

地域公共交通活性化再生法等の概要について

令和3年7月7日
北陸信越運輸局
交通政策部 交通企画課



公共交通利用促進キャラクター「のりたろう」



北陸信越運輸局

Hokuriku-Shin'etsu District Transport Bureau

1. 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律
2. 地域公共交通計画
3. 参考事例

1. 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律

地域公共交通に関する計画や様々な事業に関する措置について定め、地域旅客運送サービスの確保に資するよう、地域公共交通の活性化及び再生のための地域の主体的な取組等を推進する法律。

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**。原則として、**全ての地方公共団体において作成が必要**。
- ・自治体や地域の交通事業者、利用者等により構成される協議会等を通じて作成。

地域公共交通特定事業

- ・地域旅客運送サービス継続事業や、地域公共交通利便増進事業等、地域の実情に応じて様々な取組の実施を円滑化するための事業。
- ・地域公共交通計画に事業の実施を記載し、事業を実施するための計画を作成。国土交通大臣の認定を受けることで、法律上の特例措置を受けることができる。

地域公共交通特定事業

- **地域旅客運送サービス継続事業**
：公募を通じて廃止予定路線の交通を維持。
- **地域公共交通利便増進事業**
：ダイヤ、運賃等のサービス改善により交通の利便性を向上。
- その他LRTの整備、鉄道の下分、貨客混載等の取組の実施を円滑化するための各種事業。

地方公共団体
又は事業者が、
事業ごとに実
施計画を作成

国土交通大臣
が認定、事業
許可のみなし
特例等の特例
措置

その他の事業

- **新地域旅客運送事業**
：DMV等の複数の交通モードにまたがる輸送サービスの実施を円滑化。
- **新モビリティサービス事業**
：MaaS等の新たなモビリティサービスの実施を円滑化。
新モビリティサービス協議会における議論が可能。

<事業スキーム>

- ・事業者が単独で又は共同して、事業についての計画を作成。（地域公共交通計画への記載は不要。）
- ・国土交通大臣の認定を受けることで、法律上の特例措置を受けることができる。

- 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（令和2年11月改正）に基づき、地方公共団体が作成する「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。
- 地方公共団体は、地域公共交通計画を作成するよう努めなければならない。

計画のポイント

- ◆ まちづくり・観光振興等の地域戦略との一体性の確保
 - ・コンパクトシティ等のまちづくり施策との一体的推進
 - ・観光客の移動手段の確保等、観光振興施策との連携
- ◆ 地域全体を見渡した地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保
 - ・公共交通をネットワークとして捉え、幹線・支線の役割分担の明確化
 - ・ダイヤや運賃等のサービス面の改善による利用者の利便性向上
- ◆ 地域特性に応じた多様な交通サービスの組合せ
 - ・従来の公共交通サービスに加え、地域の多様な輸送資源（自家用有償旅客運送、福祉輸送、スクールバス等）を最大限活用
 - ・MaaSの導入等、新たな技術を活用した利用者の利便性向上
- ◆ 住民の協力を含む関係者の連携
 - ・法定協議会を設置し、住民や交通事業者等の地域の関係者と協議
 - ⇒ 地域の移動ニーズに合わせて、地域が自らデザインする交通へ



- ◆ 利用者数、収支、行政負担額などの定量的な目標の設定と毎年度の評価・分析等の努力義務化 ⇒ データに基づくPDCAを強化

地域旅客運送サービス

公共交通機関



鉄軌道



路線バス



旅客船



コミュニティバス



デマンド交通



乗用タクシー



自家用有償旅客運送



福祉輸送、スクールバス、
病院・商業施設等の送迎サービスなど

コンパクト・プラス・ネットワークのための計画制度

- 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、それと連携して、公共交通の改善と地域の輸送資源の総動員による持続可能な移動手段の確保・充実を推進。
- 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

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

区域外の都市機能立地の緩やかなコントロール

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

居住誘導区域
居住を誘導し人口密度を維持するエリアを設定

区域内における居住環境の向上

- 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

拠点エリアへの医療、福祉等の都市機能の誘導

歩行空間や自転車利用環境の整備

公共交通沿線への居住の誘導

多極ネットワーク型コンパクトシティ

地域公共交通計画（市町村・都道府県が作成）
【改正地域公共交通活性化再生法】（令和2年11月27日施行）

①地域公共交通利便増進実施計画

- ◆まちづくりとの連携
- ◆地方公共団体が中心となった地域公共交通ネットワークの形成の促進
- 路線等の見直し
- 等間隔運行、定額制乗り放題運賃等のサービスを促進 等

②地域旅客運送サービス継続実施計画

- 路線バス等の維持が困難な場合に、地方公共団体が、関係者と協議の上、公募により代替する輸送サービス（コミュニティバス、デマンド交通、タクシー、自家用有償旅客運送、福祉輸送等）を導入

国土交通大臣の認定
関係法令の特例・予算支援の充実

拠点間を結ぶ交通サービスを充実

乗換拠点の整備

ダイヤ・運賃等の調整による公共交通サービスの改善

従来の公共交通機関に加え、地域の輸送資源の総動員による移動手段の維持・確保

立地適正化計画

地域公共交通計画

連携

好循環を実現

地域公共交通特定事業と特例措置

事業名	イメージ	事業概要	主体 上段：計画策定主体 下段：事業実施主体	主な特例措置	認定件数 (R3. 2時点)
軌道運送 高度化事業		定時性、速達性及び快適性に優れた軌道運送を確保する事業	事業者 事業者	○軌道法の特例（第10条第1項・第2項） ・計画認定による軌道経営特許のみなし取得 （軌道整備事業と軌道運送事業に分けて特許をみなし取得可） ○地方債の特例（第12条）	3 件 ・富山 ・札幌 ・芳賀・宇都宮
道路運送 高度化事業		定時性、速達性及び快適性に優れた道路運送を確保する事業	事業者 事業者	○道路運送法の特例（第15条） ・計画認定による事業許可等のみなし取得 ○地方債の特例（第17条）	0 件
海上運送 高度化事業		定時性、速達性及び快適性に優れた海上運送を確保する事業	事業者 事業者	○海上運送法の特例（第20条） ・計画認定による事業許可等のみなし取得	0 件
鉄道事業 再構築事業 (H20創設)		継続が困難又は困難となるおそれのある鉄道事業について、経営改善を図りつつ上下分離等の事業構造の変更により存続を図る事業	地方公共団体・事業者共同 事業者	○鉄道事業法の特例（第25条第1項・第2項） ・計画認定による事業許可等のみなし取得 （地方公共団体が鉄道線路を保有して運行事業者に無償で使用する場合には、計画認定の審査に際して、経営上の適切性の審査を要しない）	1 0 件 ・福井鉄道(株) ・若桜鉄道(株) ・三陸鉄道(株) 等
地域公共交通利便増進事業 (R2改正前：地域公共交通再編事業)		地域公共交通ネットワークの再編策や、ダイヤ・運賃などの改善により、利便性の高い地域旅客運送サービスの提供を図るための事業	地方公共団体 事業者	○鉄道事業法・軌道法・道路運送法・海上運送法の特例（第27条の18～第27条の21） ・計画認定による事業許可等のみなし取得、乗合バスの新規参入に係る特例 ・一般乗合旅客自動車運送事業に係る計画阻害行為の防止 ・自家用有償旅客運送者による少量貨物の運送の特例	4 2 件
貨客運送 効率化事業 (R2創設)		旅客運送事業者による貨客混載運送の導入を円滑化することで、継続的な地域旅客運送サービスを確保する事業	事業者 事業者	○鉄道事業法・軌道法・道路運送法・貨物自動車運送事業法・貨物利用運送事業法の特例（第27条の10～第27条の15） ・計画認定による事業許可・事業計画変更認可等のみなし取得、運輸に関する協定のみなし取得	0 件
地域旅客運送サービス 継続事業 (R2創設)		地域公共交通の維持が困難と見込まれた場合、公募により新たなサービス提供者を選定し、地域旅客運送サービスの継続を図る事業	地方公共団体 事業者	○鉄道事業法・軌道法・道路運送法・海上運送法の特例（第27条の4～第27条の7） ・計画認定による事業許可・事業計画変更認可等のみなし取得、廃止届出を不要とする特例	0 件
鉄道再生 事業		鉄道事業者と市町村が連携して、事業の廃止届出がなされた鉄道事業の維持を図る事業	地方公共団体・事業者共同 事業者	○鉄道事業法の特例（第27条第1項～第5項） ・鉄道再生計画作成協議中における廃止届出に係る廃止予定日の延長を容認 ・協議不調の場合、鉄道再生計画の期間後一定の場合に廃止届出から廃止までの必要期間を短縮 等	0 件

