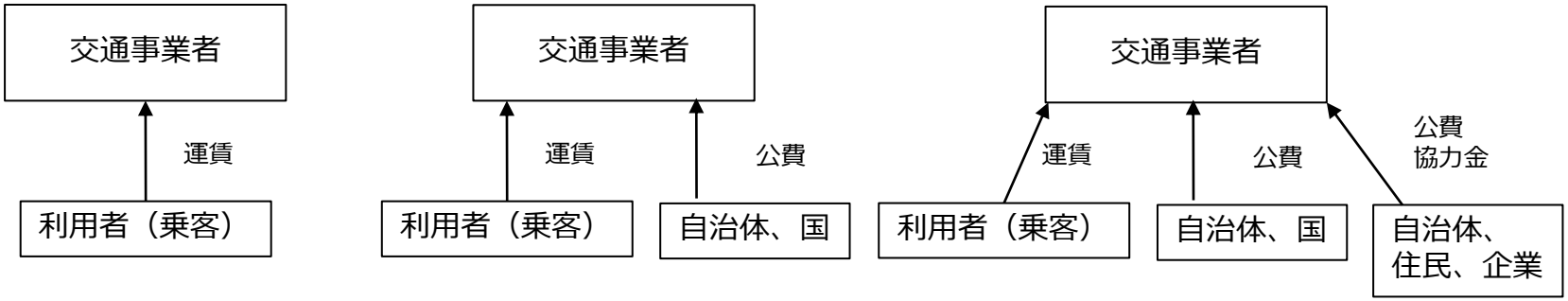
✓ 我が国の地域交通は、元々は独立採算の事業として運営されてきたため、利用者から収受する**運賃でその費用を賄う**運営方式（図１）が広く人々に認知されています。この場合は、**利用者の負担**のみで地域交通を支えていることとなります。

✓ 他方、現在は、運賃だけでは採算が取れないため、若しくは最初から公益性重視で運賃を極めて廉価に設定したため、**運賃収入に加えて公費負担を加えて費用を賄う**運営方式（図２）の交通（補助路線、コミュニティバスなど）も**相当数存在**しています。この場合は、**利用者だけでなく広く一般の負担**で当該地域交通を支えていることとなり、利用料を収受する公的施設と同様の捉え方ができます。

✓ **図２の運営方式**はヨーロッパ等では広く採用されている方式であり、地域交通が利用者以外にも様々な便益をもたらすこと考慮すると**合理的根拠**があるものです。**どの地域交通を図１で運営し、どの地域交通を図２で運営するか**は地域の実情に応じたまさしく公益性と経済合理性のバランスの問題であり、**協議会等で議論すべき重要な議題**です。また、コミュニティバス等の**委託交通の運賃の議論**は、**利用者負担と公的負担のバランス**を議論することに他なりませんので、議会における予算審議との関係でも極めて重要な議題だといえます。

✓ また最近では、運賃と公的負担に加え、**住民や交通ではない他分野の公費や企業からの協力金**を得ることができる事例（図３）も出てきています。こうした**交通と他分野の「共創」**の事例については、国も実証事業への支援を行っています。これには**「使える地域交通」**を生み出し、**広く地域にアピール**することが大事です。

（図１）運賃の独立採算制　（図２）運賃＋公費負担＝官民共創　（図３）運賃＋公費負担＋協力金＝他分野共創



（PR）地域公共交通シンポジウム in中部

中部運輸局

地域公共交通の諸問題や取り巻く状況等を主題として「地域公共交通シンポジウムin中部」を毎年秋に開催しており、令和５年度は「～地域交通法の改正を契機として考える～交通とまちづくりの連携」をテーマとして、名古屋国際センター別棟ホール（名古屋市中村区）において開催。
当日はWeb配信も同時に行い、全国の自治体の交通、都市、観光担当者や交通事業者、シンクタンクや学生等、会場・Web合わせて２００名の方々が参加。

開催日時

令和５年１１月２８日（火）１４：００～１７：００
《会場》名古屋国際センター 別棟ホール
《配信》中部運輸局 公式YouTubeチャンネル LIVE配信
YouTubeでアーカイブ動画をご覧いただけます！

局長挨拶

運輸局・整備局より情報提供

名城大・松本幸正教授

プログラム

【テーマ】「～地域交通法の改正を契機として考える～
交通とまちづくりの連携」
【基調講演】
・名城大学理工学部社会基盤デザイン工学科教授　松本幸正
【情報提供】
・中部運輸局交通政策部交通企画課長　勝山祐樹
・中部地方整備局建政部都市整備課長　後藤直紀
【自治体の取組事例発表】
・愛知県岡崎市　地域創生課　大森裕美
・静岡県藤枝市　地域交通課　松下武人・大石竜己
・岐阜県恵那市　交通政策課　松田 泰明
・三重県四日市市　市街地整備課　戸本 直弥
・福井県坂井市　公共交通対策課　平尾 優頼
【講評】名城大学　松本教授

岡崎市・大森氏

藤枝市・松下氏、大石氏

恵那市・松田氏

四日市市・戸本氏

坂井市・平尾氏

松本教授からコメント＆質疑

自治体を中心とした共創による地域交通のマネジメントの進め方①

ポイント

国土交通省
中部運輸局

【総論】

- マネジメントは、計画（Plan）、実施（Do）、評価（Check）及び改善（Act）の**サイクルを繰り返すことにより実施**していきます。

- また、マネジメントの実施においては、自治体、交通事業者、利用者（住民）、学識者等が一体となった協議会等（地域交通法に基づく協議会（以下「地域交通協議会」という）や道路運送法に基づく地域公共交通会議などを規約等で束ねた組織。）を自治体主宰で設置し、自治体の旗振りの下、協議会等の構成員全員で取り組むことが基本です。特に、**中核となるのは自治体、交通事業者、利用者（住民）**で、この三者が主体的にそれぞれの役割を果たすことが重要です。協議会だけでなく、**実務者の幹事会や地区協議会等も設けて熟議**が可能となる体制を整えましょう。

- 自治体には、交通担当以外にも、福祉担当（福祉交通）、教育担当（スクールバス）、観光担当など交通に関する施策を実施している部局があります。地域交通施策は、こうした部局の施策にも便益をもたらしますし、逆に調整が不十分だと施策が重複する場合もあります。これらの部局にも協議会等の構成員になってもらうか、少なくとも情報共有を確実に行いましょう。

- また、地域交通は、地域の各分野の関係者（福祉、教育、商業、観光など）にも便益をもたらしますので、こうした分野の関係者にも必要に応じて構成員に入ってもらい、施策のマネジメントに加わってもらうことが望ましいです（**他分野共創**）。

- 国は、地域交通法の下でこうしたマネジメントの取組を推進し、**各種制度が協議会等や自治体の方針を重視するボトムアップの仕組み**となっています。この点、**財源**は自治体への**特別交付税**が厚めに措置され、**国庫補助**も協議会等の取組に対して交付するものが増加傾向です。また、道路運送法等による**規制**（運賃規制など）も、**協議会等の協議結果を尊重して特例**を適用する仕組みになっています。ですので、協議会単位での取組を推進することが大変望ましいです。

地域交通のマネジメントについて（再掲）

国土交通省
中部運輸局

- 「リ・デザイン」の基本的な考え方は、民間交通含めた地域交通が、単なる民間事業を超えて地域社会で維持・確保すべき基盤的サービスであると認識した上で、自治体が旗振り役となって交通事業者、住民など地域の関係者が「共創」しながら地域交通を維持・確保するためのマネジメントを行うというものです。
- マネジメントの実施サイクル（手順）、マネジメントを実施するための体制を確立し、構成員全員が「地域交通の共同経営者」であるとの意識を醸成した上で、「公益性」と「経済合理性」の適切なバランスの下で存在感のある「使える地域交通」を生み出し、ひいては地域全体の持続可能性に貢献することが目標となります。国の制度や支援策もこれを後押しすることを目的としています。

✓ 地域交通は地域の基盤的サービスであるため、その運営は、**利用者数の増加や収支率の向上などの「経済合理性」**のみが至上目的ではなく、**シビルミニマムの確保や住民満足度の向上などの「公益性」**の観点に目を向ける必要があります。

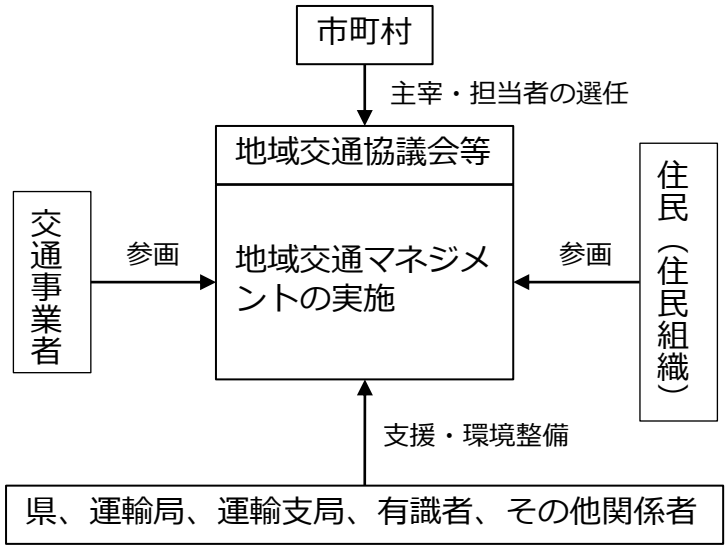
✓ しかし、資金・人員・物資等の資源は限られているため、関係者間の協議により「公益性」と「経済合理性」の間に地域全体が納得する**最適なバランスを見出し、その水準の中で「使える地域交通」を生み出し**、関係者全員で主体的に運営していく必要があります。

✓ そのための手法として地域交通のマネジメントの**実施サイクル**、マネジメントの**実施体制を確立**する必要があります。その中で、関係者が納得して共有できる「地域交通のあり方」を策定し、それに基づいて「使える地域交通」を運行することが目標です。

（地域交通のマネジメントの**実施サイクル**）

Plan（計画）	✓地域交通の基本方針の明確化 ✓地域の移動ニーズや現状の把握 ✓地域交通のあり方の明確化 ✓ 施策の実施により達成すべき目標の設定 ✓ 目標達成のために実施する施策などの決定 ✓地域公共交通計画へのとりまとめ
Do（実施）	✓ 安全、安心な運行 ✓ 利用促進 ✓ 評価のためのデータ取得
Check（評価） Action（改善）	✓ 計画・事業の結果の評価 ✓ 改善策の立案

（地域交通のマネジメントの**実施体制**）



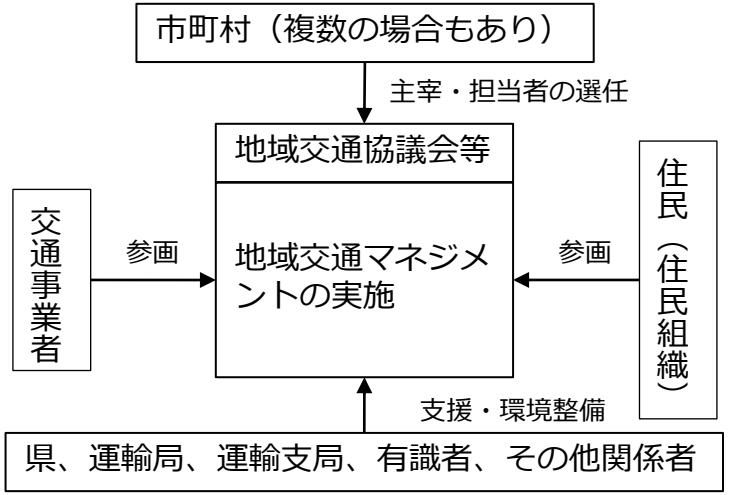
マネジメントにおける関係者の役割

重要

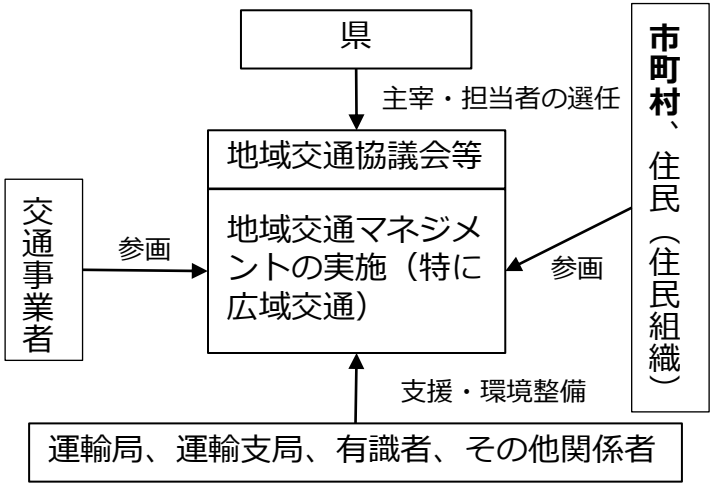
国土交通省
中部運輸局

- また、マネジメントの実施においては、自治体、交通事業者、利用者（住民）、学識者等が一体となった組織（地域交通法に基づく地域交通協議会や道路運送法に基づく地域公共交通会議など。以下「協議会等」という。）を自治体主宰で設置し、自治体の旗振りの下、協議会等の構成員全員で取り組むことが基本です。特に、中核となるのは自治体、交通事業者、利用者（住民）で、この三者が主体的にそれぞれの役割を果たすことが重要です。

（地域交通のマネジメントの実施体制　**市町村**）



（地域交通のマネジメントの実施体制　**県**）



（主な関係者の役割）

市町村 （**旗振り役**）	✓ 地域交通に係る**基本方針**、**地域交通のあり方**、施策等を**立案**し、協議会等で**合意形成**を図る ✓ **協議会等の運営**と参加者間の連絡や意見調整 ✓ 運行経費の**一部負担**（運行委託、補助など） ✓ **地域公共交通計画**の立案、調整、策定 ✓ **広報周知や利用促進**の取組 ✓ 積極的な**情報開示**と関係者間の取組
交通事業者 （**提案と実行**）	✓ 地域交通のあり方に対する**提案と助言** ✓ 運行システム（経路、ダイヤなど）や法令に関する助言 ✓ **地域交通のあり方に沿った事業運営** ✓ 積極的な**情報の開示**と関係者間での共有 ✓ ニーズの把握、サービス改善の努力
地域住民 （**利用促進**）	✓ 継続した**利用促進**の取組 ✓ マネジメントへの**積極的な参加** ✓ **地域の実情の理解** ✓ 市町村担当者との運行システム案の共同作成や提案 ✓ **地区協議会**の運営 ✓ 運行経費の一部負担（協力金など）
県 （**旗振り役**）	✓ **広域交通について、市町村と同様の役割**（市町村の方針と整合性を確保） ✓ **市町村間の調整** ✓ 小規模市町村のマネジメント支援（**伴走**）

（参考）関係者の役割分担に係る地域交通法の規定

国土交通省
中部運輸局

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（抄）

（国等の努力義務）

第四条　**国は**、地方公共団体、公共交通事業者等その他の関係者が行う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地域公共交通の活性化及び再生を推進するため、**必要な情報の収集、整理、分析及び提供**、**助言その他の援助**、研究開発の推進、**人材の養成及び資質の向上**並びに**関係者相互間の連携と協働の促進**に努めなければならない。

2　**都道府県は**、市町村、公共交通事業者等その他の関係者が行う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地域公共交通の活性化及び再生を推進するため、**各市町村の区域を超えた広域的な見地から、必要な助言その他の援助を行う**とともに、**市町村と密接な連携を図りつつ主体的に**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地域公共交通の活性化及び再生に**取り組む**よう努めなければならない。

3　**市町村は**、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**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地域公共交通の活性化及び再生に**取り組む**よう努めなければならない。

4　**公共交通事業者等**は、自らが提供する旅客の運送に関する**サービスの質の向上**並びに地域公共交通の利用を容易にするための**情報の提供及びその充実**に努めなければならない。

協議会等について（詳細①）

重要

国土交通省
中部運輸局

【協議会の種類と構成員】　※現状の典型例（条例で附属機関としている自治体もあり）

市町村の地域交通協議会等

規約で１つの組織化

名称	地域交通協議会	地域公共交通会議	運賃協議会
協議事項	地域交通のあり方 地域公共交通計画について	地域の乗合旅客運送の態様 自家用有償旅客運送について	バス・タクシー・鉄道の協議運賃について
根拠法令	地域交通法	道路運送法	道路運送法 鉄道事業法

