

令和元年度 地域公共交通人材育成研修 「地域公共交通の活性化・再生」



令和元年9月30日

国土交通省 総合政策局 地域交通課
松原 徳之

1

地域公共交通をめぐる諸課題

2

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律

3

地域公共交通網形成計画

4

地域公共交通再編実施計画

5

地域公共交通に関する最近の動き

1

地域公共交通をめぐる諸課題

2

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律

3

地域公共交通網形成計画

4

地域公共交通再編実施計画

5

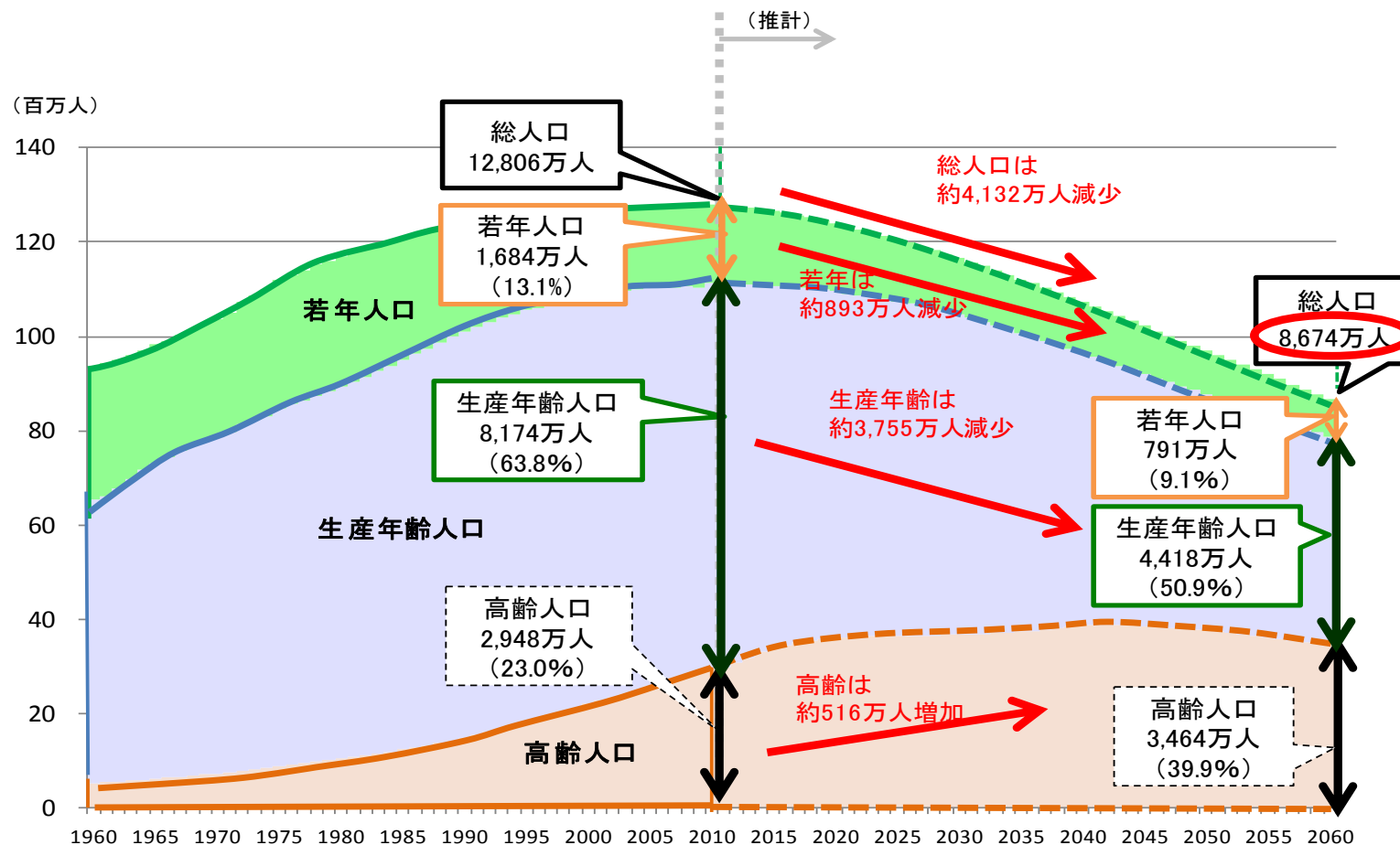
地域公共交通に関する最近の動き



国土交通省

Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

- 我が国の人口は、2010年をピークに減少を続けており、今後も減少を続けることが予測されている。



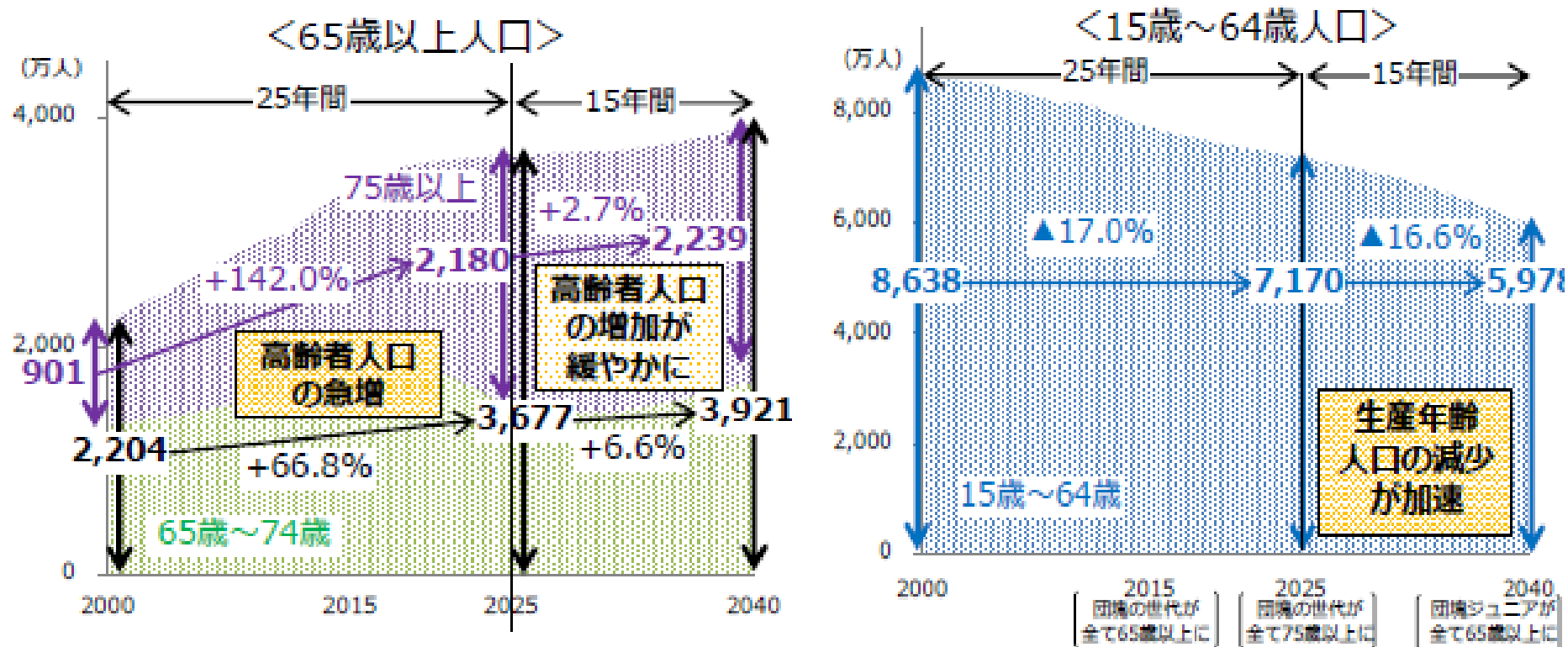
(注) 1 「若年人口」は0～14歳の者の人口、「生産年齢人口」は15～64歳の者の人口、「高齢人口」は65歳以上の者の人口

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

高齢化等人口構造の変化

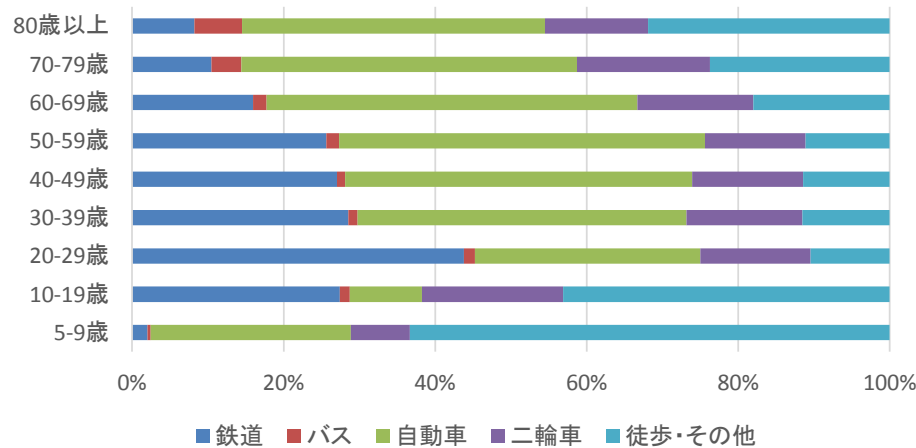
- 人口構造の推移を見ると、2025年以降、「高齢者の急増」から「現役世代の急減」に局面が変化。



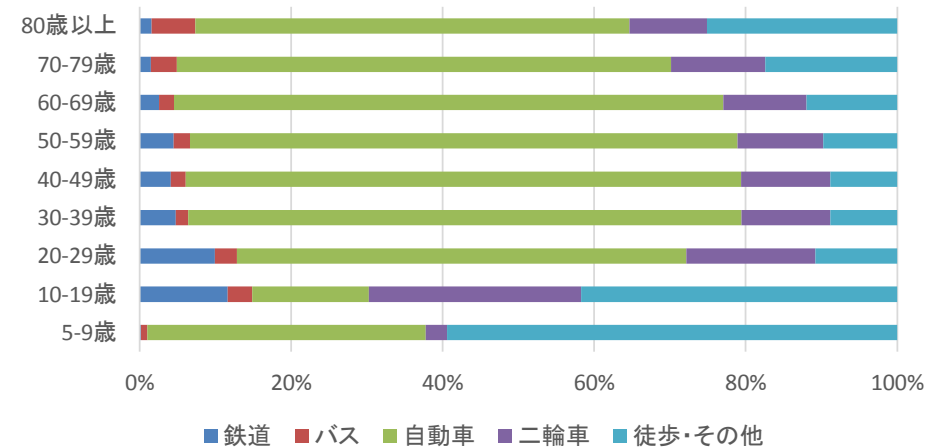
地方部での自家用車依存

- 年代問わず地方部における自動車分担率は高くなっている。
- 地方部では80歳以上においても5割を超える自動車分担率となっている。
- 一方で、地方部では70歳以上の高齢者のバス分担率が他の年代と比して高い。

三大都市圏



それ以外地方部



三大都市圏:さいたま市、千葉市、東京都区部、横浜市、川崎市、名古屋市、京都市、大阪市、神戸市やその周辺都市を含む29都市

地方都市圏:札幌市、仙台市、広島市、北九州市、福岡市、宇都宮市、金沢市、静岡市、松山市、熊本市、鹿児島市、弘前市、盛岡市、郡山市、松江市、徳島市、高知市やその周辺都市を含む41都市

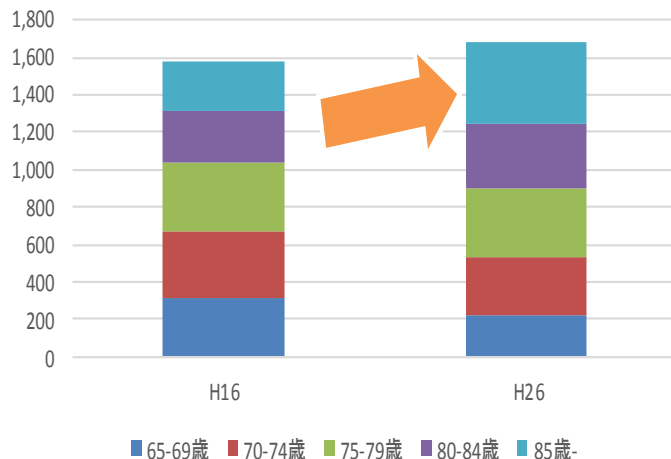
国土交通省都市局「平成27年全国都市交通特性調査」より抜粋

地域交通を取り巻く環境～高齢者の不安

- 高齢者の免許非保有者、免許返納の数は、近年大幅に増加。
- 高齢者を中心に、公共交通がなくなると生活できなくなるのではないか、という声が大い。

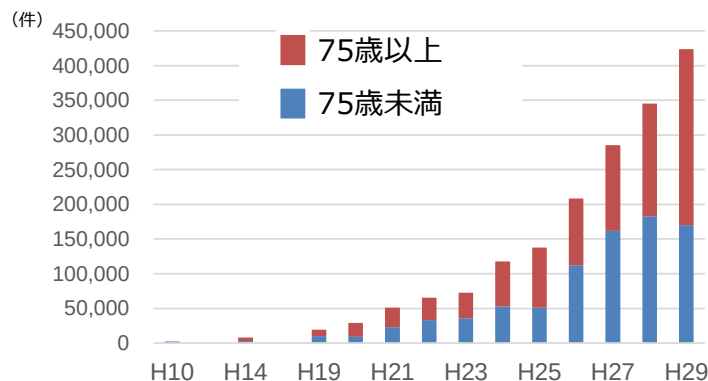
高齢者の免許非保有者数は10年で100万人増

(万)



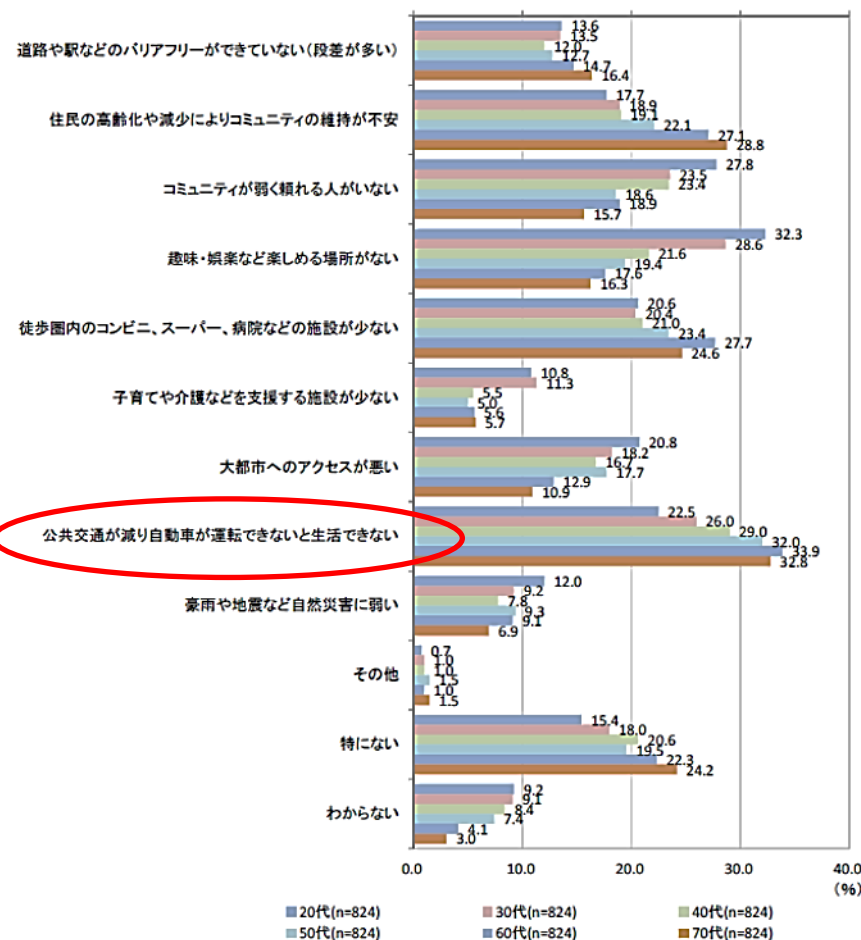
(出典)警察庁公開資料より、国土交通省総合政策局作成

免許返納は年々増加 (運転経歴証明書交付件数の年別推移)



(出典)警察庁公開資料より、国土交通省総合政策局作成

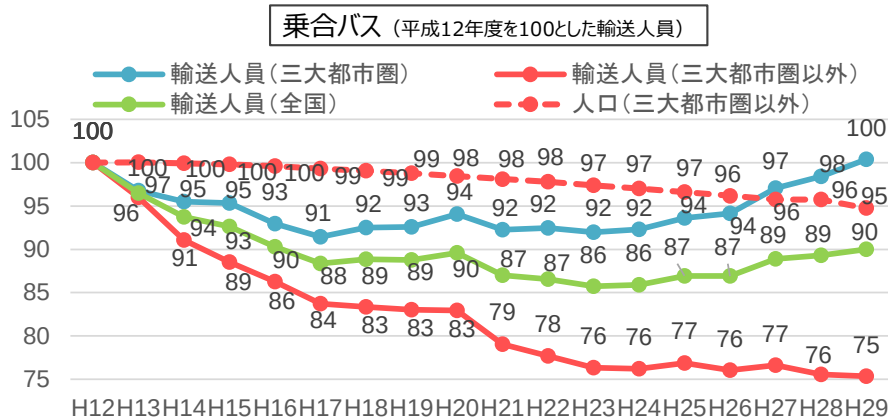
現居住地に対する将来の不安は、公共交通の減



(出典)国土交通省総合政策局作成

- 路線バス事業の輸送人員は軒並み大幅な下落傾向であるが、特に地方部の減少は激しい。
- 路線バス事業者の全国の約7割の事業者が赤字。
- 2007年度以降で13,991kmが廃止。これは、全国のバス路線合計約40万kmの3.5%程度に相当。

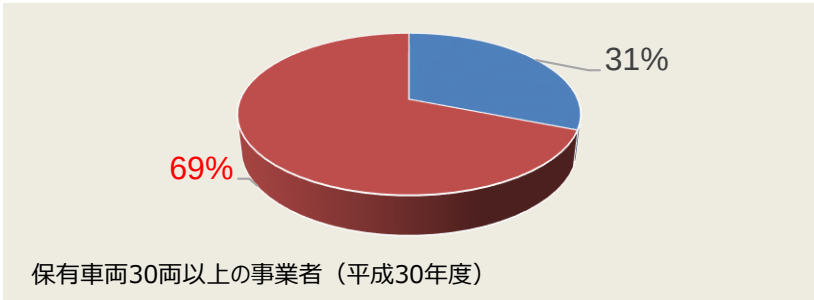
バスの輸送人員の減少



※「三大都市圏」とは、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、愛知県、京都府、大阪府、兵庫県を指す
(出典)「総務省統計局人口推計」「自動車輸送統計年報」より国土交通省総合政策局作成

バス事業者の赤字割合

- ・ 一般路線バス事業者の約7割の事業収支が赤字



(出典)国土交通省自動車局発表資料より総合政策局作成

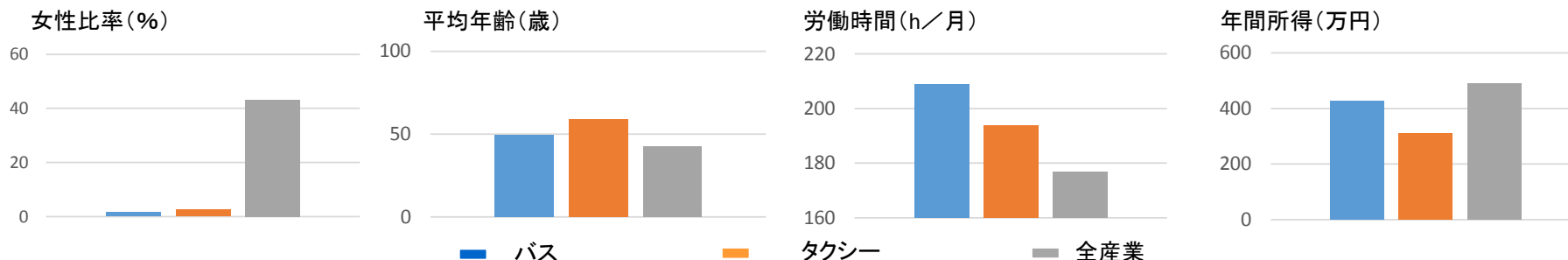
路線バスの廃止路線キロの推移

	廃止路線キロ
2007年度	1, 832
2008年度	1, 911
2009年度	1, 856
2010年度	1, 720
2011年度	842
2012年度	902
2013年度	1, 143
2014年度	1, 590
2015年度	1, 312
2016年度	883
計	13, 991

※高速バス・定期観光バスを除く、
代替・変更がない完全廃止のもの

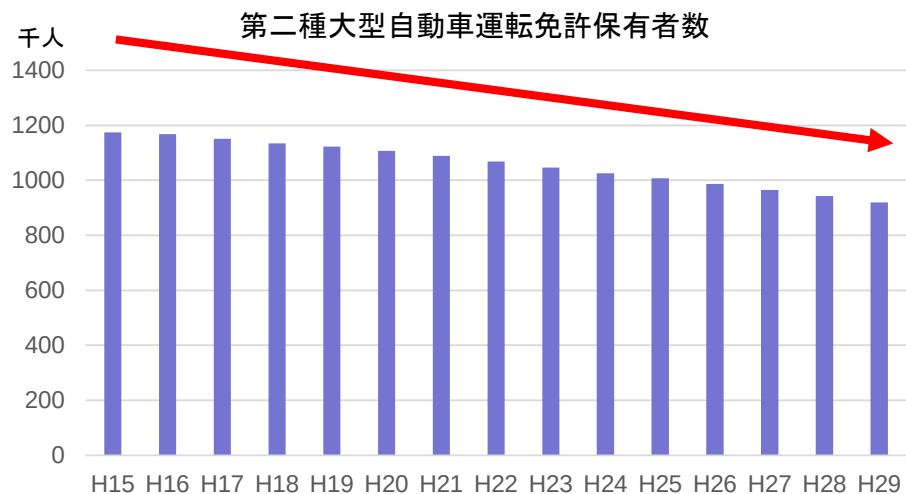
- 自動車運転事業は、全産業と比べ、労働時間は長く、年間所得額は低くなっており、若年者が就業を敬遠している。
- 第二種大型自動車運転免許保有者は約15年間で約20%減少している。
- 自動車の運転業務の人手不足が年々深刻化しており、有効求人倍率は全職業平均の約2倍。

厳しい環境にある自動車運転事業等の就業構造



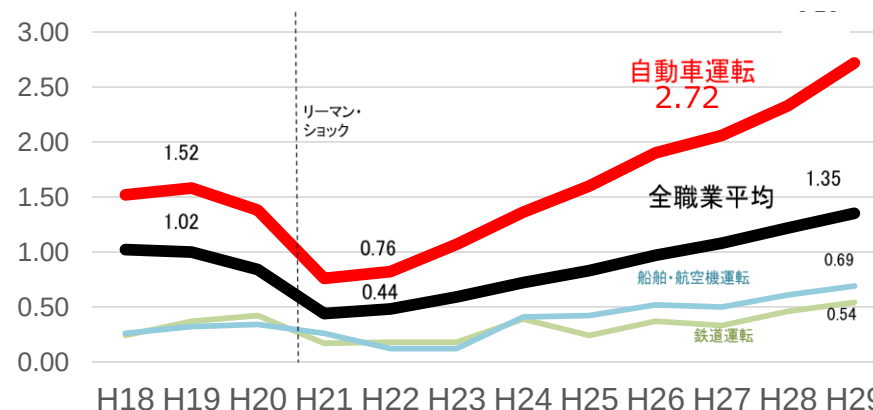
注1:労働時間＝「賃金構造基本統計調査」中「所定内実労働時間数＋超過実労働時間数」から国土交通省自動車局が推計した値
 所定内実労働時間数＝事業所の就業規則などで定められた各年6月の所定労働日における始業時刻から終業時刻までの時間に実際に労働した時間数
 超過実労働時間数＝所定内実労働時間以外に実際に労働した時間数及び所定休日において実際に労働した時間数
 注2:年間所得額＝「賃金構造基本統計調査」中「きまって支給する現金給与額×12＋年間賞与その他の特別給与額」から国土交通省自動車局が推計した値
 きまって支給する現金給与額＝6月分として支給された現金給与額(所得税、社会保険料等を控除する前の額)で、基本給、職務手当、精進手当、通勤手当、家族手当、超過勤務手当等を含む
 年間賞与その他の特別給与額＝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