背景 地方部を中心に、鉄軌道や路線バス等の廃止に至る事例が増えている中、地域の関係者が一体となって、廃止後の代替サービスを確保することが必要。

概要 地域公共交通の維持が困難と見込まれた場合、地方公共団体による公募により、新たなサービス提供者を選定し、地域における旅客運送サービスの継続を図る事業。

事業スキーム

地方公共団体が、路線バス等の**維持が困難な状況を把握**（乗合バス事業者等からの相談・情報提供等）



地方公共団体が、既存の事業者を含めた関係者と協議し、地域公共交通計画へ**地域旅客運送サービス継続事業**を位置付け

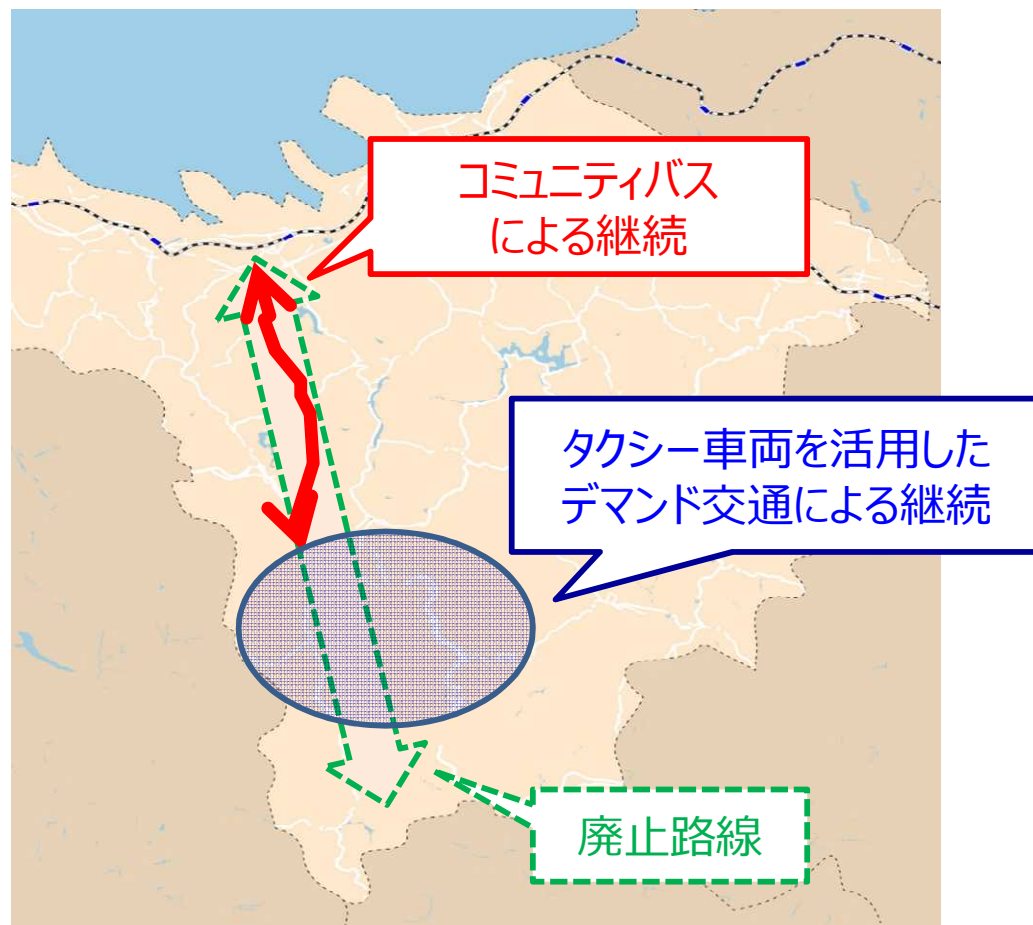


多様な選択肢を検討の上、**実施方針**を策定し、**公募**により新たなサービス提供事業者等を選定



地方公共団体が、サービス提供事業者と連携して、**地域旅客運送サービス継続実施計画**を作成、国土交通大臣の認定を受けた場合、**法律上の特例措置**（事業許可等のみなし特例等）

事業の実施イメージ（一例）



地域公共交通利便増進事業とは

背景 運転者不足の深刻化等を踏まえ、地方都市のバス路線等で、単純な路線再編だけでなく、運賃・ダイヤ等のサービス内容の見直しにより利便性を向上させる取組へのニーズが増加。

概要 路線ネットワークの構築や、定額制乗り放題運賃や等間隔運行等の運賃・ダイヤの改善の取組等を通じて、地域公共交通の利用者の利便の増進を図る事業。

事業スキーム

地方公共団体が、関係者と協議し、
地域公共交通計画へ
地域公共交通利便増進事業を位置付け



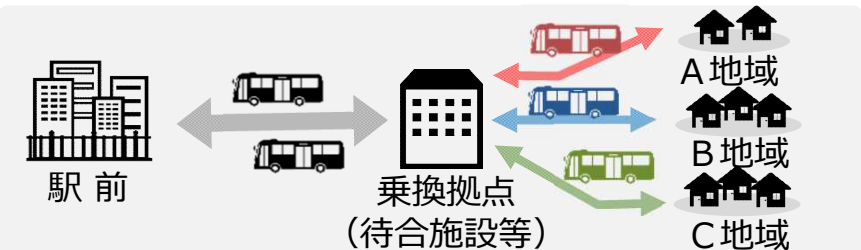
地方公共団体が、必要な関係者の同意
を得た上で、**地域公共交通利便
増進実施計画**を作成