県の地域交通協議会等

規約で１つの組織化

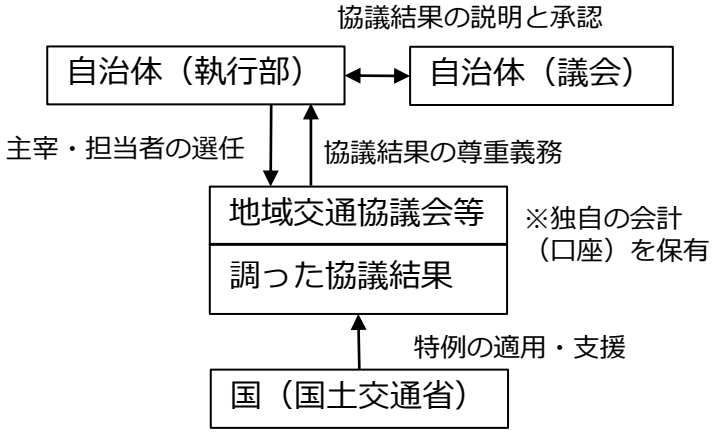
名称	地域交通協議会	地域協議会
協議事項	地域交通のあり方 地域公共交通計画について	広域路線に係る生活交通の確保について
根拠法令	地域交通法	道路運送法

※制度上は地域公共交通会議や運賃協議会を県で設置することも可

（それぞれの協議会等の構成員）

- 市町村
- 都道府県
- 県内の全市町村（県の場合のみ）
- 地域住民・利用者
- 交通事業者
- 運転者団体
- 道路管理者
- 公安委員会・警察
- 有識者
- 運輸局・運輸支局
- その他の関係者

【協議会等と自治体や国との関係】



- 協議会等は、自治体の執行部（首長）が主宰し、その機能として「**行政に対する答申を行う審議会**」的なものと「**当該地域の関係者の合意を得る**」ものとの２つがあります。
- 自治体執行部としては、協議会等で協議を調えた後に**議会の承認**を取れないと協議結果を実行できません。
- よって、**議会における審議状況も勘案**しながら、例えば、協議会等で大筋の施策を合意した後、議会で予算等の承認を得て、再度協議会等を開催して詳細を合意するというような**運営**を行いましょう
- 国は、協議会等の協議結果に対して制度の特例を適用したり、財政支援を行いますが、前提としてその**協議結果は議会の承認を得て実行可能なものである必要**があります。

協議会等について（詳細②）

重要

国土交通省
中部運輸局

- （前略）協議会だけでなく、実務者の幹事会や地区協議会等も設けて熟議が可能となる体制を整えましょう。

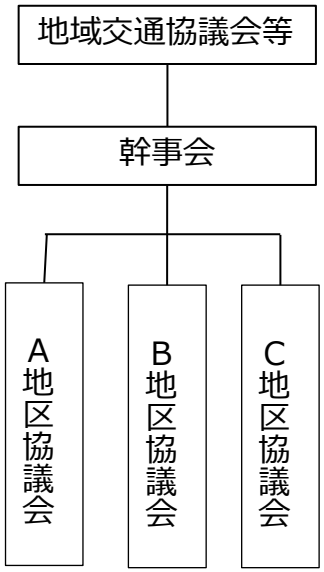
✓ 協議会等の構成員は人数が多くなるため、全員が頻繁に集まって熟議を行うことは現実的には困難です。

✓ したがって、協議会等の前に実務者で案を整理・精査するための**幹事会**や地区ごとの意見を集約するための**地区協議会**を**下部組織として設置**してあらかじめ意見を集約した上で、本体の協議会等を開催し、最終的な合意形成を図るという運営方法が有効です。

✓ また、**県と市町村の協議会等の議論を整合**させることも重要です。県の協議会等における広域交通の議論は、該当する市町村の協議会等においても議論されるよう、県と市町村の担当者で連携して取り組みましょう。

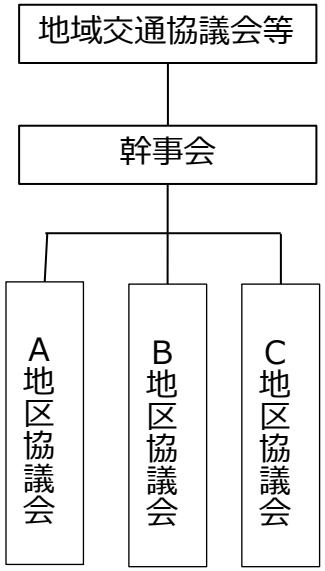
議論の整合

（地域交通のマネジメントの実施体制（例）　**市町村**）



構成員（例）	位置付け
全員	最終協議・合意形成
• 市町村担当者 • 住民代表 • 交通事業者 • 有識者	• 協議会等で協議する議題の整理・精査 • 中核構成員の合意形成 など
• 市町村担当者 • 地域住民 • 交通事業者	• 各地区の意見集約 • 地区内の交通の見直し案の策定と幹事会への提案 など

（地域交通のマネジメントの実施体制　**県**）



構成員（例）	位置付け
全員	最終協議・合意形成
• 県担当者 • 交通事業者 • 有識者	• 協議会等で協議する議題の整理・精査 • 中核構成員の合意形成 など
• 県担当者 • 市町村担当者 • 地域住民 • 交通事業者	• 各地区の意見集約 • 地区内の広域交通の見直し案の策定と幹事会への提案 など

地域交通施策と他分野の施策との調整・連携

重要

国土交通省
中部運輸局

- 自治体には、交通担当以外にも、福祉担当（福祉交通）、教育担当（スクールバス）、観光担当など交通に関する施策を実施している部局があります。地域交通施策は、こうした部局の施策にも便益をもたらしますし、逆に調整が不十分だと施策が重複する場合もあります。これらの部局にも協議会等の構成員になってもらうか、少なくとも情報共有を確実に行いましょう。

【都市整備関係】

✓ 交通結節点の整備、ウォーカブルなまちづくり、長期的な都市整備に関する将来像の観点で調整・連携を図りましょう。

✓ 再開発により施設が整備された際には、バス等の乗り入れの観点で連携しましょう。

【道路関係】

✓ 道路の廃止や新設によりバスのルート変更が必要となる場合があるため、情報を早く入手できるようにしましょう。

【福祉関係】

✓ 介護施設への送迎、福祉タクシー、福祉有償運送といった主に要介護の方の移動に関する施策や、介護予防のために高齢者の移動を支援する施策を実施しているため、施策の連携・調整を図りましょう。

【教育関係】

✓ スクールバスと地域交通の役割分担を明確にし、必要であれば統合も検討しましょう。また、学校の移転は交通の再編が必要になりますので、情報を早く入手し、対処しましょう。

【医療関係】

✓ 病院への無料バスと地域交通の役割分担を明確にし、必要であれば統合も検討しましょう。また、病院の移転は交通の再編が必要になりますので、情報を早く入手し、対処するほか、バス乗り場やタクシー乗り場が必要な規模で整備されるよう調整しましょう。

【観光関係】

✓ 観光地への交通確保について、生活交通と重複等が生じないよう連携して対処しましょう。

このほか、新技術関係（自動運転）や過疎地対策（過疎地の移動確保）との施策の整合性にも注意しましょう。

マネジメントを支援する各種制度について

重要

国土交通省
中部運輸局

- 国は地域交通法の下でこうしたマネジメントの取組を推進し、各種制度が協議会等や自治体の方針を重視するボトムアップの仕組みとなっています。この点、財源は自治体への特別交付税が厚めに措置され、国庫補助も協議会等の取組に対して交付するものが増加傾向です。また、道路運送法等による規制（運賃規制など）も、協議会等の協議結果を尊重して特例を適用する仕組みになっています。ですので、協議会単位での取組を推進することが大変望ましいです。

【財源関係】

（**地方交付税**）・・・自治体の支出に対して

✓ 地方バス、離島航路、離島航空路の維持のために支出した経費

✓ 地方鉄道、地方バスの施設整備に対して支出した経費　など

（国庫補助・交付金）

✓ **地方バス、離島航路、離島航空路等の維持に対する補助（運行経費、車両等）**

✓ 地方鉄道、地方バスの施設や駅前広場等の拠点の整備に対する交付金又は補助

✓ 各種計画策定に必要な調査に対する補助

✓ デジタル化に関するシステムや機器の導入に対する補助　など

【制度関係】

✓ バス、デマンド交通、鉄道、タクシーの運賃について、協議会等における協議が調えば、各種法律に基づく認可規制を**緩和**

✓ バスやデマンド交通に関する路線新設などの許認可について、協議会における協議が調えば、審査期間を短縮するなど**簡素化**

【その他】

✓ 協議会等には必ず運輸支局の担当が出席し、助言等を実施

自治体を中心とした共創による地域交通のマネジメントの進め方②

ポイント

国土交通省
中部運輸局

【計画（Plan）について】

- 計画（Plan）の段階では、以下の取組を行いましょう。自治体が旗振り役となり、協議会等で活発な議論を行って進めていきましょう。
  - ✓ 地域交通の基本方針の明確化
  - ✓ 基本方針を踏まえた地域の移動ニーズや現状の把握
  - ✓ 基本方針に沿った地域交通のあり方の明確化
  - ✓ 施策の実施により達成すべき目標の設定
  - ✓ 目標達成のために実施する施策、実施主体、実施スケジュール、評価と改善の仕組みの決定
  - ✓ 地域公共交通計画へのとりまとめ

【地域交通の基本方針の明確化】

- まずは、自らの地域をどのような地域にしていきたいか、そのためにどのような地域公共交通が必要になるかを検討し、**マネジメントで最上位概念**となる**「基本方針」を明確化**します。実現したい将来像です。基本方針は各地域の価値観を反映したものですので一義的な結論はありませんが、協議会等でよく議論し、**構成員や地域が納得して共通の方針**とでき、**やる気**につながることが大変重要です。ただし、最低限の水準として、学生や高齢者などの日常生活における移動の確保やバリアフリーの観点は踏まえたものとしましょう。

- 地域交通は、都市・地域経営上の１つの手段ですので、基本方針を検討するに当たっては総合計画や総合交通計画、立地適正化計画などの**上位計画**の方針を確認し、**整合性**を確保します。交通サービスの水準が充実することで、**居住や都市機能の集積**にもつながります。例えば、居住や都市機能の拠点となっている区域では一段充実した交通サービスを目指し、日常生活だけでなく文化活動や余暇活動など「楽しい活動」における移動の確保も含めるといったことが考えられます。

- 既に地域公共交通計画を策定している自治体の「基本方針」の例は、「○○な交通体系」と１つに絞っているものもあれば、複数の基本方針を立てているものもあります。地域の価値観に応じて決めましょう。

自治体を中心とした共創による地域交通のマネジメントの進め方③

ポイント

国土交通省
中部運輸局

【計画（Plan）について（続き）】

- ✓ 地域交通の基本方針の明確化
- ✓ 基本方針を踏まえた地域の移動ニーズや現状の把握
- ✓ 基本方針に沿った地域交通のあり方の明確化
- ✓ 施策の実施により達成すべき目標の設定
- ✓ 目標達成のために実施する施策、実施主体、実施スケジュール、評価と改善の仕組みの決定
- ✓ 地域公共交通計画へのとりまとめ

【基本方針を踏まえた地域の移動ニーズや現状の把握】

- 基本方針を踏まえた地域に必要な地域交通のあり方について検討するため、各地域の住民や外部からの来訪者がどのような**移動ニーズ**を有しているかを**点検**し、その中で**どのニーズを地域交通により支えていくべきか**、方針を変更する必要がないか確認しましょう。市町村を超えた**広域の移動ニーズ**は、「中部の交通圏」や県の計画を参考にしてください。

- また、自分の自治体及び県の地域公共交通計画を確認し、**移動ニーズと計画の内容とが整合しているか**、地域で現状どのような交通サービスが提供されているかを確認しましょう。この際地域交通に実際に乗車して利用者の意見を聞いたり、車で現場の走行環境を確認したりすることも大変重要です。

- また、将来の地域づくりの計画（立地適正化計画、市街化調整区域の土地利用方針、観光振興計画など）の実現による**潜在的な移動需要も確認**しましょう。

移動ニーズの把握（補足）①

重要

国土交通省
中部運輸局

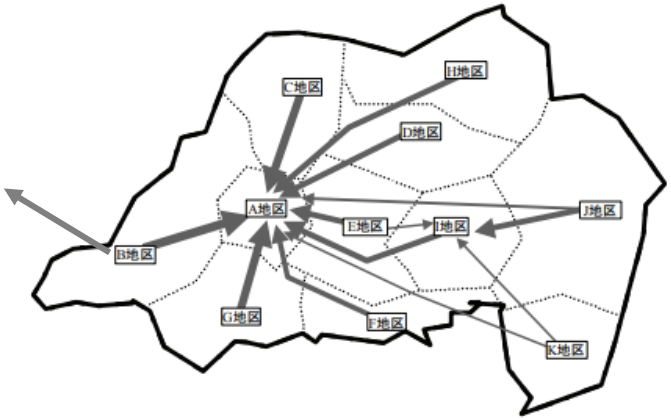
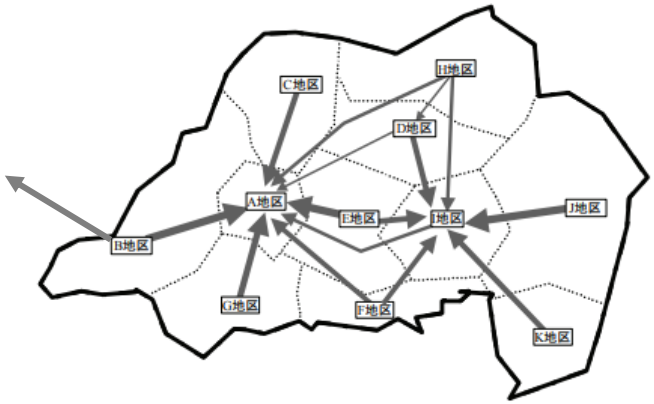
- 自らの地域に必要な地域交通のあり方について検討するため、まずは各地域の住民や外部からの来訪者がどのような移動ニーズを有しているかを点検し、その中でどのニーズを地域交通により支えていくべきか確認しましょう。市町村を超えた広域の移動ニーズは、「中部の交通圏」や県の計画を参考にしてください。

【移動ニーズの点検について】

「**いつ**」、「**誰が**」、「**どのような目的で**」、「**何処から何処へ**」移動ニーズを有しているか、アンケート調査やグループインタビューの結果を基に、例えば下記のように**目的別で整理**してみましょう。自治体の境目では自治体外への移動ニーズにも注意しましょう。整理結果は地域交通のあり方を協議会等で検討していく際の**検討の基礎**となります。

目的は、【通学、通勤、通院、買い物などの日常の移動】から【文化活動、コミュニティ活動、観光などの社会活動や余暇活動の移動】まで幅広くあります。**日常の移動**を確保することはその地域で生活する上で**必須**であるため、確実に整理しましょう。加えて、魅力的な地域であり続けるためには、日常の移動に加えて社会活動や**余暇活動の移動**まで含めて確保されることが望ましいため、そのような移動ニーズも整理してみてください。

その上で、地域交通により充足すべき移動ニーズの範囲について案を作成しましょう。

目的	通院	買い物	…
移動ニーズの方向			…
特徴	・大部分がA地区の○○病院に集中。希望到着時刻は8:00～9:30程度。 ・J地区、K地区は、I地区の診療所の利用も多い。 ・帰りは買い物にも寄りたい　など	・A地区の○○スーパーとI地区の○○ストアの2か所に集中。希望到着時刻は10:30～11:30程度。 ・買い物でバスを利用したいとの回答の9割は65歳以上。 ・週に１回の診療後に買い物に立ち寄る人が多い。　など	…

移動ニーズの把握（補足）②

重要

国土交通省
中部運輸局

【広域の移動ニーズの点検について】

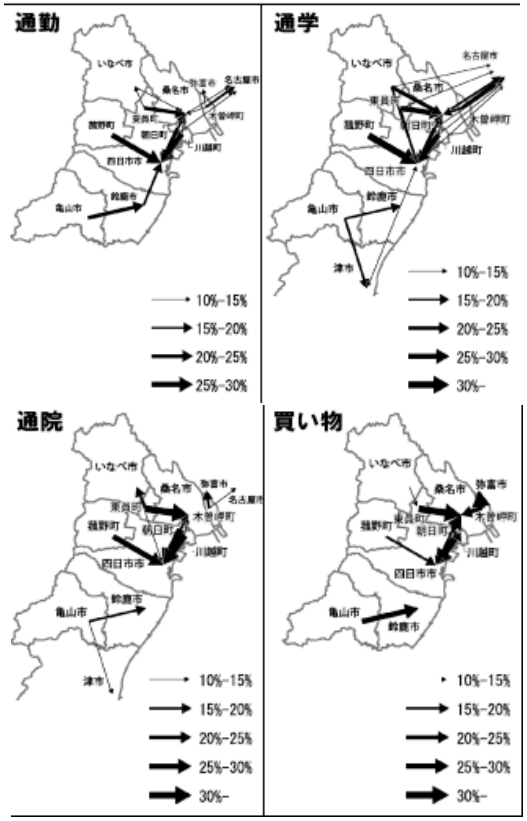
地域住民の日常生活や社会生活における移動範囲は単一の市町村内に留まらず、市町村の境界を越えた広域となることもしばしばあります。地域交通法の基本方針でも、地域交通に係る施策は、地域住民の通勤・通学・買い物・通院などの日常生活の交通行動に基づく「交通圏」に留意すべきとしています。