減少傾向にある第二種大型自動車運転免許保有者数



自動車運転事業の人手不足

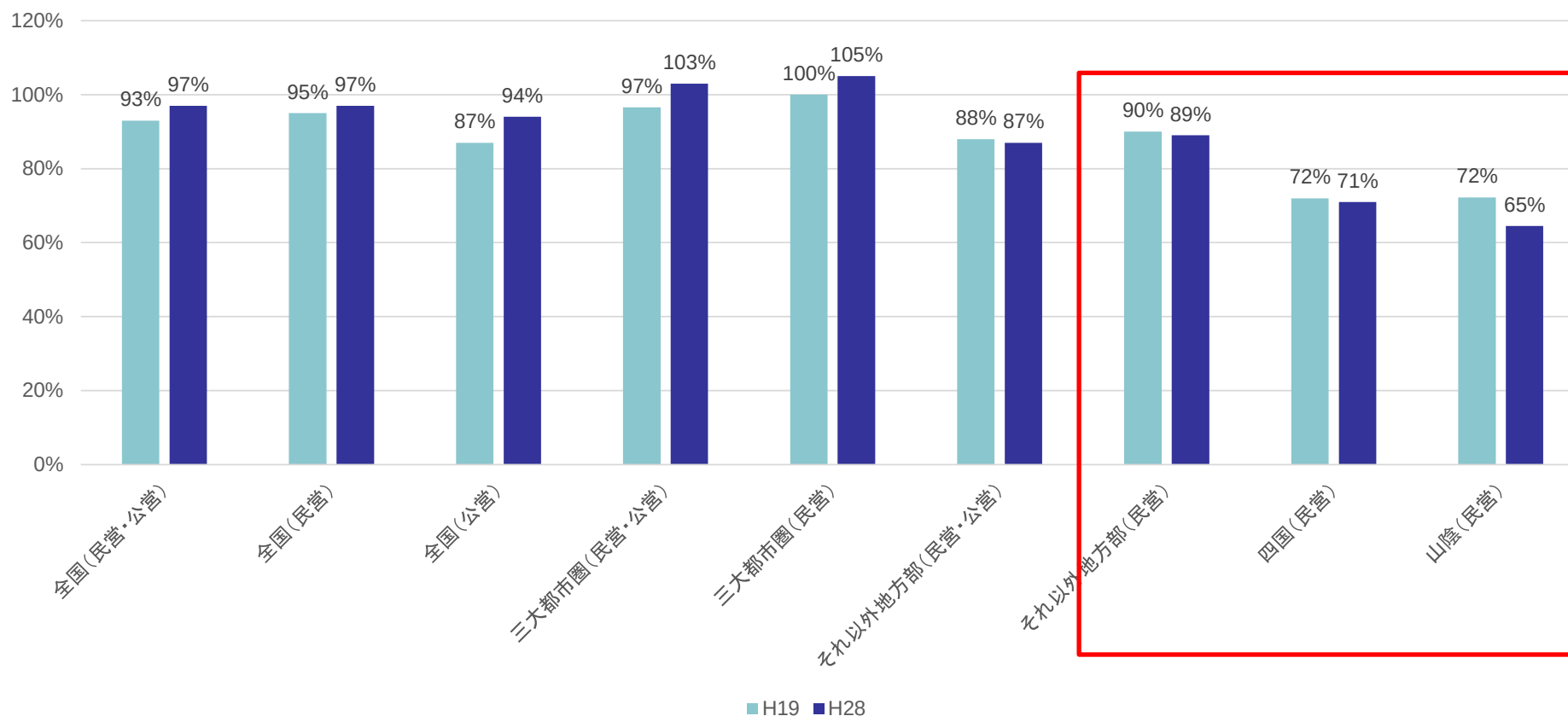
有効求人倍率(常用パート含む。)の推移



(出典)厚生労働省「一般職業紹介状況」より国土交通省総合政策局作成

- 平成19年から平成28年の間で、三大都市圏の事業者は収支改善しているが、地方部の事業者は収支が悪化している。

乗合バス収支率



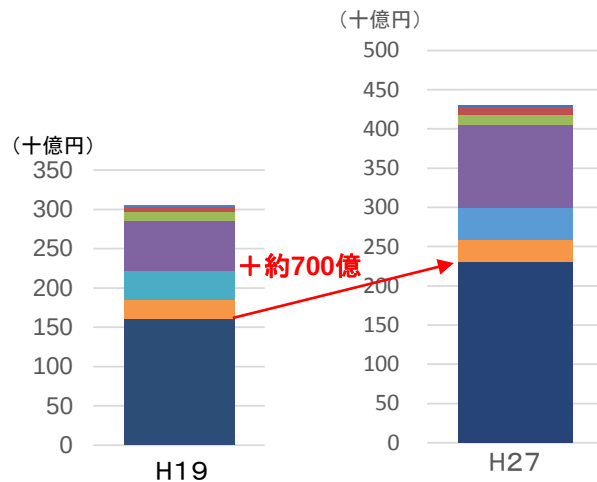
地方部の乗合バスの収支の悪化②(保有車両30両以上事業者)

- 平成19年から平成28年の間で、大都市圏では費用増加しているが収入も増加。
- 一方、地方部では費用が増加しているが、それを上回って収入も減少。

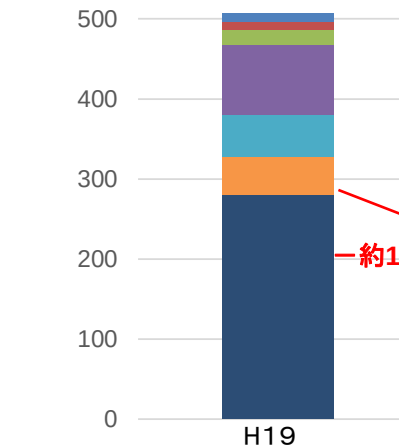
三大都市圏

地方部

費用

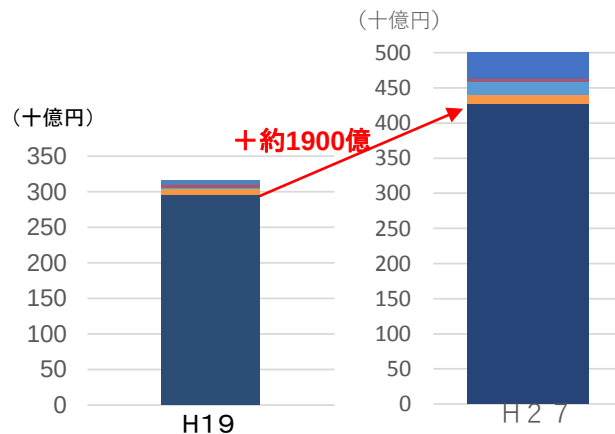


(十億円)

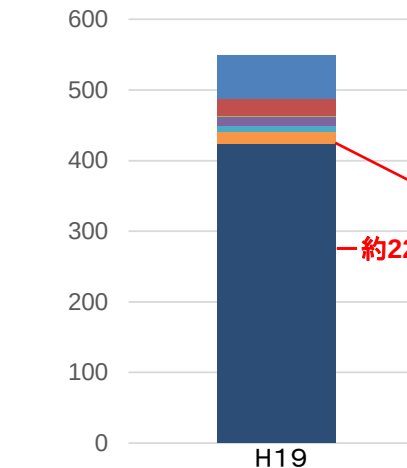


- 営業外費用
- その他一般管理費
- 一般管理費人件費
- その他運送費
- 車両修繕・償却費
- 燃料油脂費
- 運送費人件費

収入

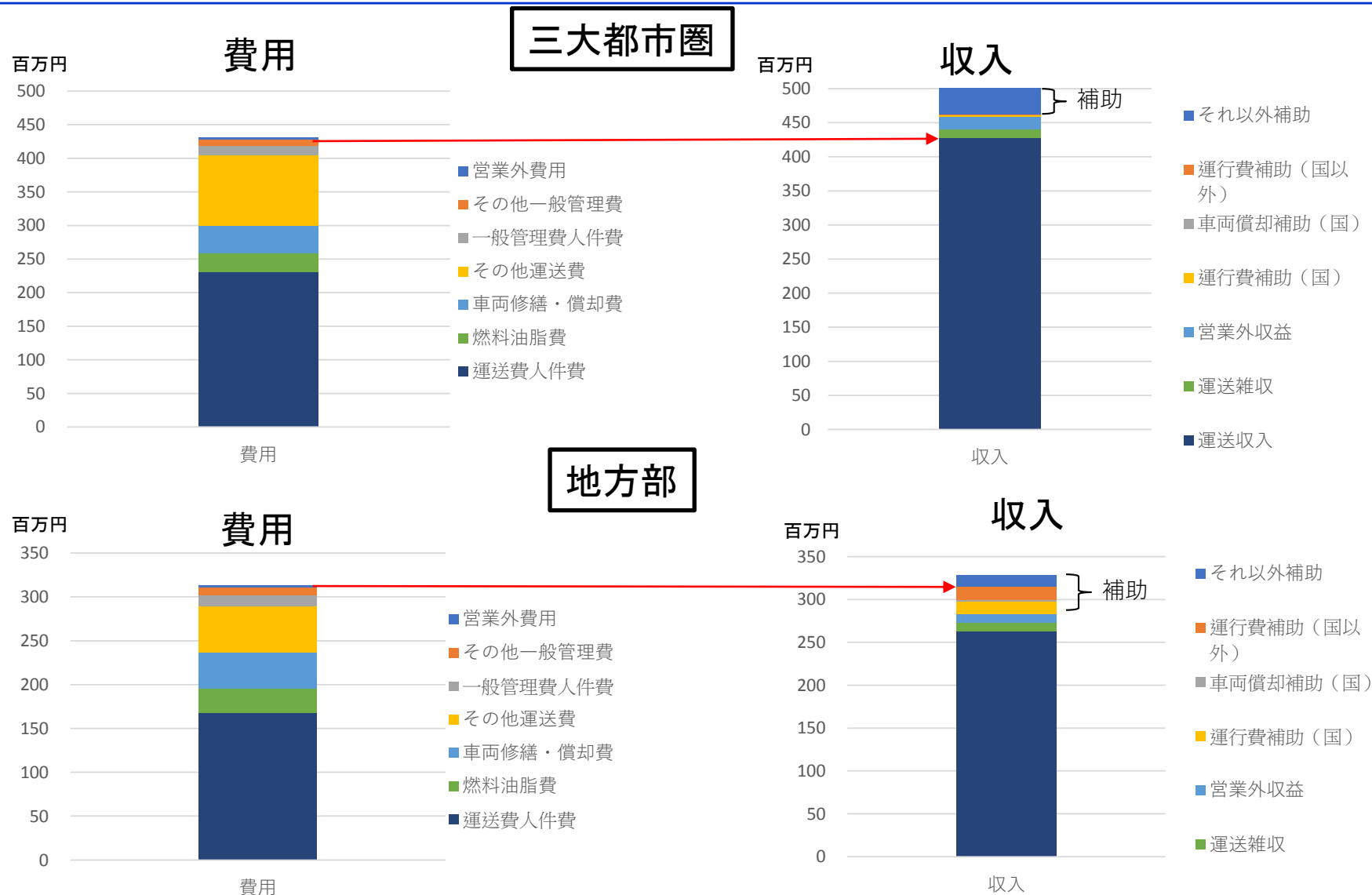


(十億円)



- それ以外補助
- 運行費補助(国以外)
- 車両償却補助(国)
- 運行費補助(国)
- 営業外収益
- 運送雑収
- 運送収入

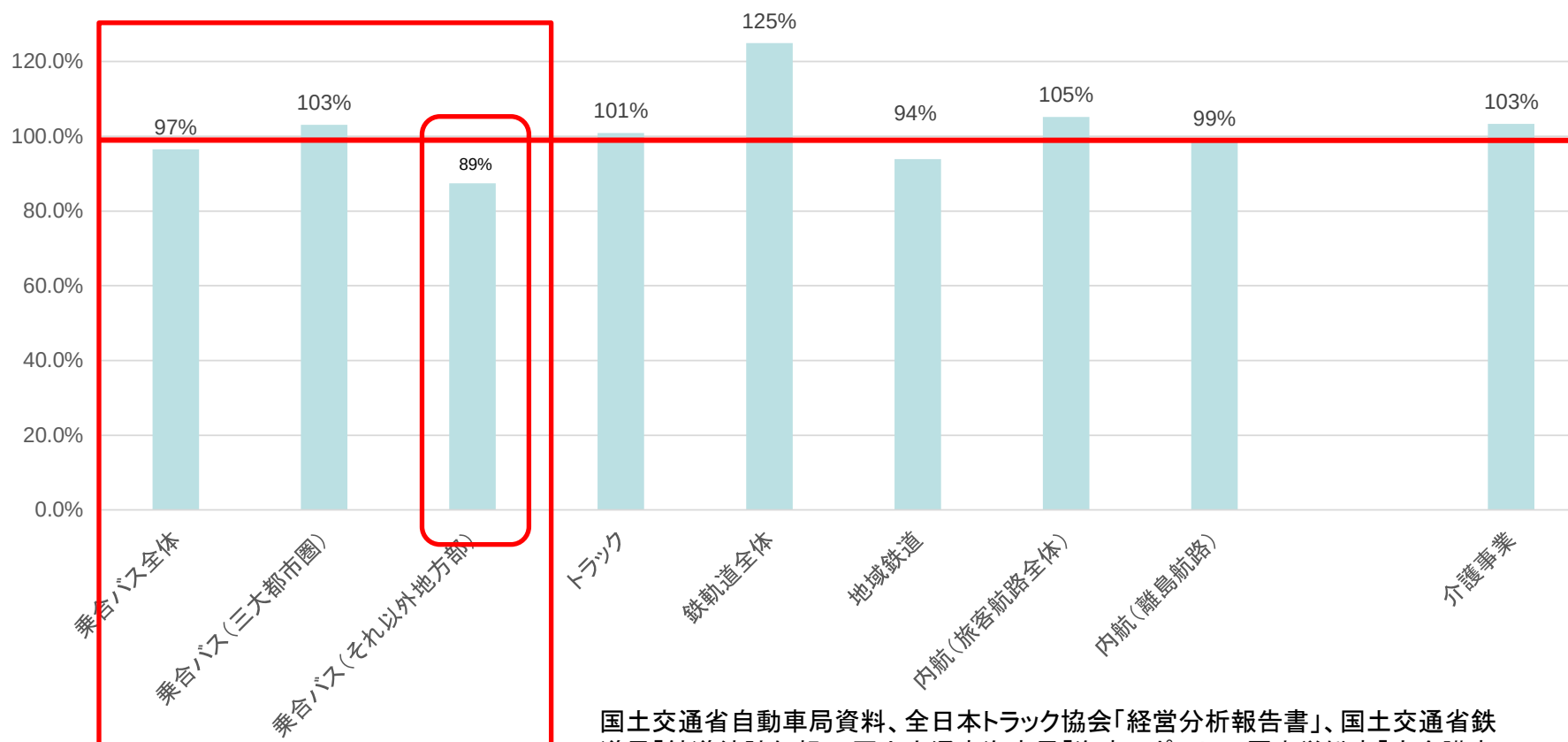
- 三大都市圏では補助金なしでも費用をまかなえている。
- 地方部では国の運行費の補助でもまかないきれず、自治体等の補助でようやく黒字化のめどが立つ状況。



地方部の乗合バスの収支の他産業との比較

- 「乗合バス事業」の収支は全体でも3%強の赤字構造にあり、「地方部」では11%程度の赤字
 - 他の交通事業はそれぞれの産業全体では黒字。「地域鉄道」と「離島航路」に限ると6~7%の赤字。
 - 近年過当競争で収支構造が厳しいとされる「介護事業」は3%程度の黒字。
- 地方部の乗合バスは厳しい赤字構造下にある。

H28事業別当該事業収支率(運行補助のあるものは補助前)

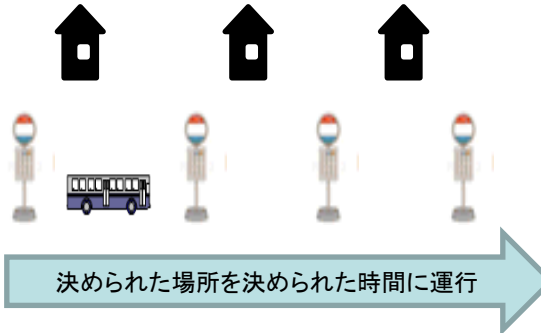
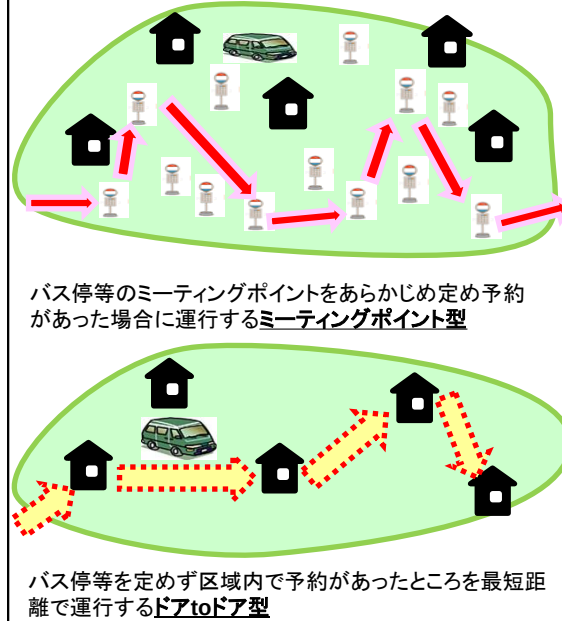


国土交通省自動車局資料、全日本トラック協会「経営分析報告書」、国土交通省鉄道局「鉄道統計年報」、国土交通省海事局「海事レポート」、厚生労働省「度介護事業経営実態調査結果」より、国土交通省総合政策局交通作成

地域における路線バス以外の担い手について

- 路線バスの撤退が相次ぐ地方部においては、自治体の公的負担によるコミュニティバス、乗合タクシー、さらに自家用有償旅客運送等により地域の移動手段を確保。

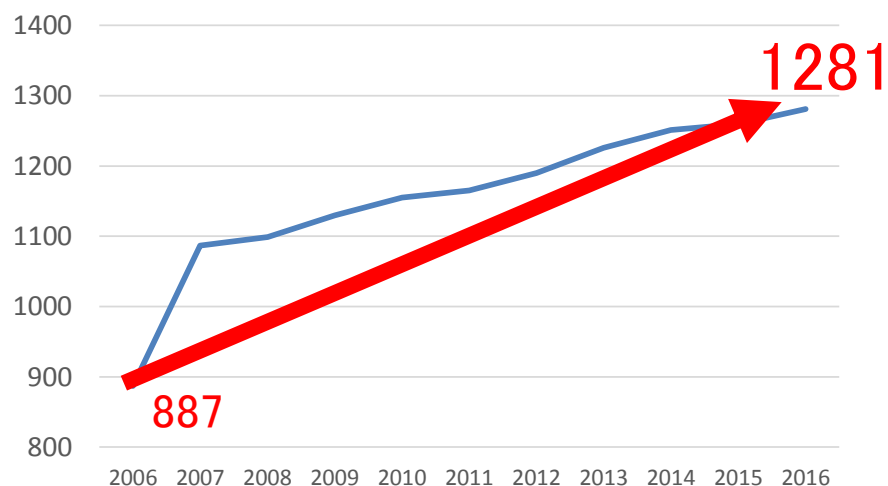
種類	主な運行形態	運行の例	特徴
コミュニティバス	①路線定期運行 ②区域運行	●市町村が、法第4条許可を受けた乗合事業者[※]に委託して運行（乗車定員11人以上の車両） ●法第79条の登録を受けた市町村自ら運行	・輸送量（1回の運行で輸送可能な人員）が<u>多い</u> ・（第79条の登録を受ける場合）地域公共交通会議において<u>地域の関係者の合意</u>が必要
乗合タクシー	①路線定期運行 ②区域運行	●過疎地域において、タクシー事業者が、法第4条の乗合許可を取得して運行（乗車定員11人未満の車両） ※市町村が、法第4条許可を受けた乗合事業者に委託する場合も含まれる	・輸送量（1回の運行で輸送可能な人員）が<u>少ない</u>
自家用有償旅客運送 （公共交通空白地有償運送）	区域運行	●法第79条の登録を受けたNPO等が運行	・<u>バス・タクシー事業によることが困難な交通空白地域</u>で運行 ・運営協議会において<u>地域の関係者の合意</u>が必要

態様	定義	イメージ	特徴
①路線定期運行	・ <u>路線を定めて運行</u> するものであって、かつ、路線毎にダイヤが定められている運行の形態。	 決められた場所を決められた時間に運行	・目的地への一定の輸送ニーズ(通学・通院等)を束ねることで効率的にサービスを提供できる
②区域運行 (デマンド型)	・路線・ダイヤを定めず、旅客毎の需要に応じた乗合運送を行う運行の形態。	 バス停等のミーティングポイントをあらかじめ定め予約があった場合に運行するミーティングポイント型 バス停等を定めず区域内で予約があったところを最短距離で運行するドアtoドア型	・利用者の輸送ニーズに応じて、運行ルートや乗降場所を柔軟に設定できる

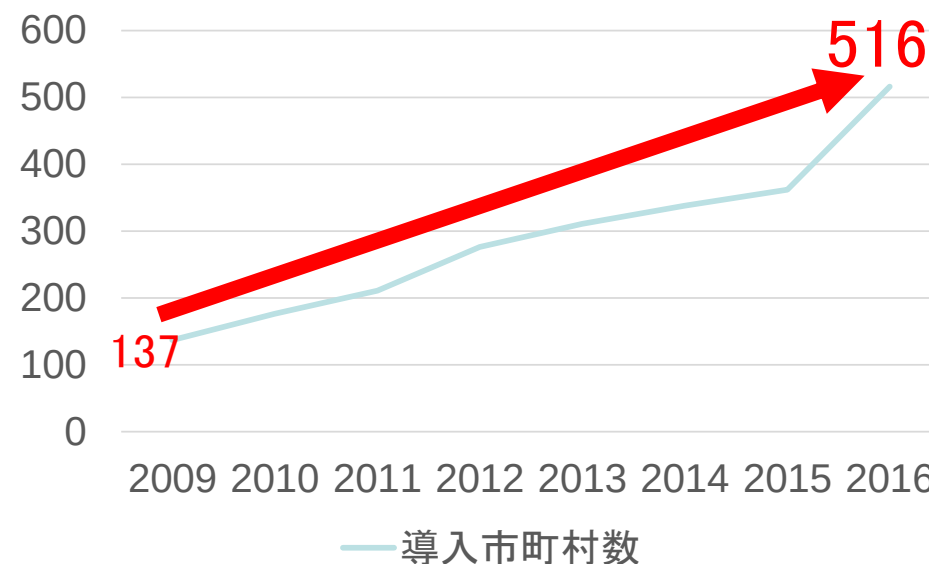
(※)このほか路線不定期運行(路線は定められているが、ダイヤは定められていないもの)がある