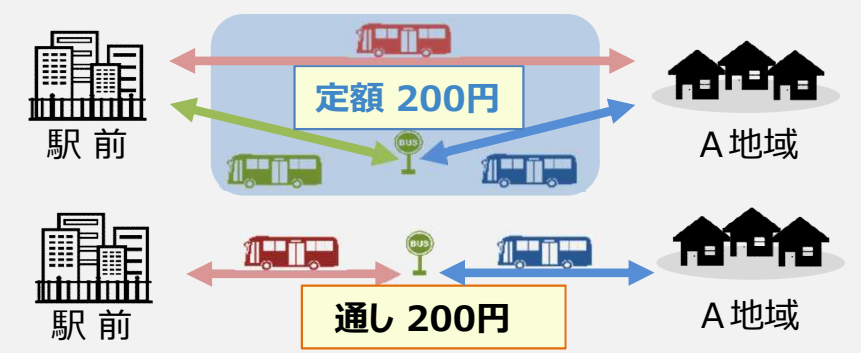
国土交通大臣の認定を受けた場合、
法律上の特例措置
(事業許可等のみなし特例等)

事業の実施イメージ（一例）

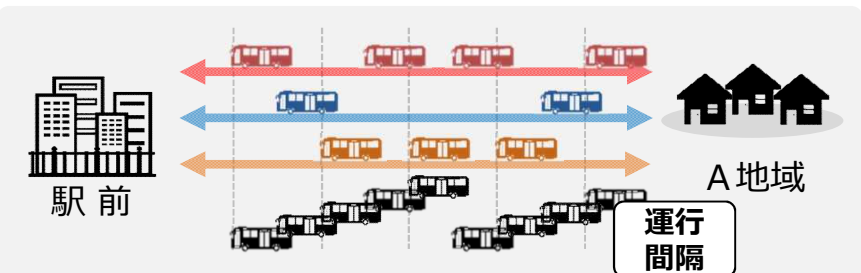
ハブ＆スポーク型の
路線再編



定額制乗り放題
運賃、通し運賃



パターンダイヤ、
等間隔運行



地域公共交通再編事業	地域公共交通利便増進事業
考え方 地方公共団体が中心となって、<u>バス路線網の見直し等により地域公共交通を再編する取組を通じて、コンパクトなまちづくりと連携しつつ、面的な公共交通ネットワークの再構築を図る。</u>	考え方 地方公共団体が中心となって、<u>路線ネットワークにとどまらず、運賃やダイヤ等の見直しも含めた利用者の利便の増進に資する取組を通じて、地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保を図る。</u>
事業の内容（法第2条第11項、施行規則第9条の2） ➤ <u>地域公共交通の再編をするための以下の事業</u> ① 特定旅客運送事業に係る路線等の編成の変更 ② 他の種類の旅客運送事業への転換 ③ 自家用有償旅客運送による代替 ④ ①～③と併せて行う事業 ・乗継円滑化のための運行計画の改善 ・共通乗車船券の発行 ・乗継割引運賃、乗降場の改善、乗継に関する分かりやすい情報提供、ICカードの導入 等	事業の内容（法第2条第13項、施行規則第9条の3） ➤ <u>利用者の利便を増進するための以下の事業</u> ① 特定旅客運送事業に係る路線等の編成の変更 ② 他の種類の旅客運送事業への転換（自家用有償旅客運送からの転換を含む） ③ 自家用有償旅客運送の導入、路線若しくは運送の区域の変更 ④ 運賃又は料金の設定 ⑤ 運行回数又は運行時刻の設定 ⑥ 共通乗車船券の発行 ⑦ ①～⑥と併せて行う事業 ・乗継ぎ円滑化のための運行計画の改善 ・乗降場の改善 ・乗継ぎに関する分かりやすい情報提供 ・ICカード又は二次元コードの導入 等 ※赤字は改正により新たに追加された取組内容
関係者の同意（法第27条の2第3項、施行規則第34条） 地方公共団体は、再編実施計画を定めようとするときは、あらかじめ、特定旅客運送事業者等の全ての同意を得なければならない。 ※ 特定旅客運送事業者等 ① その全部又は一部の区間又は区域が当該再編事業を実施する区域内に存する路線若しくは航路又は営業区域に係る特定旅客運送事業を営む全ての者 ② ①の全部又は一部の者に代わって当該特定旅客運送事業に係る路線もしくは航路又は営業区域において旅客運送事業を営もうとする者 ③ ①の全部又は一部の者に代わって当該特定旅客運送事業に係る路線又は営業区域において自家用有償旅客運送を行おうとする者	関係者の同意（法第27条の16第3項、施行規則第36条の14） 地方公共団体は、利便増進実施計画を定めようとするときは、あらかじめ、①利便増進事業を実施しようとする者及び②事業に関係を有する者として地方公共団体が必要と認める者の同意を得なければならない。

貨客運送効率化事業とは

背景 路線バス等の旅客運送サービスについては、地方部における輸送減少による収支の悪化が課題となっており、物流サービスについては、担い手（ドライバー）不足が深刻化。

概要 旅客運送事業者による貨客混載運送（同一の車両を使用して貨物及び旅客を併せて運送する取組）等の導入を円滑化することで、旅客運送及び貨物運送の効率化を図る事業。

事業スキーム

地方公共団体が、関係者と協議し、
地域公共交通計画へ
貨客運送効率化事業を位置付け



事業者が、単独で又は共同して、
貨客運送効率化実施計画を作成



国土交通大臣の認定を受けた場合、
法律上の特例措置
(事業許可等のみなし特例等)

貨客混載の取組例

【宮崎県西米良村】

- 平成30年2月20日から運行開始。
- ヤマト運輸(株)・日本郵便(株)・宮崎交通(株)が連携して運行。
- 路線バスを利用し、乗客と荷物を同じ車両に載せ目的地まで輸送。
- 西都BC－杉安峡－村所線（村所バス停～西都バスセンター：約46km）を1日1回運行。

※ヤマト運輸(株)・宮崎交通(株)による貨客混載は、平成27年10月1日から運行開始。



【宮崎県西米良村】
(出典：宮崎交通(株)資料)

【新潟県】

- 平成29年4月18日から運行開始。
- 佐川急便(株)・北越急行(株)が連携して運行。
- 旅客鉄道を利用し、乗客と荷物を同じ車両に載せ目的地まで輸送。
- ほくほく線（うらがわら駅～六日町駅：約47km）を1日1回運行。



【新潟県】
(出典：佐川急便(株)資料)

新モビリティサービス事業とは

背景 近年、MaaS等の新たなモビリティサービスが出現しており、地域公共交通の利用者の利便性の向上に資するサービスとして、地域において円滑に普及するための仕組みづくりが必要。

概要 MaaS等の円滑な実施を通じて、交通機関の利便性の向上を図る事業。また、地方公共団体が中心となって新モビリティサービス協議会を組織し、地域の幅広い関係者間での連携が可能。

MaaSとは

- **Mobility as a Service**の略称。
- 複数の公共交通機関や公共交通以外の移動サービスを最適に組み合わせ、観光、小売、医療・福祉、教育等の多様な移動以外のサービスとも連携し、**一括した検索・予約・決済等を提供するサービス**を指す。

事業スキーム

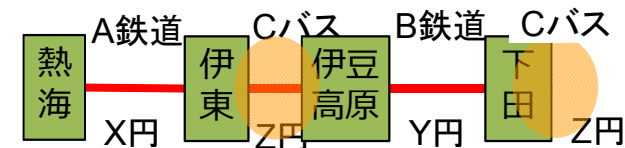
事業者が、単独で又は共同して、**新モビリティサービス事業計画**を作成



国土交通大臣の認定を受けた場合、**法律上の特例措置**
(共通乗車船券に係る運賃届出のワンストップ)

