

地域公共交通活性化再生法の概要及び 地域公共交通の「リ・デザイン」(再構築)を進めるための 同法等の一部を改正する法律案について

令和5年4月24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」

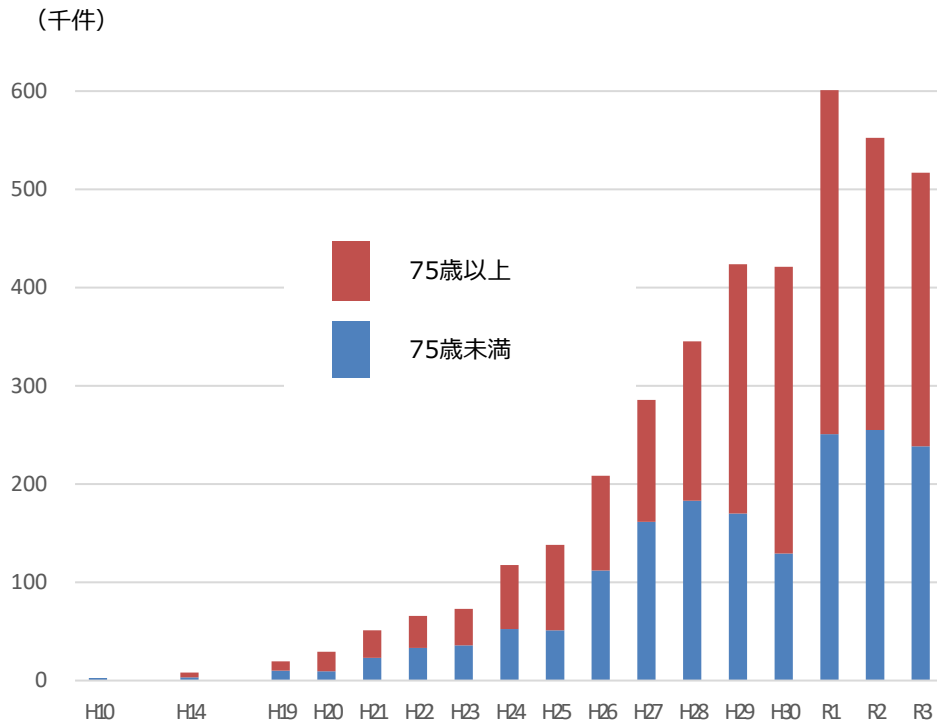
- 地域公共交通を取り巻く現状・背景
- 地域公共交通活性化再生法について
- 地域公共交通の「リ・デザイン」（再構築）を進めるための同法等の一部を改正する法律案について
- 地域公共交通計画について

- 地域公共交通を取り巻く現状・背景
- 地域公共交通活性化再生法について
- 地域公共交通の「リ・デザイン」（再構築）を進めるための同法等の一部を改正する法律案について
- 地域公共交通計画について

地域交通を取り巻く環境～高齢者の不安

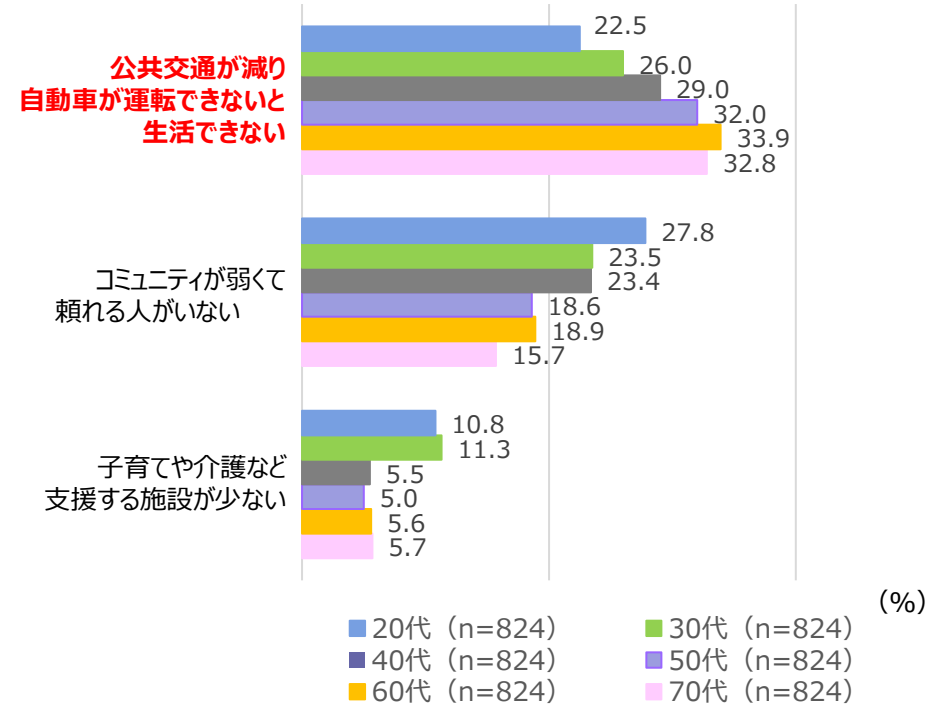
- 高齢者の免許返納の数は、近年大幅に増加。
- 高齢者を中心に、公共交通がなくなると生活できなくなるのではないかと、という声大きい。