- コミュニティバス、乗合タクシーの導入市町村数は近時大きく増加。

コミュニティバス導入市町村数の推移



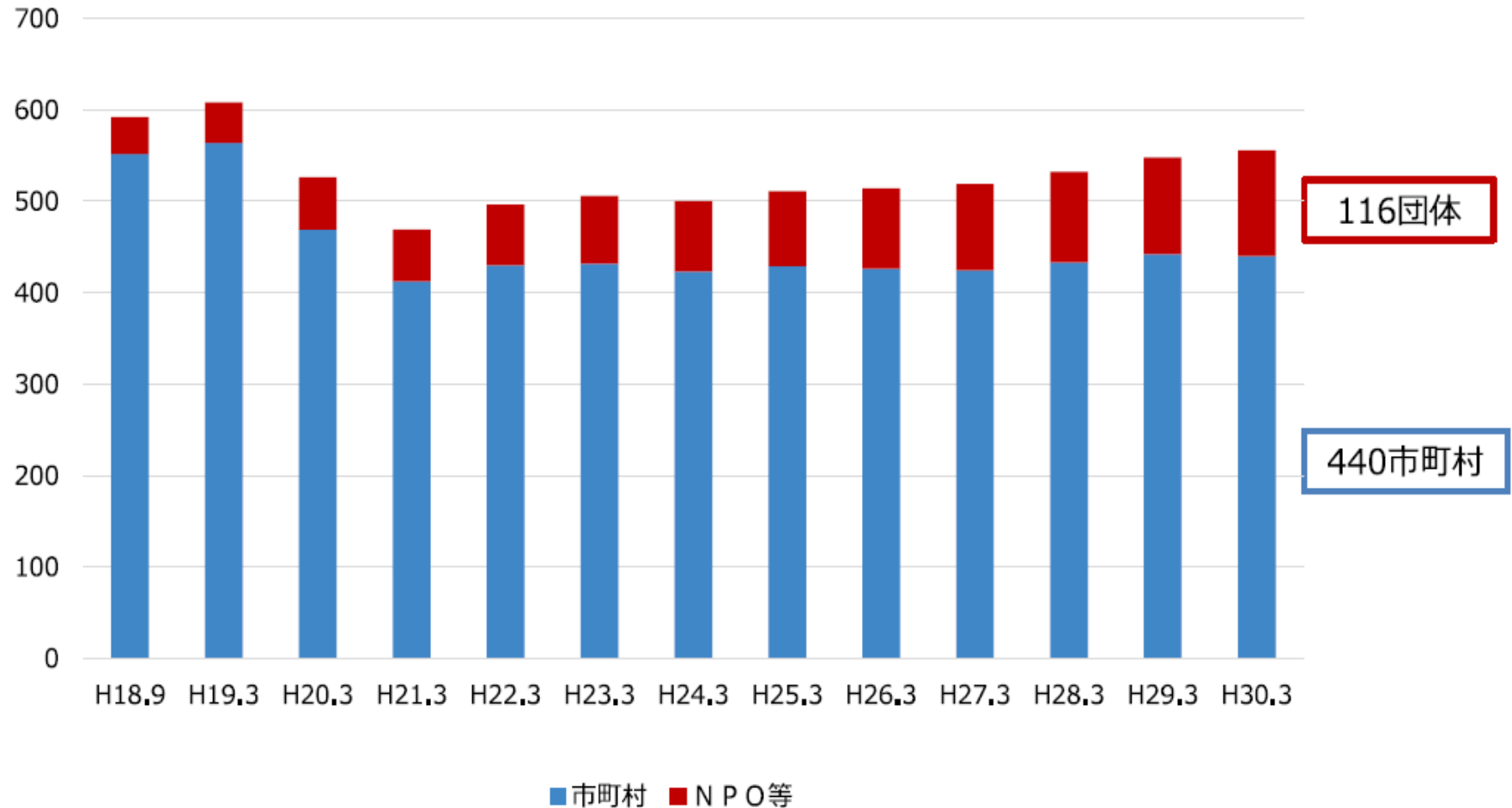
乗合タクシー(デマンド型)導入市町村数の推移



※国土交通省「平成29年度交通の動向 平成30年度交通施策」
より、国土交通省総合政策局作成

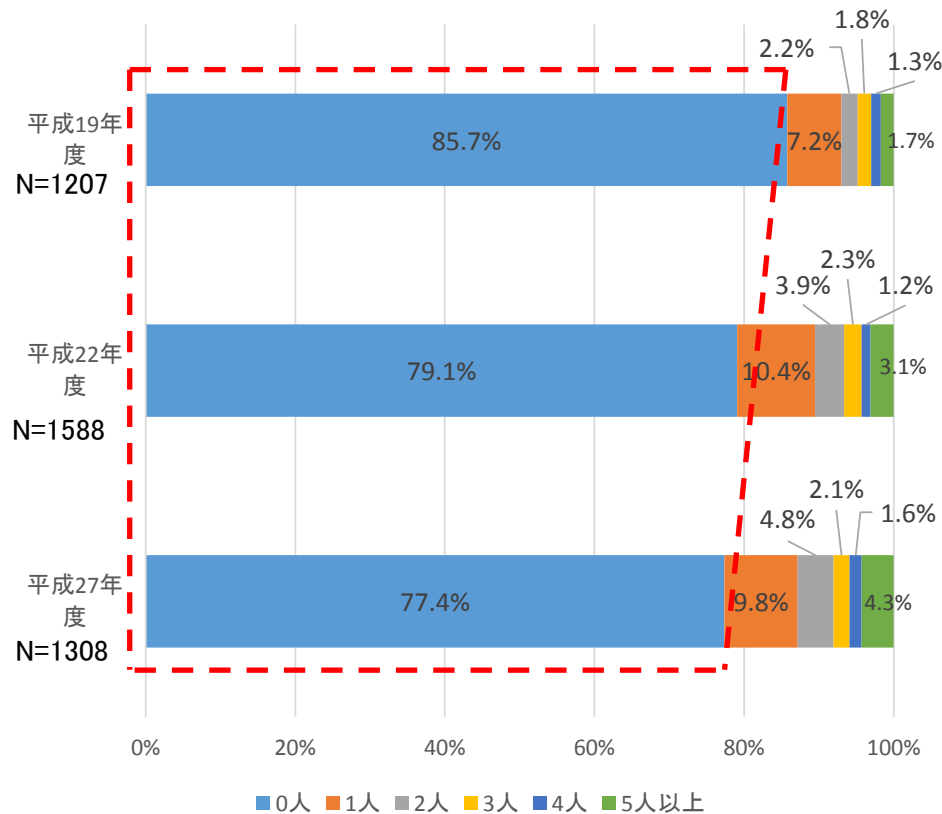
自家用有償旅客運送の現状

- 自家用有償旅客運送の導入率は、26%（全国1,724市町村のうち440市町村）。



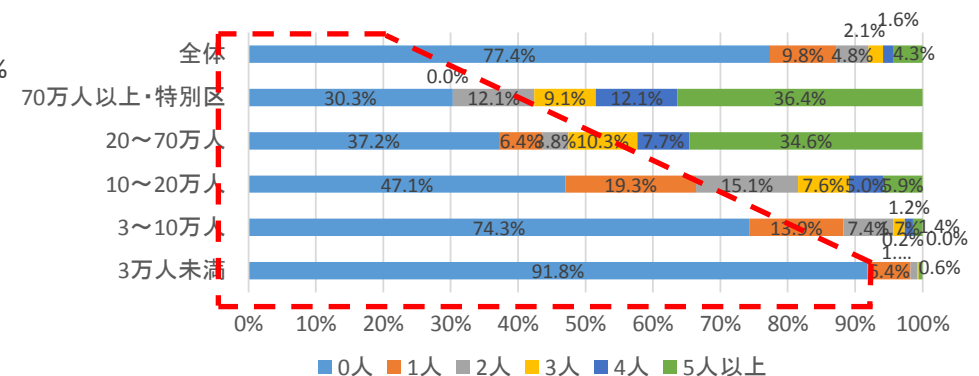
- 地方部においては、自治体が主体となって足の確保を担っているが、専任担当者が不在の市町村は約8割で、依然として人材不足が課題。人口が少ない自治体ほど専任担当者数が少ない傾向。

地域公共交通専任担当者数の割合の推移

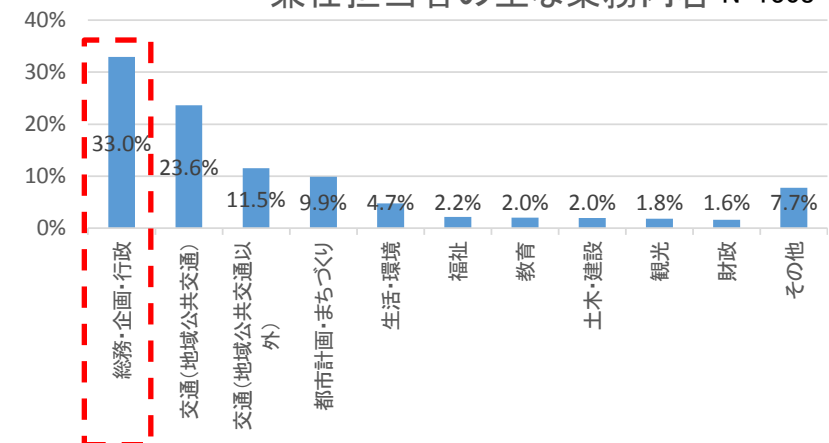


人口区分別の地域公共交通専任担当者数の割合

合 N=1308



兼任担当者の主な業務内容 N=1308



1

地域公共交通をめぐる諸課題

2

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律

3

地域公共交通網形成計画

4

地域公共交通再編実施計画

5

地域公共交通に関する最近の動き



国土交通省

Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

これまでの地域公共交通に関する政策について

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

各事業の規制緩和等

- H 1 2 年 2 月：貸切バス事業（道路運送法）、国内航空運送事業（航空法）の規制緩和
- 同 3 月：旅客鉄道事業（鉄道事業法）の規制緩和
- 同 1 0 月：国内旅客船事業（海上運送法）の規制緩和
- H 1 4 年 2 月：乗合バス事業・タクシー事業（道路運送法）の規制緩和
- H 1 8 年 1 0 月：自家用有償旅客運送の登録制度の創設（道路運送法）

地域公共交通活性化のための計画制度・支援策等

- H 1 9 年 1 0 月：「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」施行
- H 2 3 年 : 「地域公共交通確保維持改善事業」創設
- H 2 6 年 1 1 月：「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律」施行

- 平成19年に地域公共交通活性化再生法を制定し、市町村が主体となって幅広い関係者の参加による協議会を設置。
- 「地域公共交通総合連携計画」の策定を通じて、地域公共交通の維持・確保や利便性向上に取り組むことを促進する制度を整備。

地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する基本方針(国のガイドライン)

地域公共交通総合連携計画の作成・実施

協議会

市町村、公共交通事業者、道路管理者、
港湾管理者、公安委員会、住民等

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

地域公共交通総合連携計画(市町村が作成)

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

LRT整備



BRT整備



地域公共交通網の再編



乗合タクシー コミュニティバス

鉄道再構築・再生



海上運送高度化



乗継円滑化



■平成26年に地域公共交通活性化再生法を改正し、①まちづくりと連携し、②面的な公共交通ネットワークを再構築するため、「地域公共交通網形成計画」を法定計画として規定。

■バス路線の再編等を実施する「地域公共交通再編事業」を創設し、その実施計画について国が認定し、法律・予算の特例措置を適用することにより、計画の実現を後押しする制度を整備した。

交通政策基本法(平成25年12月4日公布・施行)の具体化

日常生活等に必要不可欠な
交通手段の確保等

まちづくりの観点からの
交通施策の促進

関係者相互間の連携と
協働の促進

等

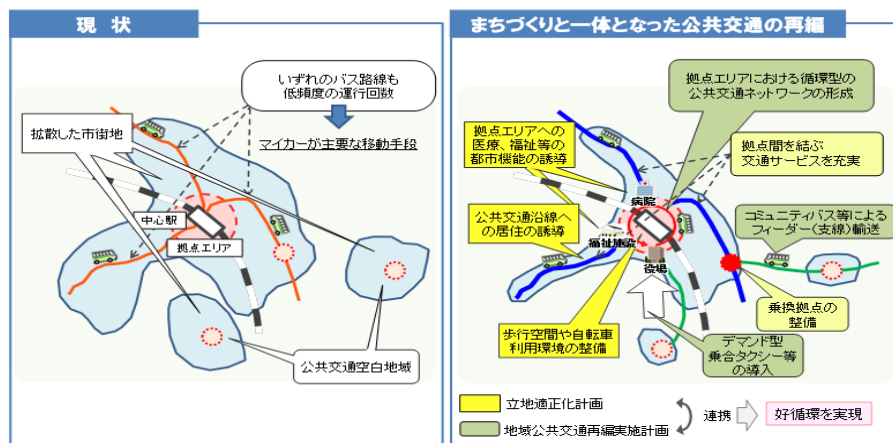
目標

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まちづくりと連携し、
- ③面的な公共交通ネットワークを再構築

コンパクトなまちづくりと一体となった公共交通の再編のイメージ



※富山市、熊本市、豊岡市、三条市等の取組を参考として作成

改正地域公共交通活性化再生法の基本スキーム

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

地方公共団体が事業者等
の同意の下に策定

実施計画

実施計画
...

国土交通大臣が認定し、計画の実現を後押し

■ 地域公共交通活性化再生法等を踏まえ、持続可能な地域公共交通ネットワークの実現に向けた取組を支援

地域公共交通確保維持事業
(地域の特性に応じた生活交通の確保維持)

- ＜支援の内容＞
- 幹線バス交通の運行
地域間交通ネットワークを形成する幹線バス交通の運行や車両購入を支援。
 - 地域内交通の運行
過疎地域等において、コミュニティバス、デマンドタクシー等の地域内交通の運行や車両購入等を支援。
 - 離島航路・航空路の運航
離島住民の日常生活に不可欠な交通手段である離島航路・航空路の運航等を支援。



地域公共交通バリア解消促進等事業
(快適で安全な公共交通の構築)

- ＜支援の内容＞
- ノンステップバス、福祉タクシーの導入、
鉄道駅における内方線付点状ブロックの整備、ホームドアの設置 等
 - 地域鉄道の安全性向上に資する設備の更新等



地域公共交通調査等事業
(地域公共交通ネットワーク形成に向けた計画策定等の後押し)

- ＜支援の内容＞
- 地域公共交通網形成計画等の策定に係る調査
 - 地域公共交通網形成計画等に基づく利用促進・事業評価
 - 地域におけるバリアフリー化の促進を図るための移動等円滑化促進方針の策定に係る調査

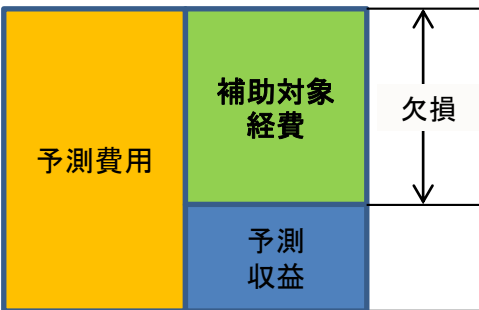
※交通圏全体を見据えた持続可能な地域公共交通ネットワークの実現に向け、都道府県と複数市町村を含む協議会が主体となった協働による先行的な取組に対し、地域公共交通網形成計画の策定やバス等の運行への支援の特例措置により後押し(地域公共交通協働トライアル推進事業)
※国の認定を受けた鉄道事業再構築実施計画、地域公共交通再編実施計画等に基づく事業(地域鉄道の上下分離、地方路線バスの利便性向上、運行効率化等のためのバス路線の再編、デマンド型等の多様なサービスの導入等)について、まちづくり支援とも連携し、特例措置により支援

地域公共交通確保維持事業（陸上交通：地域間幹線系統補助）

■地域特性や実情に応じた最適な生活交通ネットワークを確保・維持するため、地域間交通ネットワークを形成する地域間幹線系統の運行について支援。

補助内容

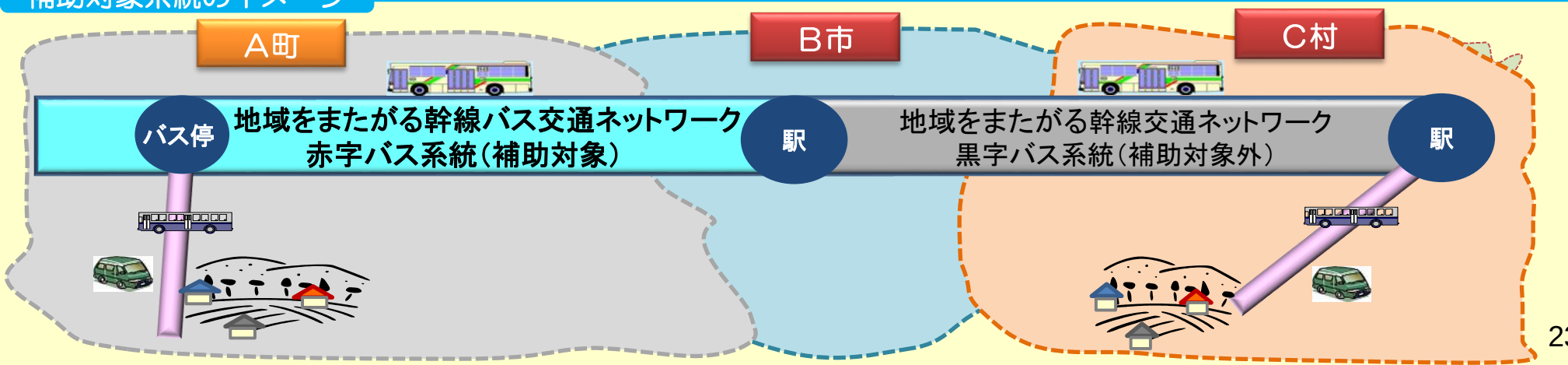
- 補助対象事業者
一般乗合旅客自動車運送事業者又は地域公共交通活性化再生法に基づく協議会
- 補助対象経費
予測費用(補助対象経常費用見込額)から予測収益(経常収益見込額)を控除した額



＜補助対象経費算定方法＞
予測費用
(事業者のキロ当たり経常費用見込額
× 系統毎の実車走行キロ)
－
予測収益
(系統毎のキロ当たり経常収益見込額
× 系統毎の実車走行キロ)

- 補助率
1／2
 - 主な補助要件
 - ・複数市町村にまたがる系統であること
(平成13年3月31日時点で判定)
 - ・1日当たりの計画運行回数が3回以上のもの
 - ・輸送量が15人～150人／日と見込まれること
- ※ 1日の運行回数3回(朝、昼、夕)以上であって、1回当たりの輸送量5人以上(乗用車では輸送できず、バス車両が必要と考えられる人数)
- ※ ①復興特会から移行する応急仮設住宅非経由系統のうち、東日本大震災前に輸送量要件を満たし、補助対象期間に輸送量見込が要件を満たさない系統、②熊本地震前に輸送量要件を満たし、補助対象期間に輸送量見込が要件を満たさない系統については、輸送量要件を緩和(一定期間)
- ・経常赤字が見込まれること

補助対象系統のイメージ



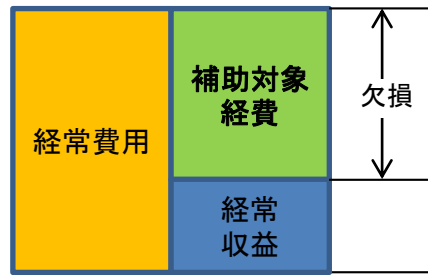
地域公共交通確保維持事業（陸上交通：地域内フィーダー系統補助）

■幹線バス等の地域間交通ネットワークと密接な 地域内の過疎地域等において、コミュニティバス、デマンドタクシー等の地域内交通の運行や車両購入等を支援。

補助内容

- 補助対象事業者
一般乗合旅客自動車運送事業者、自家用有償旅客運送者
又は地域公共交通活性化再生法に基づく協議会

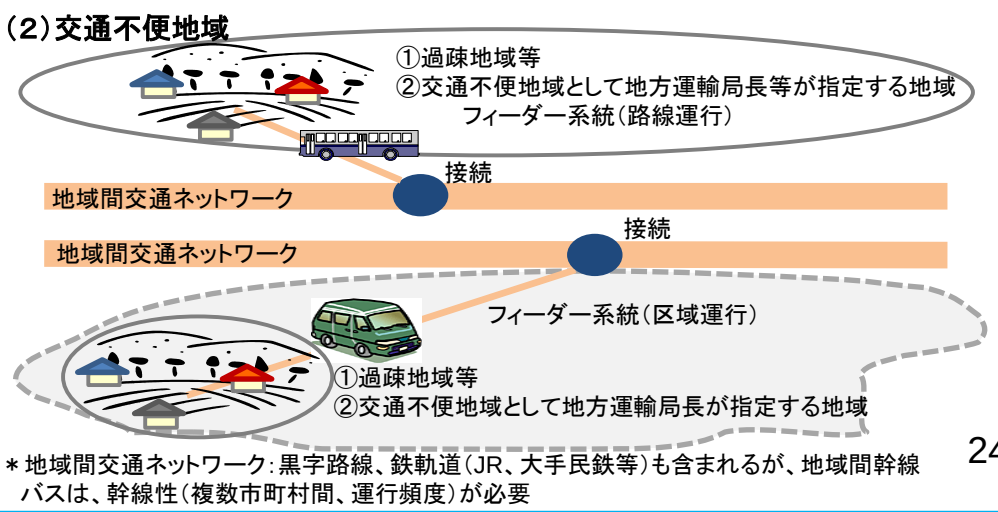
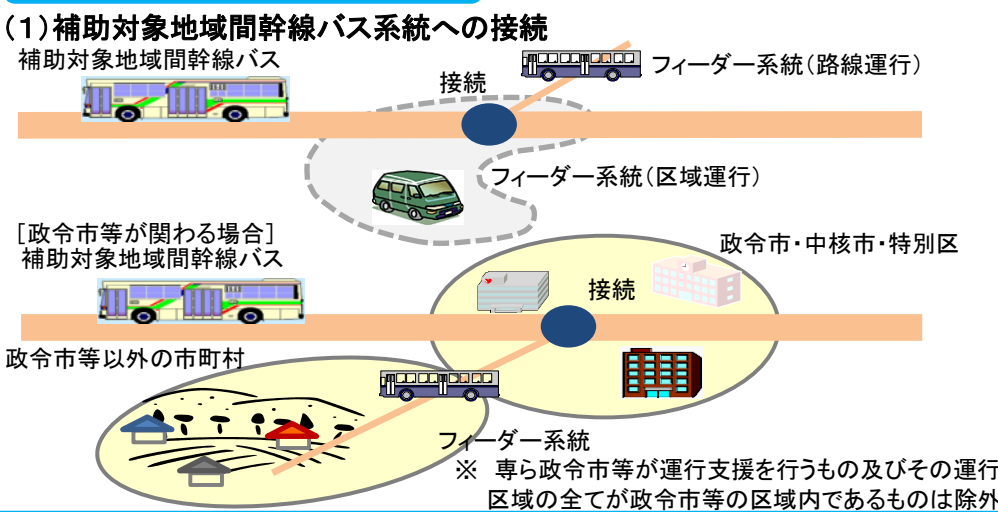
- 補助対象経費
補助対象系統に係る経常費用から経常収益を控除した額



＜補助対象経費算定方法＞
経常費用
(事業者のキロ当たり経常費用
× 系統毎の実車走行キロの実績)
－
経常収益
(系統毎の運送収入、運送雑収
及び営業外収益の実績)

- 補助率
1／2
- 主な補助要件
協議会等が定めた生活交通確保維持改善計画に確保又は維持が必要として掲載され、
・補助対象地域間幹線バス系統を補完するものであること
又は過疎地域等の交通不便地域の移動確保を目的とするものであること
・補助対象地域間幹線バス系統等へのアクセス機能を有するものであること
・新たに運行を開始又は公的支援を受けるものであること
・乗車人員が2人／1回以上であること
(定時定路線型の場合に限る。)
・経常赤字であること