MaaSの取組例

【伊豆の事例（東急によるIzuko）】



【MaaSとして提供するサービス】

- 複数交通モード横断の経路検索
- 複数交通モード横断のフリーパスの購入
- 観光施設のチケットの購入
- AIオンデマンド交通の予約 等

フリーパス料金: 3,700円

(出典) 東急(株) 資料

2.地域公共交通計画※旧地域公共交通網形成計画

- 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（令和2年11月改正）に基づき、地方公共団体が作成する「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。
- 地方公共団体は、地域公共交通計画を作成するよう努めなければならない。

計画のポイント

- ◆ まちづくり・観光振興等の地域戦略との一体性の確保
 - ・コンパクトシティ等のまちづくり施策との一体的推進
 - ・観光客の移動手段の確保等、観光振興施策との連携
- ◆ 地域全体を見渡した地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保
 - ・公共交通をネットワークとして捉え、幹線・支線の役割分担の明確化
 - ・ダイヤや運賃等のサービス面の改善による利用者の利便性向上
- ◆ 地域特性に応じた多様な交通サービスの組合せ
 - ・従来の公共交通サービスに加え、地域の多様な輸送資源（自家用有償旅客運送、福祉輸送、スクールバス等）を最大限活用
 - ・MaaSの導入等、新たな技術を活用した利用者の利便性向上
- ◆ 住民の協力を含む関係者の連携
 - ・法定協議会を設置し、住民や交通事業者等の地域の関係者と協議
 - ⇒ 地域の移動ニーズに合わせて、地域が自らデザインする交通へ



- ◆ 利用者数、収支、行政負担額などの定量的な目標の設定と毎年度の評価・分析等の努力義務化 ⇒ データに基づくPDCAを強化

地域旅客運送サービス

公共交通機関



鉄軌道



路線バス



旅客船



コミュニティバス



デマンド交通



乗用タクシー



自家用有償旅客運送



福祉輸送、スクールバス、病院・商業施設等の送迎サービスなど

地域公共交通計画制度のポイントは、

- ① 地方公共団体（市町村（及び都道府県）） が中心 となり、
 - 民間事業者任せからの状態から脱却し、地方公共団体が先頭に立つ
 - 関係者（事業者、住民・利用者、学識経験者等）が知恵を出し合い、合意の下で、持続可能な地域公共交通ネットワークを構想する
- ② まちづくりや観光戦略など関連施策と連携 し、
 - 交通は、まちづくり・観光等の地域活性化のために不可欠な社会インフラ
 - 健康、福祉、交通安全、環境等の様々な分野でも大きな効果
- ③ 面的な公共交通ネットワークを再構築 すること
【効果的な取組のための十分かつ網羅的な検討】
 - 生活圏単位で取り組む（場合によっては複数市町村で検討）
 - 公共交通モード相互間の連携を十分に図る
 - 鉄道、バス、タクシーはもちろん、スクールバスや福祉バス等も検討対象とし、多様な交通手段を組み合わせる

上記 3 ポイントを着実に、

持続可能な地域公共交通ネットワークを形成 すること

地域公共交通計画の記載事項

- 「地方公共団体は、基本方針に基づき、・・・地域公共交通計画を作成するよう努めなければならない。」（法第5条第1項）
- 地域公共交通計画の作成には、**基本方針の記載にも十分に留意**することが必要

記載する事項（法§5Ⅱ）

- ① 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**
※公共交通の**利用者数・収支率・公的資金投入額**等の定量的な目標値の設定が努力義務化（法§5Ⅳ）
- ④ ③の目標を達成するために行う**事業・実施主体**
※本事項において、**地域公共交通特定事業**に関する事項も記載可能（法§5Ⅴ）
- 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§5Ⅲ）

- ①資金の確保に関する事項（法§37）
- ②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
- ③観光の振興に関する施策との連携に関する事項
- ④その他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

基本方針に基づき作成することが必要

定量的な目標設定と評価の実施について

地域公共交通計画の作成に当たっては、「定量的な目標設定」（法第5条第4項）と「毎年度の調査、分析及び評価の実施」（法第7条の2第1項）に努めること。

【定量的な目標の設定に当たって】

- ◆ 具体的には、「利用者数、収支、公的負担額（サービス費用に係る国又は地方公共団体の支出の額）」等の指標を定めること（施行規則第10条の2）

※毎年度の調査、分析及び評価に耐えうるような目標の設定が必要

【評価の実施に当たって】

- ◆ 施策の実施状況について、関係者で議論の上、毎年度調査、分析及び評価を行うよう努めることとする
- ◆ 必要に応じて地域公共交通計画を見直し、変更すること
- ◆ 調査、分析及び評価を行ったときは、その結果を国へ送付すること

目標設定・評価の例

地域公共交通計画の目標

1. 公共交通の利便性を向上させ、利用者を増加させる。

指標 1

公共交通利用者数

○人（××年）⇒○人（△△年）

2. 持続可能な移動手段を確保するため、収支率の改善を図る。

指標 2

◆◆線の収支率

○%（××年）⇒○%（△△年）

⋮

評価に関する事項

基本的な方針で定めた事業内容については、以下のスケジュールで評価

指標 1

6ヶ月ごと協議会に、■ ■社、▲ ▲社が、自社のデータを基に報告

指標 2

1年ごと開催する協議会に、▼ ▼市において、「□ □統計調査」に基づき報告

⋮

望ましくない目標設定・評価の例

地域公共交通計画の目標

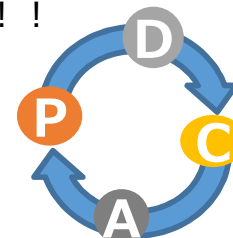
公共交通の利便性を向上させ、利用者を増加させる。

数値指標なし…

⋮

評価に関する事項

P D C Aサイクルを回します！！



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

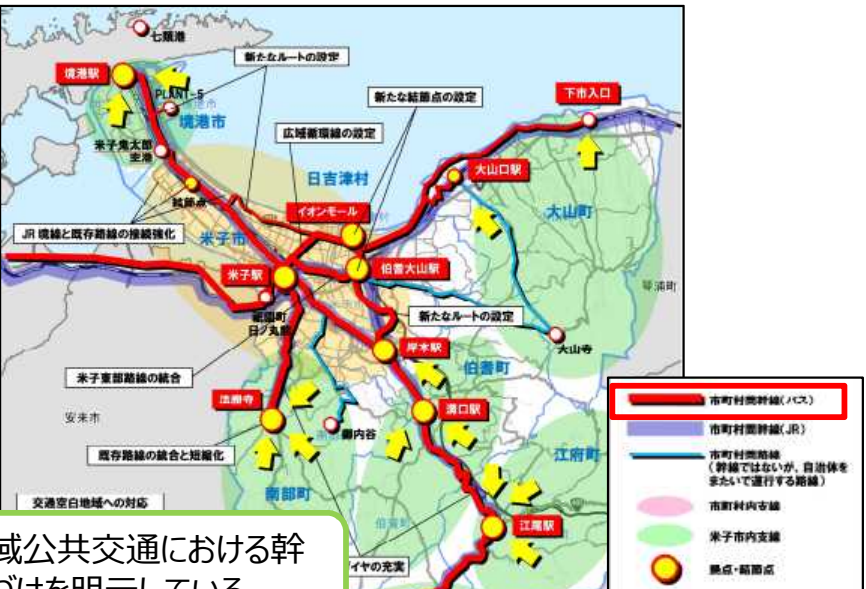
- ・現行の補助制度は、**法定計画（地域公共交通計画）の作成を補助要件としておらず**、別途、要綱に基づく補助計画を作成することとしている。乗合バス等への補助を法定計画と連動化することで、**公的負担による確保維持が真に必要な路線等に対し、効果的・効率的な補助を実施。**
- ・**幹線補助**は、幹線沿線の市町村（単独・複数）が作成する地域公共交通計画又は、都道府県が作成する**広域的な地域公共交通計画**に位置付けることを想定。**フィーダー補助**は、主に**市町村単位で作成される地域公共交通計画**に位置付けることを想定。また、これらの計画を作成する際には、**都道府県・市町村のいずれも参加している法定協議会において協議がなされることが必要。**

