

地域公共交通活性化再生法の概要について

令和4年8月30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

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、鉄道の上り下り分離、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。³

基本方針 (国土交通大臣・総務大臣が策定)

地域公共交通計画 (改正前:地域公共交通網形成計画)

(原則として全ての地方公共団体が策定)

- 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)を位置付け、地域の移動ニーズにきめ細やかに対応。
- 定量的な目標(利用者数、収支等)の設定、毎年度の評価等により、データに基づくPDCAを強化。

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)

新地域旅客運送事業計画

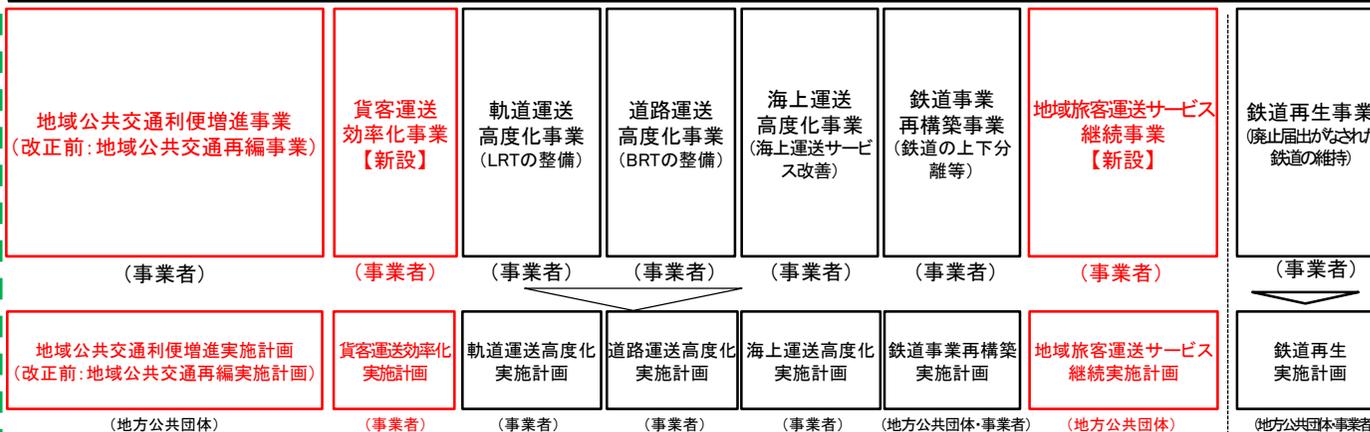
(DMV、水陸両用車等)
(事業者)

新モビリティサービス事業計画

【新設】
(事業者)

地域公共交通特定事業

(必要に応じて地域公共交通計画(改正前:地域公共交通網形成計画)に事業実施を記載できる)



<独占禁止法特例法にのみ適用措置>

共同経営計画

(事業者)

国土交通大臣が認可

法律の特例措置
(独占禁止法のカルテル規制の適用除外)

国土交通大臣が認定

法律の特例措置

国土交通大臣へ届出

法律の特例措置

国土交通大臣が認定

法律の特例措置

法律の特例措置

- 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：計画決定主体 下段：事業実施主体	主な特例措置	認定件数 (R4.3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が無償で使用させる場合には、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）	10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	47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	3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）

実施方針に定めるメニュー例

○ 以下の①～⑤のメニューを検討し、必要に応じて⑥を組み合わせ。

① 乗合バス事業者など他の交通事業者による継続（縮小・変更含む）

② コミュニティバスによる継続

③ デマンド交通（タクシー車両による乗合運送（区域運行））による継続

④ タクシー（乗用事業）による継続

⑤ 自家用有償旅客運送による継続

①～⑤に加え、福祉輸送、スクールバス、
⑥ 病院や商業施設等への送迎サービス等の積極的活用

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



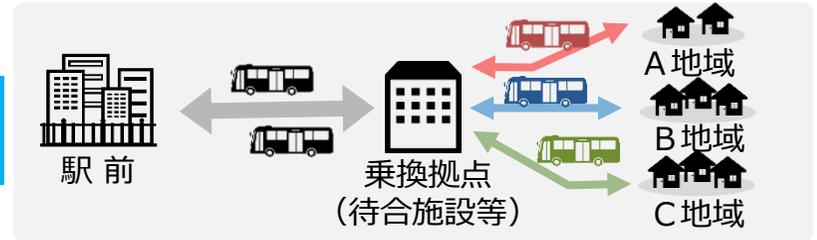
地方公共団体が、必要な関係者の同意
を得た上で、**地域公共交通利便
増進実施計画**を作成