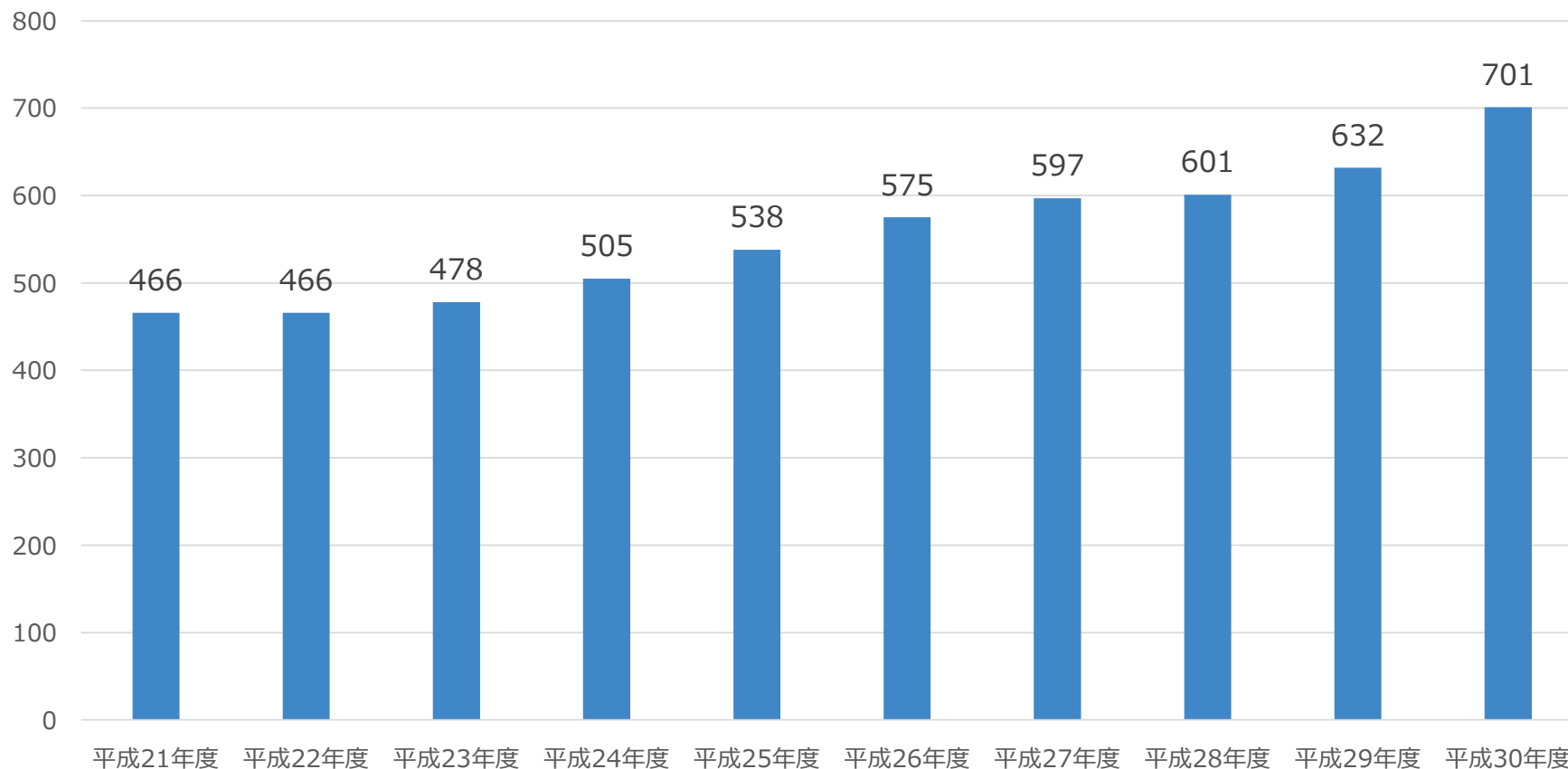
補助対象系統のイメージ

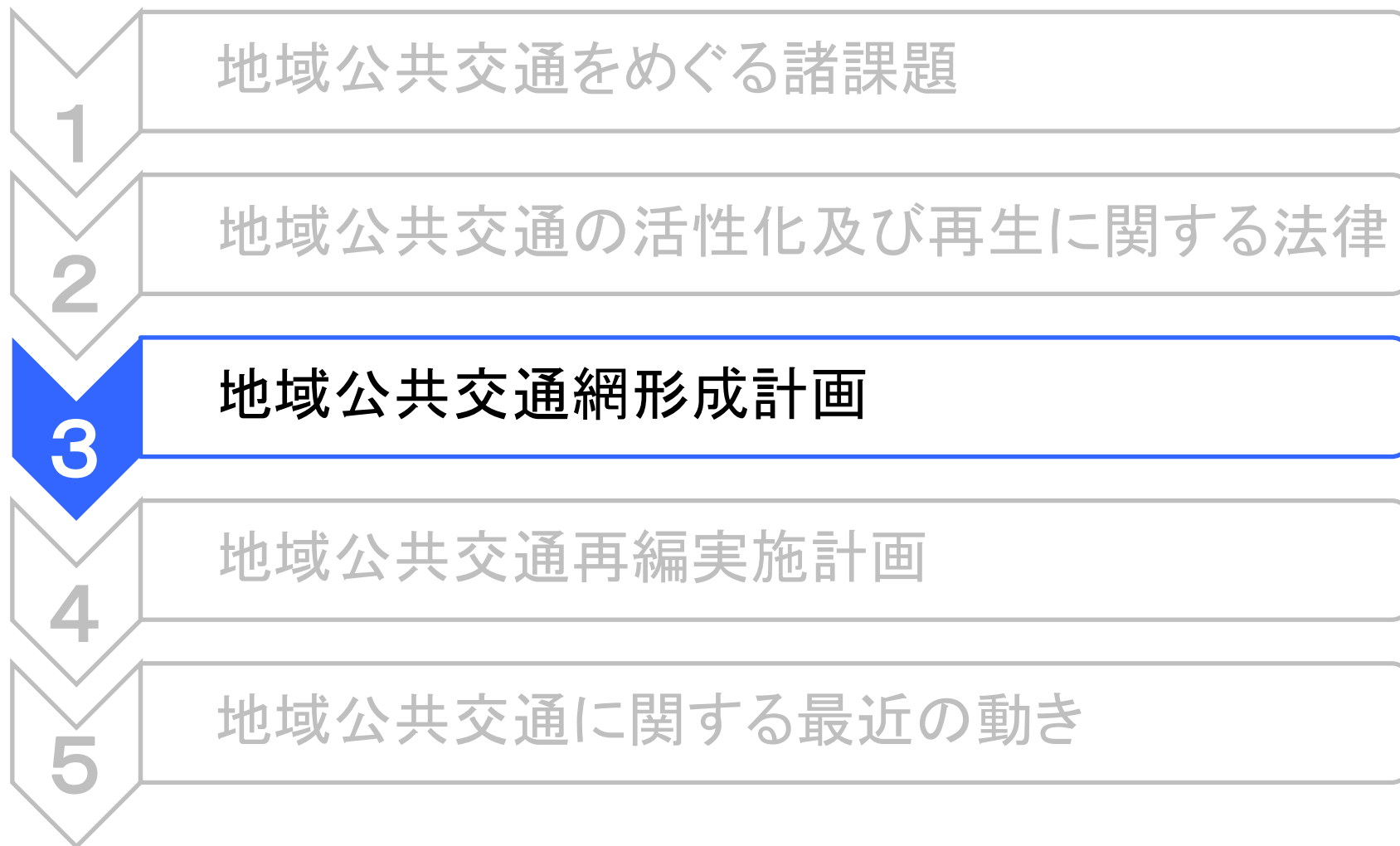


地域公共交通の確保に関する地方負担の増加

- 自治体が地域交通の確保（地方バス、離島航路支援等）に関する「特別交付税交付額」は毎年増加傾向にあり、9年間で約50%増加している。

地域交通の確保（地方バス、離島航路、地域鉄道支援等）に関する特別交付税交付額の推移





- 国土交通大臣等が策定する基本方針に基づき、地方公共団体が地域の関係者の協議を踏まえて「地域公共交通網形成計画」を策定（マスタープラン）
- 「地域公共交通網形成計画」に、「地域公共交通再編事業」等の「特定事業」を記載し、実施計画（「地域公共交通再編実施計画」等）について国の認定を受けた場合には、法律の特例措置等で支援。

基本方針（国土交通大臣・総務大臣が策定）

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

地域公共交通網形成計画（地方公共団体が策定）

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

協議会を開催し策定
（地方公共団体・交通事業者・
道路管理者・利用者・学識者等
から構成）



地域公共交通特定事業

（必要に応じて地域公共交通網形成計画に事業実施を記載できる）

軌道運送高度化事業
（LRTの整備）

（事業者）

道路運送高度化事業
（BRTの整備）

（事業者）

海上運送高度化事業
（海上運送サービス改善）

（事業者）

鉄道事業再構築事業
（鉄道の上下分離等）

（事業者）

地域公共交通再編事業
（公共交通ネットワークの再構築）

（事業者）

鉄道再生事業
（廃止届出がなされた鉄道の維持）

（事業者）

軌道運送高度化実施計画

（事業者）

道路運送高度化実施計画

（事業者）

海上運送高度化実施計画

（事業者）

鉄道事業再構築実施計画

（地方公共団体・事業者）

地域公共交通再編実施計画

（地方公共団体）

鉄道再生実施計画

（地方公共団体・事業者）

国土交通大臣が認定

国土交通大臣に届出

法律の特例措置等により計画の実現を後押し

- 「地域公共交通網形成計画」はマスタープラン。
- 「地域公共交通再編実施計画」は、網形成計画に基づき、
 - ・路線の再編に伴う各路線の運行計画を具体的に記載したもの。
 - ・認定に当たっては、国土交通大臣は、基本方針との整合性(利便性及び効率性の向上等)等を審査。

地域公共交通網形成計画



地域公共交通再編実施計画



<記載事項>

(法 § 27 の 2 2、施行規則 § 33)

- 実施区域
- 事業の内容・実施主体
- 実施予定期間
- 事業実施に必要な資金の額・調達方法
- 事業の効果等

同意

特定旅客運送事業者等

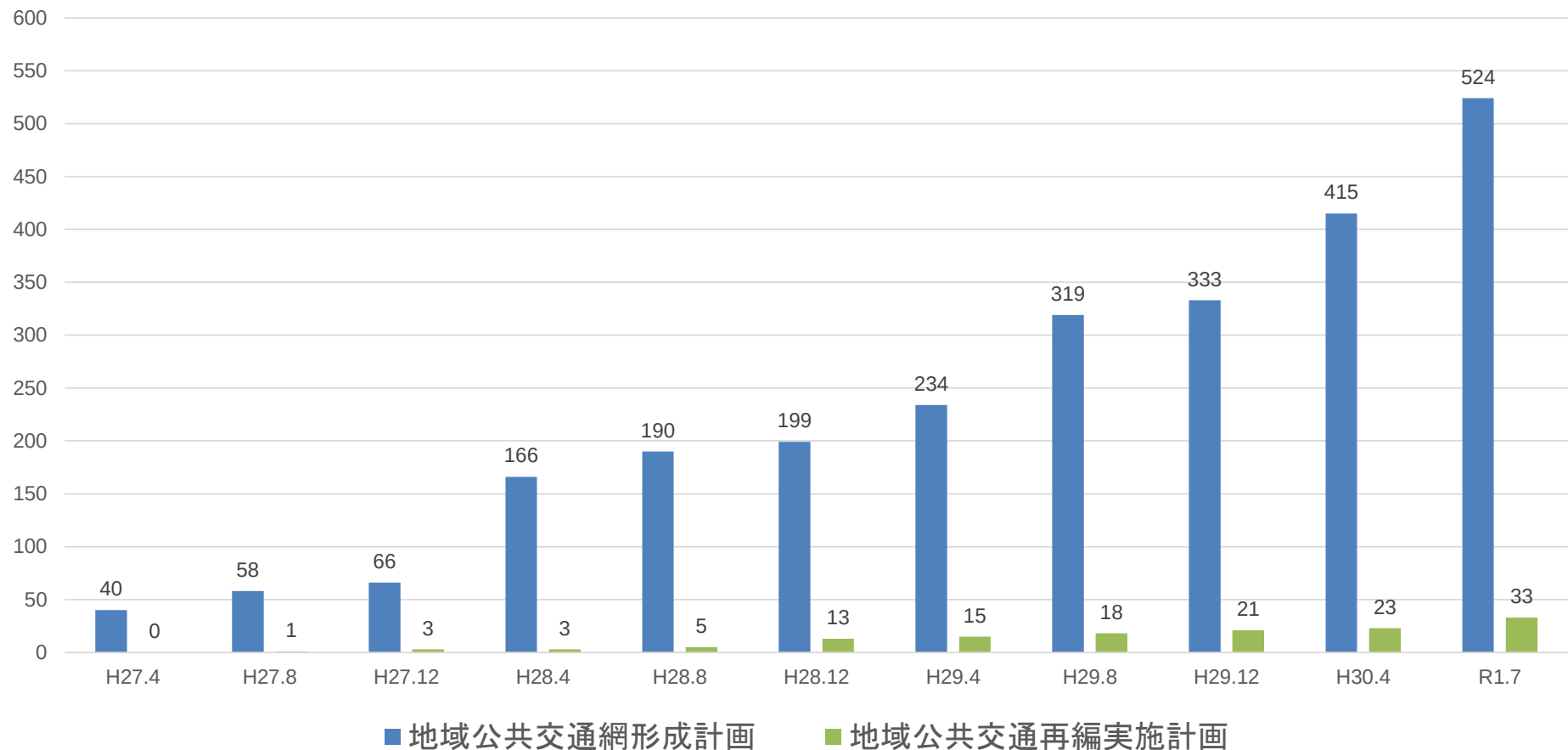
大臣認定

地域公共交通網形成計画・再編実施計画の策定自治体数

■ 地域公共交通網形成計画、再編実施計画ともに年々増加している。

計画と策定自治体数の推移

策定自治体数



地域公共交通網形成計画、再編実施計画の策定状況

- 令和元年8月末までに528件の「地域公共交通網形成計画」が策定されている。
- バス路線の再編等を目的とする「地域公共交通再編実施計画」は35件が国の認定を受けている。

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 紋別市 江別市 北広島市 旭川市 士別市 石狩市 稚内市 室蘭市 小樽市 名寄市 岩内町 白糠町 白老町 仁木町 安平町 斜里町 音更町 当別町 厚岸町 釧路町 せたな町 月形町 共和町 弟子屈町 青森県 青森市 八戸市 弘前市 三沢市 五所川原市 青森市 むつ市、大間町、東通村、風間浦村、佐井村 十和田市 八戸市、三戸町、五戸町、田子町、南部町、陸上町、新郷村、おいらせ町 鰺ヶ沢町 七戸町	岩手県 岩手県 花巻市 釜石市 宮古市 北上市 滝沢市 花巻市 大船渡市 野古市、久慈市、富田町、菅代村、田野畑村、岩泉町、山田町、大槌町、釜石市、大船渡市、洋野町、陸前高田市 陸前高田市 一関市 久慈市 岩手町 大槌町 矢野町 山田町 秋田県 秋田市 湯沢市 鷹巣町 雄物川市 由利町 仙北町 にかほ市 共和町 湯上町 大館市 男鹿市 横手市 弘前市 五城目町 藤里町 美郷町 五城目町、八郎潟町、大潟村 宮城県 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 南三陸町 女川町 伊達市、角田市、福島市、丸森町、柴田町（阿武隈急行線地域）	山形県 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 福島県 福島県、田村市、南相馬市、川俣町、広野町、楡葉町、常岡町、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 須賀川市 二本松市 湯谷市 棚角市 石川町 楡葉町 塩町 会津美里町 南会津町 西郷村 玉川村 茨城県 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 守谷市 古河市 石岡市 五霞町 城里町 大子町 東海村	栃木県 真岡市 大田原市 鹿沼市 日光市 宇都宮市、芳賀町 佐野市 那須塩原市 那須塩原市、大田原市、那須町、那珂川町 栃木市 塩谷町 益子町 那須町 茂木町 上三川町 上尾市 群馬県 太田市 前橋市 高崎市 喜多方市 熊谷市 春日部市 上尾市 越谷市 人間市 草加市 三郷市 飯能市 深谷市 ときがわ町 小川町 鳩山町 吉見町 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 市原市 柏市 山武市 長南町 大多喜町 東京都 東京都、中央区、港区、江東区 多摩市	神奈川県 藤沢市 海老名市 大和市 伊勢原市 平塚市 真鶴町 湯河原町 山梨県 甲州市 北杜市 上野原市 甲府市 柏崎市 上越市 上野原市 長岡市 阿賀野市 糸魚川市 新発田市 見附市 三条市 新潟市 燕市、弥彦村 阿賀町 富山県 高岡市 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） 南砺市 滑川市 南砺市 石川県 七尾市 白山市 津幡町 志賀町	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、売木村、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 安曇野市 千曲市 箕輪町 信濃町 木曾町 立科町 中川村 高山村 大桑村 白馬村 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） 鯖江市 福井市、鯖江市、越前市、越前町、池田町、南越前町 大野市 岐阜県 高山市 恵那市、中津川市 鴨川市 安城市 美濃加茂市 土岐市 各務原市 関市 多治見市 飛騨市 海津市 山泉市 大垣市、桑名市、海津市、美濃町、神戸町、揖斐川町、池田町（美濃線沿線地域） 郡上市 中津川市 下呂市 可児市 八百津町 白川町、東白川村	静岡県 下田市 伊豆市 御殿場市 静岡県、沼津市（戸田地区）、下田市、伊豆市、南伊豆市、松崎町、西伊豆町 湖西市 藤枝市 掛川市 静岡県、沼津市、熱海市、三島市、伊東市、伊豆の国市、函南町、東伊豆町、河津町 焼津市 牧之原市 三島市 裾野市 静岡市 伊東市 白馬村 愛知県 豊橋市 岡崎市 一宮市 豊川市 日進市 田原市 吹富市 清須市 長久手市 豊田市 蒲郡市 東海市 西尾市 新城市 豊明市 小牧市 半田市 小野市 知立市 瀬戸市 東郷町 豊山町 知多町 東浦町 飛鳥村 設楽町、東栄町、豊根村	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 龜山市 紀北町 和歌山県 橋本市 和歌山市 紀の川市 京都府 木津川市 福知山市 京都市、綾部市、南丹市、京丹波市（JR山陰本線沿線） 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 鳥根県 鳥根県、松江市、出雲市（一畑電車沿線地域） 江津市 松江市 大田市 邑南町 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 洲本市、淡路市、南あわじ市 西脇市 三田市 三木市 福崎町 多可町 和気町 滋賀県 彦根市、愛荘町、豊郷町、甲良町、多賀町 甲賀市 長浜市 草津市	大阪府 河内長野市 岸和田市 貝塚市 和泉市 寝屋川市 太子町 奈良県下全39市町村 宇陀市 五條市 天理市 大磯町 奈良県 宇陀市 五條市 天理市 大磯町 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 鳥根県 鳥根県、松江市、出雲市（一畑電車沿線地域） 江津市 松江市 大田市 邑南町 鳥根県、江津市、川本市、美郷町、邑南町、広島県、三次市、安芸高田市（三江線沿線地域） 岡山県 井原市 高梁市 瀬戸内市 玉野市 倉敷市 津山市 真庭市 赤磐市 久米南町 吉備中央町 笠岡市 笠岡市（岡山県） 福山市（広島県）	広島県 三原市 三次市 宿毛市 南門市 広島市 廿日市市 江田島市 尾道市 安芸高田市 大竹市 府中市 北広島市 坂町 大崎上島町 安芸太田町 神石高原町 山口県 宇部市 周南市 光市 長門市 美祢市 山陽小野田市 下松市 下関市 防府市 山口市 岩国市 香川県 高松市 小豆島市、土庄町 愛媛県 愛媛市 東温市 西予市 大洲市 新居浜市 松山市 愛南町 鬼北町 高知県 高知市 宿毛市 南国市 土佐清水市 四万十市 高知県東部広域地域公共交通協議会（高知市、安芸市、南国市、香南市、東洋町、安半利町、田野町、安田町、北川村、馬路村、玄西村） 高知県端北地域公共交通協議会（本山町、大豊町、土佐町、大川村） 田野町 佐川町 津野町 中土佐町 安芸太田町 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 宗像市 柳川市 八女市 みやま市 大牟田市 直方市 津崎市 岡垣町 久山町 那珂川町 芦屋町 遠賀町 釜上町 鞍手町	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 長崎県、諫早市、雲仙市、島原市、南島原市 壱岐市 新上五島町 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 宇城市 山鹿市 津久市 豊前市 飯塚市 姪浜市 芦北町 山都町 水上村 人吉市、錦町、多良木町
---	--	---	---	--	--	---	--	---	---	--

再編実施計画について、

- ・既に認定を受けた団体：赤
- ・策定意向のある団体：黄

- 「地域公共交通網形成計画」は、地域戦略との一体性の確保、多様な輸送サービスの活用、地域の多様な関係者との協働などの「ツール」として各地域で活用が進んでいる。

網形成計画の効果的な活用

①地域戦略との一体性の確保
(まちづくり、医療・福祉、観光等との連携)

②モード間連携や
多様な輸送サービスの活用
(地域特性に応じた多様な交通サービスの組合せ)

③地域の多様な関係者の協働

④交通圏全体を見据えた
広域的な連携

⑤データによる状況把握、
効果的な目標設定・検証

持続可能な地域の交通ネットワークの実現

- 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。
- 地域公共交通網形成計画には、地域公共交通特定事業(地域公共交通再編事業等)に関する事項を定めることができる。

記載する事項（法第5条第2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。

- 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（地域公共交通再編事業等）に関する事項も記載可能（法第5条第4項）
- 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

記載に努める事項（法第5条第3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
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・再生に向けた取組の方向性を定める。

事例：佐渡市地域公共交通網形成計画

※当該計画より抜粋

まちづくりの将来像

観光の将来像

交通の将来像
(果たすべき役割)

基本方針1

佐渡の都市構造やコンパクトなまちづくりを支える環境配慮型の公共交通

人口や施設の集積する平野部に拠点が集まる構造と中心部施設への移動ニーズに応じた公共交通サービスの維持・改善を図るとともに、環境に配慮した公共交通体系を構築する。
都市拠点（両津、金井、佐和田、相川）と地域拠点を結び、主要施設をつなぐ骨格となるバス路線を再編し、環状線を中心に外からの交通を地域内交通や地域連携軸で受けとめ、結節部においては円滑な接続を確保する。
また、高齢社会に対応した身近で利用しやすい交通手段の確保や交通バリアフリーの充実に向けて取り組む。

基本方針2

交流人口拡大の基盤となる公共交通

人口が減少する中で、佐渡島内の経済活動を維持するには、域外の人々の活力を取り込むことが必要であり、その入口となる航路・航空路との連携と島内の幹線交通ネットワークの更なる充実を図る。
また、世界遺産登録を目指す金山、トキなど佐渡特有の資源を活かした観光施策と密接に連携した交通ネットワークの機能強化や利便性向上に取り組む。

基本方針3

持続可能で安心・安全な公共交通

持続可能で安心・安全な公共交通を実現するため、交通事業者の事業基盤をより強固なものとする必要があり、多様な運賃割引などによる利用促進やあらゆる機会を通じて公共交通の啓発活動を行い利用収益の確保を図る。
また、地域内交通については、それぞれの地域の特性や実情に応じた最適な生活交通ネットワークを確保・維持するため、自家用有償客運送などによる多様な関係者の連携による交通基盤の構築に向けて取り組む。

共通する方針

多様な主体が連携し、支え、創造する公共交通

すべての基本方針に関連する、あるいは入れ込むべき基本となる考え方や、進め方の基本となる。

- ・多様な主体が、当事者意識を持って「かわり、支える」
- ・多様な主体が連携して、事業を進める、創造する

多様な主体の参加によるサービスの維持・改善

市民、民間企業を含め、乗り換え拠点等公共交通サービスの維持・改善への参加・協力（場所、ベンチの提供等）

積極的な交流の場の創造

公共交通は、市民と外来者の接点の場であり、交流が深まる展開をつくる（あいさつ、観光ガイドなど）

方針の考え方を発信し、広げる
様々な媒体で「公共交通は市民が利用して成り立つ」「つくるもの」ということを、常に発信し続ける

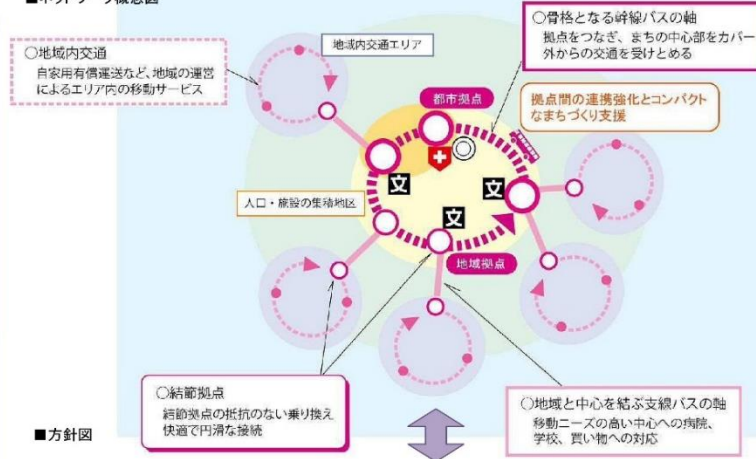
自ら作り、運営する公共交通

自家用有償運送は、地域の人が主体に、考え、つくり、運営する公共交通となる

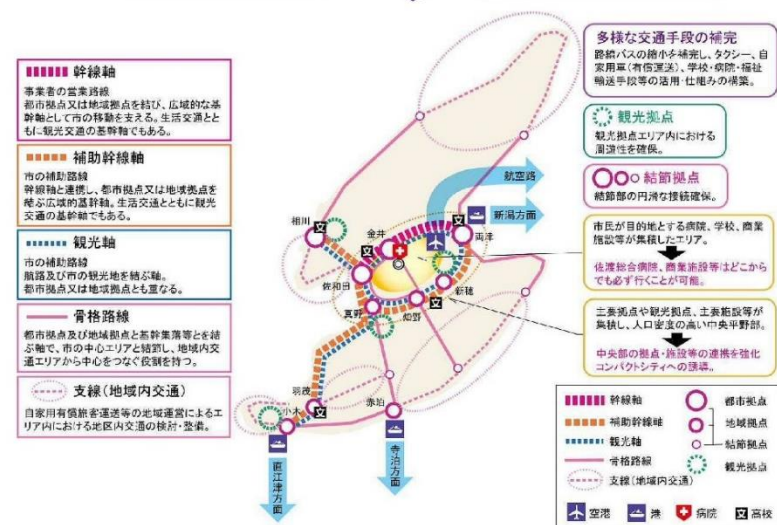
公共交通に関する市民意識の向上

公共交通に当事者意識を持つ公共交通を育てる

■ネットワーク概念図



■方針図



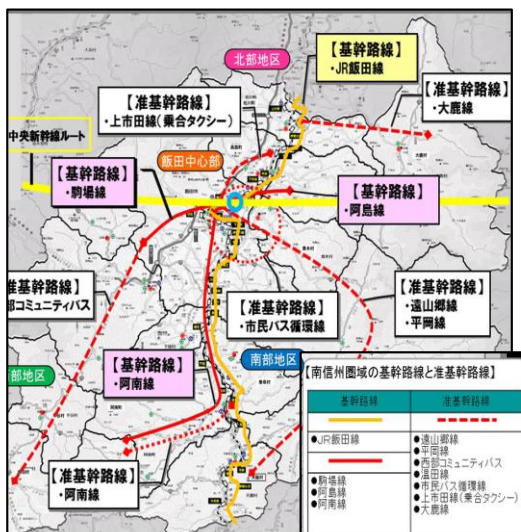
- 地域住民の通勤、通学、買物、通院といった日常生活を基本とした交通圏単位で公共交通に関する取組を行うことが重要である。各市町村が単独で生活機能を担うのには限界があるので、**複数の市町村が連携して**取組を行う必要がある。

※当該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。

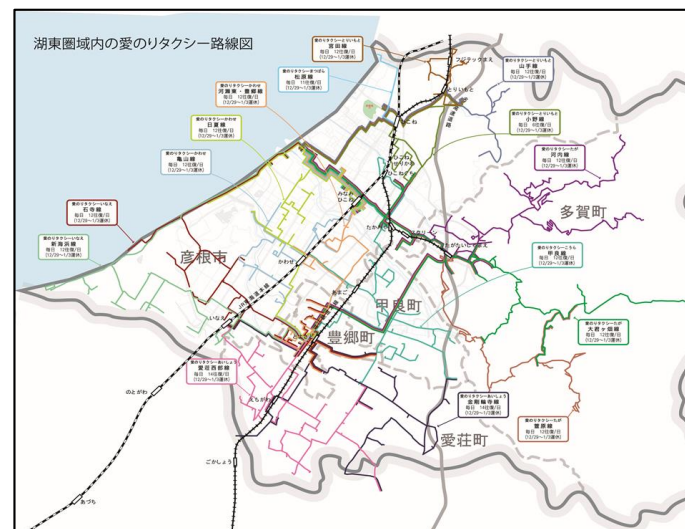
飯田市、松川町、高森町、阿南町、阿智村、平谷村、根羽村、下條村、売木村、天龍村、泰阜村、喬木村、豊丘村、大鹿村