幹線

作成主体：都道府県又は市町村

- ・幹線を位置付ける場合、計画の作成主体は以下の3パターンを想定。
 - 幹線沿線の単独市町村が個々に計画作成
(※当該幹線沿線の全ての市町村で計画を作成する必要あり)
 - 幹線沿線の複数市町村が共同して計画作成
 - 都道府県による広域（都道府県全域又はブロックごと）での計画作成
- ・地域の公共交通における幹線の位置づけ等を地域公共交通計画に記載。
(下記例のように、補助系統毎ではなく概ねの位置づけが示されていればよい。)

<例：鳥取県西部地域（地域公共交通網形成計画）>



県内の地域公共交通における幹線の位置づけを明示している。

支線

作成主体：市町村

- ・フィーダーを位置づける場合、市町村が計画作成することを想定。
- ・地域の公共交通におけるフィーダーの位置づけ等を地域公共交通計画に記載。
(フィーダーの位置づけについては、下記の例のように、少なくとも路線単位で位置関係がわかるように明示すること。)

<例：八戸市（地域公共交通網形成計画）>



市の地域公共交通における支線の位置づけを明示している。

地域公共交通活性化再生法の計画制度と補助制度(見直しの方向性)②

- 特に幹線補助については、関係自治体が多くなるため、地域の実情に応じて、様々な策定主体のパターンが想定される。
- 例えば、① 2～3程度の市町村を跨いでいる幹線系統については単独市町村が個々に計画策定、② 4以上の市町村を跨いでいる幹線系統については複数市町村が共同して計画策定（中核的な市が主導）、③ 複数の幹線系統が県内全域に存在する都道府県については都道府県が全域又はブロックごとに計画策定をするなど、その地域の特色に応じて策定主体を考える必要がある。

幹線補助に係る計画策定主体の考え方の例

① 2～3程度の市町村を跨いでいる幹線系統

例) 茨城県常陸太田市・日立市（馬場八幡前～大甕駅前線）
⇒単独市町村が個々に計画策定



② 4以上の市町村を跨いでいる幹線

例) 大分県大分市、別府市、日出町、杵築市、国東市（国大線）
⇒複数市町村が共同して計画策定（中核的な市が主導）



③ 複数の幹線系統が県内全域に存在する都道府県

例) 茨城県、栃木県、佐賀県など
⇒ 都道府県による全域又はブロックごとでの計画策定

- 幹線補助又はフィーダー補助を地域公共交通計画に位置付ける場合、
 - ・地域公共交通計画本体には、**補助系統の地域の公共交通における位置付け**や**地域公共交通確保維持事業の必要性**など、**マスタープランの内容とすべき事項を記載**するとともに、
 - ・これまで補助計画に位置付けられてきた**補助系統等に関する事項の詳細**については、原則として、**地域公共交通計画の「別紙」として位置づける**こととする。
- 別紙について、**地域公共交通計画の一部**として、**法定協議会における協議の手続等を経る**ものとする。

これまでの補助制度

生活交通確保維持改善計画の記載事項

- ・地域公共交通確保維持事業に係る**目的・必要性**
- ・地域公共交通確保維持事業の**定量的な目標・効果**
- ・目標を達成するために行う**事業及び実施主体**
- ・地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する**運行系統の概要及び運行予定者**
- ・地域公共交通確保維持事業に要する**費用の総額、負担者及びその負担額**
- ・補助を受けようとする手続に係る利用状況等の**継続的な測定手法**
- ・地域公共交通確保維持事業の**生産性を向上させる取組**
- ・**車両の取得や貨客混載の導入**等に関する事項
- ・その他、詳細な事項

地域公共交通計画と連動した補助制度

①地域公共交通計画に位置付ける事項

- ・地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統（補助系統）の**地域の公共交通における位置づけ・役割**
- ・上記の位置付け等を踏まえた地域公共交通確保維持**事業の必要性**
- ・補助系統に係る**事業及び実施主体の概要**
- ・地域公共交通計画**全体の定量的な目標・効果とその評価手法**※
(※令和2年活性化再生法改正により義務付け)

②地域公共交通計画の別紙として提出する事項（毎年度提出）

- ・地域公共交通確保維持**事業の内容及び実施主体に関する詳細**
- ・**補助系統の概要及び運送予定者**
- ・補助系統に関する**定量的な目標・効果及びその評価手法・測定方法**
- ・地域公共交通確保維持事業に要する**費用の総額、負担者、負担額**
- ・地域公共交通確保維持事業の**生産性を向上させる取組**（幹線系統のみ）
- ・**車両の取得や貨客混載の導入**等に関する事項
- ・その他、詳細な事項

補助事業の認定申請については、地域公共交通計画において、**補助システムの地域の公共交通における位置付け、補助事業の必要性等**について設定する必要がある。このため、これまでの補助計画のように補助事業のみについて記載するのではなく、これらの事項について、**地域公共交通計画の各記載事項の中に溶け込ませた形で記載**する必要。

地域公共交通計画（全体）	各計画事項における補助関連の記載内容
① 基本的な方針： 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、取組の方向性を記載	補助システムについて、公共交通の将来像や取組の方向性の中で位置付けるべき事項があれば記載（幹線・支線の将来像や、コミュニティバス・デマンド交通等に係る取組の方向性などを記載することを想定）
② 区域： 住民の通勤、通学、買い物といった日常生活に関して形成される交通圏を基本として設定	補助システムを含めるよう区域を設定。その際、幹線とフィーダーの位置づけや役割を明示
③ 目標： 定量的な目標（利用者数、収支、行政負担額等）を設定し、データに基づくPDCAを強化	地域公共交通計画全体の定量的な目標を設定（個別の補助システムに関する目標は別紙に記載）
④ 目標を達成するために行う事業及びその実施主体： 地域における公共交通サービスの全体像を明記し、それぞれの交通モードや路線等ごとの事業・実施主体を具体的に記載	補助システムを明示するとともに、それぞれの事業内容や実施主体について記載。あわせて、車両の更新などの事業の方向性を記載。
⑤ 達成状況の評価： 事業実施後、設定した具体的な目標を基に、各種事業の実施状況を適切に管理（PDCA）できるよう、評価手法を設定	地域公共交通計画全体の定量的な目標に関する評価手法等について記載（個別の補助システムの目標に関する評価手法等は別紙に記載）