免許返納は年々増加
(申請による運転免許の取消件数の推移)



(出典) 警察庁公開資料 (運転免許統計) より、国土交通省総合政策局作成

公共交通の減少は、
現居住地に対する将来の不安の一要素となっている。



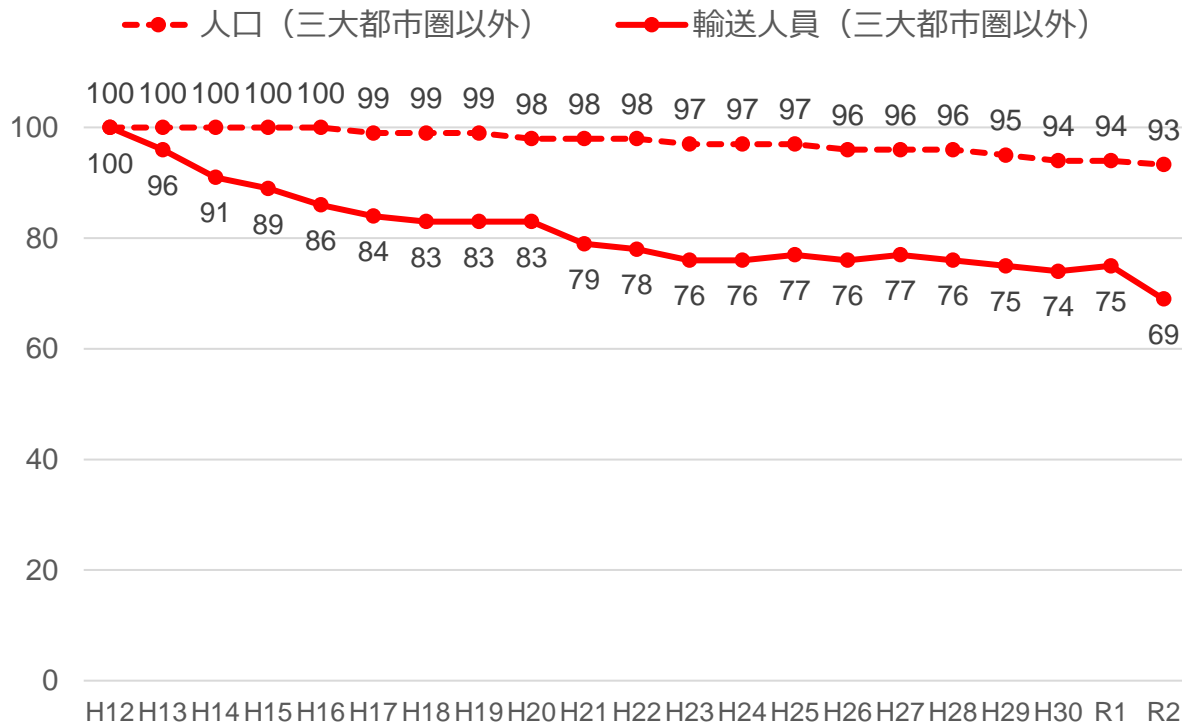
※国土交通省総合政策局作成

コロナ以前から続く地域公共交通の厳しい状況①（バス）

- 地方部では、人口の減少等を背景に、乗合バスの利用者は依然として減少傾向。
- 一般路線バス事業者の99.6%が赤字事業者となっているなど、大変厳しい経営状況にあり、地方部においては、路線廃止が進み、経営破綻した事例も発生。