(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の作成も予定
彦根市、多賀町、甲良市、豊郷町、愛荘町



網形成計画の目標(岡山県高梁市、岐阜県岐阜市)

- 目標設定の際には、地域の関係者が共通認識を持って取組を推進することができるよう、可能な限り具体的かつ明確な目標設定をすることが望まれるため、地域が目指す方向性を可能な限り数値目標として明示することが重要である。

高梁市地域公共交通網形成計画

基本方針	計画の目標
基本方針1 まちづくりと連携した持続可能な公共交通	評価指標1 公共交通空白地域の居住人口割合
	具体的内容 バス停から400m以上離れた人口の総人口に占める割合
	現在値 19% (交通空白地域居住人口/22年国調人口)
	目標値 10%以下
	評価指標2 公共交通に対する人1人あたりの財政負担額
	具体的内容 公共交通に係る年間経費/人口
	現在値 7,083円/人(平成25年度支出額/22年国調人口)
	目標値 7,000円/人
	評価指標3 高校生のうちバスで通学する生徒の割合
	具体的内容 バス通学が10日/月以上の生徒の割合
	現在値 23% (月10日以上バス通学回答者数/全国回答者数: H26高校生アンケート)
	目標値 25%
	評価指標4 地域公共交通サービスに関する満足度
	具体的内容 アンケート調査による「高梁市の地域公共交通全般への満足度」の5段階評価の平均点 ※満足5、やや満足4、どちらでもない3、やや不満2、不満1
	現在値 2.85 (H26住民アンケート)
	目標値 3.00

基本方針	計画の目標
基本方針3 協働による公共交通の維持・発展	評価指標1 公共交通に関する住民との情報・意見交換
	具体的内容 住民意見交換会等の開催回数
	現在値 年間9回(平成26年度)
	目標値 年間15回
	評価指標2 バスや乗合タクシーを利用したいと思う人の割合
	具体的内容 住民アンケート調査における、バスや乗合タクシーを利用したいと思う人の割合
	現在値 52% (バス等利用意向回答者数/全国回答者数: H26住民アンケート)
	目標値 60%
	評価指標3 公共交通の利用者数
	具体的内容 路線バス・生活福祉バス・乗合タクシーの利用者数
	現在値 路線バス:日輸送量163,4人 生活福祉バス・乗合タクシー:年間15,619人 路線バス:日輸送量157人 生活福祉バス・乗合タクシー:年間15,000人
	目標値

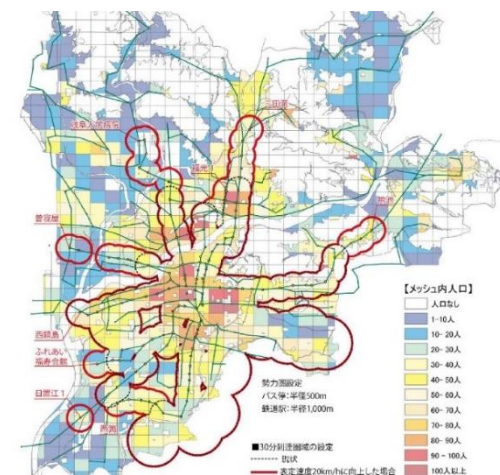
※高梁市及び岐阜市の網形成計画における記載を基に、国土交通省において作成

基本方針	計画の目標
基本方針2 まちの魅力を高め、人々の交流を促す公共交通	評価指標1 市街地循環線の利用者数
	具体的内容 市街地循環線の年間利用者数
	現在値 30,600人(平成25年度)
	目標値 32,000人(4.6%増)
	評価指標2 沿線の施設等と連携した公共交通の利活用
	具体的内容 医療機関や商業施設と連携した公共交通利活用事例数
	現在値 0件
	目標値 3件
	評価指標3 観光施設と連携した公共交通の魅力を高める取組
	具体的内容 観光施設と連携した交通サービス事業件数
	現在値 4件(松山城シャトルバス・乗合タクシー、観光タクシー、吹屋ボンネットバス)
	目標値 6件

+α 岐阜市地域公共交通網形成計画

公共交通の利用状況に関する目標は、その達成自体が地域の将来像に直結するものではないので、地域が目指す将来像に関する目標についても設定することが望ましい。

- ・ 幹線バス路線へのBRTの導入により旅行速度を20km/hに向上し、**幹線バス到達圏域が拡大し、幹線バス路線沿線人口が203,271人(49.5%)から235,991人(57.4%)に向上し、人口で32,720人、カバー率で7.9%の向上を目指す。**
【岐阜市地域公共交通網形成計画】



計画の達成状況の評価(岐阜県飛騨市)

- 計画に掲げた目標の達成状況の評価に加え、計画に記載した各種事業についても、実施状況を把握し、効果的・効率的に実施されているかどうかを定期的に評価することが重要。
- 地域公共交通が、定量的に把握することが困難な価値や外部効果を有することにも留意。

事例：飛騨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

5-2 評価の具体的な方法

飛騨市地域公共交通網を継続し、より使いやすく改善していく仕組みとして、目標値及び指標を設定し、定期的に評価・検証を行う。目標値及び指標は、「全市的に設定する目標値・指標」と「路線別に設定する目標値・指標」に分けて評価を行う。設定する目標値・指標の種別を表 5-1 に示す。

表 5-1 評価・検証における目標と目標値／指標

カテゴリ	目標項目	目標	目標値／指標	目標値の種別	備考
全市的な目標値	地域公共交通整備・運行に関する目標	・地域公共交通、徒歩、自転車によって通院・買物・高校通学の移動を確保し、市民の「生活の質(QOL)」を確保する	・通院・買物・高校通学等利用サービス ・整備状況に関する市民の納得度	遵守目標	
	維持費に関する目標	・一定の事業費の中で最大限効率的に地域公共交通網を維持する	・平成25年度決算額未満	遵守目標	
	利用に関する目標	・市民一人あたりの飛騨市地域公共交通網の利用者数を増加させる	・15歳以上市民100人あたりの利用者数	努力目標	飛騨市が実施主体となる公共交通が対象。幹線に関しては、実施主体が自主的に設定
	収支に関する目標	・市営バスについて一定の収支を維持する	・公共交通網の収支率	遵守目標	
	利用促進・啓発事業に関する目標	・地域公共交通に対する市民の理解度を向上させる ・地域公共交通の維持に協力しようとする市民の比率を向上させる ・地域公共交通に対する観光客の満足度を向上させる	・日常のもっとも重要な移動の公共交通への転換意向 ・市内での移動に関する観光客の満足度	遵守目標及び努力目標	利用促進事業等に関連して目標値を設定する場合もある
路線別詳細な目標値	必須便に関する目標	・路線維持に必要な利用者数を確保する	・1便あたりの乗車人数(年間)	努力目標	幹線に関しては、実施主体が自主的に設定
	非必須便に関する目標	・路線維持に必要な利用者数を確保する	・1便あたりの乗車人数(年間)	遵守目標	幹線に関しては、実施主体が自主的に設定

5-3 評価のために収集するデータと収集方法

表 5-2 評価・検証のために収集するデータ

実施主体	収集するデータ	収集方法	把握タイミング
濃飛バス	便別・路線別利用者数	乗車調査	年1回
	市民定期券・回数券の利用者数(全便)	濃飛バスの規定による	年1回
JR	便別・路線別収支	JRの規定による	JR東海の規定による
	駅別利用者数		
飛騨市	便別・路線別利用者数	乗務員による記入	全運行日
	全便ODデータ		
	市民定期券・回数券の利用者数(全便)	便別・路線別運賃収入から算出	年1回
	便別・路線別収支	便別・路線別運賃収入から算出	年1回
	結節点に対する乗り継ぎ状況	結節点現地においてヒアリング	年1回
	市民意識	郵送アンケート調査(300名を対象)	平成28年、平成30年
	観光客に対する満足度把握	アンケート調査	平成28年、平成30年

5-4 改善の方法

評価・検証を受けて、毎年定期的に地域公共交通網の改善を行う。改善は原則として運輸年度にあわせて実施(毎年10月)する。方法としては、OD及び便ごとの乗車数から、利用状況を把握し、経路の変更、バス停の廃止、新設、減便、増便、ダイヤ変更等を導出する。

なお、改善サイクルは1年間を1サイクルとして、以下のとおり実施する。

1月にそれまでの運行データをもとに自己評価を行い、2月に国の求める第三者評価を(該当年に)受ける。その結果を受け、交通事業者と調整をとりつつ改善内容を5月までに固め、6月に生活交通ネットワーク計画に反映、7月に市民との調整を行い、8月に飛騨市公共交通会議において協議・最終決定を行う。

この間、必要に応じて、飛騨市公共交通会議及び幹事会を実施する。

- 計画期間は、5年程度を原則とするが、形成計画の目標として定める内容や地域の実情等を踏まえて、柔軟に設定することを妨げない。
- まちづくりに関する事業の中には、事業期間が長期間にわたるものもあるため、形成計画は、計画期間を超えて中長期的に地域が目指すべき将来像も念頭におきつつ、作成することが適当。

事例:八戸市地域公共交通網形成計画

本計画は、平成28年度から平成34年度までの7年間を計画期間とします。

※計画期間は原則5年程度とされているが、立地適正化計画で想定する評価・見直し期間（5年程度）との整合を図るため、平成34年度までの7年間とする。

	H28	H29	H30	H31	H32	H33	H34	H35以降
上位計画	第6次八戸市総合計画（H28～H32）							
関連計画			八戸市都市計画マスタープラン計画（H30～H50）					
			八戸市立地適正化計画（H30～H50）					見直し・評価
公共交通	八戸市地域公共交通網形成計画（H28～H34）							⇕
	※基本的な方針（基本理念、方針、目標、ネットワーク構築等）：約20年後を展望							
	※事業・プロジェクト：7カ年度で優先的に実施すべき施策（リーディングプロジェクト）							
	八戸市地域公共交通再編実施計画（H30～H34予定）							

まちづくりに関する計画の見直し時期と公共交通に関する取組を検討する時期を一致

まちづくりと公共交通に関する取組を連動

- 平成26年に改正した都市再生特別措置法及び地域公共交通活性化再生法に基づき、都市全体の構造を見渡しなが、**居住機能や医療・福祉・商業等の都市機能の誘導**と、**それと連携した持続可能な地域公共交通ネットワークの形成**を推進。
- 必要な機能の誘導・集約に向けた市町村の取組を推進するため、**計画の作成・実施を予算措置等で支援**。

立地適正化計画（市町村が作成）

【改正都市再生特別措置法】（平成26年8月1日施行）

都市機能誘導区域

生活サービスを誘導するエリアと当該エリアに誘導する施設を設定

拠点エリアへの医療、福祉等の都市機能の誘導

◆都市機能（福祉・医療・商業等）の立地促進

- 誘導施設への税財政・金融上の支援
- 福祉・医療施設等の建替等のための容積率の緩和
- 公的不動産・低未利用地の有効活用

◆歩いて暮らせるまちづくり

- 歩行空間の整備支援

歩行空間や自転車利用環境の整備

◆区域外の都市機能立地の緩やかなコントロール

- 誘導したい機能の区域外での立地について届出、市町村による働きかけ

居住誘導区域

居住を誘導し人口密度を維持するエリアを設定

公共交通沿線への居住の誘導

◆区域内における居住環境の向上

- 住宅事業者による都市計画等の提案制度

◆区域外の居住の緩やかなコントロール

- 一定規模以上の区域外での住宅開発について、届出、市町村による働きかけ

地域公共交通網形成計画

【改正地域公共交通活性化再生法】（平成26年11月20日施行）

- 地方公共団体が中心となり作成
- 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

地域公共交通再編実施計画

（地方公共団体が事業者等の同意の下作成）

拠点エリアにおける循環型の公共交通ネットワークの形成

コミュニティバス等によるフィーダー（支線）輸送

デマンド型乗合タクシー等の導入

国土交通大臣の認定

関係法令の特例・予算支援の充実

→加えて、地域公共交通ネットワークの再構築を図る事業への出資等の制度を創設するため、平成27年8月に地域公共交通活性化再生法等を改正

多極ネットワーク型コンパクトシティ

拠点間を結ぶ交通サービスを充実

乗換拠点の整備

立地適正化計画

地域公共交通網形成計画

連携

好循環を実現

①地域戦略との一体性の確保（熊本県熊本市）

- 政令市である熊本市では、立地適正化計画において、公共交通利用圏への居住や都市機能の誘導を図るとともに、網形成計画において、中心市街地と地域拠点をつ結ぶ基幹公共交通軸の機能を強化し、その周辺への居住誘導を図ることとし、両計画の整合を図って取組を進めることとしている。

熊本市立地適正化計画(平成28年4月1日公表)

- ① 都市機能誘導区域における都市機能の維持・確保
- ② 居住誘導区域における人口密度の維持
- ③ 公共交通ネットワークの充実

○都市機能の維持・確保や居住の誘導による公共交通の維持・確保

- ・ 都市機能誘導区域(地域拠点等)に都市機能を維持・確保し、居住誘導区域(利便性の高い公共交通軸沿線)に居住を誘導することにより、市民の生活利便性を維持するとともに、公共交通の利用者を確保



○都市機能誘導区域の考え方

- ・ 中心市街地及び15箇所の地域拠点を対象に設定。地域拠点とは、日常生活において多くの人が集まる場所であり、交通の要衝となる鉄軌道駅やバス停から一定の範囲内を設定。

○居住誘導区域の考え方

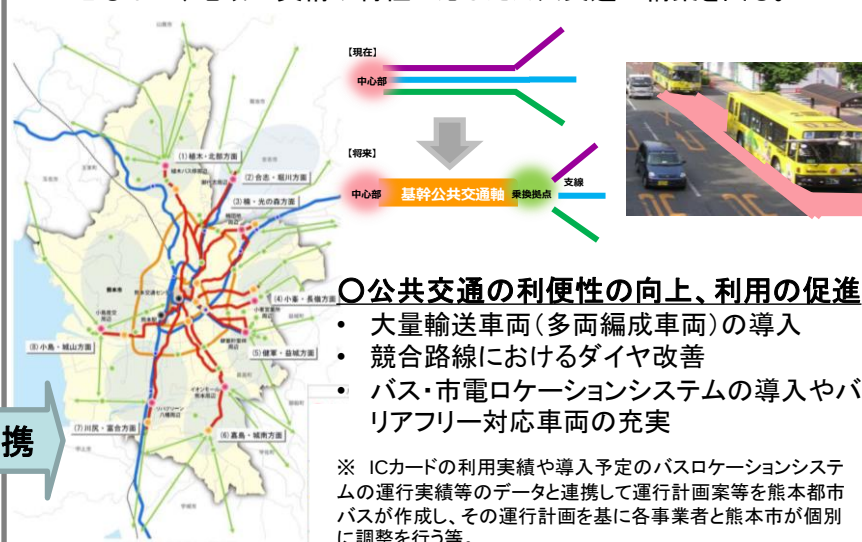
- ・ 中心市街地や地域拠点などの都市機能誘導区域と利便性の高い公共交通軸沿線を設定。

熊本地域公共交通網形成計画(平成28年3月31日作成)

中心市街地と地域拠点を結ぶ基幹公共交通軸を機能強化し、公共交通サービス水準の維持に努めることにより、基幹軸への居住誘導を図る。
また、基幹軸と共に一体的に機能するバス網、これらのネットワークに有機的に接続するコミュニティ交通による地域公共交通網の形成を図る。

○公共交通ネットワークの再編による効率性の向上

- ・ 路線バスについて、利用状況に応じた幹線・支線化などの再編や効率的な運行体制の構築(*)により、定時性や速達性、効率性を向上させるほか、地域の実情や特性に応じた公共交通の構築を図る。



連携

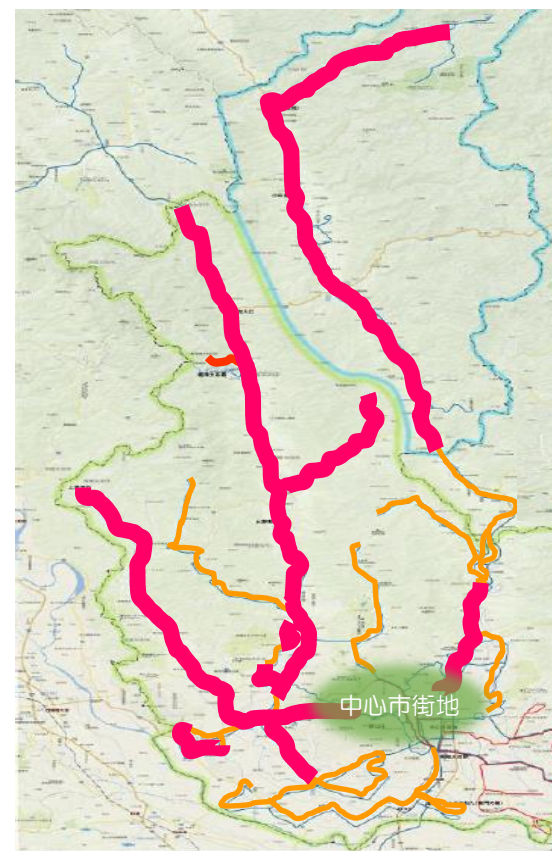
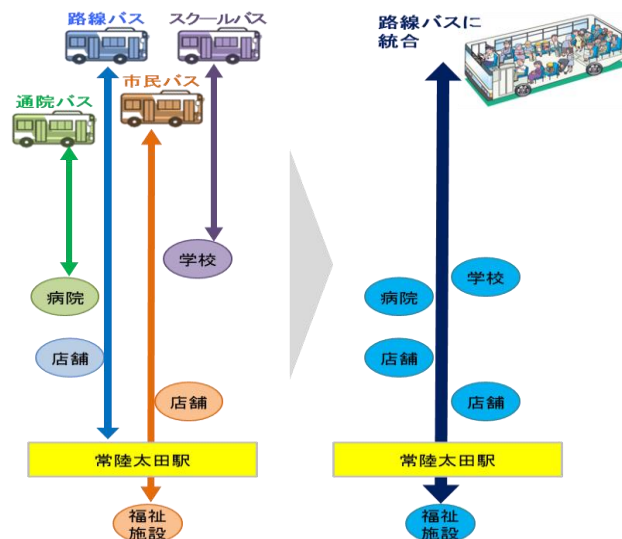
- 網形成計画において、路線バス、コミュニティバス、無料通院バス、スクールバス等の輸送サービスの重複という課題を明らかにした上で、路線バスへの統合と分かりやすい運賃・ダイヤへの見直しにつなげている。

背景・課題

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

対応策

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



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

③地域の多様な関係者の協働(岐阜県岐阜市)

- 網形成計画において、地域住民が主体となって運行計画の見直しや継続的な利用促進活動を行うとともに、市が収支状況等を継続的にチェックすることにより、持続可能なコミュニティバスの運行を目指している。

■ 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



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

地域住民が主役

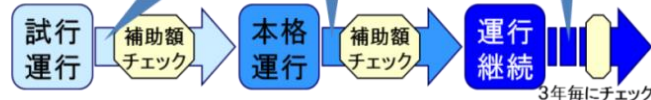


■ 持続可能なコミュニティバスシステムと地域コミュニティの活性化

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!



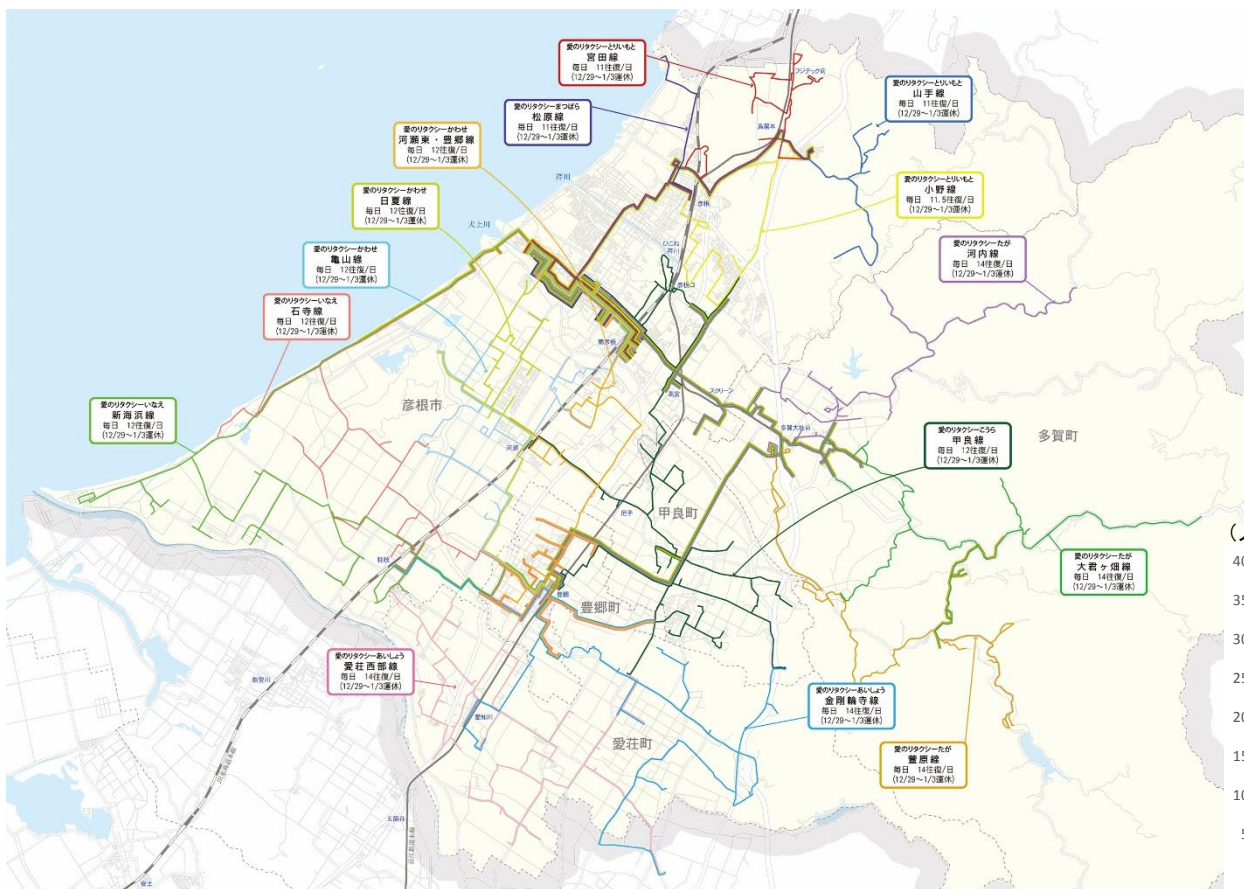
持続可能なコミュニティバスシステムの構築

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

補助基準			
高齢者密度	高	⇔	低
収支率	40%	⇔	15%
補助上限額	800万円	⇔	1,050万円

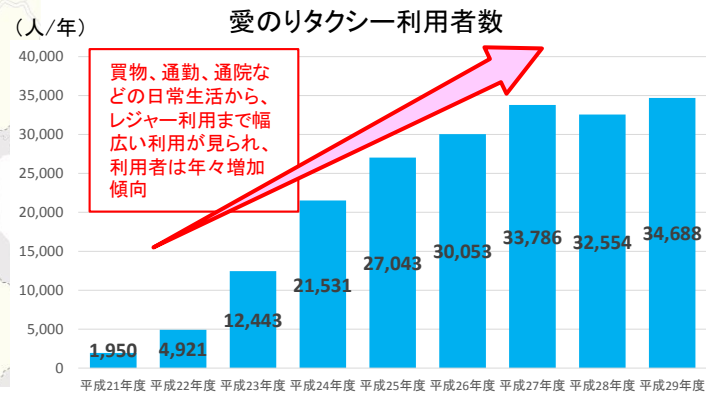
- 網形成計画において、一部の市町が別々に運営していた予約型乗り合いタクシーを、圏域全体で運行するように見直すこととしている。

【湖東定住自立圏：滋賀県彦根市、愛荘町、豊郷町、甲良町、多賀町】



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

※委託事業者にメーター運賃と利用運賃の差額を補助



⑤データによる状況把握、効果的な目標設定・検証(数値目標の設定例)

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

公的負担に関する数値目標の設定例

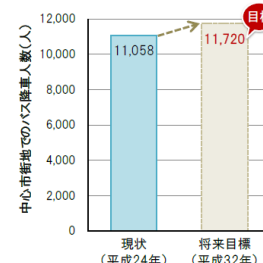
作成主体	指標	現状	目標
青森県五所川原市	公共交通等の維持に関する行政負担額	299,000千円 (H27)	現状維持(H34)
茨城県つくば市	市の公共交通維持に係る年間負担額	332,000千円 (H26)	310,000千円 (H32)
北海道千歳市	路線バスの維持に要する市負担額	18,509千円 (H27)	現状維持(H32)
愛知県新城市	コミュニティバスへの市負担額	111,809千円 (H27)	現状維持(H33)
青森県下北地域 (むつ市、大間町、東通村、風間浦村、佐井村)	住民1人あたりの財政負担額	6,424円／人 (H27)	6,400円／人 (H36)
茨城県大子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