別紙における記載事項（補助申請時に毎年度提出）

- ・地域公共交通確保維持事業の内容及び実施主体に関する詳細
- ・定量的な目標・効果及びその評価手法・測定方法
- ・地域公共交通確保維持事業の生産性を向上させる取組（幹線系統）
- ・その他、詳細な事項

- ・補助システムの概要及び運送予定者
- ・地域公共交通確保維持事業に要する費用の総額、負担者、負担額
- ・車両の取得や貨客混載の導入等に関する事項

⇒別紙には、補助系統等に関する詳細な事項を記載し、毎年度の認定申請の際に提出。

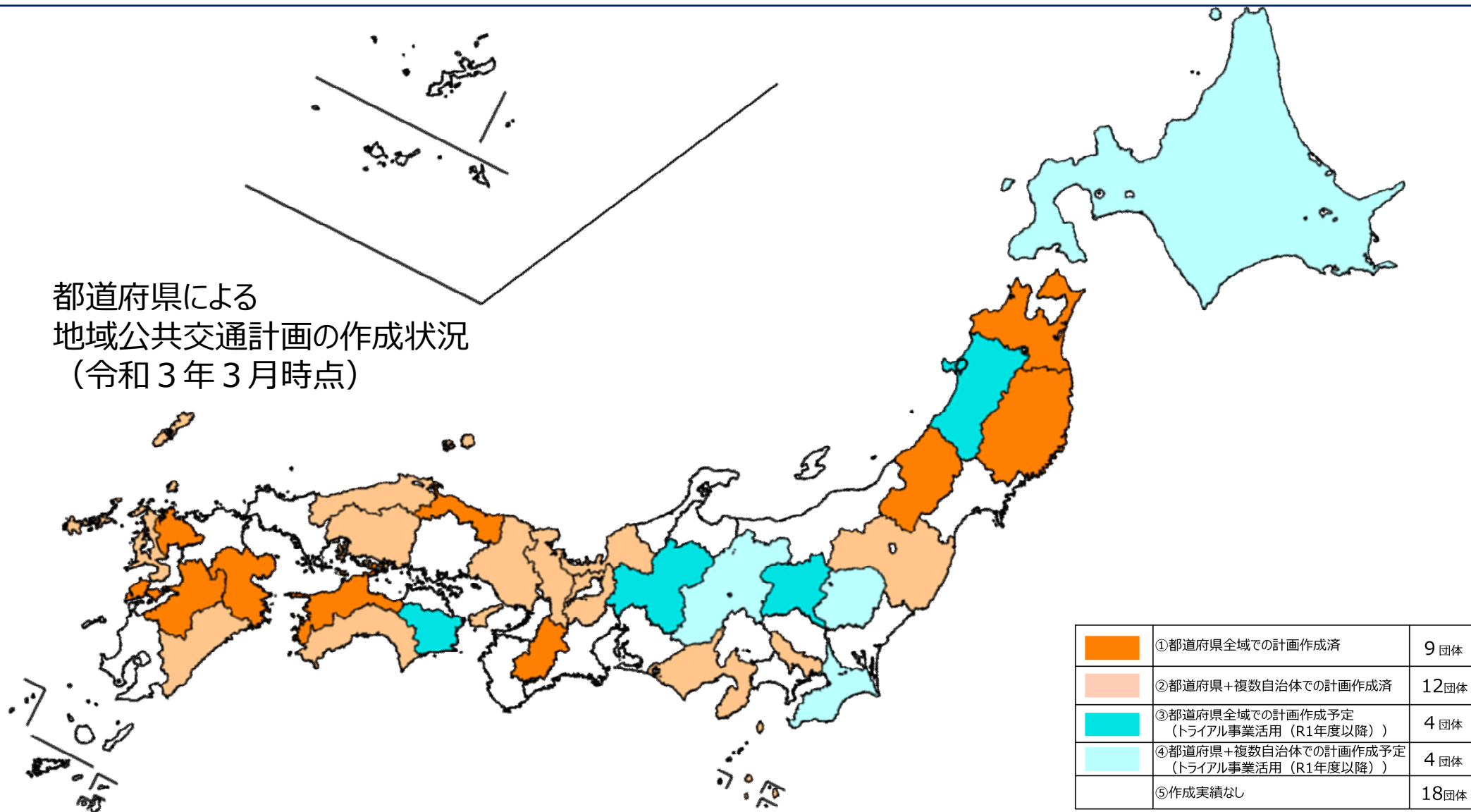
見直し後の補助金執行について

	現行		法定計画の有無	経過措置期間 (改正法施行後3年程度を想定)		経過措置期間終了後 (令和7年度～)	
	補助計画	交付先		補助計画	交付先	補助計画	交付先
幹線	生活交通確保維持改善計画 (県単位)	乗合バス事業者	県法定計画あり	県法定計画 又は 県生活交通確保維持改善計画	県法定協議会 又は 乗合バス事業者	県法定計画	県法定協議会 又は 乗合バス事業者
			県法定計画なし 市町村法定計画あり	県生活交通確保維持改善計画 又は 市町村法定計画	市町村法定協議会 又は 乗合バス事業者	市町村法定計画	市町村法定協議会 又は 乗合バス事業者
			県・市町村法定計画なし	県生活交通確保維持改善計画	乗合バス事業者	補助対象外	
フィーダー	生活交通確保維持改善計画 (市町村単位)	乗合バス事業者、自家用有償旅客運送者 又は 活性化法法定協議会	市町村法定計画あり	市町村法定計画 又は 生活交通確保維持改善計画	市町村法定協議会 又は 乗合バス事業者等	市町村法定計画	市町村法定協議会
			市町村法定計画なし	生活交通確保維持改善計画	乗合バス事業者等	補助対象外	

都道府県による地域公共交通計画の作成状況

- 令和3年3月末時点で、全国の都道府県のうち、**21団体が地域公共交通計画を管内の市町村と共に作成・公表済、8団体がトライアル事業を活用し作成予定**。一方で、残る18団体は現時点で取組なし。
- 都道府県についても計画作成が努力義務化され、また、地域公共交通確保維持改善事業（サバイバル補助）と計画との連動も図られていることから、**公共交通の維持・確保に向けて、都道府県による取組の加速化が不可欠**。

都道府県による
地域公共交通計画の作成状況
(令和3年3月時点)



地域公共交通計画等の作成と運用の手引き



(入門編)



(詳細編)

- 地域公共交通計画等の作成にあたり、計画の作成手順、考え方を示した手引きを作成しました。(令和2年11月第1版公表)
- 本手引きは、特に、初めての公共交通計画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少数又は担当者不在の地方公共団体の方が、地域公共交通計画を作成する上で踏まえるべきポイントを明確にし、真に検討すべき事項を明らかにするための観点からまとめております。
- 手引きは国土交通省HPに掲載しています。

https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport_tk_000058.html

法定協議会の検討体制に関する参考図書について



- 地域公共交通会議の運営をより良くする観点から、会議の参加者とその役割や同会議をよりよく運営するためのポイントなどが記載されています。

(国土交通省中部運輸局)