このため、中部運輸局では中部の交通圏を国勢調査等のデータを用いて示しておりますので、広域の移動ニーズの把握のため参考としてください（「**中部の交通圏**」で検索）。

また、**各県が策定している地域公共交通計画**にも、県内外の移動ニーズが掲載されてますので、**市町村、県ともに確認**しましょう。

交通圏の例

交通圏名	桑名・四日市・鈴鹿交通圏
日常交通圏	



移動ニーズと計画内容の整合性の点検（補足）

重要

国土交通省
中部運輸局

- また、自分の自治体及び県の地域公共交通計画を確認し、移動ニーズと計画の内容とが整合しているかを確認しましょう。そして地域交通に実際に乗車して現場を確認してください。

前ページまでで確認した**地域交通で充足すべき移動ニーズ**と、現行の地域公共交通計画が目指す**地域交通のあり方（将来像）が整合**しているかを点検し、変更の必要性がないかを検討しましょう。もし地域公共交通計画の策定ができていない場合には、移動ニーズを基に地域交通のあり方を検討してください。

また、移動ニーズと計画の将来像に整合する**交通サービスが提供**されているか、**サービス水準が十分**であるか、情報を整理して**点検**しましょう。例えば、既存の公共交通マップと以下のような表を活用して点検することが考えられます。特に、左側の**地域交通で行ける場所と行けない場所の整理**は単純ながら有効な点検方法です。この際、コミュニティバス等の官の交通だけでなく、**民間交通についても状況を確認**し点検の結果、十分でない部分があれば、今後の課題として設定し、実施する施策に反映しましょう。

（地域交通で行ける場所と行けない場所の整理）

		目的地					
		A 高校	B 高校	C 高校	D 病院	E 駅	……
居住地	地区 A	○	○	○	○	○	……
	地区 B	○	×	○	○	○	……
	地区 C	○	○	×	×	×	……
	……	……	……	……	……	……	……

ある一定の単位の地区（町字、自治会、学区など）から、公共交通を用いて学校や病院といった「目的地に行って」「用事を済ませるための時間をとって」「帰ることができるか」を整理するものです。移動ニーズの把握の段階で行きたいところとして挙がってきた場所に、各地区から公共交通で行って帰ってこられるのか、点検してみましょう。

（地域交通のサービス水準の整理例）

		路線バス	コミュニティバス			スクールバス	福祉バス
			ルート①	ルート②	ルート③		
事業概要	事業主体	バス事業者A	市			教育委員会	市
	運行主体		バス事業者A		タクシー事業者A	バス事業者B	社会福祉協議会
	道路運送法	4 条				－	79 条
	運行形態	定時定路線	定時定路線		区域運行	－	区域運行
	運行区間	○－○	○－○	○－○	○－○	○－○	○－○
	対象者	沿線住民	沿線住民 沿線住民		○○地区の住民	○○高校の学生	沿線住民
	運行目的	－	交通空白			通学	主に通院
サービス水準	運行本数	24 本/日	5 本/日		4 本/日	2 本/日	5 本/日
	運行曜日	毎日	月～金		火・木	月～金	月・水・金
	運行時間帯	6:00～20:00	8:00～17:00		8:00～17:00	7:30～18:00	8:00～17:00
	運賃	対キロ	200 円			無料	100 円
	割引制度	－	未就学生無料			－	65 歳以上無料
	車両数（定員）	－（39 人乗り）	1 台（28 人乗り）		1 台（11 人乗り）	1 台（39 人乗り）	1 両（11 人乗り）
利用状況	利用者数	…	…	…	…	…	…
収支分析	平均乗車密度	…	…	…	…	…	…
	運賃収入	…	…	…	…	0	…
	経費負担 国	…	0	0	0	0	0
	経費負担 県	…	…	…	…	0	…
	経費負担 市町村	0	…	…	…	0	…
	経費負担 その他	0	…	…	…	…	0
	経費合計	…	…	…	…	…	…
	収支率	…%	…%	…%	…%	…%	…%
	1 人 1 回あたり輸送コスト	0 円	150 円	480 円	655 円	－	820 円

※鉄軌道や海上交通についても整理しましょう

自治体を中心とした共創による地域交通のマネジメントの進め方④

ポイント

国土交通省
中部運輸局

【計画（Plan）について（続き）】

- ✓ 地域交通の基本方針の明確化
- ✓ 基本方針を踏まえた地域の移動ニーズや現状の把握
- ✓ 基本方針に沿った地域交通のあり方の明確化
- ✓ 施策の実施により達成すべき目標の設定
- ✓ 目標達成のために実施する施策、実施主体、実施スケジュール、評価と改善の仕組みの決定
- ✓ 地域公共交通計画へのとりまとめ

【基本方針に沿った地域交通のあり方の明確化】

- 基本方針、移動ニーズや現状を踏まえ、**どのような交通ネットワークが必要**か、そして存在感のある「使える地域交通」たりえるには、**どの程度のサービス水準（運行頻度や運賃など）を確保すべき**か、**各交通の役割分担は何か**を明確化しましょう。ここで決めた「あり方」が、**個別の施策の上位に位置する実施方針**であり、構成員の共通認識になりますので、熟議によりできる限り明確化し、共有を図りましょう。

- 交通ネットワークは、幹線交通、支線交通、交通結節点、面的交通などで構成します。それぞれの交通ごとに必要なサービス水準や役割分担を明確化しましょう。

- 地域の交通サービスは、**民間交通**で継続できる部分と、**委託交通等**にすべき部分が混在しますので、「あり方」を維持できる最適な役割分担を協議会等で議論しましょう。

地域交通のあり方に関する問題意識

重要

国土交通省
中部運輸局

- 基本方針、移動ニーズや現状を踏まえ、どのような交通ネットワークが必要か、そして存在感のある「使える地域交通」たりえるには、どの程度のサービス水準（運行頻度や運賃など）を確保すべきか、各交通の役割分担は何かを明確化しましょう。ここで決めた「あり方」が、個別の施策の上位に位置する実施方針であり、構成員の共通認識になりますので、熟議によりできる限り明確化し、共有を図りましょう。

望ましい地域交通のあり方が地域の関係者間（特に市町村と交通事業者間）で共有されていないと

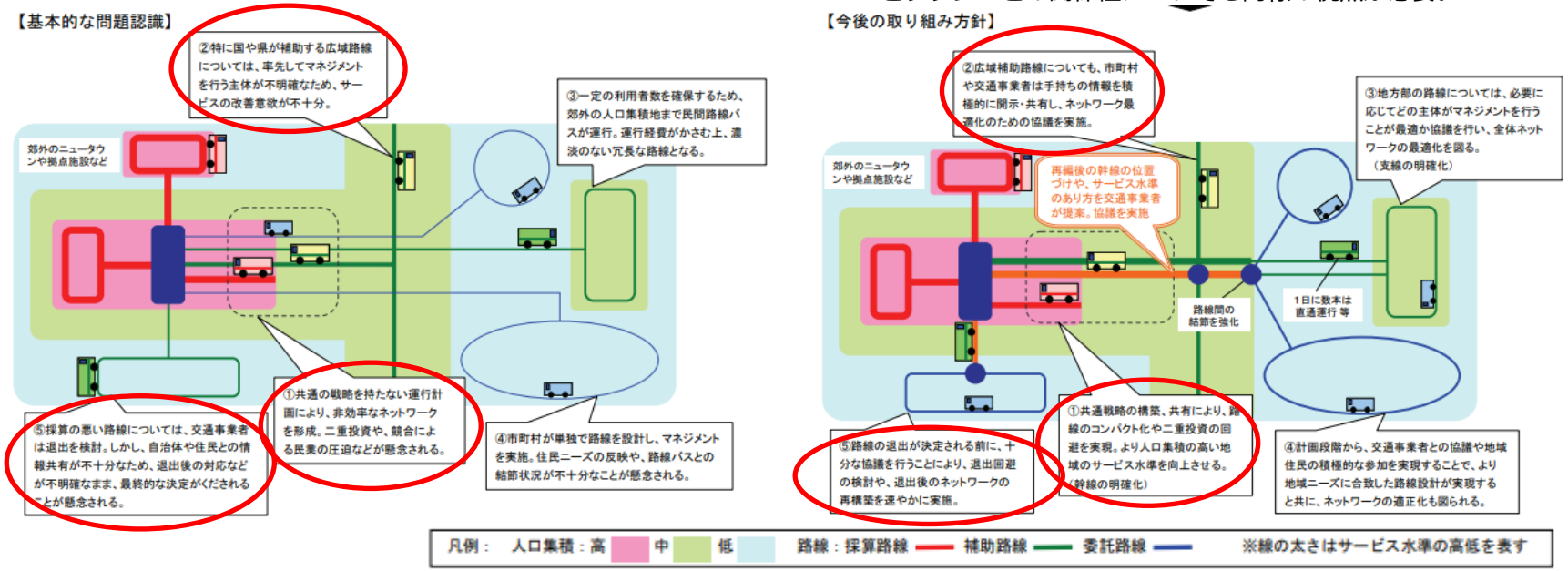
✓ **民間交通と委託交通**（コミュニティバスやデマンド交通）との間で**競合**が発生、**民業圧迫**に

✓ 公益性の観点から実は**重要な民間交通**が、**減便・廃止**の対象に

といったことが起きてしまいます（実際に起きてしまった地域もありました）。

こうしたことを減らすため、**地域全体を見渡した地域交通のあり方**を定め、**どのような官民の役割分担でサービスを提供していくのか**という将来像を明確化し、**公益性と経済合理性のバランス**がとれた最適なサービス水準を実現していきましょう。

（イメージ図）※バスネットワークを例にしておりますが、鉄道とバス、デマンド交通とタクシーとの関係性についても同様の視点が必要。



（出典）地域公共交通をよりよいものとするためのガイドライン（H20　中部運輸局）

地域交通のあり方に関する考え方（例）①

重要

国土交通省
中部運輸局

- 基本方針、移動ニーズや現状を踏まえ、どのような交通ネットワークが必要か、そして存在感のある「使える地域交通」たりえるには、どの程度のサービス水準（運行頻度や運賃など）を確保すべきか、各交通の役割分担は何かを明確化しましょう。ここで決めた「あり方」が、個別の施策の上位に位置する実施方針であり、構成員の共通認識になりますので、熟議によりできる限り明確化し、共有を図りましょう。
- 交通ネットワークは、幹線交通、支線交通、交通結節点などで構成されます。地域の足として必要なそれぞれのサービス水準を定め、それを維持・改善できるように施策を展開しましょう。

【交通ネットワークについて】

供給側のリソース（人員、物資、運行費用）は限られているため、**大量・中量交通**と**少量交通**を適切に組み合わせてネットワークを形成するのが基本的な考え方です。**なるべく大量・中量交通**を利用してもらいながら、それらの利用ができない方の**移動保障**や、**よりきめ細かいニーズ**に対応するために**少量交通**の確保を図ることが重要です。

具体的には、地域の移動需要を踏まえつつ、「幹線交通」、「循環型の交通」、「支線交通」を適切に組み合わせ、その「交通結節点」を快適な待合環境として機能するよう整備しましょう。加えて「面的交通」の確保も図りましょう。結節点においては、地域特性に応じて自家用自動車、自転車からの乗換機能も確保しましょう。

（各交通の機能）

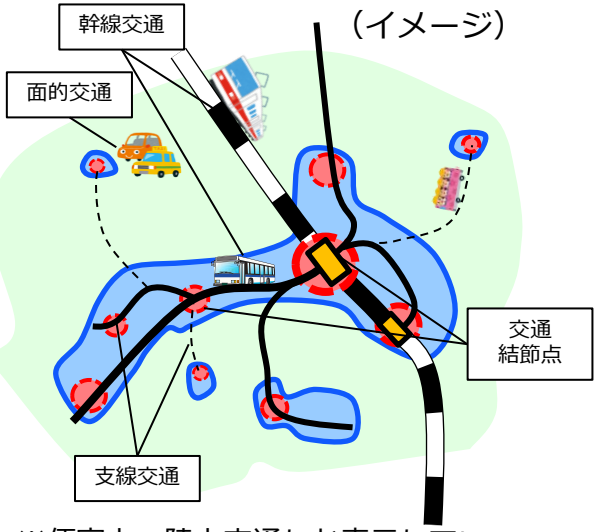
「幹線交通」・・・居住集積地と都市拠点を、又は都市拠点同士を接続し、地域の基幹となる交通。通常、一定のまとまった利用がある経路を通っており、鉄軌道や路線バスなどの大量・中量交通により担われる。民間交通も多い。

「循環型の交通」・・・都市拠点内の循環交通で、主に鉄軌道や路線バスの形態で運行され、民間交通も多い。

「支線交通」・・・フィーダー交通とも呼ばれる。幹線交通への接続を確保するための交通。通常、コミュニティバス、デマンド交通、タクシーなどの中量・少量交通により担われている。

「面的交通」・・・特定の経路ではなく、乗降場所も自由で、一定の区域内を需要に応じて運行する交通。多くの地域ではタクシーやデマンド交通、場合によっては自家用有償旅客運送が該当します。

※各交通の名称は地域ごとに異なります。あくまで概念として捉えてください。



※便宜上、陸上交通しか表示していませんが、離島航路等の海上交通も重要な地域交通ですので、地域特性に応じて組み込みましょう。

地域交通のあり方に関する考え方（例）②

重要

国土交通省
中部運輸局

【サービス水準のあり方について】

（総論）

✓ **輸送の安全・安心**、**サービスの持続可能性（継続性）**の確保を**前提**とし、その上で、各交通について運行頻度、運行時間など将来に向けて守っていくべき水準や全体における役割分担を明らかにしましょう。個別の施策の上位に位置する実施方針となるので、構成員の共通認識となっている必要があります。

✓ 各論について検討する前にまず、交通ネットワーク全体でどのような水準を達成するか、スタンスを確立しましょう。考え方としては、基本方針に照らして地域交通施策の**ターゲットとして設定した**住民や来訪者の**移動**が、【システムや現地の案内により**乗継情報の入手**や運賃等の**決済が容易**で、**妥当な運賃**で、各交通を**円滑に乗り継いで**行えている状態（これを「**MaaS**（Mobility as a Service）」という。）】です。

✓ 地域交通を上記の理想の状態に近づけるために守るべきサービス水準を各論で検討していきましょう。

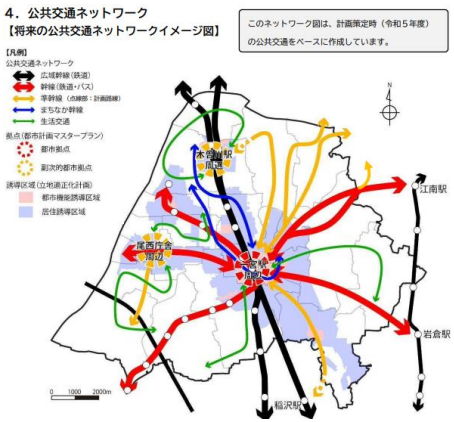
（各論　ネットワークのイメージと役割分担）

✓ あるべき地域交通の**ネットワークのイメージ図を明記**し、構成員や地域全体で守っていくネットワークを共有しましょう。また、**交通結節点も明記**しましょう。

✓ また、それぞれの交通の大まかな分類、望まれる機能、**サービス提供における官民の役割分担**を表形式でまとめ、イメージ図と同じく構成員や地域で共有しましょう。

✓ ネットワークや交通結節点が、立地適正化計画**に記載される基幹的な公共交通軸と整合**するようにしましょう。

地域公共交通計画における記載例



【公共交通の位置づけ】

区分	位置づけ	路線
広域幹線	本市と名古屋市や岐阜市を結ぶ路線	ＪＲ：東海道本線 名鉄：名古屋本線
幹線	本市の都市拠点と副次的都市拠点、若しくは隣接市の交通拠点（主要鉄道駅）を結ぶ路線	名鉄　：尾西線 名鉄バス：起線（起方面）、古知野線 一宮・川島線（岩倉系統）
準幹線	地域生活拠点等と都市拠点を結ぶ路線	名鉄バス：光明寺線、起線（蓮池・西中野方面） 一宮・宮田線、一宮・川島線（川島系統） 江南団地線、丹陽線
まちなか幹線	市内の回遊性を高め、都市拠点を結ぶ路線	名鉄バス：一宮・イオン木曽川線 ｉ-バス　：一宮コース
生活交通	地域内の移動を支援する路線	ｉ-バス　：千秋町コース　大和町・萩原町コース 尾西北コース　尾西南コース 木曽川・北方コース ｉ-バスミニ　その他外出支援の取組み等

←↑（出典）第3次一宮市地域公共交通計画

◆公共交通の役割の明確化に関する総合確保方針◆

・本市の公共交通網は、**「幹線乗合交通」**を基軸とし、その範囲外を**「コミュニティ乗合交通」「有償パーソナル交通」「政策交通」**が順次補完（役割分担・連携）し、更にこれらを企業送迎・助け合い活動が補うことで市民等の移動を確保します。