まちづくりと連携した目標の設定例(岐阜市)

まちなかの賑わい

中心市街地のバス降車人数

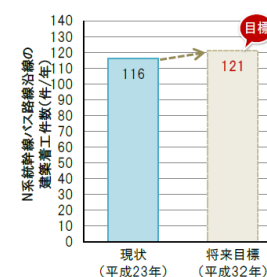
- 目的
・郊外部から中心部への公共交通アクセシビリティの向上や、都心型コミュニティバスなどを推進することで、「**中心市街地にバスで訪れる人々が増える**」ことを評価します。
- 指標の算定方法
・中心市街地内の全バス停の10時～20時までの降車人数
※現状値：11,058人（平成24年10月16日(火)（晴））
・路線バス、コミュニティバス
・10,648人（交通ICカード(アユカ)データ）
・柳バス：410人（降車実績データ）
- 将来目標値の設定方法
・中心市街地内の交通ICカードを利用した全バス停の降車人員は、路線バス、コミュニティバス、柳バス合わせて11,058人です。
・2期岐阜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

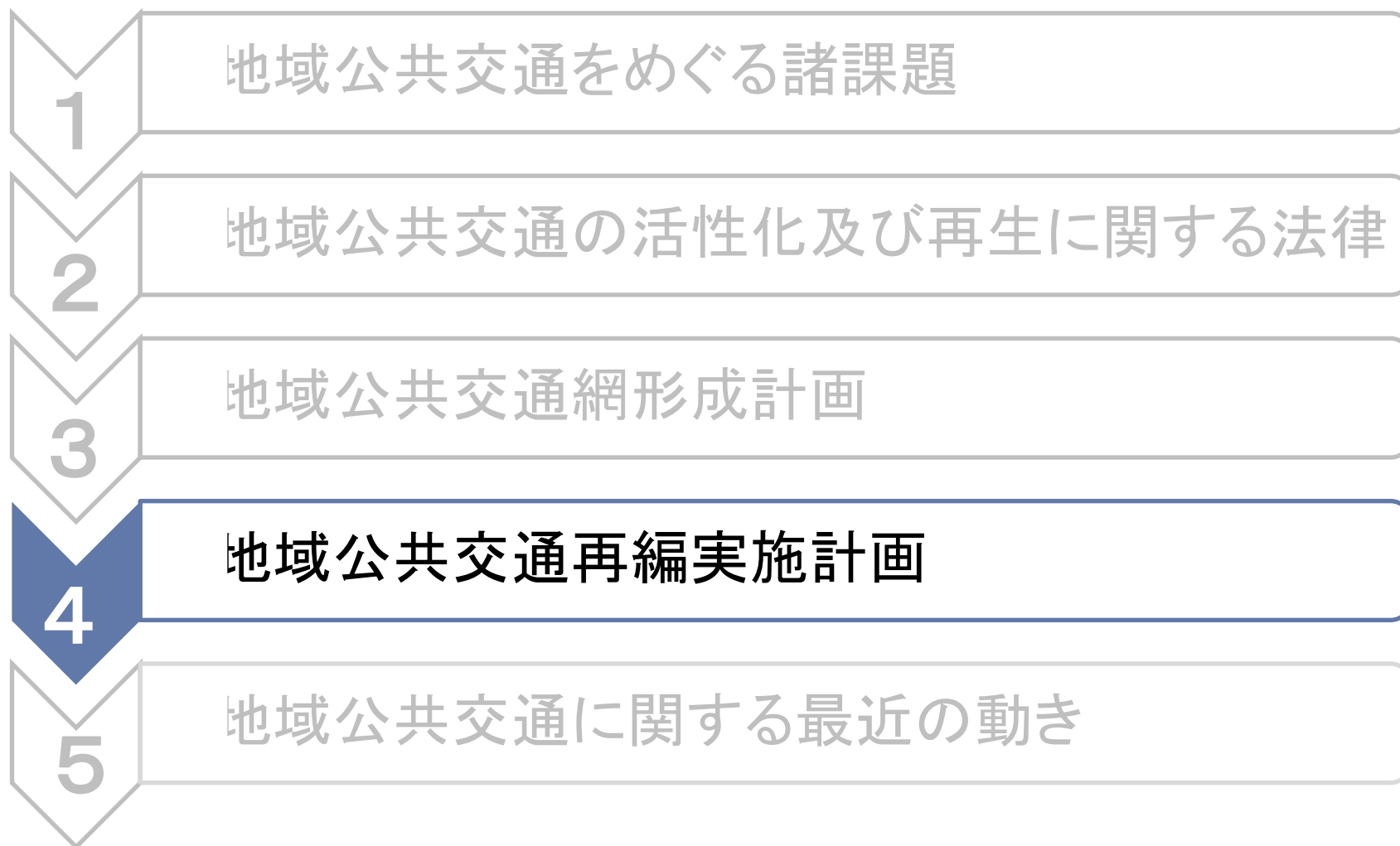


都市機能の集約

幹線バス路線沿線の住宅着工件数

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





地域公共交通再編事業について

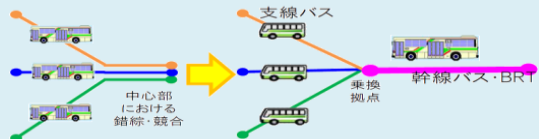
■ 地域公共交通再編事業は、地域公共交通を再編するための事業であって、地方公共団体の支援を受けつつ行う、以下の事業をいう。

- ① 特定旅客運送事業に係る路線・運行系統・航路又は営業区域の編成の変更
- ② 他の種類の旅客運送事業への転換
- ③ 自家用有償運送による代替
- ④ ①～③の再編事業と併せて行う運行計画の改善、共通乗車船券の発行、乗降場の改善等の措置

第1号 特定旅客運送事業に係る路線・運行系統・航路又は営業区域の編成の変更

＜事業例＞

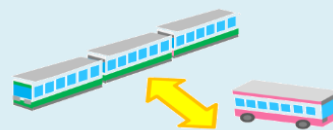
- ・ バス路線の幹線と支線の分割
- ・ 市街地中心部のバス路線の集約化
- ・ 中心市街地を回遊できるバスの新設 など



第2号 他の種類の旅客運送事業への転換

＜事業例＞

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



第3号 自家用有償運送による代替

＜事業例＞

- ・ 路線バスを廃止し、自家用有償旅客運送により代替 など



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

＜事業例＞

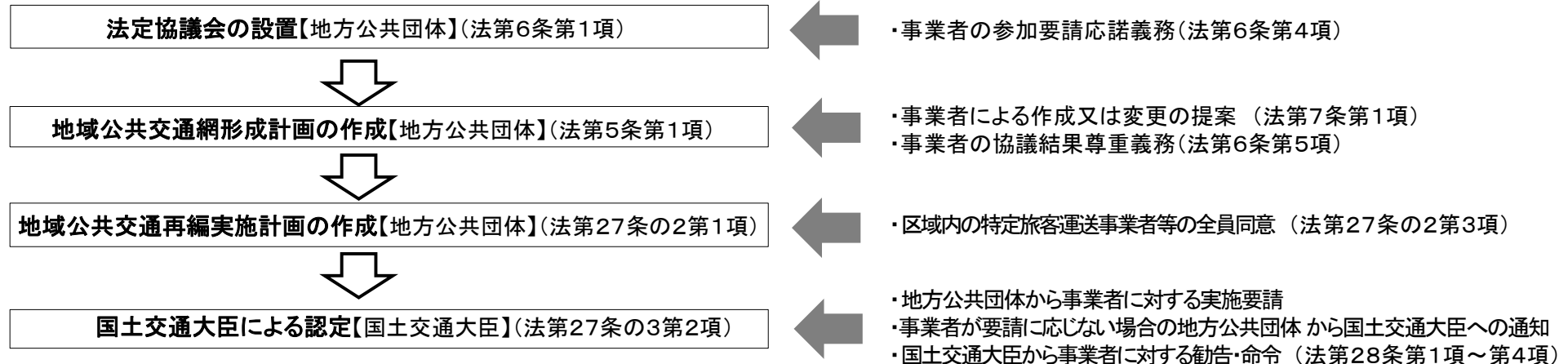
- ・ 異なる公共交通事業者等の間の旅客の乗継ぎを円滑に行うための運行計画の改善
- ・ 共通乗車船券の発行
- ・ 乗継割引運賃の設定、交通結節施設における乗降場の改善、旅客の乗継ぎに関する分かりやすい情報提供、ICカードの導入
- ・ その他の地域公共交通の利用を円滑化するための措置を行う事業（ゾーン運賃の導入やバスの方面別カラーリングなど）

＜定義＞（法第2条第11号）

地域公共交通再編事業 **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**、特定旅客運送事業（旅客鉄道事業、旅客軌道事業、一般乗合旅客自動車運送事業及び国内一般旅客定期航路事業をいう。以下同じ。）に係る路線若しくは航路又は営業区域の編成の変更、他の種類の旅客運送事業（旅客鉄道事業、旅客軌道事業、一般乗合旅客自動車運送事業、道路運送法による一般乗用旅客自動車運送事業及び国内一般旅客定期航路事業をいう。第二十七条の二第三項において同じ。）への転換、自家用有償旅客運送（同法第七十八条第二号に規定する自家用有償旅客運送をいう。以下同じ。）による代替、異なる公共交通事業者等の間の旅客の乗継ぎを円滑に行うための運行計画の改善、共通乗車船券（二以上の運送事業者（第二号イからハまで及びホに掲げる者をいう。以下この号において同じ。）が期間、区間その他の条件を定めて共同で発行する証票であって、その証票を提示することにより、当該条件の範囲内で、当該各運送事業者の運送サービスの提供を受けることができるものをいう。第二十七条の八第一項において同じ。）の発行その他の**国土交通省令で定めるものを行う事業**をいう。

「地域公共交通再編実施計画」の手続き

- 区域内の乗合バス事業者等の同意を得て、「地域公共交通再編実施計画」を作成。
- 国土交通大臣による認定を受けた場合には、交通事業者は、計画期間中、サービス水準を維持することが義務付けられる。
 - ⇒ 地方公共団体は、再編事業が実施されていないと認めるときは、実施を要請し、それに応じないときは、国交大臣に通知することができる。
 - ⇒ 通知があった場合、国土交通大臣は、事業者に対し実施の勧告・命令を行うことができる



- 再編実施計画の区域内において新規参入の申請があった場合、国土交通大臣は「再編実施計画の維持が困難となるため、公衆の利便が著しく阻害されることとなるおそれがないかどうか」を審査した上で、道路運送法上の事業許可等について判断。

＜新規参入の申請があった場合（道路運送法の特例）＞

道路運送法上の事業許可等の基準（輸送の安全性、事業計画の遂行上の適切性、事業者の適確な遂行能力）に加え、「再編実施計画の維持が困難となるため、公衆の利便が著しく阻害されることとなるおそれがないかどうか」を審査【国土交通大臣】（法第27条の6第4項）

「おそれ」なし

「おそれ」あり

道路運送法上の事業許可等【国土交通大臣】
（道路運送法第4条第1項・第15条第1項）

道路運送法上の不許可等【国土交通大臣】
（道路運送法第4条第1項・第15条第1項）

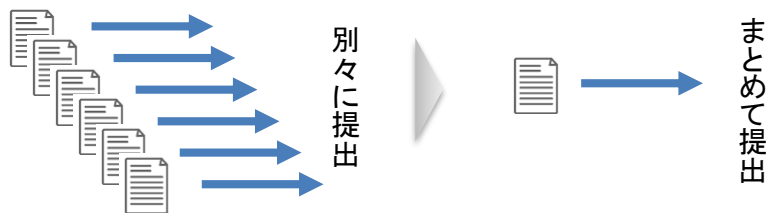
＜新規参入後＞

事業の実施方法の変更命令（再編実施計画の維持が困難となるため、公衆の利便が著しく阻害されることとなるおそれがあると認めるとき）【国土交通大臣】（法第27条の6第5項）

- 地域公共交通再編実施計画の認定を受けた場合には、手続きのワンストップ化などの特例を受けることが可能。（法第27条の4～第28条）

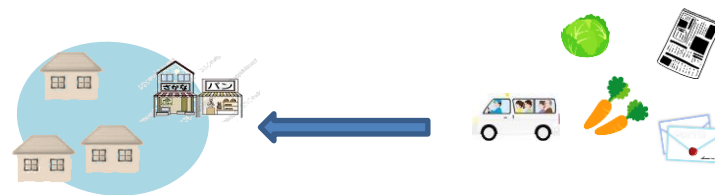
手続きのワンストップ化

地域公共交通再編実施計画と各運送事業法に基づく事業計画等を、別々に提出する必要がなくなります。



少量貨物の特例

旅客の運送に付随して、少量の貨物を運送することができます。（※自家用有償旅客運送のみ）



※乗合バス・タクシーは既に可能（道路運送法 § 82）

【その他】

運賃・料金に係る審査が不要

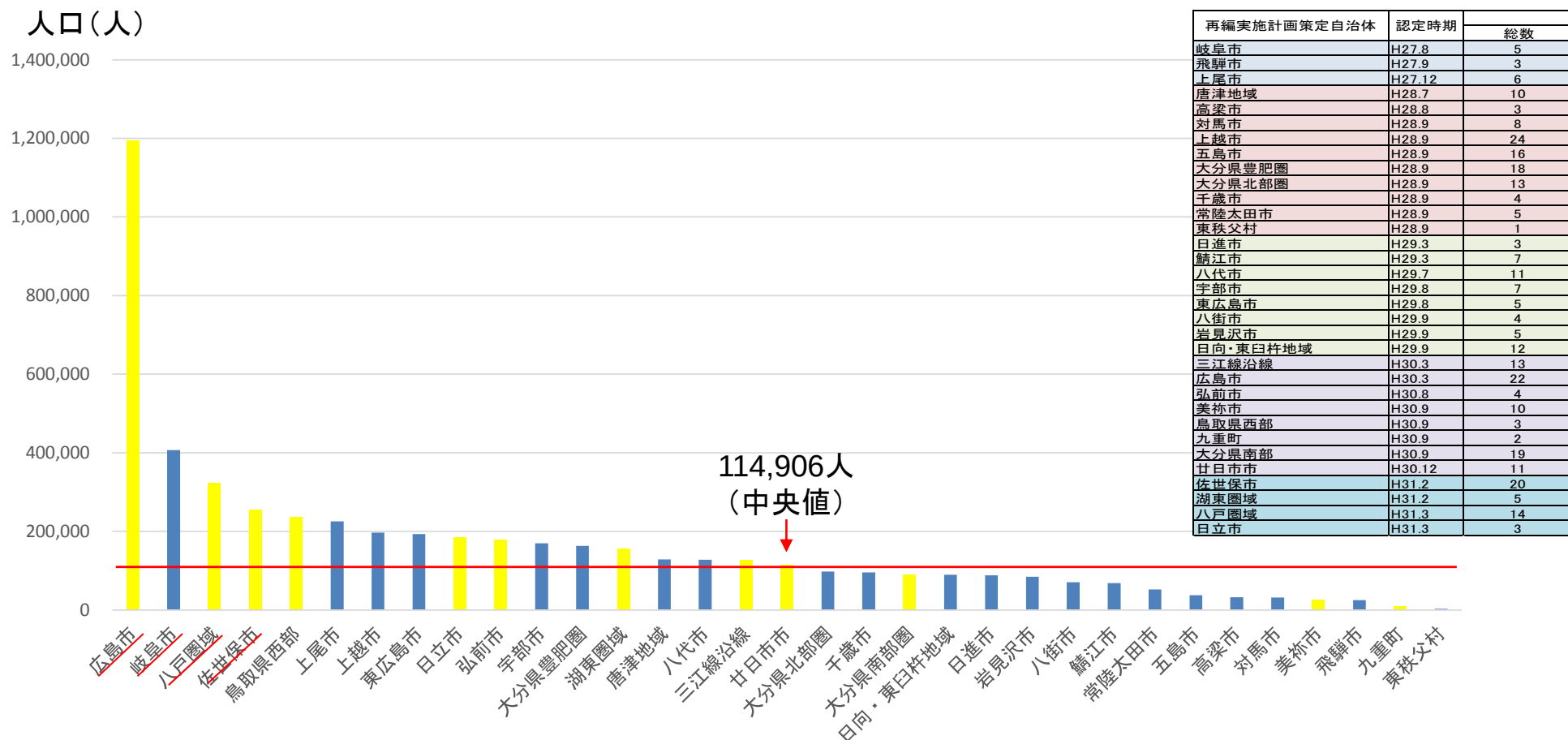
住民その他の関係者の合意の上で一般乗合旅客自動車運送事業の運賃及び料金が記載されている場合には、国の審査を受けることが不要となります。

（※協議会が道路運送法上の地域公共交通会議の構成員を含んでいる場合）

再編実施計画と自治体の規模

- 令和元年6月末時点で33件の再編実施計画が、国の認定を受けている。
- 特に、平成30年以降は、人口規模の大きい自治体(政令指定都市、中核市)での再編実施計画認定が増えている。

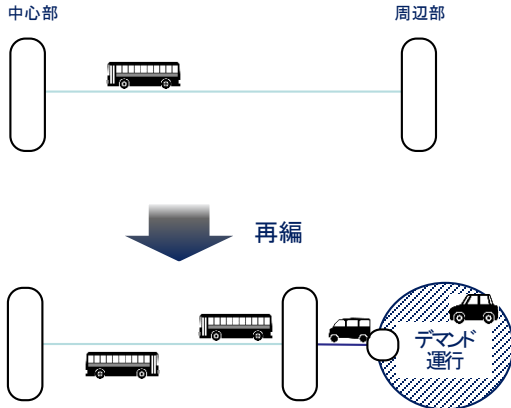
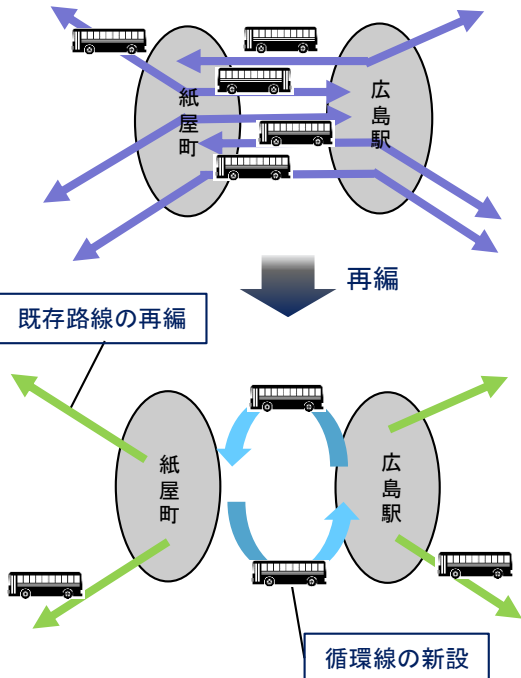
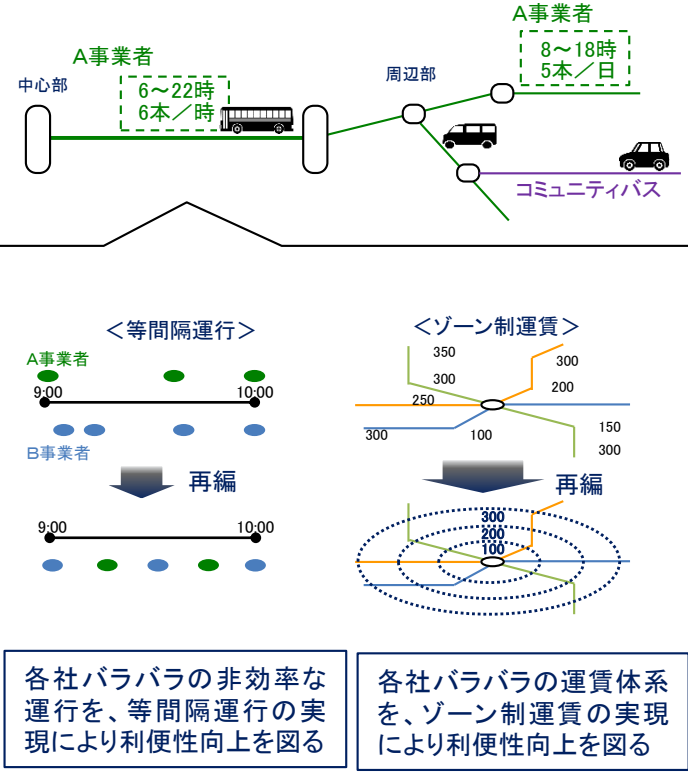
<参考:再編実施計画区域内の同意が必要な事業者数>



※黄色は、平成30年以降の認定計画
 ※赤字下線は、政令市又は中核市を含む
 ※平成27年国勢調査より総合政策局作成

多様な再編のあり方

- 従来の再編実施計画の多くは、周辺部への長大な路線の分割や乗換によるもの。
- 近年、中心市街地への乗り入れ制限(中心市街地の減便と路線分割・乗換)や、中心市街地の減便を伴う等間隔運行やゾーン制運賃の導入等と周辺部の路線のサービス水準の確保による再編の取組も見られるように。

①周辺部への長大路線分割・乗換	②中心市街地への乗り入れ制限 (中心市街地の減便 ＋路線分割・乗換)	③中心市街地の減便等を伴う等間隔運行、ゾ ーン制運賃の導入等 ＋周辺部の路線のサービス水準の確保
(例) 再編実施計画: 鳥取県西部、大分県南部圏 ほか多数 	(例) 再編実施計画: 広島市 	(例) 再編実施計画: 八戸圏域、佐世保市  各社バラバラの非効率な運行を、等間隔運行の実現により利便性向上を図る 各社バラバラの運賃体系を、ゾーン制運賃の実現により利便性向上を図る

■ 観光拠点を中心にバス路線を見直し、長大な運行距離の縮減を図り、ネットワークを再構築。

【作成主体・区域】 東秩父村

【実施予定期間】 平成28年度～令和2年度

【主な事業内容】

○村のまちづくりと協調した地域公共交通体系の確立

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



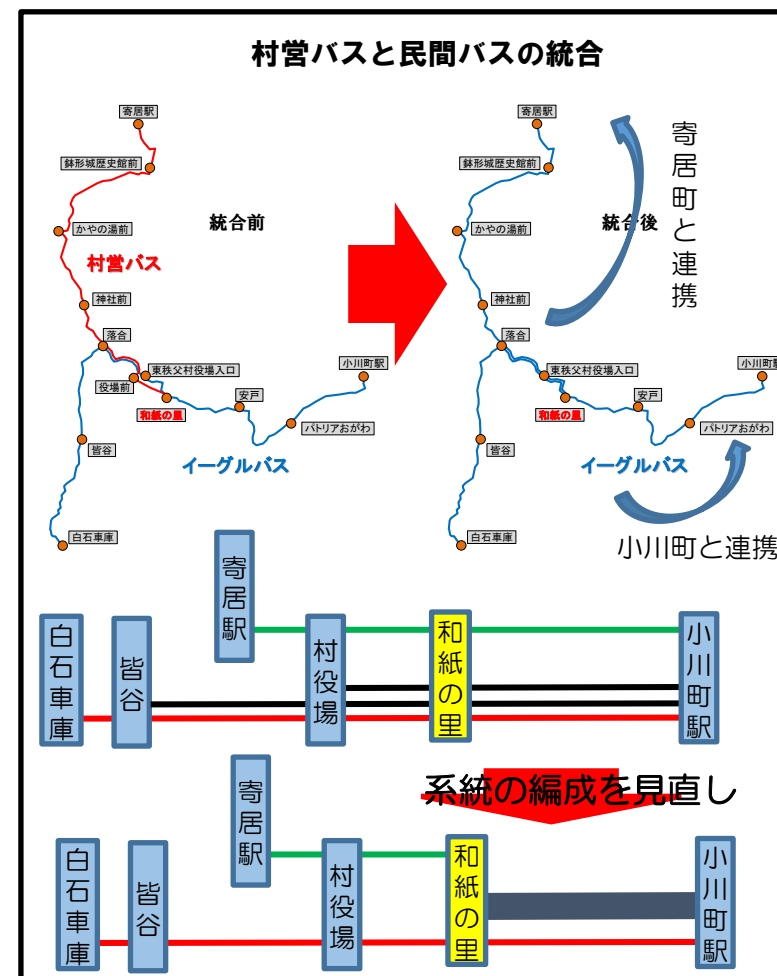
○観光拠点をハブとした交通ネットワークの再構築

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



収支率の改善

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



地域公共交通再編実施計画の具体例（佐世保市）

■ 都心部で等間隔運行や減便等で利便性向上と過密運行の解消。周辺部でサービス水準を設定。

【作成主体】佐世保市【区域】佐世保市全域（離島を除く）

【実施予定期間】平成31年3月～令和4年2月

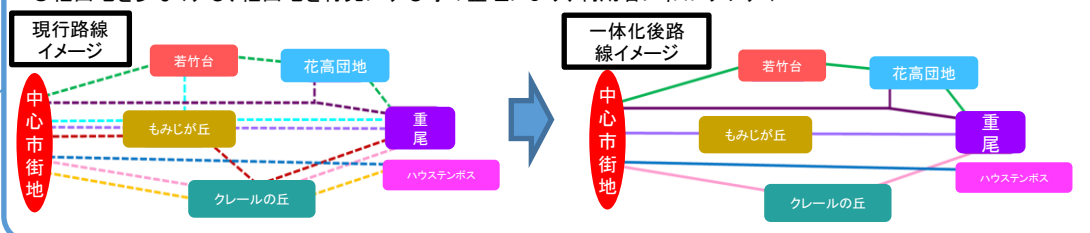


【交通不便地区対策】

- 需要の少ないエリアにおいては、区域運行型のデマンドタクシーへの転換を実施（黒髪地区）
- 比較的需要の多い不便地区対策においては、定時定路線の乗合タクシーを新たに導入（日宇地区）