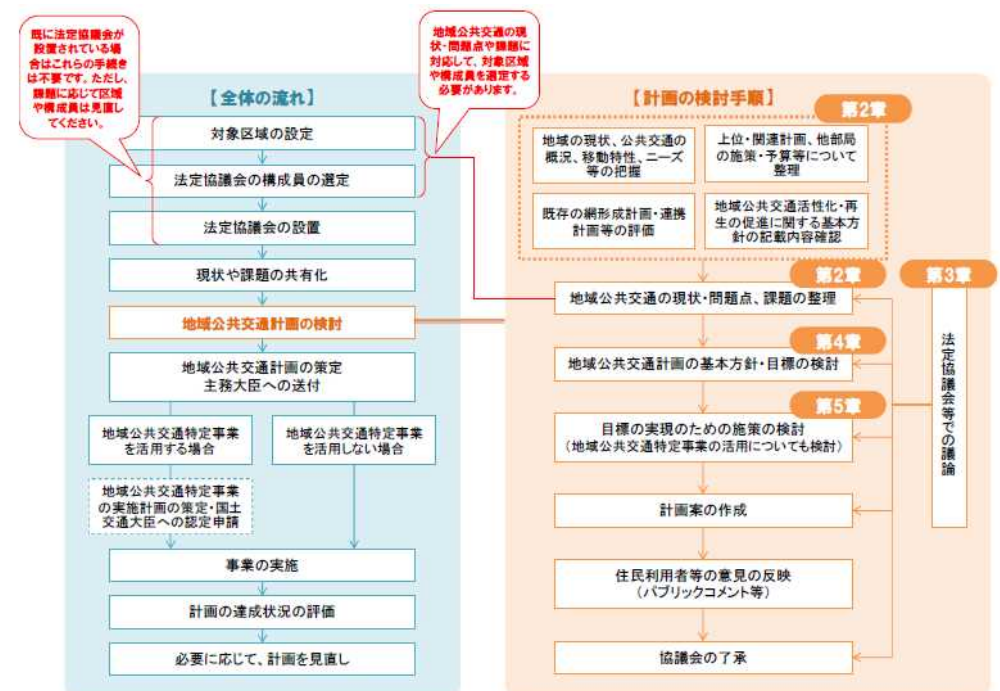
「活発でよい議論ができる会議のために」(平成28年3月)

<https://www.tb.mlit.go.jp/chubu/tsukuro/library/>



(参考)地域公共交通計画の作成手順について

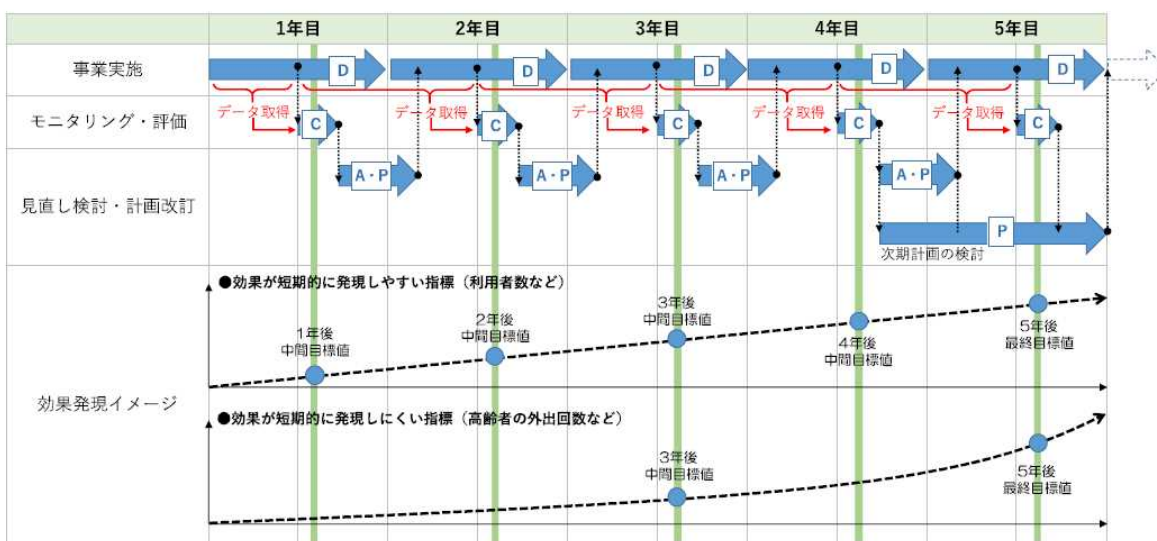
地域公共交通計画作成に関する、全体の流れ及び計画の検討手順・作成スケジュールについては以下のとおりです。なお、法定協議会の対象区域や構成員については、地域公共交通の現状・問題点、課題の整理を踏まえて、設定・見直しすること考えられます。



※計画作成年度を「N年度」とした場合

作業項目	N-2年度			N-1年度												N年度		
	夏	秋	冬	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月	5月	6月
地域関係者へのヒアリング	■	■																
仮説設定と調査事項検討	■	■	■															
予算要求		■	■	■														
補助事業活用の相談・要望		■	■	■														
法定協議会の立ち上げ		■	■	■														
業務発注	■	■	■	■														
現状整理・上位関連計画の整理	■	■	■	■														
ニーズ把握		■	■	■														
問題点・課題の検討																		
目標の実現のための施策の検討																		
計画案の作成																		
住民利用者等の意見の反映(パブリックコメント等)																		
計画の決定・国への送付																		
法定協議会の開催																		
N年度予算要求(初年度実施分)																		

▲地域公共交通計画作成の流れと作成スケジュールの例



	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
法定協議会の開催			①			②				③		
コントロールとなる行事			(地域公共交通計画)			(次年度予算要求)				(第三者評価委員会)		
実施すること	前年度見直し検討に基づく計画の改訂	地域公共交通計画に基づき行う事業の具体化	モニタリング・評価の実施	次年度実施事業の見直し検討								

▲PDCA サイクルの一例

3. 参考事例

①地域戦略との一体性の確保（熊本県熊本市）

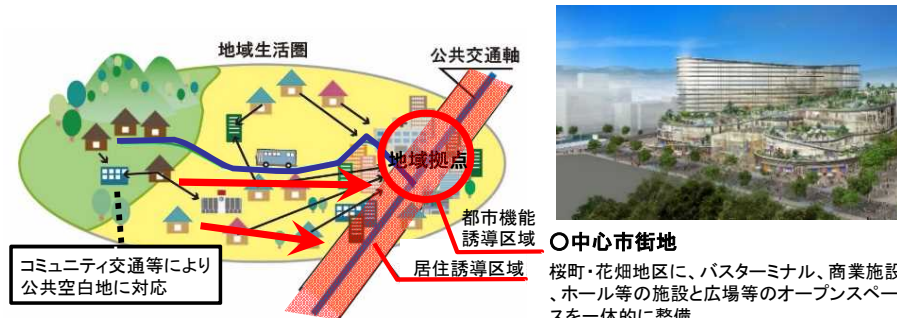
- 政令市である熊本市では、立地適正化計画において、公共交通利用圏への居住や都市機能の誘導を図るとともに、網形成計画において、中心市街地と地域拠点をつ結ぶ基幹公共交通軸の機能を強化し、その周辺への居住誘導を図ることとし、両計画の整合を図って取組を進めることとしている。