↑（出典）第2次田原市地域公共交通戦略計画

地域交通のあり方に関する考え方（例）③

重要

国土交通省
中部運輸局

（各論）

（幹線交通、循環型の交通）

地域の基幹としてふさわしい水準を確保し、**沿線への居住や都市機能の誘導を図るべき交通。**

サービス水準としては、

- ✓　確保すべき運行頻度（例：○本/時間など）
- ✓　運行時間（始発、終発の時刻）

などが考えられます。

なお、路線バスや鉄道などの**民間交通についても**交通事業者と協議して**できる限り望ましいサービス水準を設定**することが重要です。

（支線交通）

幹線交通等と確実に接続し、都市機能へのアクセスを確保すべき交通。沿線人口や移動ニーズが少ない中でも**移動を保障**することが求められます。

サービス水準としては、

- ✓　ニーズに応じつつ継続可能なサービス形態
- ✓　特定の幹線交通等への接続

などが考えられます。書き方に定型はありませんが、**その記述により協議会の構成員で認識共有できることが大事**です。

地域公共交通計画におけるサービス水準の記載例

【望ましいサービスレベルと市の関わり方】

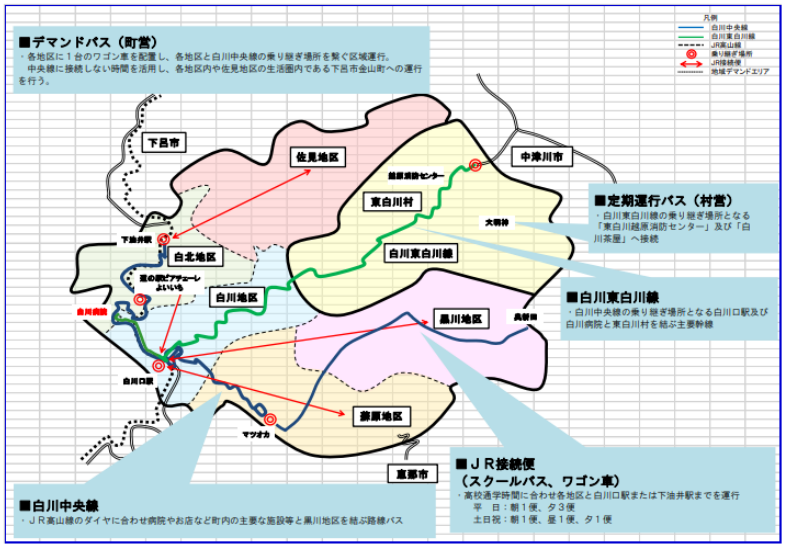
路線		望ましいサービス		市の関わり方
		運行間隔	運行時間帯※	
JR 東海道本線		―	―	民間事業による運行を望みます。
名鉄名古屋本線		―	―	
名鉄尾西線		昼間：概ね 30 分以上待つことなく利用できるサービス	6 時～23 時台	
名鉄バス	起線（起方面）		6 時～23 時台	民間事業による運行を望みます。交通事業者と定期的な情報共有を図り、民間事業による望ましいサービスの維持が困難な場合は、支援等を検討し、交通事業者との協議を行い維持に努めます。
	古知野線		6 時～23 時台	
	一宮・川島線（岩倉系統）		6 時～23 時台	
	光明寺線	昼間：概ね 60 分以上待つことなく利用できるサービス	需要に応じて運行	民間事業による運行を望みます。交通事業者と定期的な情報共有を図り、民間事業による路線の維持が困難な場合は、支援等を検討し、交通事業者との協議を行い維持に努めます。
	起線（蓮池・西中野方面）			
	一宮・宮田線			
	一宮・川島線（川島系統）			
	江南団地線			
	丹陽線			
	一宮・イオン木曽川線			市が主体となって政策的に運行していきます。
i-バス	一宮コース	需要に応じて運行		
	千秋町コース			一定のサービスについては、市が主体となって政策的に運行します。地域が主体となって取り組む場合には、市が利便性向上等を支援します。
	大和町・萩原町コース			
	尾西北コース			
	尾西南コース			
	木曽川・北方コース			

※一宮駅発の時刻を基準とします。

←民間交通を含めて望ましいサービス水準が記載され、行政と交通事業者等の役割分担が記載されています。

（出典）第3次一宮市地域公共交通計画

【新しい公共交通システムのイメージ図・説明（2021 年 10 月）】



（出典）白川・東白川地域公共交通網形成計画

重要

地域交通のあり方に関する考え方（例）④

（面的交通）

きめ細かいニーズに対応することが期待される交通。**タクシー、デマンド交通、自家用有償運送**で類似のサービスが提供される実態があるため、機能の重複を避けるためにそれぞれに求める**役割、サービス水準を明確に**することが大変重要です。

（交通結節点）

各交通の**運行情報や乗り場の位置がわかりやすく表示**されているとともに**乗継時間を快適・有効に過ごすことができる**空間とすることが重要です。後者については例えば、屋外の場合は上屋とベンチが、屋内であれば、机、椅子があり、フリーWi-Fiや自動販売機等があると尚良いです。また、**駐輪場・駐車場やタクシー乗り場**の整備も必要に応じて検討しましょう。

地域公共交通計画におけるサービス水準の記載例

②『 コミュニティ乗合交通 』の運行方針・・・ぐるりんバス、地域乗合タクシー

幹線乗合交通を補う地域互助機能として、コミュニティ協議会・市・交通事業者が協働し、集落地域から市街地への中・低水準の運行確保

ア ぐるりんバスの運行　計画）市・地域　運行）交通事業者（受託）　支援）国　協働）市民・地域等

※ぐるりんミニバス（ワゴン車）含

■機　　能　集落地域から市街地への移動確保（一定基準以上の移動ニーズに対応）
■対象区域　幹線乗合交通が運行しない地区
■対応課題　コミュニティ協議会と市の協働による利用ニーズに応じた運行（ルート・ダイヤ・運賃設定等）の実現
幹線沿いでない観光施設へのアクセスに配慮した運行の実現
※幹線乗合交通との役割分担（競合回避）、設置・廃止検討基準明確化・遵守が不可欠

イ 地域乗合タクシーの運行　計画）地域　運行）民間交通事業者　支援）国・市　協働）市民・地域等

※八王子線

■機　　能　集落地域から市街地への移動確保（一定基準以上の移動ニーズに対応）
■対象区域　ぐるりんバスが運行しない地区
■対応課題　コミュニティ協議会主体による利用ニーズに応じた運行（ルート・ダイヤ・運賃設定等）の実現
※幹線乗合交通との役割分担（競合回避）、設置・廃止検討基準明確化・遵守が不可欠

③『 有償パーソナル交通 』の運行方針・・・タクシー、福祉有償運送、貸切バス・レンタカー等

交通事業者等が主体となり、行政・地域等の協働により、幹線・コミュニティ乗合交通で対応できない個人単位の移動を必要十分な水準で運行確保

ア タクシーの運行　計画・運行）民間交通事業者　協働）市民・地域等

■機　　能　市内外を問わず２４時間３６５日、ドア・ツー・ドアのサービスで個人ニーズの移動確保
■対象区域　市内全域
■対応課題　ニーズに応じたサービス提供・運行、利用のしやすさの向上・きっかけづくり
※渥美地域・伊良湖岬等の配車が不十分

イ 福祉有償運送の運行　計画・運行）福祉団体等　協働）市民・地域・事業者・行政等

■機　　能　移動困難者（身体障害者や要介護者などの公共交通機関利用困難者）の移動確保
■対象区域　市内全域
■対応課題　ニーズに応じたサービス提供・運行、利用のしやすさの向上、利用のきっかけづくり

ウ 貸切バス・レンタカー・レンタサイクルの運行　計画・運行）民間交通事業者等　協働）市民・事業者等

■機　　能　個人又は団体のニーズに応じた移動確保
■対象区域　市内全域（市外含む）
■対応課題　ニーズに応じたサービス提供・運行、利用のしやすさの向上・きっかけづくり

↑（出典）第2次田原市地域公共交通戦略計画

表 15　交通結節点における各機能の整備状況

交通結節点における各機能の整備状況			各機能・内容							
			バリフリ経路	上屋	ベンチ	トイレ	駐輪場	キス&ライド停車帯	パーク&ライド駐車場	タクシー乗り場
区分	位置付け	具体的な地点 ★…具体的な地点が未定であり、括弧内は候補地	乗り継ぎ経路がバリアフリー化されている	柱に屋根をかけた建築物がある	数人が腰掛けられる椅子がある	一般利用可能なトイレおよび多目的トイレがある（駅構内を含む）	近接する駐輪スペースがある（有料・無料のいずれか）	近接する停車帯がある	近接する駐車スペースがある（有料・無料のいずれか）	近接するタクシー専用乗り場がある
①拠点鉄道駅型(駅前広場)	拠点性のある地域に立地する鉄道駅の駅前広場	若林駅	−	●	●	△	●	●	●	●
		土橋駅	●	●	●	●	●	●	●	●
		豊田市駅	●	●	●	●	●	●	●	●
		梅坪駅	●	●	●	●	●	●	●	●
		猿投駅	●	●	●	△	●	●	●	●
		浄水駅	●	●	●	●	●	●	●	●
		三河上郷駅	●	●	●	△	●	●	●	−
		三河豊田駅	●	●	●	●	●	●	●	−
		新豊田駅	●	●	●	●	●	●	●	−
		八草駅	●	●	−	●	●	●	●	●
②鉄道駅型(駅前広場)	①以外の鉄道駅の広場 ②-Ⅰ 他の鉄道駅や基幹バスと接続する鉄道駅の駅前広場	上豊田駅	−	−	−	△	●	−	●	−
		新上挙母駅	●	−	−	△	●	●	●	−
		四郷駅	●	●	●	●	●	●	●	−
		保見駅	●	−	−	△	●	●	●	−
	②-Ⅱ 上記以外の鉄道駅の駅前広場	三河八橋駅	−	−	−	●	●	●	●	−
		竹村駅	−	−	−	△	●	●	●	●
		上挙母駅	−	−	−	△	●	−	●	−
		越戸駅	−	−	−	●	●	−	●	−
		平戸橋駅	−	−	−	●	●	●	●	−
		永覚駅	−	−	−	△	●	−	●	−
		末野原駅	●	●	●	●	●	●	●	−
		愛環梅坪駅	●	●	●	●	●	●	●	−
		貝津駅	●	−	−	●	●	●	●	−
		篠原駅	−	●	●	△	●	●	●	−
		陶磁資料館南駅	−	−	−	−	−	−	−	−
③拠点バスターミナル型	拠点性を持つ施設に近接し、バスロータリー等を有する基幹バスが接続するバス停	足助病院	●	●	●	−	●	−	−	●
		トヨタ記念病院	●	●	●	−	●	−	−	●
		どんぐりの湯前	−	●	●	−	●	●	●	−
		小渡	−	●	●	△	●	●	●	−
		藤岡支所	●	●	●	−	●	●	●	−
④バスターミナル型	バスロータリー等を有し、基幹バス等が接続するバス停	広瀬	−	●	●	●	●	●	−	−
		藤岡公園	−	●	●	−	●	−	−	−
⑤拠点バス停型	拠点性を持つ施設に近接し、複数の基幹バスが接続する地域の拠点	★高橋（栄町）ほか	−	−	−	−	−			
		★猿投（斎藤病院）ほか	−	−	−	−	−			
		★松平（松平支所前）ほか	−	−	−	−	●			
		★下山（大沼）ほか	−	−	−	−	−			
		★小原（小原大草）ほか	−	−	−	−	−			
⑥バス停型	基幹バスが接続する路上バス停	★新盛（北小田）ほか	−	−	−	−	−			

●：整備、△：一部整備、−：未整備

（出典）豊田市地域公共交通計画

地域交通のあり方に関する考え方（例）⑤

重要

国土交通省
中部運輸局

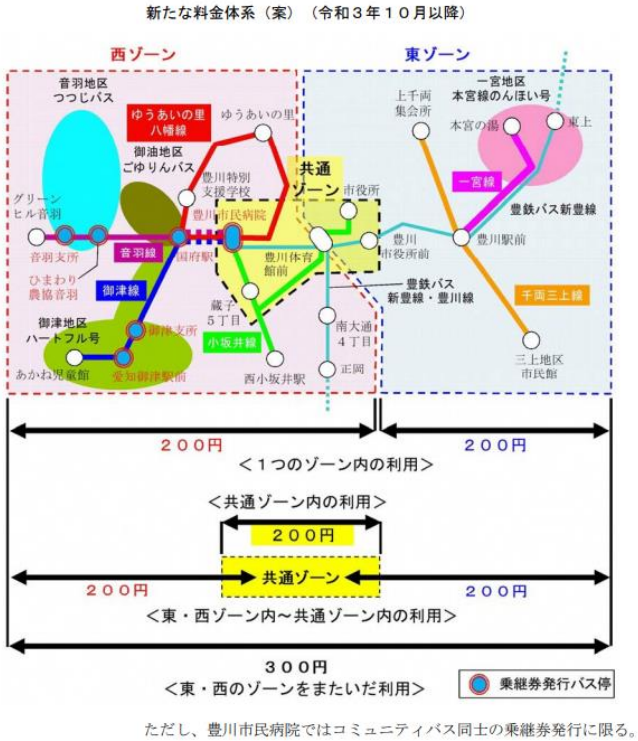
（運賃）

様々な交通が独自に運賃を設定していると、乗継のたびに初乗り運賃がかかる、支払いが煩雑になるなどの事情から地域交通の利用を阻害することもあります。そのような課題が見られる場合には、**乗継をしても計算が容易な運賃**のあり方を検討してみましょう。

この点、運賃体系自体をわかりやすくする方法としては、**民間交通も官の交通も含めて**均一運賃、ゾーン制運賃を採用している地域があります。また、市町村内の高齢者を対象に、一定の制限内で市内の交通を乗り放題とする施策を採用している自治体もあります。

また、そこまでの水準でなくとも、一日乗車券の範囲に自治体内のなるべく多くの交通を含むようにするという形で始める方法もあります。

地域公共交通計画におけるサービス水準の記載例



↑（出典）豊川市地域公共交通戦略計画

（注意　独占禁止法について）

以上述べたサービス水準について協議会等で熟議し、構成員の納得を得ることが大変重要ですが、他方で協議会の構成員に交通事業者が複数いる状況で、事業の参入や運賃の具体的な金額について「合意」してしまうと独占禁止法上の「カルテル」に該当するとして問題が生じるおそれがあります。

したがって、**協議会等の場ではサービス水準について「意見交換」**を行い、計画に共通のサービス水準を記載することは問題ありませんが、**最終的に**その内容に従うか否かはあくまで自治体が**個別の事業者毎に合意**をとる必要があります。こうした発想から、運賃協議会も個別の事業者が構成員となっています。**協議会等の運営で留意**してください。

他方で、維持・確保自体が困難となった事業に対して他の事業と同様の競争ルールを課すのは不適切だという考えから独占禁止法特例法が制定され、バス事業については一定の場合に事業者同士の運賃調整等も可能となりました。

自治体を中心とした共創による地域交通のマネジメントの進め方⑤ ポイント

国土交通省
中部運輸局

【計画（Plan）について（続き）】

- ✓ 地域交通の基本方針の明確化
- ✓ 基本方針を踏まえた地域の移動ニーズや現状の把握
- ✓ 基本方針に沿った地域交通のあり方の明確化
- ✓ 施策の実施により達成すべき目標の設定
- ✓ 目標達成のために実施する施策、実施主体、実施スケジュール、評価と改善の仕組みの決定
- ✓ 地域公共交通計画へのとりまとめ

【基本方針に沿った地域交通のあり方の明確化（続き）】

- **役割分担**に関連して、地域交通に係るサービスの提供は、**輸送の安全・安心や継続性の確保**の観点から、既にノウハウを有している**地域の交通事業者が最大限関与**し、地域交通のあり方の実現に向けた協力関係が構築されるよう努めることが大変重要です。また、**協力関係の構築**は、自治体内の主に都市部において、民間交通の運行も「あり方」に沿ったものとするためでもあります。

- 自治体と同様に、交通事業者もなるべく自社の交通サービスを継続して、あるいは委託交通の運行を通じて地域に貢献したいと考えていますが、担い手不足や利用者不足により、民間企業としての存続の観点からサービスの縮小や廃止を余儀なくされている側面もあります。よって、**交通事業者にサービスの継続と改善のインセンティブが生じる制度設計が大変重要**です。

- この点、国においては、バス等の運行について、自治体と交通事業者が**サービス水準に関する複数年単位の協定を締結**し、そのために必要な資金・**公費負担をあらかじめ算定して確約**することで**必要なサービスの確保を図る**取組を推奨しており、そのための国庫補助を令和5年度から新たに創設しました。当該取組により、自治体としては複数年のサービス提供が確保でき、交通事業者としては公費負担額が事前に確定して収入増加を図るインセンティブが生じるというメリットがあります。ぜひ積極的な案件形成を図ってください。