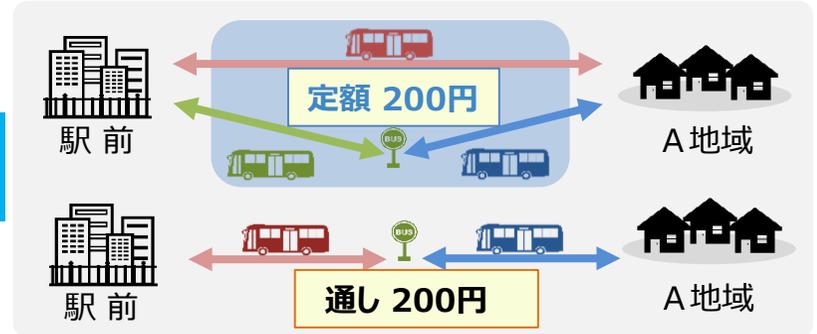
国土交通大臣の認定を受けた場合、
法律上の特例措置
(事業許可等のみなし特例等)

事業の実施イメージ（一例）

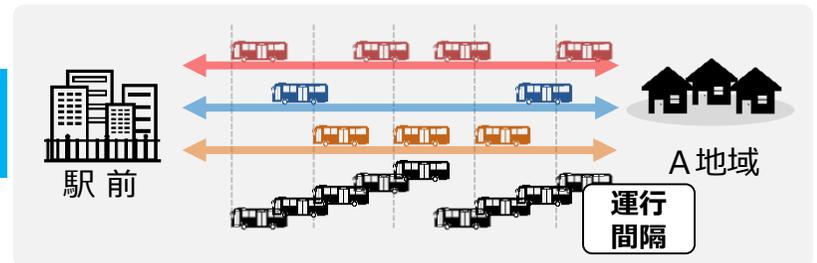
ハブ&スポーク型
の路線再編



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



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

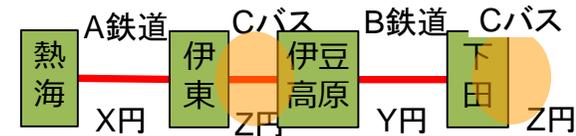
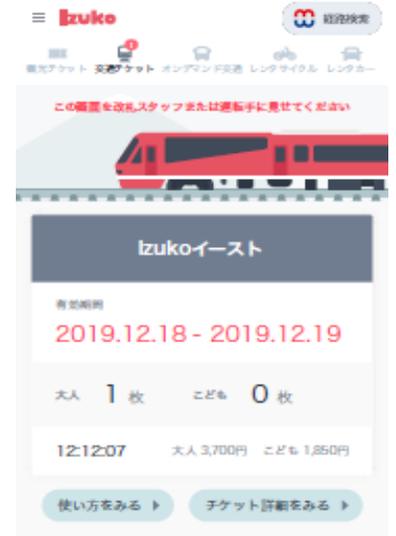
事業者が、単独で又は共同して、**新モビリティサービス事業計画**を作成



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】

フリーパス料金：3,700円

- 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

(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、

- 民間事業者任せきりの状態から脱却し、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ポイントを着実にを行い、

持続可能な地域公共交通ネットワークを形成 すること

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

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
- 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

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

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）

- ◆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

①地域公共交通利便増進実施計画

- 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

立地適正化計画

地域公共交通計画

連携

好循環を実現

国土交通大臣の認定

関係法令の特例・予算支援の充実

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（法第5条第2項）

- 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（法第5条第4項・法施行規則第10条の2）
- 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（法第5条第5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）