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



○中心市街地

桜町・花畑地区に、パスターミナル、商業施設、ホール等の施設と広場等のオープンスペースを一体的に整備

○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。

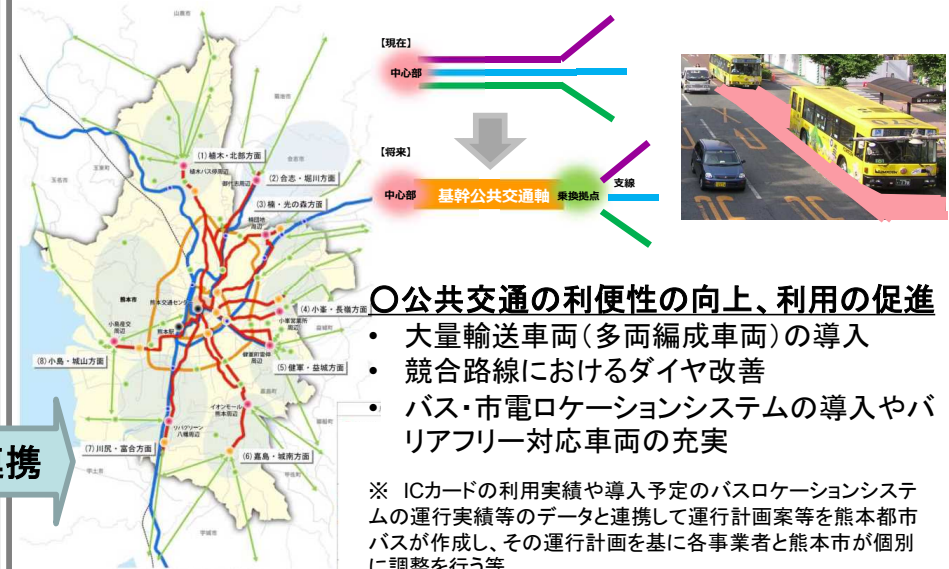
熊本地域公共交通網形成計画(平成28年3月31日作成)

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。



○公共交通の利便性の向上、利用の促進

- 大量輸送車両(多両編成車両)の導入
- 競合路線におけるダイヤ改善
- バス・市電ロケーションシステムの導入やバリアフリー対応車両の充実

※ ICカードの利用実績や導入予定のバスロケーションシステムの運行実績等のデータと連携して運行計画案等を熊本市バスが作成し、その運行計画を基に各事業者と熊本市が個別に調整を行う等。

連携

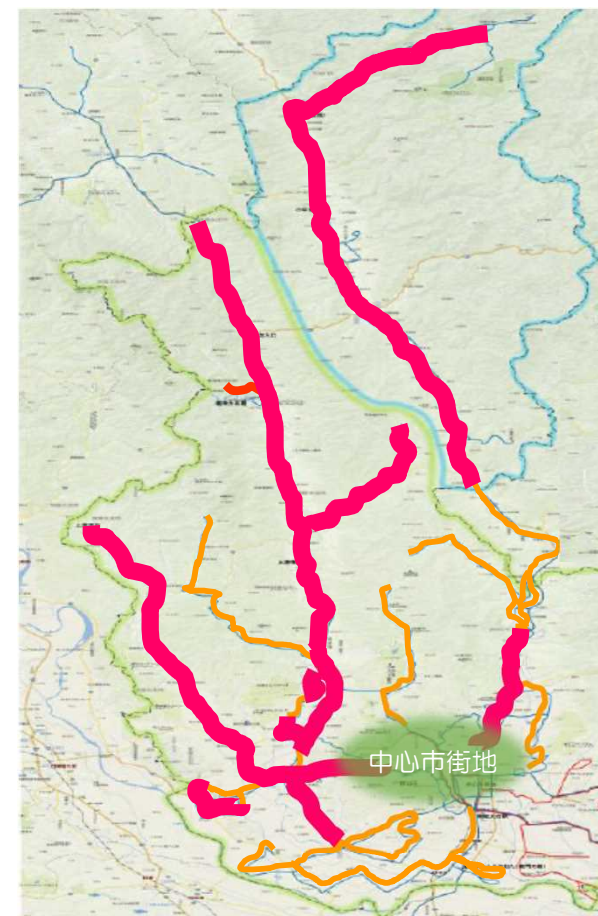
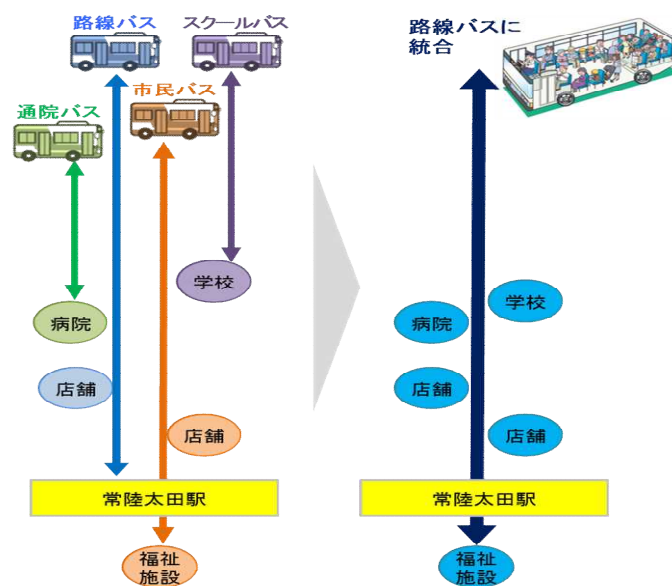
- 網形成計画において、路線バス、コミュニティバス、無料通院バス、スクールバス等の輸送サービスの重複という課題を明らかにした上で、路線バスへの統合と分かりやすい運賃・ダイヤへの見直しにつなげている。

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



地域住民

地域が経営感覚を持った運営

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

行政(市)

運営の支援

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

交通事業者

バスの運行

- ・安全安心な運行の徹底
- ・運行経費の縮減

地域住民が主役

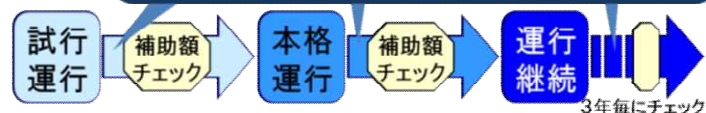


■ 持続可能なコミュニティバスシステムと地域コミュニティの活性化

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!



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

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

④交通圏全体を見据えた広域的な連携(愛知県北設楽郡)

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

山村の複数町村の連携による
生活交通ネットワークの構築

○各町村内で完結していた町営(村営)バスの運行を一体化。運賃体系やバス停デザインも統一。

○独自のHPを立ち上げたほか、「おでかけ北設だより」、「おでかけ北設時刻表」を作成し、運行案内、ダイヤ改正等、きめ細やかな情報提供を行い、利用者への「分かりやすさ」にも配慮。

○路線を「基幹バス」、「支線バス」、「デマンドバス」に分類。乗換拠点での案内・待合設備を充実。

効果

郡内唯一の高校の下宿解消

高齢者の外出機会の増加

3町村の地域公共交通イメージ

実線:基幹バス 点線:支線バス 楕円:デマンドバス



町村ごとに異なっていたバス停デザインの統一