交通事業者との関係構築について

重要

国土交通省
中部運輸局

- 役割分担に関連して、地域交通に係るサービスの提供は、輸送の安全・安心や継続性の確保の観点から、既にノウハウを有している地域の交通事業者が最大限関与し、地域交通のあり方の実現に向けた協力関係が構築されるよう努めることが大変重要です。

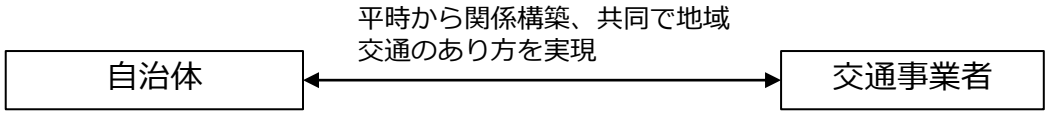
✓ 地域交通のあり方を実現する上では、実際に**交通サービスを安全・安心かつ継続的に提供する担い手**が必要です。この点については、これまで各地域でサービスを提供してきた**交通事業者が担い手の最有力候補**といえます。

✓ さらに、**当該地域で安全・安心かつ継続的にサービスを提供している交通事業者**が存在しているならば、その地域でサービス提供を継続するノウハウを当該事業者が最も有していると推定されるため、当該事業者に担い手を継続してもらうことが総合的にメリットが大きいといえます。よって、そのような交通事業者に担い手を継続してもらえるような関係構築と施策展開を行うことが大変重要です。**民間交通でできる部分は民間交通で、そうでない部分は委託交通で、それも厳しい部分は事業者と協力した自家用有償旅客運送でという順序で検討**しましょう。

✓ もし当該交通事業者に担い手になってもらえない（もらわない）場合（例えば自家用有償旅客運送に切り替える）でも、運行管理等を担って一部協力してもらうことで蓄積したノウハウを活かしてもらうことができますので、その可能性を探ることも大切です。

✓ 逆に、 担い手を確保していく観点で**最も望ましくないケース**は、上記のような交通事業者と十分な協議なく自治体主導で新たなサービスを開始した結果、**当該交通事業者の経営が圧迫（民業圧迫）されて地域から撤退**し、その後新たに導入したサービスが継続できずに廃止され、最終的に**地域内に担い手の候補がいなくなるような場合**です。

✓ また、そもそも上記のような交通事業者が、**地域内に営業所を残して居続けてもらえるよう、平時から関係性を構築**しておくことも、「地域交通のあり方」の担い手を確保する観点では重要です。例えば、**定期的に交通事業者と打ち合わせし**、地域交通のあり方や役割分担に関する意見交換、民間交通を含めた最近の利用状況（特に地域間幹線系統が補助落ちしないかなど）、コミュニティバスなどの委託交通があるならその利用状況などを**情報交換**することから始めてみるとよいでしょう。



エリア一括協定運行補助について

重要

国土交通省
中部運輸局

- 自治体と同様に、交通事業者もなるべく自社の交通サービスを継続して、あるいは委託交通の運行を通じて地域に貢献したいと考えていますが、担い手不足や利用者不足により、民間企業としての存続の観点からサービスの縮小や廃止を余儀なくされている側面もあります。よって、交通事業者にサービスの継続と改善のインセンティブが生じる制度設計が大変重要です。
- この点、国においては、バス等の運行について、自治体交通事業者がサービス水準に関する複数年単位の協定を締結し、そのために必要な資金・公費負担をあらかじめ算定して確約することで必要なサービスの確保を図る取組を推奨しており、そのための国庫補助を令和5年度から新たに創設しました。当該取組により、自治体としては複数年のサービス提供が確保でき、交通事業者としては公費負担額が事前に確定して収入増加を図るインセンティブが生じるというメリットがあります。ぜひ積極的な案件形成を図ってください。

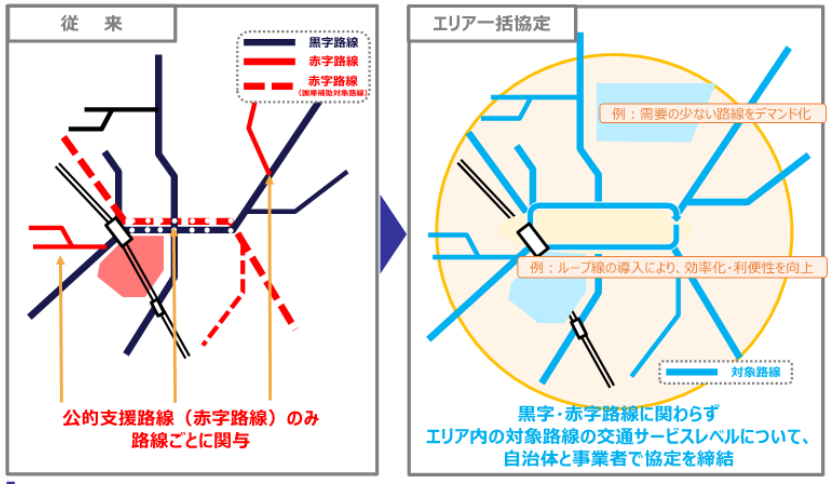
（従来の支援の特徴）

- ✓ 補助金又は委託費の算定が**単年度**ごとで、精算時まで金額が確定しない
- ✓ 仮に交通事業者の努力により**運送収入が増加**してもその分**補助金又は委託費が減少**する仕組み
- ✓ 収入の見通しがつかないため人手不足ではインセンティブになりづらい

（新たな支援の特徴）

- ✓ **複数年度**の支援額をあらかじめ明示
- ✓ 仮に交通事業者の努力により**運送収入が増加**しても**補助金又は委託費は減少しない**仕組み
- ✓ **収入の見通し**がつくため、交通事業者も採用に力を入れやすい

→ **こうした自治体の支援を国庫補助で後押し！**



ステップⅠ　公共交通ネットワーク・サービスレベルを一括設定

地域内の路線・区域運行（バス・デマンド交通等）について、運行主体（民間路線・コミバス）や、補助（国・自治体）の有無にかかわらず、一括して公共交通ネットワーク・サービスレベルを設定。

ステップⅡ　関係する自治体・交通事業者間のリスク分担の調整

ステップⅠで計画した公共交通ネットワーク・サービスレベルを確保するにあたって、今後の需要及び供給見込を十分に勘案して、自治体・交通事業者等の関係者間でリスク分担を調整。

ステップⅢ　エリア一括協定の締結

ステップⅠ・ステップⅡを踏まえて、自治体と交通事業者等の関係者間で３～５年の«協定»を締結。

地域のメリット

まちづくりの「軸」が安定し、地域の幅広い分野への効果を発現

需要減・供給減の厳しい局面においても、必要な公共交通ネットワークの安定化・品質保証を実現。
まちづくりを支える「軸」の安定化に伴い、定住・移住などヒト、地域内外からのカネの呼び込みなど、
幅広い分野への好影響（クロスセクター効果）が期待。

自治体のメリット

欠損額の補填＝事後追認型のため、政策的に関与することが困難

交通サービス購入費＝事前協議型となり、政策的に議論することが可能

交通事業者のメリット

個別路線ごとの欠損補填
⇌ 自治体が補填　又は
交通事業者が地域内外の利益から補填

地域内の路線を一体的に支援
⇌ 対象路線を一括協議し、
自治体とリスク分担。安定経営へ寄与。

自治体を中心とした共創による地域交通のマネジメントの進め方⑥

ポイント

国土交通省
中部運輸局

【計画（Plan）について（続き）】

- ✓ 地域交通の基本方針の明確化
- ✓ 基本方針を踏まえた地域の移動ニーズや現状の把握
- ✓ 基本方針に沿った地域交通のあり方の明確化
- ✓ 施策の実施により達成すべき目標の設定
- ✓ 目標達成のために実施する施策、実施主体、実施スケジュール、評価と改善の仕組みの決定
- ✓ 地域公共交通計画へのとりまとめ

【基本方針に沿った地域交通のあり方の明確化（続き）】

- また、**住民との役割分担**の観点で、自治会などの地域団体に関与してもらいつつ、あり方の検討や費用の一部負担を担ってもらう（**協力金の拠出や地区協議会への参加**）ことで、特に**移動ニーズの総量が少ない地域で「使える地域交通」を作り出す**ことにつながります。

- このため、体制の中に地域毎の協議会や住民懇談会を立ち上げ、当該地域内の交通のマネジメントを行う自治体や、運行費用について自治体の補助や事業者の負担を除いた一部の経費を当該協議会や地域組織で担うこととしている自治体もあります。

- こうした方法は、現状の地域交通の利用が少なくアンケート調査等で移動ニーズを調査することが困難である地域において、聞き取り等により**潜在的な移動ニーズを把握**し、交通サービスの提供後に**責任感を持って利用促進**を図ってもらえる（**要望だけで終わらない**）点で有効です。こうした体制の構築や運営を自治体が支援することで、より利用される地域交通を作り出しましょう。

自治体を中心とした共創による地域交通のマネジメントの進め方⑦ ポイント

国土交通省
中部運輸局

【計画（Plan）について（続き）】

- ✓ 地域交通の基本方針の明確化
- ✓ 基本方針を踏まえた地域の移動ニーズや現状の把握
- ✓ 基本方針に沿った地域交通のあり方の明確化
- ✓ 施策の実施により達成すべき目標の設定
- ✓ 目標達成のために実施する施策、実施主体、実施スケジュール、評価と改善の仕組みの決定
- ✓ 地域公共交通計画へのとりまとめ

【施策の実施により達成すべき目標の設定】

- 協議会等で明確化した**地域交通のあり方と現状の差を埋める**ために施策を展開していきますが、その前提として、現状を将来像に近づけていくため、**計画期間中に達成すべき目標**を定めましょう。

- まずは「地域交通の利用者の増加」、「利用者の満足度の向上」など**定性的な目標**を掲げた上で、それらに対応する**定量的な目標値**をセットで掲げるのが一般的です。目標値は例えば、「鉄道駅の乗降客数○人」、「バスの利用者数○人」、「アンケートによる満足度○%」のようになります。目標値は目標と論理的に整合し、目標の達成度の評価に資するものである必要があります。

- 目標についても、基本方針や地域交通のあり方と同様、**協議会等の構成員が納得**して追求できるものであることが重要です。よく議論して設定しましょう。

- また、計画全体の目標値に加え、**個々の施策の目標値**についても、当該施策が効果的に実施できたかを評価するために設定するようにしましょう。

- 中部運輸局では目標・目標値の設定や評価を実施する際のポイントをまとめた**マニュアルを策定**しました。**評価の実施方法**や**主な評価指標の留意点等**が短時間でご理解いただけますので、ぜひご利用ください。

（必読）地域交通関係マニュアル

国土交通省
中部運輸局

超重要！必携

「自治体交通担当者のための道路運送法実務マニュアル」

地域公共交通会議の開催・運営に必要となる協議事項や資料作成のポイントをまとめた実務書（旧運営マニュアル）

【令和６年４月改定】

「はじめての地域公共交通」

自治体において地域公共交通の業務を担当される方への入門書

【令和６年４月改定】

「地域公共交通計画の作成と運用の手引き」（本省作成）

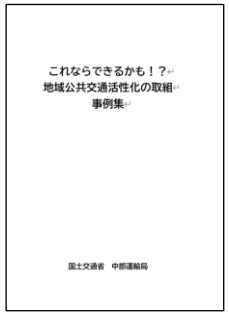
地域公共交通計画の作成方法等について詳細に解説、事例多数。

【令和５年度改定】

超重要！必携

「地域公共交通に関する事業評価の手引き」

地域公共交通計画や個別事業の評価についてわかりやすく解説



「これならできるかも！？地域公共交通活性化の取組事例集」

各地域で頻出の課題に対する施策を検討する際のポイントや参考事例をわかりやすく解説。

【令和６年４月新規作成】

このほかにも施策の検討のヒントになるマニュアルが多数！

詳しくは中部運輸局ホームページ「地域公共交通ライブラリー」をご覧ください！

自治体を中心とした共創による地域交通のマネジメントの進め方⑧ ポイント

国土交通省
中部運輸局

【計画（Plan）について（続き）】

- ✓ 地域交通の基本方針の明確化
- ✓ 基本方針を踏まえた地域の移動ニーズや現状の把握
- ✓ 基本方針に沿った地域交通のあり方の明確化
- ✓ 施策の実施により達成すべき目標の設定
- ✓ 目標達成のために実施する施策、実施主体、実施スケジュール、評価と改善の仕組みの決定
- ✓ 地域公共交通計画へのとりまとめ

【目標達成のために実施する施策、実施主体、実施スケジュール、評価と改善の仕組みの決定】

- 設定した目標の達成に資する**施策**を適切に立案し、**実施主体**、**実施スケジュール**、**実施した結果の評価と改善の仕組み**を、協議会等で議論して決めましょう。

- 施策は様々な種類があり、概ね**【各交通の改善、見直し】**、**【交通結節点等のインフラ整備・改良】**、**【バリアフリーなど誰もが安心して利用できる環境整備】**、**【利用促進や担い手確保等の持続可能性の向上】**に大別されます。学識経験者や交通事業者の意見をよく聞きながら、**目標と実施する施策の整合性（特に移動ニーズへの適合性）についてよく議論することが大変重要**です。施策はあくまで目標を達成するための手段であるため、最初から特定の施策の実施ありきで、手段が目的化しないようにしましょう。

- また、施策の内容の検討の際には、**輸送の安全・安心や継続性の確保の観点のクリアが必須です。協議会等で**関係者でこれらの観点がクリアできているか**確認**しましょう。その開催実務については「**地域公共交通会議等運営マニュアル**」にまとめました。必携のマニュアルとしてご活用ください。

- この点、一度の協議会等の開催のみで終わらせようとした結果、漏れが見つかり、施策の実施スケジュールが見直しとなる事例が散見されますので、**案の段階で関係者（運輸支局、公安委員会、道路管理者、施設や土地の管理者）に相談し、必要な措置をとりましょう。運輸支局にも早めのご相談を**お願いします。

施策の検討について（留意点）①

重要

国土交通省
中部運輸局

- （前略）目標と施策の整合性（特に移動ニーズへの適合性）についてよく議論することが大変重要です。施策はあくまで目標を達成するための手段であるため、最初から特定の施策の実施ありきで手段が目的化しないようにしましょう。（後略）

✓ 既に実行中の地域公共交通計画がある、前任から引き継いだ施策がある場合には、まずその施策に集中して取り組みましょう。**施策の継続性**を確保することが重要です。特に、**効果が出始めている施策**があるなら、無理にそれに反する新しいことをすると混乱を招きますので注意です。

✓ 毎年国から「**二次評価**」を受け取っている場合はそれも確認し、施策の検討に反映することが大変重要です。

✓ 何をやったらよいかを明らかにするためにとりあえずアンケートなどの調査をする、というパターンが散見されますが、仮説なくアンケート調査をしても有効な課題設定につながらない場合が多いです。**調査の前にはある程度仮説を立てましょう**。ただし、各地域の移動ニーズや交通サービスの内容など基礎データを収集する調査は、仮説を立てなくとも実施して問題ありません。

✓ アンケートで**公共交通の移動ニーズ調査**をする場合が多いですが、**公共交通の利用が少ない地域**ではそのような調査方法をしても有効な結果を得られません。その場合には、むしろ住民懇談会やインタビューなどの**生の声を集める方法が有効**です。

✓ 目的に応じた適切な調査方法・項目について協議会メンバーで話し合いましょう。

✓ 加えて大事なのは、**担当の方**が、ある目的地に対して、どの公共交通に乗ればよいかがスムーズにわかるか（バスマップなどで）、現地で乗り場がすぐわかるか、乗車中の様子はどうかといった点を**現場で点検**することです。全部は無理だと思いますが、定期的にしっかり行いましょう。

施策の検討について（留意点）②

重要

国土交通省
中部運輸局

- （前略）目標と施策の整合性（特に移動ニーズへの適合性）についてよく議論することが大変重要です。施策はあくまで目標を達成するための手段であるため、最初から特定の施策の実施ありきで手段が目的化しないようにしましょう。（後略）

✓ 「バスの利用が少ないからデマンド交通をやる」のように**いきなり施策を決め打ちせず**、目標や移動ニーズと**整合する施策を選択**しましょう。また、その整合性について、**協議会等で議論**を行いましょう。

✓ **他地域の優良事例**を真似する際は、成功した理由を調査し、それが**自分の地域にも当てはまるのか検証**をしてから真似をしましょう。

✓ **地域住民等の要望**は施策検討の出発点になり得ますが、要望に応じた結果利用がほぼなかったという事例が散見されます（特に移動ニーズの総量が少ない地域で）。可能であれば、**要望者を検討や実施に係る体制に巻き込み、利用促進等に協力してもらう**仕組みを構築しましょう。