- ①資金の確保に関する事項（法第37条）
- 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

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（法施行規則第10条の2）

※毎年度の調査、分析及び評価に耐え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

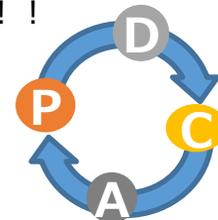
公共交通の利便性を向上させ、利用者を増加させる。

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！！



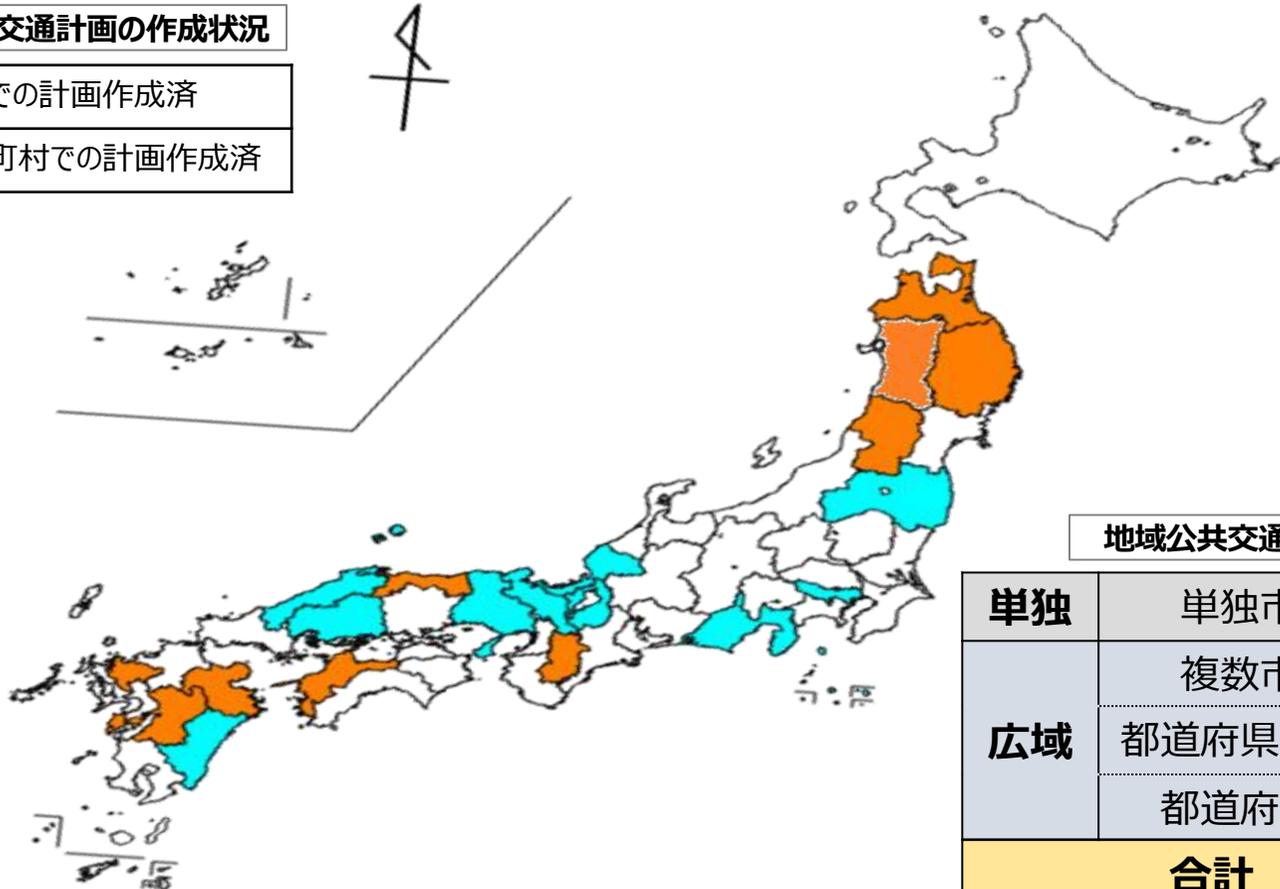
いつ、何を、誰が、どのように、やるかが具体的に書かれていない
⇒取組が形骸化するおそれ