【路線、経由地の整理】

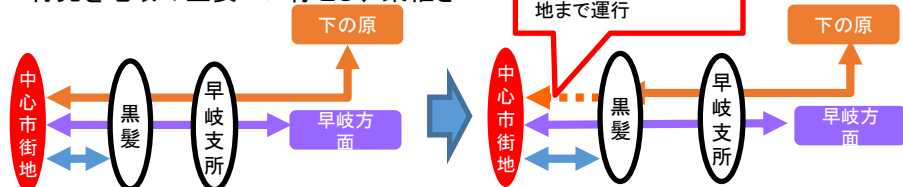
- 経由地を少なくする、経由地を行先にする等の整理により、利用者にわかりやすく



【区間運行バスの設定(運行系統の短縮)】

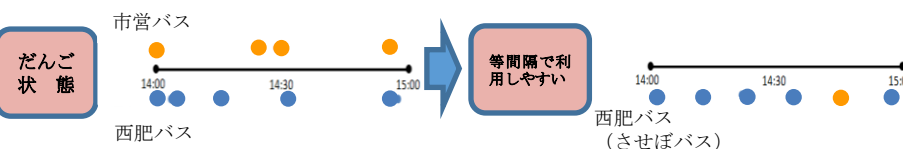
- 朝夕の通勤通学時間帯以外については、行先を地域の主要バス停とし、乗継ぎ

通勤通学の利用がある場合のみ中心市街地まで運行



【昼間の時刻表の等間隔化】

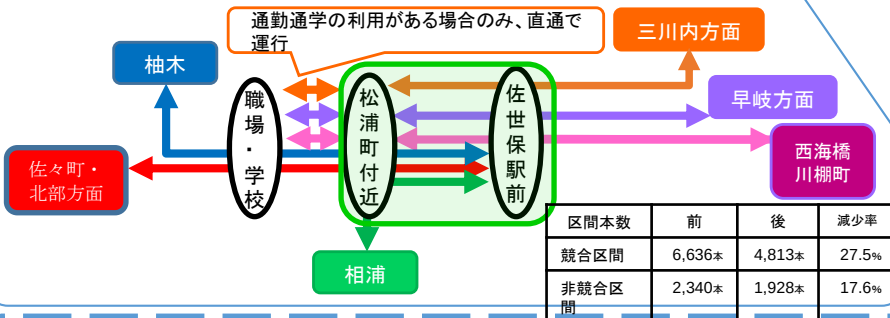
- 昼間帯のダイヤ設定を一定間隔とする「等間隔化」を行い利便性を確保・向上



【バス運行本数の適正化】

※佐世保市全体

- 需給バランスを踏まえ運行本数・ダイヤを設定。中心市街地付近の起終点を佐世保駅・松浦町にまとめ、重複を排除。



区間本数	前	後	減少率
競合区間	6,636本	4,813本	27.5%
非競合区間	2,340本	1,928本	17.6%

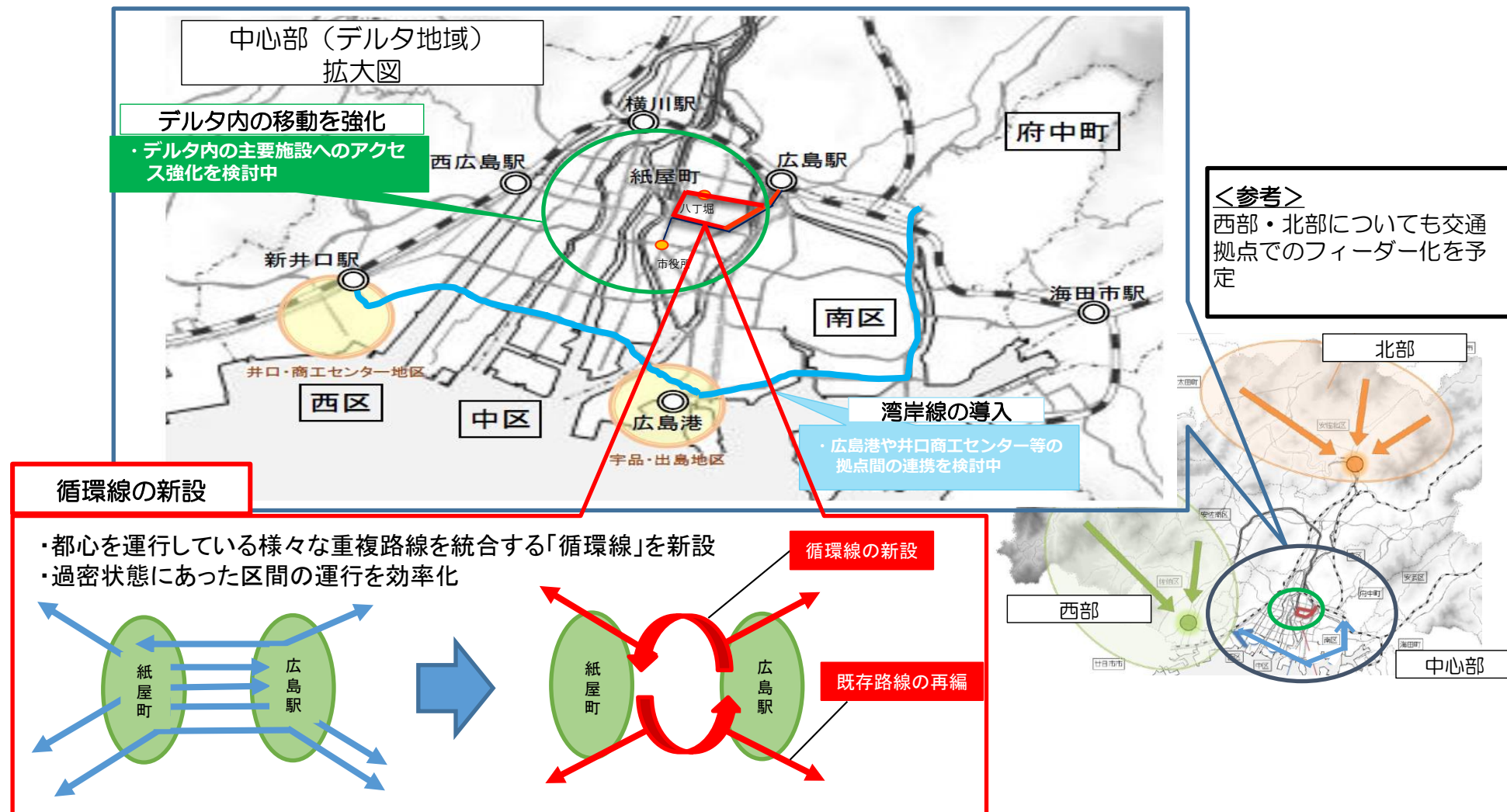
その他の利便性向上策

- ①事業者共通の定期券の設定
- ②低床バスの導入促進
- ③全国共通ICカードの導入
- ④佐世保駅前のバス停の整理(事業者別であったものを方面別に)

地域公共交通再編実施計画の具体例(広島市)

- 都心を運行している重複路線を統合する「循環線」を新設し、都心部のバスの過密運行の解消を図る。
- 併せて路線が集中していた既存のバス系統を合理化することで収支を改善。

【作成主体】広島市 【区域】中区全域、南区一部、西区一部 【実施予定期間】平成30年度～令和2年度



- 都心部における等間隔運行や減便などで採算性と利便性を両立を図る。
- あわせて、**周辺部の路線のサービス水準の維持について、再編実施計画に記載。**

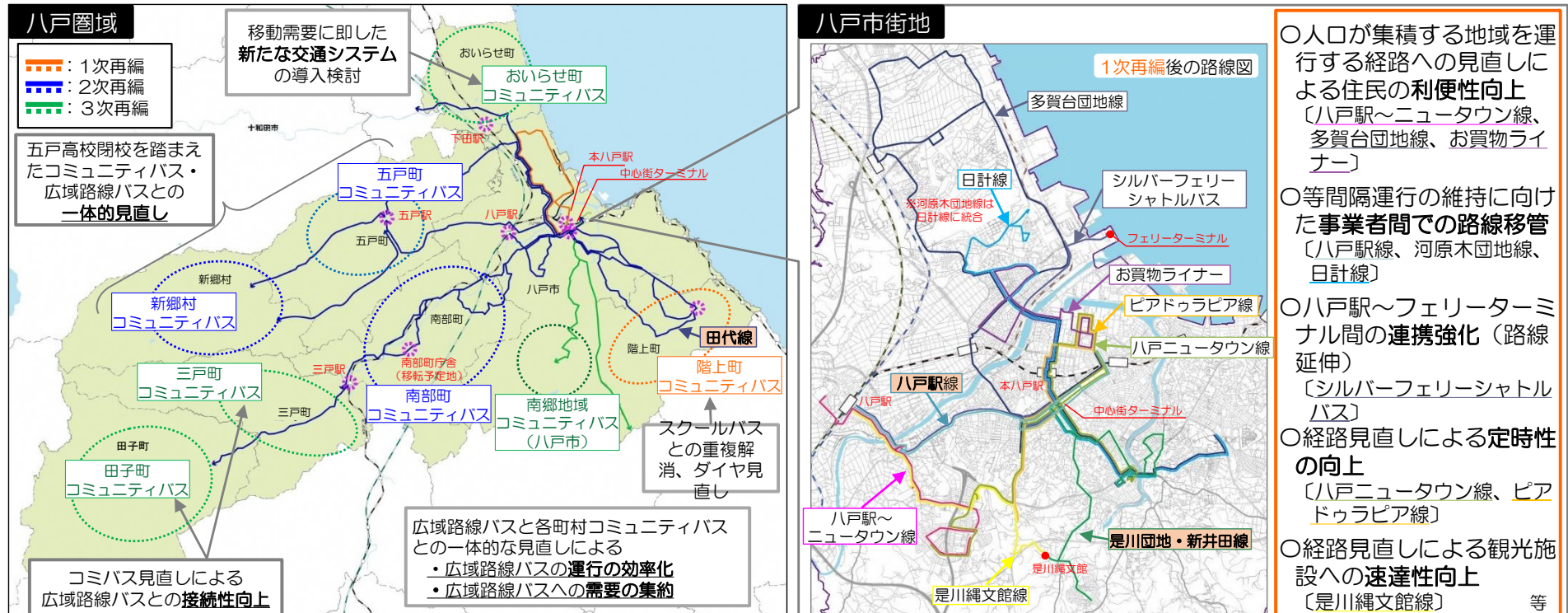
＜中心部＞ 八戸駅線（岩手県北自動車：八戸駅～中心街ターミナル 等）
43.6回／日（再編前）→36.8回／日（1次再編後）、収入61,700千円／年（全て運送収入）、支出59,700千円／年

＜周辺部＞ 是川団地・新井田線（岩手県北自動車：是川団地～イオン田向店 等）
17.0回／日（再編前）→8.0回／日（1次再編後）、収入15,500千円／年（全て運送収入）、支出17,000千円／年

田代線（北日本中央観光バス：田代地区～階上中学校、階上町中心部）
3.6回／日（再編前）→3.2回／日（1次再編後）、収入7,700千円／年（運送収入：200千円、運行委託費：7,500千円）、支出7,600千円／年

【作成主体・区域】 八戸市・三戸町・五戸町・田子町・南部町・階上町・新郷村・おいらせ町

【実施予定期間】 2019年4月1日～2023年3月31日（5年間） ※2次再編：2020年4月/3次再編：2021年4月以降を予定



■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いたしました。

■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. 各種分析手法
5. 協議会等
6. アドバイザー・コーディネーター
7. 評価手法について
8. 地域公共交通再編の事業例
9. 地域公共交通特定事業等
10. Q&A集



1

地域公共交通をめぐる諸課題

2

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律

3

地域公共交通網形成計画

4

地域公共交通再編実施計画

5

地域公共交通に関する最近の動き



国土交通省

Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

開催概要

- バス・タクシーの需給調整の廃止(平成12年・14年)から約20年、地域公共交通活性化再生法の制定(平成19年)から約10年が経過し、公共交通利用減少や公共交通事業者の赤字運営等の諸課題の顕在化を踏まえ、地域における交通ネットワークの維持・確保に向け、地方自治体・民間等地域の主体が、潜在力も含めた地域力の発揮により、**持続可能で地域最適な利便性の高い交通ネットワークの維持・確保を実現することを可能とする政策のあり方等**を幅広く検討。
- 第1回は11月1日に開催し、計10回の検討を行い、**令和元年6月25日に提言を公表。**

地域交通を巡る検討課題

【従来からの課題】

- ・大都市部での慢性的な道路交通渋滞・環境負荷の問題
- ・中小都市部・地方部での公共交通利用減少・公共交通事業者の赤字運営下での高齢者・学生等の移動手段確保
- ・多くの交通事業者の慢性的な赤字構造や運転手等の人手不足

【新たな課題】

- ・広域交通圏での対応の必要性の増加
- ・都市・地方の構造の変化に対応した交通ネットワークの役割の変化
- ・インバウンドの増加や、AI、自動運転、MaaS等新たな技術・サービスの進展への対応

構成員

山内 弘隆 一橋大学大学院経営管理研究科特任教授(座長)
 池田 千鶴 神戸大学大学院法学研究科教授
 大井 尚司 大分大学経済学部門准教授
 大串 葉子 相山女学園大学現代マネジメント学部教授
 大橋 弘 東京大学大学院経済学研究科教授
 大森 雅夫 岡山市長(指定都市市長会まちづくり・産業・環境部会長)
 加藤 博和 名古屋大学大学院環境学研究科教授
 齋藤 薫 日本バス協会地方交通委員会委員長
 杉本 達治 福井県知事
 住野 敏彦 全日本交通運輸産業労働組合協議会議長
 田中 亮一郎 全国ハイヤー・タクシー連合会地域交通委員会委員長
 常石 博高 高知県田野町長
 土井 勉 一般社団法人グローバル交流推進機構理事長

(事務局長) 公共交通政策部長
 (事務局) 公共交通政策部
 自動車局旅客課

スケジュール

- 第1回 11月1日(水)
 ・地域公共交通の現状と課題(各種データをもとに)
 第2回・第3回 11月16日(金)・11月22日(木)
 ・自治体・事業者へのヒアリング
 小松市、浜松市、高松市、田野町、みちのりHD、ぐるっと生瀬、第一交通、移動ネット、広島電鉄、南太秦自治会
 第4回 12月7日(金)
 ・地域最適・効果的な交通ネットワークを実現する計画制度のあり方 等
 第5回 1月16日(水)
 ・地域交通等を支える交通事業者のあり方 等
 第6回 2月15日(金)
 ・支援制度のあり方
 第7回 3月11日(月)
 ・支援制度のあり方 等
 第8回・第9回 5月17日(金)・6月7日(金)
 ・提言に向けた議論
 第10回 6月19日(水)
 ・提言案

6月25日(火)
 ・提言公表

令和元年6月25日公表

あらゆる地域で、あらゆる人々が、自らの運転だけでなく
ニーズに対応した移動サービスを楽しむ社会の実現

社会の変化

地域交通に求められる対応

具体的な施策

人口減少・高齢化

- ・需要減→事業収支の悪化
- ・運転手不足
- ・運転免許返納の要請の強まり

AI・IoT等の
イノベーション

- ・自動運転、MaaS、AI活用オンデマンド交通など、新たなモビリティサービスが登場

その他

- ・インバウンドの増加
- ・コンパクト・プラス・ネットワーク

モビリティの維持・確保・改善

新たな技術の社会実装

計画的なまちづくりとの連携

地域公共交通に関する
計画制度の実効性強化

- ・法定計画の実効性確保
- ・広域的な法定計画策定
- ・法定計画を実現する補助制度 等

交通事業者の連携・協働の
取組の柔軟化・円滑化のための
環境整備

- ・競争政策の適用の見直し 等

事業制度の柔軟化

- ・地域交通の維持・利便に資する運賃制度
- ・タクシーの相乗りの制度化・乗合タクシーの導入円滑化
- ・自家用有償旅客運送の実施の円滑化 等

MaaS等新技術・サービスの展開、
観光二次交通の充実等
戦略的支援の充実

- ・MaaS等新技術・サービスのための環境整備
- ・観光二次交通の支援 等

第2章 Society5.0の実現

3. モビリティ

(2) 新たに講ずべき具体的施策

少子高齢化の中で、地方における移動手段の確保、都市部での渋滞削減は社会的課題であり、特に高齢者の移動手段の確保は喫緊の課題となっている。また、インバウンドによる個人観光客が増加する中、住民のみならず、観光客のスムーズな移動を確保していくことも課題である。人流のみならず、物流についてもドライバー不足という課題に直面している。

こうした中、世界では、データにより様々な交通機関を瞬時に結びつけるとともに限られた交通機関を最適に活用することが可能な、スマートフォンで簡単に手配・決済できる新たなモビリティサービス(MaaS: Mobility As A Service) が出現しつつある。これに進展著しい自動走行技術や多種多様な新たなモビリティが組み込まれて高度化することで、前述の社会課題を解決していくことが期待されている。こうした動きは、中期的には、都市空間の在り方をも変え、都市自体が高度にサービス化するスマートシティへとつながっていく。

我が国としては、こうした新たな移動サービスを通じた社会的課題の解決のため、必要な制度改革、データ連携の実現、自動運転も含めた様々なモビリティの実現等を推進する。

また、昨今の高齢者による交通事故を踏まえ、安全対策を推進する。

i) 日本版MaaSの推進

(中略)

・地域交通について、多様な主体が連携・協働し、AI などの新技術・サービスの進展も踏まえた地域の取組を促進するための計画・支援制度等の在り方の検討を行い、2020年の通常国会を目指し、地域公共交通活性化再生法などの見直しを検討する。

(中略)

 交通政策審議会で詳細を検討(第1回 9月9日(月)～)、年内目途に中間とりまとめ

<主な審議事項>

- (1) 地域公共交通活性化再生法の計画制度等の法的枠組みのあり方
- (2) 道路運送法の自家用有償旅客運送等制度のあり方
- (3) MaaSの普及に向けた制度のあり方

独占禁止法に係る検討の経緯

- 安倍総理を議長とする未来投資会議において、昨秋より、地域の基盤となる地方銀行、バス等の事業について、これら企業に対する競争政策の見直しに向けた議論が行われた。

H30 未来投資戦略2018(6月15日閣議決定)

地域における人口減少等による需要減少や、グローバル競争の激化等、経済・社会構造そのものが大きく変化する中、**地域にとって不可欠な基盤的サービスの確保**、地域等での企業の経営力の強化、公正かつ自由な競争環境の確保、一般利用者の利益の向上等を図る観点から、**競争の在り方について、政府全体として検討を進め、本年度中に結論を得る。**

⇒金融だけでなく、**地域のバス事業者等も念頭に記載**



第19回未来投資会議(10/5)

増田寛也委員ご発言

「**バス会社が典型である**と思うが、地方交通、それから地銀、こういったものは独占禁止法との関係が問われてくる。」

H30.11.6 第21回未来投資会議

- ・日本経済再生総合事務局より論点の提示

総理からの総括コメント

- 地方銀行や乗合バス等は、地域住民に不可欠なサービスを提供しており、サービスの維持は国民的課題
- 地方銀行や乗合バス等が経営統合等を検討する場合に、それを可能とする制度を作るか、または予測可能性をもって判断できるよう、透明なルールを整備することを検討したい。
- 専門家を含めてしっかりと検討を行い、本会議に報告いただき、結論をR1年夏までに決定する実行計画に盛り込んでいく。

- ・地銀等の地域金融
- ・地方を支える中小企業
- ・**地域の乗合バス事業者**

「**地方基盤企業**」として、**独禁法適用のあり方を見直し**

- 専門家による地方施策協議会を未来投資会議の下に設置し、検討。
- 本年夏に結論を閣議決定予定。

荒木 泰臣 全国町村会長（熊本県嘉島町長）
上田 清司 全国知事会会長（埼玉県知事）
大橋 弘 東京大学大学院経済学研究科教授
川合 弘造 西村あさひ法律事務所弁護士
曾我 孝之 中屋商事株式会社代表取締役社長

武田 邦宣 大阪大学大学院法学研究科教授
立谷 秀清 全国市長会長（福島県相馬市長）
中西 宏明 日本経済団体連合会長
増田 寛也 東京大学公共政策大学院客員教授

※上記委員に加え、必要に応じ、未来投資会議の構成員が議論に参加。

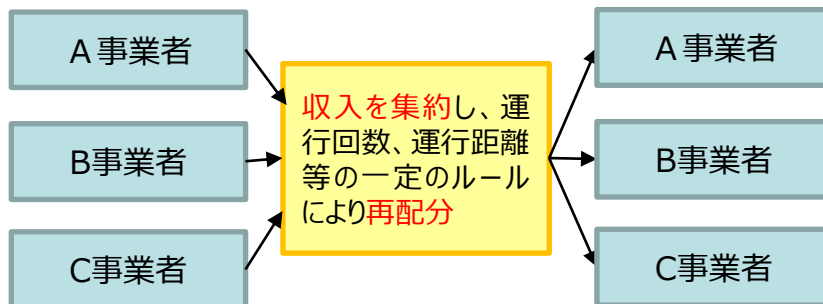
共同経営を構成する事業者の行為類型

- 乗合バス等の交通事業者間で運賃・料金（運賃プールを含む。）、運行回数及び運行系統を制限する調整等については、原則として、独禁法上のカルテル規制に抵触すると公正取引委員会より指摘されてきた。

運賃・料金の制限（運賃プールを含む）

- 各事業者の運賃収入を一旦集約（プール）した上で運行回数、運行距離等の一定のルールに応じて再配分する「運賃プール」を含め、事業者間での運賃・料金の調整は、独禁法のカルテル規制の対象となる。

【運賃プールのイメージ】

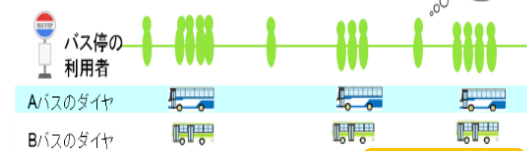


運行回数、運行系統の制限

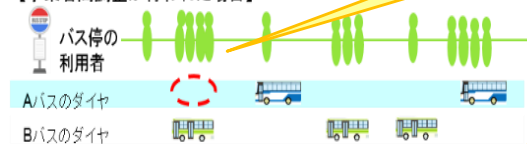
- 便数・路線の減少・固定化を招くような事業者間での運行回数（ダイヤ）、運行系統（路線）の調整や、路線・市場（エリア）を分割する調整については、独禁法のカルテル規制の対象となる。

【便数減のイメージ】

【事業者間連携が行われない場合】

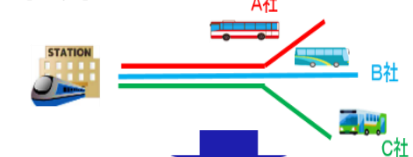


【事業者間調整が行われた場合】



【路線減のイメージ】

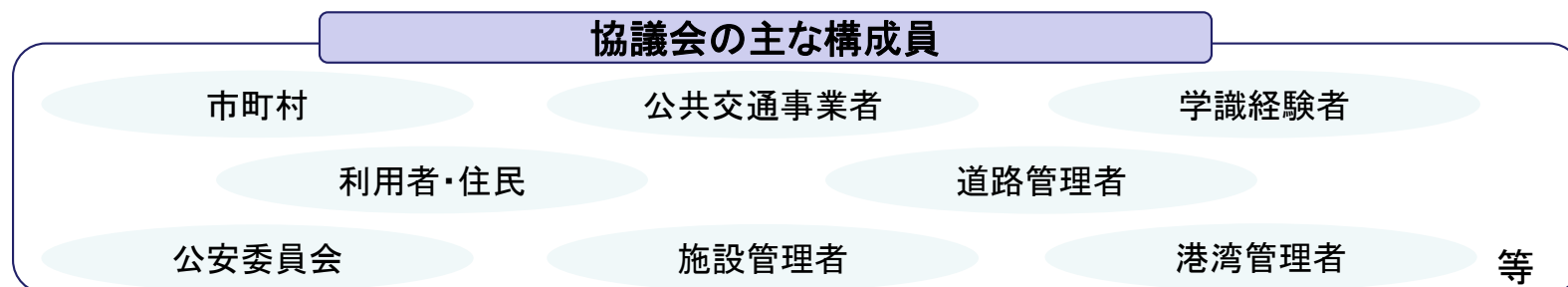
【再編前】



【再編後】



- 交通事業者、利用者・住民等の地域の関係者を構成員とする活性化再生法の法定協議会であっても、個別・具体的な運賃・料金、運行回数、路線・運行系統等の設定等について、交通事業者間で協議することは独占禁止法に抵触するおそれがあるとされており、地方公共団体が個々の事業者との間で個別に協議することが必要となる。