✓ 地域の交通事業者に一度は相談し、助言や懸念点を聞くようにしましょう。

✓ **事前に他分野の情報収集**もしっかり行いましょう。スクールバスや福祉交通などの他部署が担当する交通サービスが存在する場合、それと重複する施策は無駄につながりますし、また、目的地となる施設（病院、学校）の移転・新設や走行する道路の新設・廃止の情報も地域交通施策に反映する必要があります。

✓ **実証実験**を行う場合、最終的に何らかの形で（実証の内容そのままとは限らない）**サービスを実装するつもりで実施**することが大変重要です。実証を実施しては辞めて何も実装しないということを繰り返すことは、費用対効果の観点からも、協力地域の関係者の負担も考慮して行わないようにしましょう。

目標達成のための基本的な施策例①

国土交通省
中部運輸局

大目標	小目標	施策
幹線バスの維持・改善	地域交通のあり方を踏まえた運行頻度の維持・増加	✓ エリア一括協定運行（松本市） ✓ 民間路線のコミュニティバス化 ✓ 交通事業者への補助
	移動ニーズに合わせた見直し	路線再編、ダイヤ改正などの利便増進（沼津市、日進市、福井市など）
	定時性・速達性の向上	✓ バス路線のBRT化（名古屋市、岐阜市など） ✓ 運賃収受の円滑化（キャッシュレス導入、車外改札の導入など）
ローカル鉄軌道の維持・改善 ※しばしば長期間の協議が必要になりますので、ぜひ運輸局にご相談ください	運行頻度の維持・増加	✓ 上下分離、三セク化など事業構造の変更（養老鉄道、えちぜん鉄道など） ✓ 交通事業者への補助（岳南鉄道） ✓ LRTの建設・改善（福井鉄道、宇都宮ライトレール、富山ライトレールなど）
支線交通の維持・改善	地域の主体性を活かした、潜在需要を捉えた支線交通のマネジメント	✓ 地区ごとの協議会によるマネジメント（豊田市、岐阜市、新城市など） ✓ 住民懇談会や交通事業者との打ち合わせの定期開催によるマネジメント（各務原市など）
	幹線との結節点における接続の改善	✓ 乗継便が目の前で待機（恵那市） ✓ 運賃の乗継割引（伊勢市など）

目標達成のための基本的な施策例②

国土交通省
中部運輸局

大目標	小目標	施策
支線交通の維持・改善（続き）	移動ニーズに合わせた運行車両・形態の見直し	✓ 狭隘道路に合わせた車両の小型化と停留所の増加やフリー乗降の導入 ✓ 線の交通から面的交通への見直し（コミュニティバス→タクシー補助やデマンド交通など） ✓ 面的交通から線の交通への見直し（上記の逆）
	移動ニーズに合わせた見直し	路線再編、ダイヤ改正などの利便増進（沼津市、日進市、福井市など）
結節点の整備・改善	快適な待合空間の整備	✓ 駅前のバス、タクシー乗り場の整備 ✓ 公民館などを活用した整備（高山市の虹流館くぐのなど） ✓ 商業施設と連携した整備（岐阜市（コンビニ）、紀北町（スーパー）など）
	交通に関するわかりやすい情報提供	方面別のバスの発着情報や乗り場の場所を看板やサイネージを活用してわかりやすく情報提供（沼津駅など）
	自家用交通との接続	✓ パークアンドライド駐車場、駐輪場 ✓ シェアサイクルポートの設置
利用しやすい運賃設定	利用者にわかりやすい運賃設定	✓ ゾーン制運賃（豊川市など） ✓ 均一運賃（名古屋市、恵那市など）
	生活で活用しやすい運賃設定	✓ 住民割引や高齢者割引（高山市など） ✓ 学生定期に対する補助

目標達成のための基本的な施策例③

国土交通省
中部運輸局

大目標	小目標	施策
面的交通の維持・改善	タクシー需要の喚起や利用環境の改善	✓ タクシー運賃の割引チケットの高齢者等への配布 ✓ タクシーアプリの導入や共同配車システムの導入に対する支援 ✓ タクシー乗り場の整備
	タクシーが来にくい地域の交通の確保	✓ 特定の乗り場における営業補償 ✓ エリアを区切ったデマンド交通の運行
	タクシー撤退後の代替交通の確保	バス事業者と連携した自家用有償旅客運送の実施（紀北町）
誰でも安心して利用できる環境整備	バリアフリー化	✓ 駅、乗り場、車両等のバリアフリー化 ✓ スタッフによる声掛けなどソフト面の対応
	わかりやすい情報提供	✓ 電話案内やウェブなどによるわかりやすい情報提供（恵那市など） ✓ バスロケシステムの導入
交通サービスの持続可能性の向上	担い手確保の促進	✓ 適正な水準の委託費・補助金の確保 ✓ 運転手等の採用活動への支援 ✓ 協力金や役務提供の獲得
	交通サービスの利用促進	✓ お得な企画乗車券の発行 ✓ 外出目的となるイベントの開催と公共交通の利用の呼びかけ
	市民等の理解の増進	交通施策に関するシンポジウム開催や住民懇談会の実施

輸送の安全・安心、継続性の確保について①

重要

国土交通省
中部運輸局

- また、施策の内容の検討の際には、輸送の安全・安心や継続性の確保の観点が確実にクリアできるよう留意してください。特に、安全・安心の観点で抜けがあると施策の実施自体が不可能となる恐れがありますので、案の段階で関係者（運輸支局、公安委員会、道路管理者、施設管理者）に相談し、必要な措置を確実にとりましょう。（後略）

【輸送の安全・安心】

事故等のない安全な、日々安心して利用できる交通サービスの提供を確保するため、各種法令の規制を通じて主に以下の事項の実現を図っています。輸送の安全・安心は施策の実施の大前提となる概念ですので、大まかな内容を把握し、交通サービス新たに導入する際は、以下の点をどうクリアするか検討しましょう。

目的・主な事項	根拠法令・権限	所管・相談先
（運送事業の適正・合理的な運営、利用者の利益保護） ・運行管理、車両整備の**責任の明確化** ・**損害賠償**能力の確保 ・運転手等の**健康状態、休息時間**の確保 ・運賃の適正性の確保 ・運送引受義務、差別的取扱いの禁止 ・バス停への掲示義務など旅客利便の確保	道路運送法	運輸支局
（道路における危険の防止、交通の安全と円滑、障害防止） ・他の自動車、自転車、歩行者との**事故の回避** ・運転手の技能の確保（免許制度）	道路交通法	各県公安委員会（警察）
（施設の敷地内における安全の確保） ・他の自動車、自転車、歩行者との**事故の回避**	各敷地の管理権	各敷地の管理権者 大規模施設の場合、必要に応じ各県公安委員会（警察）
（道路網の整備、保全、維持など） ・道路の構造基準（特に**耐荷重や車幅**）や占用基準への適合（工作物が支障にならないか）など適切な**道路管理**	道路法	各道路管理者
（高齢者、障害者等の移動の円滑化） ・旅客施設、車両等の**バリアフリー化** ・声掛けなどソフト面の対応	バリアフリー法	運輸局・運輸支局

輸送の安全・安心、継続性の確保について②

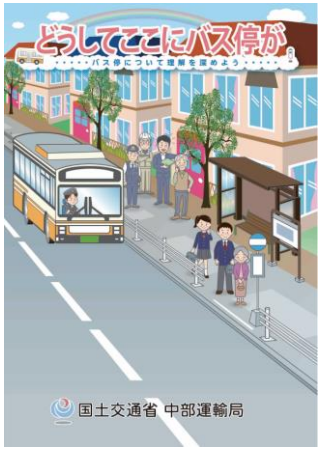
重要

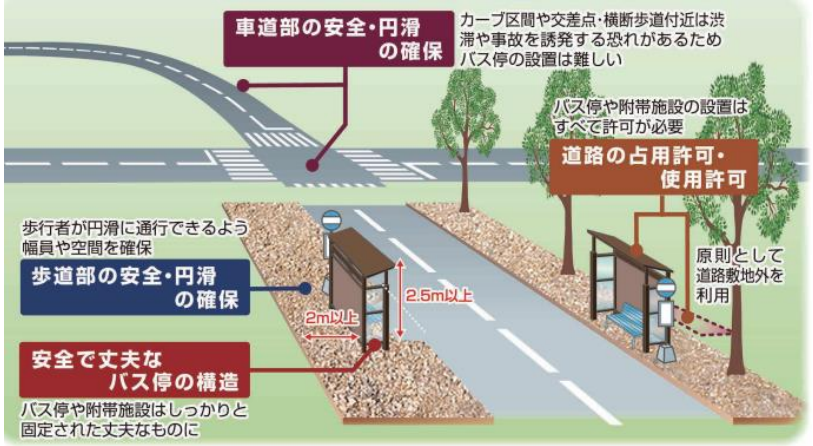
国土交通省
中部運輸局

【輸送の安全・安心（続き）】

協議会等における議論においては、**バス停の安全性（デマンド交通の乗降場所を含む）**が頻繁に話題となります。その際の考え方等について中部運輸局では「**どうしてここにバス停が**」というマニュアルにまとめておりますので、ご一読ください。また、**無理なダイヤ設定**は、労働基準違反の元となり、安全運行に影響を及ぼします。自治体と交通事業者の共同作業で現実的なダイヤ案を作成し、協議会等で議論しましょう。

「どうしてここにバス停が」
（H29　中部運輸局作成）





【サービスの継続性】

地域交通は日々の生活で利用されるサービスであるため、新たなサービスが導入された後に数年で**廃止**されたり、サービス内容の**大幅な変更**が**頻繁に繰り返されることは望ましくありません**。また、１つのサービスはネットワークで他のサービスに接続しているので、**他のサービスの継続性**に影響がないかに留意する必要があります。そのため、施策の検討に当たっては以下の点をどうクリアするか検討しましょう。

- 需要が増大した際に**供給力**が不足する懸念のある内容となっていないか（特に少量交通で留意）
- **費用**が適正な水準を超えて増大することにより継続不可とならないか（特に少量交通で留意）
- 新たなサービスを導入することにより、既存の**他のサービスの継続**に支障をきたさないか
- 通行する**道路や目的地の施設が近々廃止**になるなど、外的要因で継続不可能にならないか

協議会等について（詳細）（再掲）

国土交通省
中部運輸局

【協議会の種類と構成員】

※現状の典型例

市町村の地域交通協議会等

規約で１つの組織化

名称	地域交通協議会	地域公共交通会議	運賃協議会
協議事項	地域交通のあり方 地域公共交通計画について	地域の乗合旅客運送の態様 自家用有償旅客運送について	バス・タクシー・鉄道の協議運賃について
根拠法令	地域交通法	道路運送法	道路運送法 鉄道事業法

県の地域交通協議会等

規約で１つの組織化

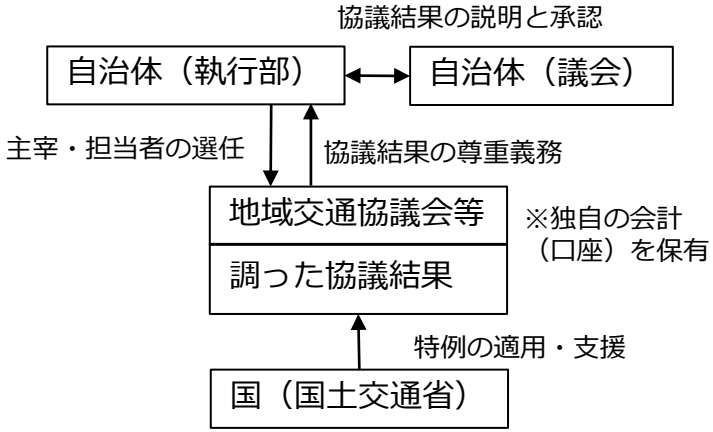
名称	地域交通協議会	地域協議会
協議事項	地域交通のあり方 地域公共交通計画について	広域路線に係る生活交通の確保について
根拠法令	地域交通法	道路運送法

※制度上は地域公共交通会議や運賃協議会を県で設置することも可

（それぞれの協議会等の構成員）

- 市町村
- 都道府県
- 県内の全市町村（県の場合のみ）
- 地域住民・利用者
- 交通事業者
- 運転者団体
- 道路管理者
- 公安委員会・警察
- 有識者
- 運輸局・運輸支局
- その他の関係者

【協議会等と自治体や国との関係】



- 協議会等は、自治体の執行部（首長）が主宰し、その機能として「**行政に対する答申を行う審議会**」的なものと「**当該地域の関係者の合意を得る**」ものとの２つがあります。
- 自治体執行部としては、協議会等で協議を調えた後に**議会の承認**を取れないと協議結果を実行できません。
- よって、**議会における審議状況も勘案**しながら、例えば、協議会等で大筋の施策を合意した後、議会で予算等の承認を得て、再度協議会等を開催して詳細を合意するというような**運営**を行いましょう
- 国は、協議会等の協議結果に対して制度の特例を適用したり、財政支援を行いますが、前提としてその**協議結果は議会の承認を得て実行可能なものである必要**があります。

地域公共交通会議等の開催について

重要

国土交通省
中部運輸局

- また、施策の内容の検討の際には、輸送の安全・安心や継続性の確保の観点のクリアが必須です。目標と施策の整合性とともに協議会等で関係者でこれらの観点がクリアできているか確認しましょう。
- この点、一度の協議会等の開催のみで終わらせようとした結果、漏れが見つかり、施策の実施スケジュールが見直しとなる事例が散見されますので、案の段階で関係者（運輸支局、公安委員会、道路管理者、施設や土地の管理者）に相談し、必要な措置をとりましょう。運輸支局にも早めのご相談をお願いします。

【議論する事項】

主に以下の事項について、**安全・安心や継続性の観点を中心に関係者で協議・意見交換**します。

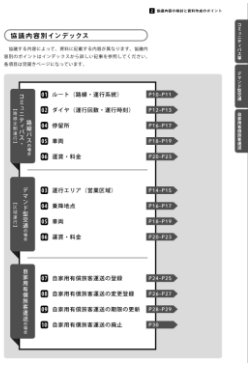
✓ コミュニティバス・路線バスのルート、ダイヤ、停留所、車両、運賃・料金（最終協議は運賃協議会）

✓ デマンド交通の運行エリア、乗降地点、車両、運賃・料金（最終協議は運賃協議会）

✓ 自家用有償旅客運送の登録、変更登録、期限の更新、廃止

【資料作成について】

議論に当たってどのような資料を作成すべきかやよくある質問などを**道路運送法実務マニュアル**にわかりやすくまとめています。**各ページの「留意事項」**を確実に押さえて議論を進めてください。



【協議を調えた結果活用できる特例等について】

道路運送法等の特例については「マニュアル」の**７ページ**に、また、**道路運送法関係で必要な手続き**については**４５ページ**に一覧を掲載しています。

（必読）地域交通関係マニュアル

国土交通省
中部運輸局

超重要！必携

「自治体交通担当者のための道路運送法実務マニュアル」

地域公共交通会議の開催・運営に必要となる協議事項や資料作成のポイントをまとめた実務書（旧運営マニュアル）

【令和６年４月改定】

「はじめての地域公共交通」

自治体において地域公共交通の業務を担当される方への入門書

【令和６年４月改定】

「地域公共交通計画の作成と運用の手引き」（本省作成）

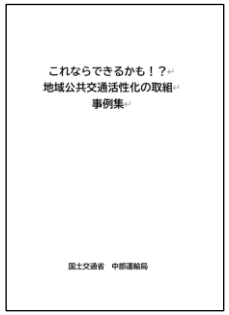
地域公共交通計画の作成方法等について詳細に解説、事例多数。

【令和５年度改定】

超重要！必携

「地域公共交通に関する事業評価の手引き」

地域公共交通計画や個別事業の評価についてわかりやすく解説



「これならできるかも！？地域公共交通活性化の取組事例集」

各地域で頻出の課題に対する施策を検討する際のポイントや参考事例をわかりやすく解説。

【令和６年４月新規作成】

このほかにも施策の検討のヒントになるマニュアルが多数！

詳しくは中部運輸局ホームページ「地域公共交通ライブラリー」をご覧ください！

自治体を中心とした共創による地域交通のマネジメントの進め方⑨ ポイント

国土交通省
中部運輸局

【計画（Plan）について（続き）】

- ✓ 地域交通の基本方針の明確化
- ✓ 基本方針を踏まえた地域の移動ニーズや現状の把握
- ✓ 基本方針に沿った地域交通のあり方の明確化
- ✓ 施策の実施により達成すべき目標の設定
- ✓ 目標達成のために実施する施策、実施主体、実施スケジュール、評価と改善の仕組みの決定
- ✓ 地域公共交通計画へのとりまとめ

【目標達成のために実施する施策、実施主体、実施スケジュール、評価と改善の仕組みの決定（続き）】

- 施策の実施においては**スケジュールの事前策定**と漏れのない**工程管理**が大変重要ですので確実に行いましょう。ここで失敗すると希望の時期に施策を実施できない恐れがあります。スケジュールの策定に迷ったら運輸支局にご相談ください。なお、スケジュールの策定についても「**自治体担当者のための道路運送法実務マニュアル**」を参考にしてください。