地域公共交通計画の作成状況一覽(令和4年4月末時点)

- 2022年4月末までに、**727件**の地域公共交通計画が作成されている（R2法改正に伴い作成が努力義務化）。
- 全国の都道府県のうち、**20**都府県で地域公共交通計画を管内の市町村と共に作成・公表済であるが、市町村単独での計画作成が約9割を占めており、都道府県等による広域的な計画作成は十分に進んでいない状況である。

都道府県による地域公共交通計画の作成状況

	都道府県全域での計画作成済
	都道府県 + 複数市町村での計画作成済



地域公共交通計画の作成主体の内訳

単独	単都市町村	650件
	複数市町村	31件
広域	都道府県 + 市町村	26件(※)
	都道府県全域	10件
合計		727件

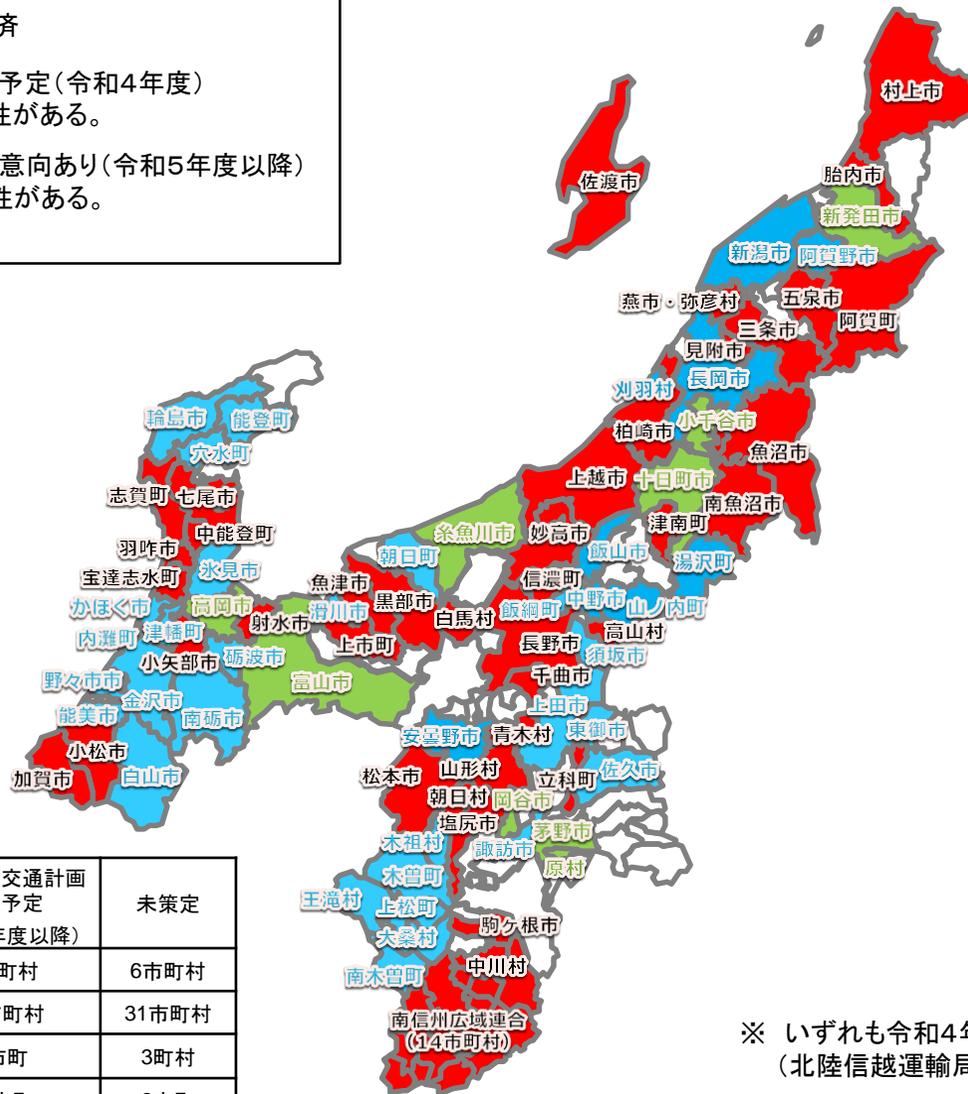
(参考)