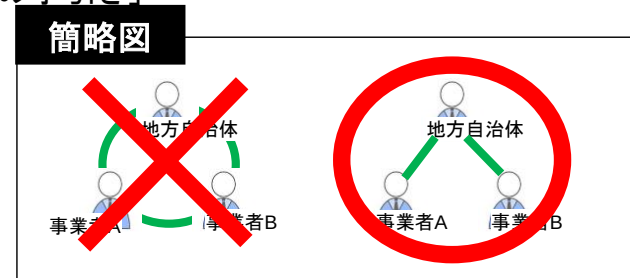
H26年の法改正時に公正取引委員会から次の指摘あり。

- 個別・具体的な運賃・料金、運行回数、路線・運行系統等（運賃等）の設定等について、法定協議会で事業者間で**協議**することは、**独占禁止法に抵触するおそれ**がある。

上記の指摘を受け、法定協議会の運用に関し、法の手引きにおいて独禁法に留意し、協議形式の記載を追加

「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」

- 協議会において事業者の間で、例えば公共交通サービスに係る個別・具体的な運賃・料金、運行回数、路線・運行系統等について合意がなされるなど、**独占禁止法に抵触しないよう留意**。
- このため、事業者の個別・具体的な運賃・料金、運行回数、路線・運行系統等の設定について協議する場合には、**地方公共団体が個々の事業者との間で個別に協議することが必要**。



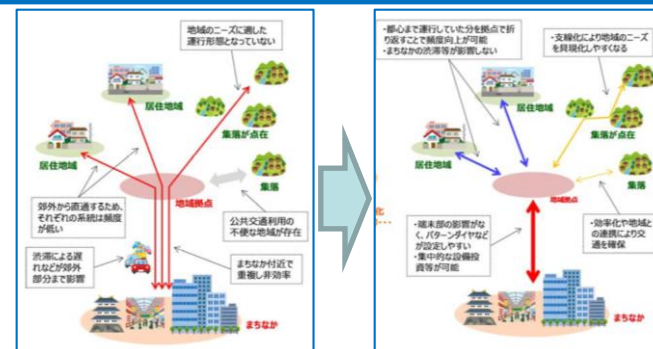
複数の交通事業者が存在し、具体的なサービス内容を計画に定める場合には、手引きに基づく迂遠な協議形式によることとなり、協議、計画策定に多大な時間を要するとともに、関係者の手続きの負担等が生じている。

事業者が地域住民に提供するサービスの例

- 効率的かつ持続的な公共交通ネットワークを実現するためには、「定額制乗り放題運賃、乗継ぎ無料運賃」、「等間隔運行、パターンダイヤ」、「ハブ・アンド・スポーク型のネットワーク再編」等の取組が特に有効であるが、独占禁止法のカルテル規制に抵触するおそれがあることから、円滑かつ柔軟に行うことが困難であった。

ハブ・アンド・スポーク型のネットワーク再編

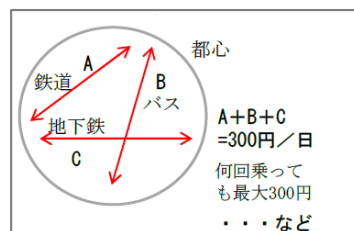
- 周辺地域から発し、中心部で集中する路線について、幹線・支線を明確にし、幹線部については多頻度化、支線部については車両の小型化・デマンド化等とするネットワーク再編など。
- 需要に合わせた供給や利便性の高い運行が可能となり、効率的かつ持続的な交通ネットワークの実現に寄与。



▲「ハブ・アンド・スポーク型のネットワーク再編」のイメージ（和歌山市網形成計画より）

定額制乗り放題運賃、乗継ぎ無料運賃

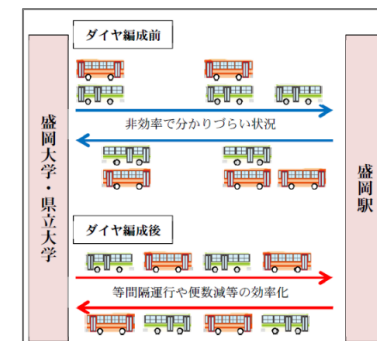
- 一定エリア内の複数路線を定額で乗り放題とする運賃制（定額制乗り放題運賃）や、他路線に乗り継いでも初乗り料金がかからない運賃制（乗継ぎ無料運賃）など。
- 多頻度利用者の負担軽減や、利用者にわかりやすく運賃設定が可能となり、事業の改善・交通ネットワーク全体の維持に寄与。



▲「定額制乗り放題運賃」のイメージ（神戸市網形成計画より）

等間隔運行、パターンダイヤ

- 複数路線のダイヤを調整して、等間隔で運行することや、ダイヤをパターン化（10分、15分サイクル等）することなど。
- 平均待ち時間の短縮や、利用者にわかりやすく利用しやすいダイヤ設定が可能となり、事業の改善・交通ネットワーク全体の維持に寄与。



▲「等間隔運行」のイメージ（滝沢市網形成計画より）

- こうしたことを踏まえ、6月21日に閣議決定された「成長戦略実行計画」において、乗合バス事業者をはじめとする公共交通事業者が行う共同経営等について、独占禁止法の適用を除外するための特例措置を設けるため、2020年の通常国会に特例法の提出を図ることが明記された。

○成長戦略実行計画（令和元年6月21日閣議決定）（抜粋）

①乗合バス（及び乗合バスと競合する地域交通機関）

（略）（地域公共交通活性化再生法の）協議会等の枠組みに基づく、乗合バス事業者の路線、運行間隔、運賃等についての共同経営等の独占禁止法の適用除外を図り、事業者や地域にとって明確な枠組みを整備する必要がある。

具体的には、

- （a）バス事業者等の間で運賃プールなど共同経営等を認めることにより、低需要地区をはじめバスネットワークを維持すること、
- （b）このため、低需要地区をはじめバスネットワークのサービス維持を共同経営等の認可の条件とし、認可後に条件が満たされない場合、共同経営等の認可取消し等を可能とすること、
- （c）関係事業者側にとって、これらのルールの予見可能性が確保されていること、が必要である。

（略）その上で、対象とすべき区域、地域全体の利便性維持・向上の計画、確保すべきサービス内容の目標を複数の事業者間で設定することにより、多様な地域の実情に応じて、地域住民の利便性が確保される制度とする。

⇒次期通常国会で特例法提出へ

地域の移動を担う交通手段

	運送主体	ドライバー	車両	対価
旅客自動車 運送事業 (許可)	バス・タクシー 事業者	2種免許 運行管理者の選任 乗務管理・健康管理	事業用自動車(緑) 整備管理者の選任 車検1年毎	適正原価・ 適正利潤の 範囲
自家用有償 旅客運送 (登録)	市町村、 非営利団体等	1種免許＋講習 責任者の選任 点呼	自家用自動車(白) 責任者の選任 車検2年毎	実費の範囲内 (下記費用のほか、 人件費・事務所経費等を 含む)
許可・登録不要	団体、 個人	1種免許	自家用自動車(白) 車検2年毎	ガソリン代・道路通行料・ 駐車場料金の範囲内 ＋任意の謝礼 (通達「道路運送法における 許可又は登録を要しない運 送の態様について」)

概要

□ 過疎地域での輸送や福祉輸送といった、地域住民の生活に必要な輸送について、それらがバス・タクシー事業によっては提供されない場合に、市町村、NPO法人等が自家用車を用いて有償で運送できることとする制度。

種類

住民等のための「自家用有償旅客運送」
（市町村運営有償運送（交通空白）、公共交通空白地有償運送）

実施団体数：
市町村運営有償運送（440団体）
公共交通空白地有償運送（116団体）
（※平成30年3月31日時点）



身体障害者等のための「自家用有償旅客運送」
（市町村運営有償運送（福祉）、福祉有償運送）

実施団体数：
市町村運営有償運送（112団体）
福祉有償運送（2466団体）
（※平成30年3月31日時点）



※平成27年4月より、事務権限（登録、指導・監督）の市町村長等への移譲（手上げ方式）を開始。
平成30年4月1日現在、事務・権限の移譲先として19自治体（8県、11市区町村）を指定済み。

登録等

登録要件

- ① バス、タクシーによることが困難、かつ、
- ② 地域住民の生活に必要な輸送であることについて、地域の関係者（※）が合意
※地方運輸局又は運輸支局、地域住民、NPO等、バス・タクシー事業者及びその組織する団体、運転者の組織する労働組合
- ③ 必要な安全体制の確保

有効期間

2年（重大事故を起こしていない場合等は3年）

指導・監督

上記③について、必要に応じ、監査等を実施。さらに是正命令や登録取消等の処分を実施。

○「モビリティについての検討項目」(金丸恭文議員 提出資料) (抜粋)

1. 自家用有償旅客運送についての論点

(1) 交通事業者が協力する自家用有償運送制度の創設

- 交通事業者(タクシー事業者等)が自らのノウハウを通じて自家用有償運送に協力する、具体的には、交通事業者が委託を受ける、交通事業者が実施主体に参画する場合の法制を整備すべき。この場合、事業者が参画する前提のため、地域における合意形成手続きを容易化する。これにより、安全・安心な輸送サービスの提供を促進するとともに、実施主体の負担を軽減する。

(2) 観光ニーズへの対応のための輸送対象の明確化

- バス、タクシーと同様、観光客にも対応するため、地域住民だけでなく来訪者も対象とすることを法律において明確化すべき。

(3) 交通空白地の明確化

- 生活実態を踏まえて、地域における合意形成を容易化するため、既存の導入事例を調査・分析し、一定の目安を示し、判断の枠組みについてガイドラインを策定すべき。

(4) 広域的な取組の促進

- 地域公共交通網形成計画(地域公共交通活性化再生法に基づき、都道府県や市町村が単独又は複数で作成)に自家用有償旅客運送の導入を位置づけた場合は、手続きを簡素化すべき。

2. タクシーの相乗り導入についての論点

- 限られた交通機関で可能な限り多くの人々が低廉に移動することを可能とするため、タクシーの相乗りについて、地域や要件の限定はかけずに一般的に、導入を行う。このため、道路運送法上の通達等の整備を図る。

(注)アプリによりマッチング、乗車距離(オンデマンドなルート選定)に応じた割り勘料金(事前確定)とキャッシュレスにより、利用しやすい環境を整備する。

○「モビリティに関する国土交通省の取組」(石井国土交通大臣 提出資料) (抜粋)

(モビリティの維持・確保に向けた取組 ※昨年11月の「経済政策の方向性に関する中間整理」を踏まえ検討中のもの)

自家用有償旅客運送の実施の円滑化

<課題>

- 移動実態を踏まえたネットワーク形成が必要。
- 観光客への二次交通の対応も必要。

<目指すべき姿>

- 住民の生活交通＋観光客の二次交通に対応。
- 周辺自治体との連携。
- 自動車運送事業者のノウハウを活用し、より安全・安心な移動を提供。
- 円滑な合意形成。

<施策の方向性>

- 観光客も輸送対象として位置付け。
- 市町村の区域を越えた広域的な取組を促進する枠組みを構築。
- 自動車運送事業者のノウハウを活用しやすくするための仕組みを構築。

タクシーの相乗り導入

<課題>

- 利用しやすいタクシーの運賃・サービスの導入が必要。
- 空いた座席の活用やルート最適化などタクシー事業の生産性向上が必要。

<目指すべき姿>

- 配車アプリを活用し、相乗りによる割安な運賃やキャッシュレス化等により利用しやすい運賃・サービスを提供。
- 全国のタクシー事業者を対象とする。

<施策の方向性>

- 相乗りタクシーを実施する場合のルールを整備。

第24回未来投資会議(平成31年3月7日)

○安倍内閣総理大臣 発言(抜粋)

本日は最初に、モビリティ、地域での移動手段について議論を行いました。地方を中心に、交通手段の自動車依存が高い中で、ドライバーの人手不足が深刻化しています。モビリティは、Society5.0のうちで、重要な柱であり、自家用車を用いて提供する有償での旅客の運送については、利用者の視点に立ち、現在の制度を利用しやすくするための見直しが必要です。

タクシー事業者と連携を図ることは、自治体にとって負担の軽減となり、利用者にとっても、安全・安心なサービスが受けられるため、双方にメリットがあります。

このため、タクシー事業者が委託を受ける、あるいは実施主体に参画する場合について、手続きを容易化する法制度の整備を図ります。この運送は地域住民だけでなく、外国人観光客4,000万人時代も見据え、観光客も対象とします。

また、タクシー事業については、ITの活用も含めて、相乗りの導入により、利用者が低廉な料金で移動することを可能とします。

国土交通大臣は茂木大臣と協力して、今年の夏、取りまとめる成長戦略の実行計画に向けて、具体的な検討を進めていただきたいと思います。

「成長戦略実行計画」(モビリティ関係抜粋)

第2章 Society5.0の実現

3. モビリティ

(2) 対応の方向性

① 自家用有償旅客運送

(交通事業者が協力する自家用有償旅客運送制度の創設)

市町村が交通事業者(タクシー事業者等)に運行管理を委託するなどの連携を図ることは、地域の暮らしの足の確保のために意義がある。

地方公共団体にとっても、交通事業者のノウハウの活用により負担の軽減となり、利用客にとっても安全・安心な交通サービスが受けられるため、双方にとってメリットがある。

このため、交通事業者(タクシー事業者等)が自らのノウハウを通じて自家用有償旅客運送に協力する、具体的には、交通事業者が委託を受ける、交通事業者が実施主体に参画する場合の法制を整備する。この場合、事業者が参画する前提のため、地域における合意形成手続を容易化する。これにより、安全・安心な輸送サービスの提供を促進するとともに、実施主体の負担を軽減する。必要な法案について、2020年の通常国会に提出を図る。

(観光ニーズへの対応のための輸送対象の明確化)

インバウンド誘致は、地域活性化において欠かすことができない重要な観点である。自家用有償旅客運送においても、観光ニーズに対応することが必要である。このため、バス、タクシーと同様、観光客にも対応するため、地域住民だけでなく来訪者も対象とすることを法律において明確化する。

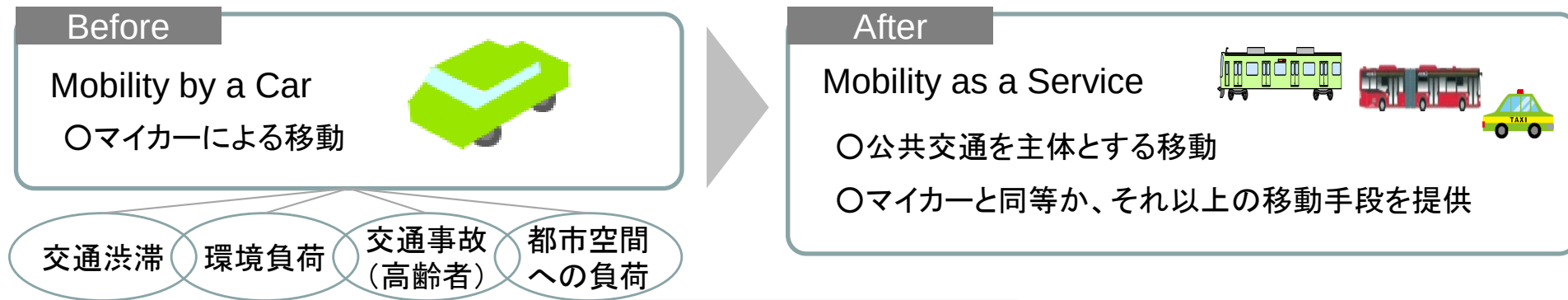
(交通空白地の明確化)

現状では、自家用有償旅客運送の対象地域の考え方は様々である。このため、地方公共団体が、制度導入を検討する際の基準となる考え方を具体化する必要がある。生活実態を踏まえて、地域における合意形成を容易化するため、既存の導入事例を調査・分析し、一定の目安を示し、判断の枠組みについてガイドラインを策定する。

(広域的な取組の促進)

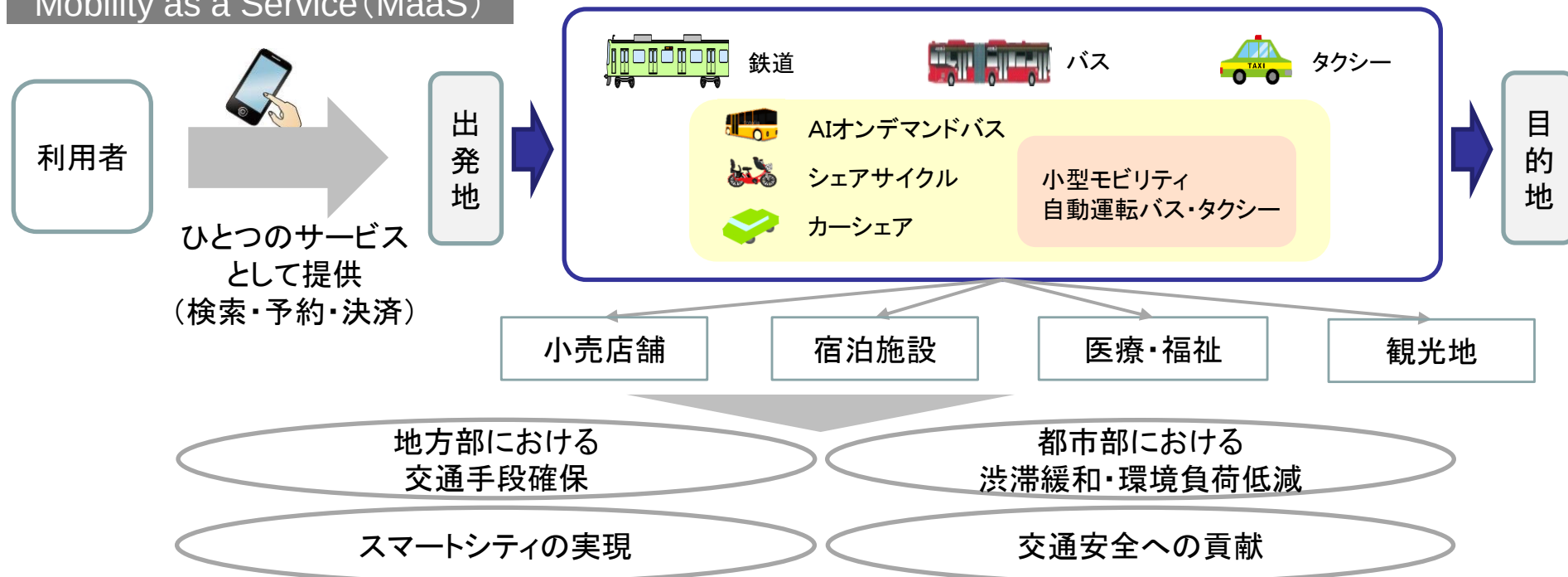
地域公共交通網形成計画(地域公共交通活性化再生法に基づき、都道府県や市町村が単独又は複数で作成)に自家用有償旅客運送の導入を位置付けた場合は、手続を簡素化する。

※ 成長戦略実行計画(令和元年6月21日閣議決定)の関係箇所を国土交通省自動車局において抜粋。



■ Door to Door
■ サブスクリプション(定額制) でのサービス提供が重要

Mobility as a Service (MaaS)



Mobility as A Service

「移動が一つのサービスとして」

1. 開催の趣旨

- 地域交通においては、都市部では道路混雑やドライバー不足、地方部では高齢化の深刻化等に伴う地域の交通サービスの縮小や移動そのものの縮小等、様々な問題が存在。
- 昨今、交通事業者がMaaS、バス・タクシー運行時におけるAIや自動運転技術の活用など、新たなモビリティサービスの取組を開始。これらの新たなモビリティサービスは、公共交通分野での新たな事業展開の可能性を広げるとともに、新たな都市の装置として都市のあり方にも大きなインパクトをもたらす可能性。
- このため、近年の諸外国、我が国の官民における様々な取組も踏まえながら、我が国における望ましいMaaSのあり方、バス・タクシー分野でのAI・自動運転の活用に当たっての課題抽出・今後の取組の方向性などを検討するため、有識者等による「都市と地方の新たなモビリティサービス懇談会」を開催。

2. メンバー

【有識者】

石田 東生	筑波大学特命教授
伊藤 昌毅	東京大学生産技術研究所助教
鎌田 実	東京大学大学院新領域創成科学研究科教授
川端 由美	自動車ジャーナリスト、株式会社ローランド・ベルガー
須田 義大	東京大学生産技術研究所次世代モビリティ研究センター教授
高原 勇	筑波大学未来社会工学開発研究センター長 トヨタ自動車株式会社未来創生センターBR未来社会工学室長
森本 章倫	早稲田大学社会環境工学科教授
矢野 裕児	流通経済大学流通情報学部教授
吉田 樹	福島大学経済経営学類准教授

【事務局】

総合政策局公共交通政策部交通計画課
都市局都市計画課都市計画調査室
道路局企画課評価室

3. スケジュール

- 第1回 10月17日(水)
 - ・現状の把握と検討の方向性
- 第2回～第4回 11月～12月
 - ・MaaSに関する事業者ヒアリング
- 第5回 12月13日(木)
 - ・中間整理
- 第6回 1月17日(木)
 - ・その他サービス革新、技術革新の取組に関する事業者ヒアリング
- 第7回 2月19日(火)
 - ・中間とりまとめの審議
- 第8回 3月14日(木)
 - ・中間とりまとめ

事業者間の データ連携

- 連携データの範囲及びルールの整備
- データ形式の標準化
- API仕様の標準化・設定
- データプラットフォームの実現
- 災害時の情報提供等データの公益的利用

API: 他のシステムの機能やデータを安全に利用するための接続方式

運賃・料金の柔軟化、 キャッシュレス化

- サブスクリプション（定額制）
- 事前確定運賃
- ダイナミックプライシング
- 現時点のMaaSに関する法制上の整理
- MaaSの展開を見据えた制度のあり方の検討
- 決済について

まちづくり・ インフラ整備との連携

- 都市・交通政策との整合化
- 多様なモード間の交通結節点の整備（拠点形成）
- 新型輸送サービスに対応した走行空間の整備（ネットワーク形成）
- まちづくり計画への移動データの活用

新型輸送サービスの推進

- 実証実験
- 自動運転によるサービスの提供の拡大

その他の取組

- 競争政策の見直し
- 人材育成
- 国際協調

➡ 「大都市」「大都市近郊」「地方都市」「地方郊外・過疎地」「観光地」の類型ごとに推進

背景

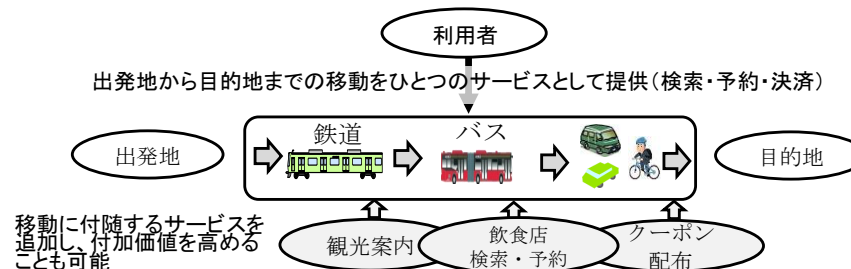
- 近年の交通分野においては、大都市圏における道路混雑、過疎地域における少子高齢化等に伴う交通サービスの縮小や移動そのものの縮小、さらにはドライバー不足が発生するなど、交通サービスに様々な問題が生じている。
- 一方で、ICT、自動運転等の新たな技術開発などが進展するとともに、様々な移動を一つのサービスとして捉えるMaaS(Mobility as a Service)の概念の登場など、交通分野の様々な課題を解決する可能性のある取組の検討が民間主導で進みつつある。国土交通省では、「都市と地方の新たなモビリティサービス懇談会」を開催し、日本型MaaSのあり方、今後の取組の方向性を検討中。

都市部・地方部において、新たなモビリティサービスの創出を目指す。

多様な地域での実証実験の支援 による新モビリティサービスの共通基盤の実現

新モビリティサービス実証実験の支援

- 多様な地域において多様な主体が参加するMaaSの実証実験を支援



日本型MaaSの共通基盤の構築の実現に向けた検討

- 新モビリティサービス実証実験の支援やオープンデータ実証事業の成果を踏まえつつ、日本型MaaS共通基盤の実現に向けたデータ連携のあり方等の検討を行う。

- 多様な地域において多様な主体が参加するMaaSの実証実験を支援するため、「新モビリティサービス推進事業」（3.1億円の内数）において、「先行モデル事業」を19事業選定（令和元年6月18日）。

○: 大都市近郊型・地方都市型（6事業） ○: 地方郊外・過疎地型（5事業） ○: 観光地型（8事業）