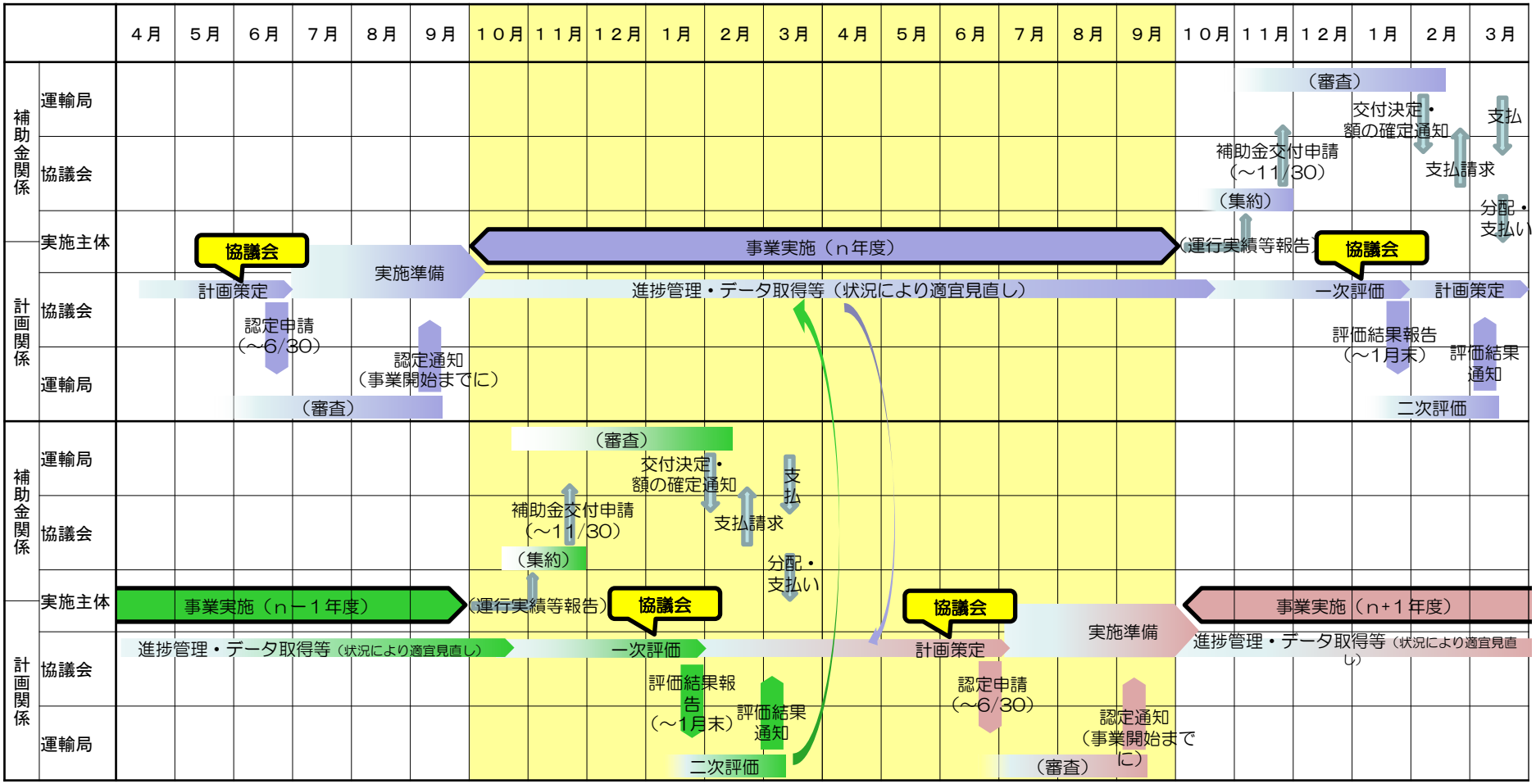
- 取組の**財源**について、**自治体が施策実施の中心**となることから、自治体がバス等の運行に支出した経費に対しては、**特別交付税措置**が手厚く措置されています。自治体の予算要求の際に留意してください。また、別途地域の取組を後押しするため、**国と地方の適切な役割分担の下で国庫補助**を確保しています。逐次情報発信をしていくのでアンテナ高く情報を入手していただき、実施する施策に合ったものをご活用ください。なお、国庫補助は協議会等の取組を重視しているため、協議会等に対して支給されるものが増加傾向にあります。

- 加えて、施策を検討している段階から当該施策の**実施結果を評価、改善する仕組みもセットで検討**し、協議会等で合意しましょう。施策を単発で終わらせず**継続性を確保**するための仕組みとして大変重要です。中部運輸局では上記の評価・改善を実施する**マニュアルを策定**しました。**評価の実施方法**や**主な評価指標の留意点等**が短時間でご理解いただけます際のポイントをまとめた。

フィーダー補助・幹線補助と協議会関係スケジュール

国土交通省
中部運輸局

- 施策の実施においてはスケジュールの事前策定と漏れのない工程管理が大変重要ですので確実に行いましょう。ここで失敗すると希望の時期に施策を実施できない恐れがあります。スケジュールの策定に迷ったら運輸支局にご相談ください。なお、スケジュールの策定についても「道路運送法実務マニュアル」を参考にしてください。

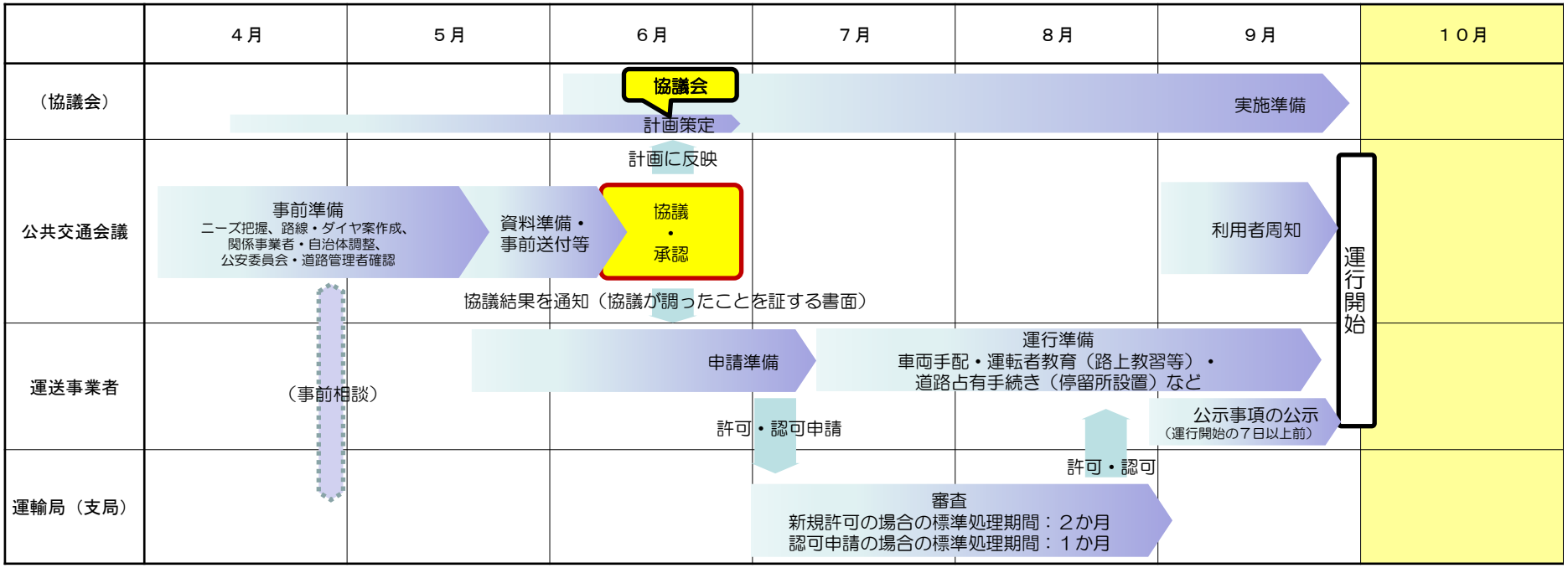


※地域公共交通計画の策定に係るスケジュール例は、「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き【実践編】」112ページをご覧ください。また、運輸支局が開催するセミナーにおいても詳しく説明予定です。

地域公共交通会議・運賃協議会関係スケジュール

国土交通省
中部運輸局

公共交通会議スケジュール例（10月からコミバス新ルートを運行する場合を想定）



運賃協議会スケジュール例（公共交通会議終了後に関係者を集めて開催する場合を想定）

マネジメントを支援する各種制度について（再掲）

重要

国土交通省
中部運輸局

- 国は地域交通法の下でこうしたマネジメントの取組を推進し、各種制度が協議会等や自治体の方針を重視するボトムアップの仕組みとなっています。この点、財源は自治体への特別交付税が厚めに措置され、国庫補助も協議会等の取組に対して交付するものが増加傾向です。また、道路運送法等による規制（運賃規制など）も、協議会等の協議結果を尊重して特例を適用する仕組みになっています。ですので、協議会単位での取組を推進することが大変望ましいです。

【財源関係】

（**地方交付税**）・・・自治体の支出に対して

✓ 地方バス、離島航路、離島航空路の維持のために支出した委託費や補助（運行経費、車両等）

✓ 地方鉄道、地方バスの施設整備に対して支出した費用　など

（**国庫補助・交付金**）

✓ **地方バス、離島航路、離島航空路等の維持に対する補助（運行経費、車両等）**

✓ **地方鉄道、地方バスの施設や駅前広場等の拠点の整備に対する交付金又は補助**

✓ 各種計画策定に必要な調査に対する補助

✓ デジタル化に関するシステムや機器の導入に対する補助　など

【制度関係】

✓ バス、デマンド交通、鉄道、タクシーの運賃について、協議会等における協議が調えば、各種法律に基づく認可規制を**緩和**

✓ バスやデマンド交通に関する路線新設などの許認可について、協議会における協議が調えば、審査期間を短縮するなど**簡素化**

【その他】

✓ 協議会等には必ず運輸支局の担当が出席し、助言等を実施

地域公共交通リ・デザイン関係予算一覧

重要

（令和5年度補正予算・令和6年度予算）

国土交通省 中部運輸局

地域公共交通確保維持改善事業

（令和5年度補正:279億円　令和6年度:208億円）

1. 地域公共交通のリ・デザインの加速化

● **共創・MaaSプロジェクト**

・AIオンデマンド・MaaS等**「デジタル」**や多様な関係者（医療・介護、教育・スポーツ、農業・商業、環境等）の**「共創」**による交通プロジェクトを各地の足の現状３類型（A・B・C）に応じて支援

・モビリティ**「人材」**（プロデューサー・コーディネーター、DX人材など）の育成支援

A　中小都市、交通空白地など

B　地方中心都市など

C　大都市など

● **自動運転社会実装推進事業**

2027年度100か所以上の目標に向けて自動運転の社会実装に係る取組を支援

● **ローカル鉄道の再構築支援**

ローカル鉄道に係る公共交通再構築に向けた協議の場の設置、調査・実証事業を支援

2. バス・タクシー等公共交通事業者の人手不足対策

● **旅客運送事業者の人材確保**

・２種免許取得、採用活動等、人材確保のために行う取組を支援

・女性・パートタイム運転者拡大のための勤務形態柔軟化・設備投資促進等「タクシー不足に対応する緊急措置」の推進

● **交通DX・GXによる省人化・経営改善支援**

地域交通事業者によるDX・GX等による利便性向上や人材確保に資する取組に対して支援

・キャッシュレス・配車アプリ、運行管理システム、EVバス・タクシー導入　等

3. 既存の地域交通に対する支援

・地域公共交通計画に基づく地域公共交通の運行等の支援強化

・賃上げ等のための運賃改定を実施する事業者に対する支援強化

・公共交通におけるバリアフリー整備

・車両の更新等地域鉄道における安全対策の推進

地域鉄道の安全対策

（令和5年度補正:66億円の内数　令和6年度:45億円の内数）

・地域鉄道における安全性向上に資する設備整備を支援

訪日外国人受入環境整備（交通）

（令和5年度補正:244億円の内数　令和6年度:14億円の内数）

公共交通機関におけるストレスフリーで快適に旅行できる環境を整備するため、多言語対応の強化、キャッシュレス決済の普及、バリアフリー化の推進等に関する個別の取組に対して支援

・車両の大型化や荷物スペースの設置、観光車両の導入・改良

・多言語対応のデジタルサイネージ、デジタルを活用した混雑状況の可視化　　等

社会資本整備総合交付金（地域公共交通関連）

（令和5年度補正:542億円の内数 令和6年度:5,065億円の内数）

・バス停留所や鉄道施設等の施設・設備に対する支援

先進車両導入支援事業

（令和6年度:6億円）

・鉄道・バスに係るEV車両等の先進的な車両導入・改良を支援

財政投融資

（令和6年度:102億円）

・バス・タクシー・鉄道等のDX・GX投資に対する出融資

評価と改善の仕組みについて

重要

国土交通省
中部運輸局

- 加えて、施策を検討している段階から当該施策の実施結果を評価、改善する仕組みもセットで検討し、協議会等で合意しましょう。施策を単発で終わらせず継続性を確保するための仕組みとして大変重要です。中部運輸局では上記の評価・改善を実施する際のポイントをまとめたマニュアルを策定しました。評価の実施方法や主な評価指標の留意点等が短時間でご理解いただけます。

✓ 地域公共交通計画**全体の評価**と毎年度実施する**個別施策の評価**を行う**【スケジュール】**と**【方法】**をあらかじめ協議会等で決定し、**地域公共交通計画に明記**しておきましょう。

✓ 定期的な開催を仕組化するため、協議会等の大まかな**年間スケジュールを地域公共交通計画に明記**しましょう。

（地域公共交通計画における記載例）

7．計画の評価・検証

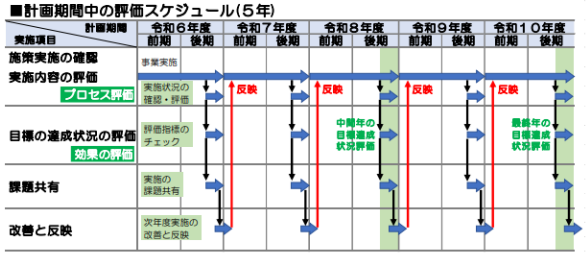
本計画は、PDCA サイクルの考え方により、以下のスケジュールで、評価・検証を行います。

■目標の達成状況の評価（評価サイクル：５年）

目標及び目標値の達成状況について評価を行います。目標値の達成は、計画期間終期である５年後を目指しますが、毎年、達成状況を確認するものとします。

評価方法：毎年５～６月の公共交通会議において、前年度の実績値を確認するとともに、目標値に近づいているかどうかを確認し、その理由について考察した資料を報告するものとします。なお、この評価結果は、国の関係機関に提出します。

■計画期間中の評価スケジュール(５年)



■各事業の評価（評価サイクル：１年）

事業一覧（P.20）を用いて、年度ごとに実施の有無、事業の効果についての考察をするものとします。

評価方法：①中間報告

毎年 12～１月の公共交通会議において、当該年度に予定していた事業の実施の有無、実施状況について取りまとめた中間報告資料を用いて、事業実施状況の中間報告を行います。

②最終報告

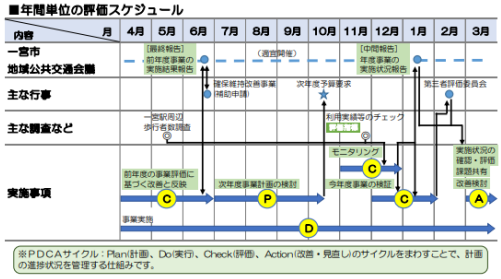
毎年５～６月の公共交通会議において、前年度の中間報告資料を更新し、前年度に予定していた事業の実施の有無、実施結果について取りまとめた最終報告資料を用いて、前年度の事業実施結果の最終報告を行います。

■系統別の評価（評価サイクル：１年）

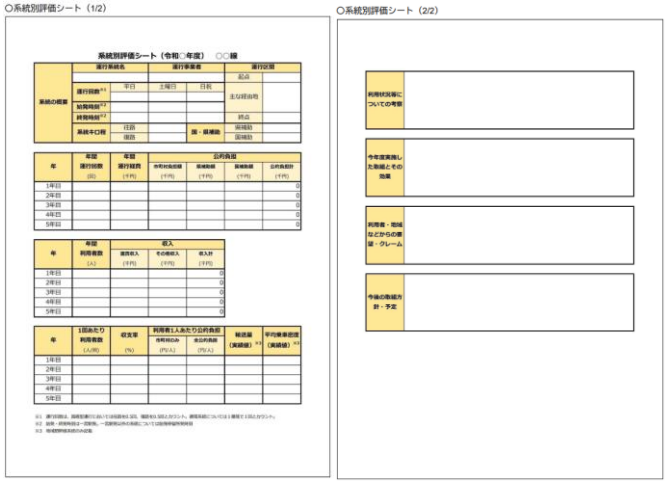
ｉ-バス・市補助路線については、系統毎に利用状況等の評価を実施します。

評価方法：　毎年 12～１月の公共交通会議において、前バス事業年度の実績値を用いて、利用状況、収支、財政負担等に関する系統別の状況を取りまとめた系統別評価シートを作成し、報告します。なお、この評価結果のうち、国の地域公共交通確保維持改善事業に該当する系統の結果は、必要に応じて２月に実施される第三者評価委員会への提出、次年度の地域確保維持改善事業費補助金の申請等にも活用します。