市町村の全部または一部が地域公共交通計画の区域に含まれている市区町村数
913市町村 / 1,724全市区町村 (52.9%)

(※) 県内を複数ブロックに分け、全ブロックの計画作成完了をもって県全域の計画としている事例も含み、延べ数。17例: 鳥取県(県内3ブロック)、大分県(県内6ブロック)

地域公共交通計画の策定状況(北陸信越運輸局管内)

- 地域公共交通計画策定済
- 地域公共交通計画策定予定(令和4年度)
※ 今後、追加の可能性がある。
- 地域公共交通計画策定意向あり(令和5年度以降)
※ 今後、変更の可能性がある。



[策定済]
54市町村

[4年度策定予定]
36市町村

[5年度以降の
策定意向あり]
9市村(策定時期が
未定のものを除く)

【参考】管内4県毎の法定計画の策定自治体数・率、策定予定数

	地域公共交通計画 策定済 (~令和4年3月)	地域公共交通計画 策定予定 (令和4年度以降)	未策定
新潟県	50.0%(15市町村)	9市町村	6市町村
長野県	35.1%(27市町村)	19市町村	31市町村
富山県	33.3%(5市町)	7市町	3町村
石川県	36.8%(7市町)	10市町	2市町

※新潟県、長野県は令和4年度、富山県は令和5年度に作成予定。
石川県は未定。

※ いずれも令和4年4月現在の情報。
(北陸信越運輸局交通政策部交通企画課調べ)

3. 参考

(参考) 計画作成のための手引き等について

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4年3月 第3版公表)
(手引きは、国土省HPに以下URLで掲載しています)
- 本手引きは、特に、初めての地域公共交通計画で何から手を付けてよいか分からない方や、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。
- 入門編：計画作成の背景やポイント、基本的な考え方、チェック表を掲載
詳細編：計画作成の詳細や各種調査・分析手法、事例等を記載

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)

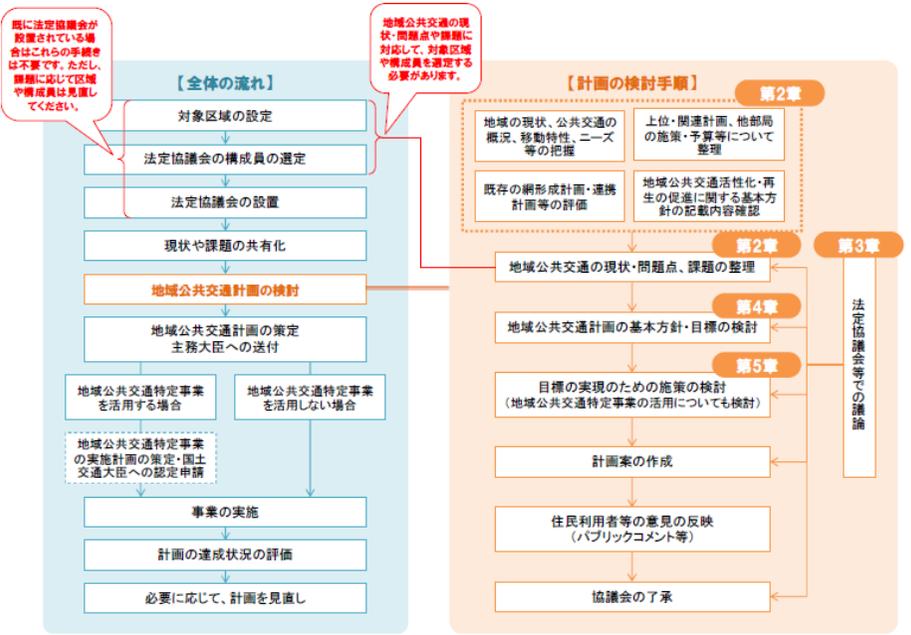
「活発でよい議論ができる会議のために」(平成28年3月)

<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

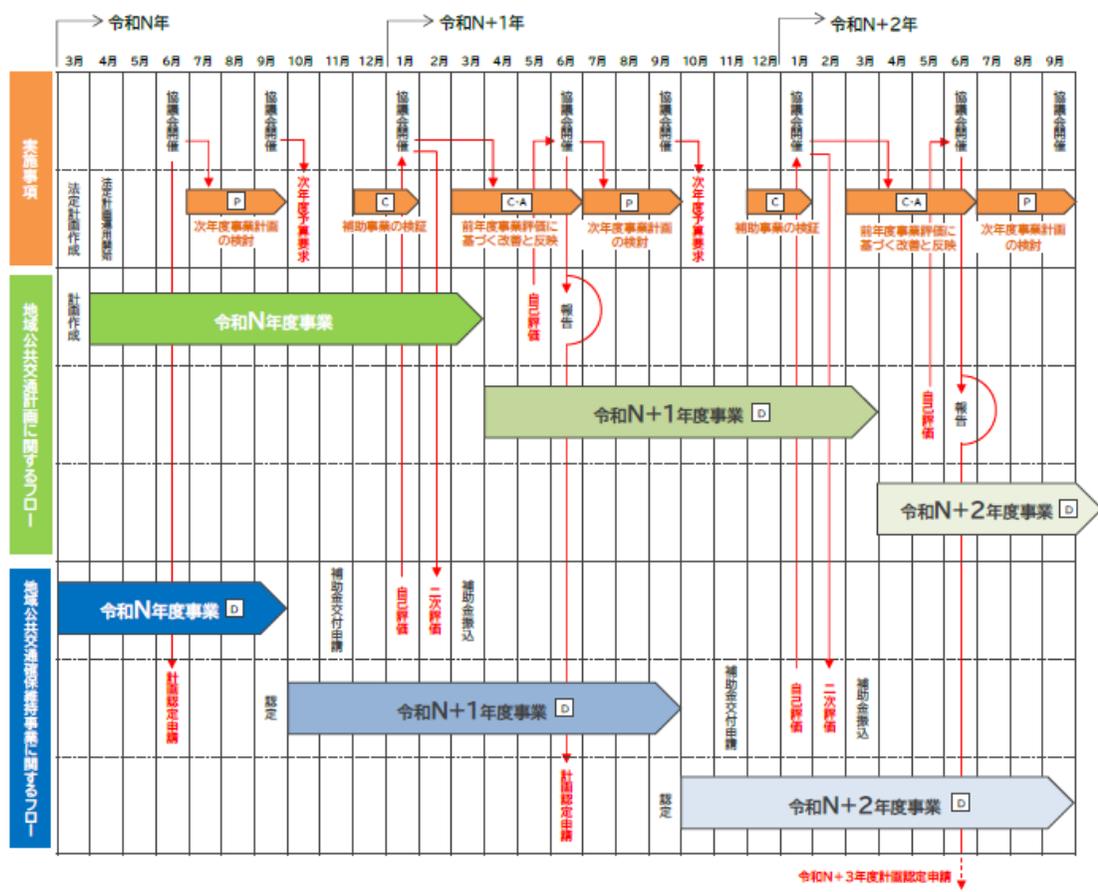
地域公共交通計画作成に関する、全体の流れ及び計画の検討手順・作成スケジュールについては以下のとおりです。なお、法定協議会の対象区域や構成員については、地域公共交通の現状・問題点、課題の整理を踏まえて、設定・見直すことも考えられます。



※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(パブコメ等)												■						
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



▲PDCA サイクルの一例