■年間単位の評価スケジュール



※PDCAサイクル：Plan(計画)、Do(実行)、Check(評価)、Action(改善・見直し)のサイクルをまわすことで、計画の進捗状況を管理する仕組みです。



↑（出典）第3次一宮市地域公共交通計画

自治体を中心とした共創による地域交通のマネジメントの進め方⑩ ポイント

国土交通省
中部運輸局

【計画（Plan）について（続き）】

- ✓ 地域交通の基本方針の明確化
- ✓ 基本方針を踏まえた地域の移動ニーズや現状の把握
- ✓ 基本方針に沿った地域交通のあり方の明確化
- ✓ 施策の実施により達成すべき目標の設定
- ✓ 目標達成のために実施する施策、実施主体、実施スケジュール、評価と改善の仕組みの決定
- ✓ 地域公共交通計画へのとりまとめ

【地域公共交通計画へのとりまとめ】

- これまでで検討した目標、施策、実施主体、実施スケジュール、評価と改善の仕組みを**地域公共交通計画にまとめ**、協議会等の構成員で実行しましょう。また、**概要版**を作成し、**地域内のPR**に活用しましょう。

- 計画の策定はそれ自体が目的ではありません。マネジメントの**サイクルを回していくための装置**です。したがって、計画は**要点をコンパクトに**記載し、必要が生じたら**変更・更新が可能なように**しましょう。

- 現状の記載やデータに多くの分量が割かれ、実施する施策の記載はわずかで抽象的という計画が散見されます。上述のように計画は策定して終了ではなく、実行と改善のサイクルを回していくための装置とする必要があるため、**事業の部分をしっかりと練り上げて具体的に**書くように心がけましょう。

- 計画の策定をコンサル会社に委託する場合が多いと思いますが、**基本方針**はどうするか、**目標や施策の内容**をどうするかといった核の部分は、自治体が音頭をとって協議会の構成員で練り上げないと実効性が伴いません。委託するのは調査の実施や文章のまとめ作業で、**核心は自ら考えるという姿勢**で策定しましょう。

- 協議会等の**年間の開催スケジュール**等をあらかじめ決定し、計画に記載するようにしましょう。そうすると、計画の実行・改善のサイクルが円滑に進む良いきっかけとなります。

地域公共交通計画に記載すること

重要

国土交通省
中部運輸局

（必須記載事項）

- 基本的な方針　←　地域交通の基本方針、地域交通のあり方
- 計画の区域・期間
- 計画の目標　←　施策の実施により達成すべき目標
- 上記の目標を達成するために行う事業・実施主体
  ←　施策、実施主体、実施スケジュール
- 計画の達成状況の評価に関する事項　←　評価と改善のための仕組み、
  協議会等の開催スケジュール
- 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

（記載に努める事項）

- 事業に必要な資金の確保に関する事項
- 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に関する事項
- 観光の振興に関する施策との連携に関する事項
- 地域における潜在的な輸送需要に的確に対応するために必要な当該地方公共団体、公共交通事業者等その他の地域の関係者相互間の連携に関する事項
- 上記のほか、地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に際し配慮すべき事項

※各項目の詳細は、「初めての地域公共交通」及び「地域公共交通の作成と運用の手引き」をご参照。

自治体を中心とした共創による地域交通のマネジメントの進め方⑪ ポイント

国土交通省
中部運輸局

【実施（Do）について】

- 運行が始まる1か月前くらいからは、**周知と利用促進**に努めましょう。特にデマンド交通などの**少量交通**は、ターゲットとなる利用者への**周知を徹底的に行う**とともに、乗り方説明会や無料乗車券等を配布して**乗ってもらう取組**を行わないと、周知不足で利用が伸びない傾向があります。

- 交通事業者等とのコミュニケーションにより**定期的な現状把握**を行い、**運行計画の変更が必要ないか**を確認しましょう。特に、思ったよりもダイヤがきつく遅延が発生するケースが考えられ、そうした場合にはダイヤを改正して無理のない運行計画に修正する必要があります。なお、**変更がある場合は、道路運送法と補助金の手続きを両方忘れずに**行いましょう。

- また、評価を行うためのデータ取得を忘れずに行いましょう。

【評価（Check）及び改善（Action）について】

- **地域公共交通計画の全体及び個別の施策**は、事前に検討していた仕組みを活用し、毎年度その達成状況を評価し、その状況に至った理由を考察し、必要な改善を行うことが大変重要です。具体的には、各協議会の中で地域公共交通計画や個別の事業について設定した**目標値の達成状況を評価**（達成したかどうかの確認だけでなく**理由を考察**する）**し、改善策の実施につなげましょう**。

- また、地域交通法及び地域公共交通確保維持改善事業費補助金の補助要綱に基づき、国では毎年度各協議会等の取組の評価・改善を支援する「**第三者評価委員会**」を毎年度２月に開催しています。当該委員会は、各協議会等に対して有識者の知見を活かした助言等を行い、今後の取組の指針としていただくことを狙いとしています。その後通知される**国の評価結果（二次評価）**には、各協議会等に解決を期待する課題が記載されていますので、**協議会等で共有し、その解決に向けた施策を実施することを期待**しております。

- なお、評価の取組の一環として「**中部様式**」を作成していただいております。各協議会等の取組をコンパクトにまとめた資料ですので、**施策の有効性をPRする資料**としてぜひ**地域でご活用ください**。

地域公共交通確保維持改善事業及び地域公共交通計画第三者評価委員会

重要

国土交通省 中部運輸局

地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱等に定められる事業評価に加え、中部運輸局独自に地域全体の公共交通に関する取組に対して評価、助言等を実施するとともに、令和３年度より、地域公共交通計画の評価結果も審議の対象として開催しています。　（※令和２年度よりオンライン形式により実施）

① ネットワークの評価

「国庫補助」のみならず、地域公共交通計画の評価結果を審議の対象とし、地域全体の交通ネットワークについて評価を行い、地域全体の取組が真に地域公共交通の改善に資するか、議論しています。

② 評価プロセスの公開

評価委員会の公開や、運輸局ホームページ上の資料公開により、地域公共交通の現状の可視化を目指しています。

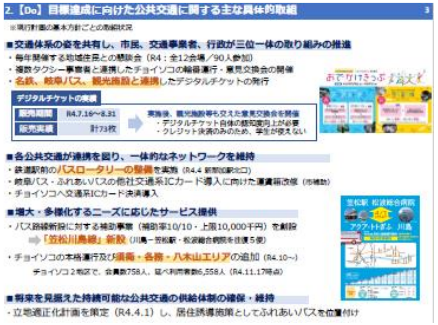
③ 多様な委員の参画

学識委員として、伊豆原 浩二氏（まちづくり達人ﾈｯﾄﾜｰｸ理事長）、松本 幸正氏（名城大学教授）、石川 良文氏（南山大学教授）、倉内 文孝氏（岐阜大学教授）、加藤 博和氏（名古屋大学教授、杉木 直氏（豊橋技術科学大学准教授）、三寺 潤氏（福井工業大学教授）が参画し、各分野・立場からの意見・助言を行っています。

④ 広域的、モード横断的な視点での議論を実施

広域的バス路線と鉄道・コミバスとの役割分担や、危機的となっている広域的バス路線（幹線系統補助路線）への具体的な対応方針などについて議論しています。

毎年度2月頃に実施



↑第三者評価委員会の様子
←運輸局ホームページ上で公開される「中部様式」

マネジメントにおいて今後より一層重要となる事項（再掲）

８ページに記載された課題に対処する上では、地域交通のマネジメントを実施する中で、特に以下の事項が今後より一層重要になってきますので、交通事業者や有識者の意見も聞きつつ協議会等で検討を深めていきましょう。運輸局・運輸支局にもぜひご相談ください。

- **地域交通のあり方の明確化と地域公共交通計画への明記**。特に、市町村の委託交通（コミュニティバスやデマンド交通など）だけでなく、**民間交通（特に民間路線バスやタクシー）も含めたあり方や守らなくてはいけないサービス水準の明確化**が、全ての課題に対処する上での基礎として必要です。今から検討を始めていきましょう。

- **地域交通のあり方と実施する施策との整合性**を徹底して確保しましょう。最初から実施する施策を決め打ちしてしまうのではなく、地域交通のあり方を実現する上でなぜその施策が必要なのかを丁寧に協議会等で議論し、実施につなげましょう。

- 地域交通のあり方を実現する上での**官民の負担の見直し**。昨今は交通事業者の人手不足が深刻化しており、地域交通のサービス水準を確保するためには従来よりも一歩踏み込んだ支援策が必要です。**「使える地域交通」を生み出し、必要な費用の確保に努めましょう**。

- 計画や施策は一度実施して終了ではなく、**評価と改善を繰り返して理想の実現に近づけていく**ことが重要ですので、計画の策定や施策の立案の時点で評価の方法を見据えた検討を行いましょう。

→　8ページの課題ごとの対処例は、詳細編でご紹介！

頻出する課題に対する考え方①

ポイント

国土交通省
中部運輸局

（１）運転手不足等によるバスの①減便・②退出（事例集8ページ参照）

- ✓ **①、②に共通**して重要なのは、協議会等における**検討時間を確保**するため、減便・退出に関する**情報をなるべく早期に得られる関係性**を交通事業者との間で構築しておくことです。平時から情報交換を通じ、民間交通を含めた現状把握に努めることが、検討時間の確保につながります。

- ✓ また、こうした事態が生じる場合には、**現状の交通サービスが移動ニーズへ適合していない**可能性があるため、改めて**移動ニーズを点検**し、**サービス内容を見直し**ましょう。

- ✓ 検討は沿線の**市町村が主体**となることが**基本**ですが、対象が**広域路線の場合には県が旗振り役**となって沿線市町村との検討体制を整備し、共同で対処しましょう。

- ✓ **①減便**については、**減便後のサービス水準が地域交通のあり方**（検討できていなければ関係する部分だけでも早急に検討）**に照らして十分であるか**を検討し、十分でないと判断される場合にはサービス水準を満たすための**施策を検討**しましょう（例：財政支援により本数を維持してもらう、別の交通サービスによる埋め合わせなど）。

- ✓ **②退出**について、現状のサービス形態では継続が不可能となったということですので、**議論すべきは退出の是非ではなく代替交通のあり方**についてです。ただ、1年程度は期間がないと厳しい検討となりますので、交通事業者に**廃止日を調整できないか依頼**してみましょう。その上で、地域交通のあり方を再度見直した上で、移動ニーズに適合した代替交通の確保策を検討しましょう。

- ✓ なお、これらの対応策の実現に当たって、**一定の要件を満たす場合には**地域交通法に基づく**地域公共交通利便増進事業**（エリア一括協定運行を含む）や**地域旅客運送サービス継続事業**を活用し、特例的な支援を受けることができます。詳しくは運輸支局にお尋ねください。

（２）高齢者が増えてバス停まで歩けない、コミュニティバスを見直したい

山間地や坂道が厳しい市街地によく見られる課題で、既存のバスの乗降場所だけでは乗車機会を保障できないため、**よりきめ細かく乗車機会を保障することが目標**となります。

既存の交通サービスの利用が低迷しているケースが多いため、まずは**移動ニーズの点検**を実施しましょう。通院や買い物が目的で、時間帯は朝から夕方くらいまでになる傾向が多いですが、**グループインタビューなども用いながら潜在的なニーズもよく確認**してください。

その上で、主な論点は以下の２つです。

①どのように移動ニーズを踏まえた見直しを実施し、**乗車機会を確保**するか

②新たな施策を実施する場合、**既存のバスとの連携や役割分担**をどうするか

①どのように移動ニーズを踏まえた見直しを実施し、乗車機会を確保するか

まずは既存のバスの経路を変更し、**バス停の設置個所を増やす**ことで対応できないかを検討します。この際、**狭い道路**にも入って行けるよう**車両をコンパクト**なものに見直すことも考えられます。１回の運行の所要時間が増えますが、運転手や車両の数が増えないのであれば比較的実行しやすい選択肢です。

他方、**これでは解決できない場合**、移動ニーズに応じて**別の選択肢**を考える必要があります。例えば次のような選択肢がありえますので、どの選択肢をとるか協議会等の構成員でよく議論して決めていきましょう。重要なのは、いきなり**特定の選択肢を決め打ちせず、よく議論をすること**です。**（事例集1～5ページも参照）**

頻出する課題に対する考え方③

（２）高齢者が増えてバス停まで歩けない、コミュニティバスを見直したい（続き）

①どのように移動ニーズを踏まえた見直しを実施し、乗車機会を確保するか（続き）

・**経路自由形のサービスの導入**（移動ニーズが少量で、かつ、行きたい方向がバラバラの場合）

タクシーが配車可能な地域の場合は、**タクシー事業を活用**する施策が導入の方が導入が容易です。他方、**タクシーの配車が困難な地域**では、デマンド交通等の**委託交通**とするか、それも**厳しい地域では自家用有償旅客運送の導入**を検討する必要があります。この時、予約が必要になることでサービスの利用が低迷することがよくありますので、使い方の周知を徹底して行いましょう。

・**経路自由形のサービスと定時定路線のサービスの組み合わせ**

朝や夕方に特定の行先に利用が集中し、経路自由形のサービスだけでは供給が不足する場合があります。その場合には、**ピンポイントで定時定路線のサービスを導入することも検討**し、**組合せで対応**しましょう。

場合によっては従来よりも**経費が増大する可能性もありますが、移動を保障するために必要なもの**としてしっかり確保するようにしましょう。

②新たな施策を実施する場合、既存のバスとの連携や役割分担をどうするか

①の検討の結果、新たに経路自由形のサービスを導入する場合、**既存の他の交通との役割分担を明確**にし、**必要に応じて乗継に関する施策を実施**し、両者が同じ需要を食い合う状況が生じないように工夫しましょう。

この点、例えば経路自由形のサービスの**運行区域や運行時間帯を調整**したり、経路自由形の交通と既存の交通を**セットで利用者にPR**し、行きと帰りで別々の手段を使ってもらえるようにしてwin-winの関係につなげるなどの方法が考えられます。

また、複雑な乗り継ぎは利用者からすればわかりずらいため、**行きたい場所に行くための乗継方法などを利用者に徹底して周知**するようにしましょう。

頻出する課題への考え方③

ポイント

国土交通省
中部運輸局

（３）MaaSをやりたい（事例集6ページ参照）

こうした文脈での「MaaS」はスマートフォン等による情報提供や予約等のツールを意味することが多いですが、これは**地域内にそもそも「使える地域交通」が存在して初めて効果が出る**ものです。また、「MaaS」で情報が得られても現地に行ったら乗り場がわからなかったなどのトラブルも想定されるため、**駅や停留所などの「現場の」情報提供の改善も同時に**行いましょう。加えて、**高齢者**等のスマートフォン操作が苦手な方に使用してもらうことを想定する場合には、少ない操作で予約ができる仕様としたり、使い方の啓発活動を相当程度行うなどの工夫が必要となりますので、その点に留意して検討を進めましょう。

（４）自動運転をやりたい

自動運転といえども、サービスの内容は通常のバス路線と変わらないこと、また、自動運転の実装に向けては何度も同じ経路を試走してシステムのパラメーターや車両のカスタマイズを調整する必要があるため、そもそも**地域交通施策の観点で意味のある路線や系統で実証を行うことが重要**です。そうでないと、実証には運転手が乗務するなど一定のリソースが必要になるため、人手不足の昨今では**普段の路線バス等の運行に支障をきたす可能性も**あります。

したがって、こうした実証が地域公共交通計画との整合の下で行われるよう、**担当部署と連携**しましょう。しばしば、自動運転の実証に係る担当部署が、自治体の交通担当とは別の部署となっているがために、地域公共交通計画で維持・確保すべきと明記されている路線とは全く別の路線で実証を行っている例が散見されますので、協議会等で実証の趣旨や内容を報告してもらい、**整合を図る工夫**をしましょう。

参考文献

- ✓ 地域公共交通をよりよいものとするためのガイドライン（H20　中部運輸局）
- ✓ はじめての地域公共交通
- ✓ 自治体担当者のための道路運送法実務マニュアル
- ✓ 地域公共交通に関する事業評価の手引き
- ✓ 地域公共交通計画の作成と運用の手引き