バスの輸送人員の減少

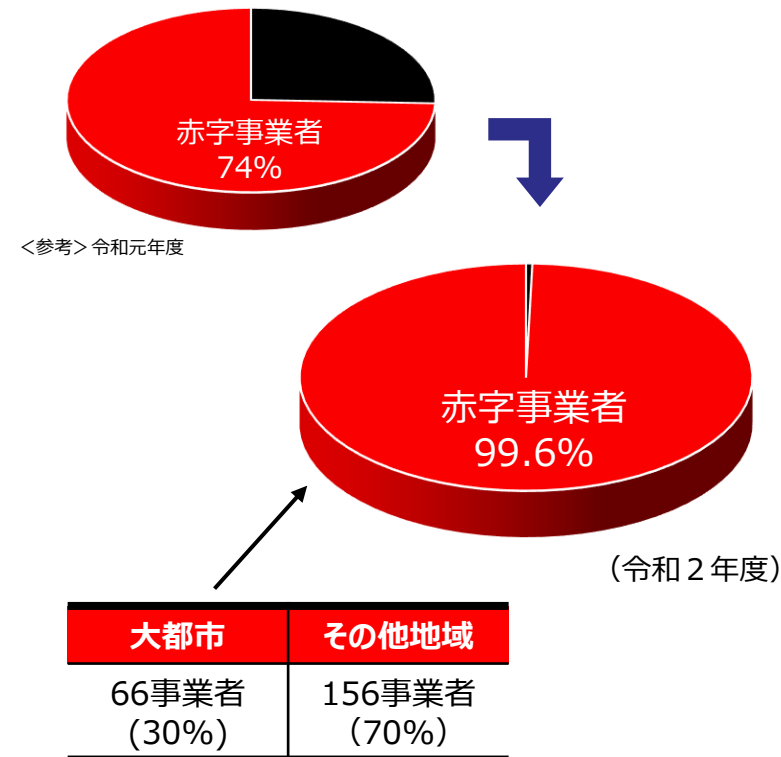
乗合バス（平成12年度を100とした輸送人員）



※「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」より国土交通省作成

一般路線バス事業が赤字である バス事業者の割合

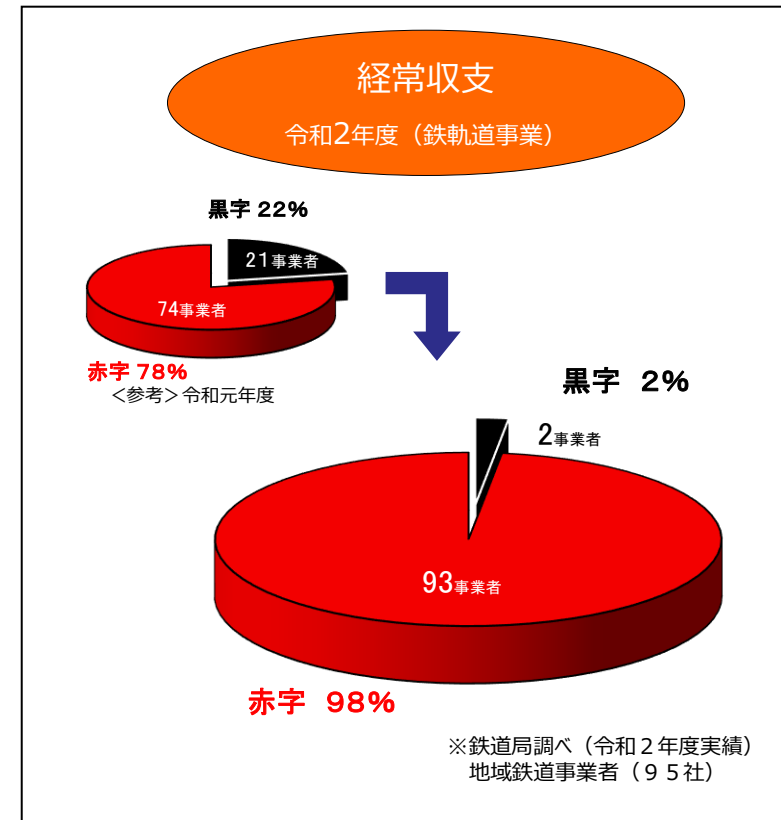
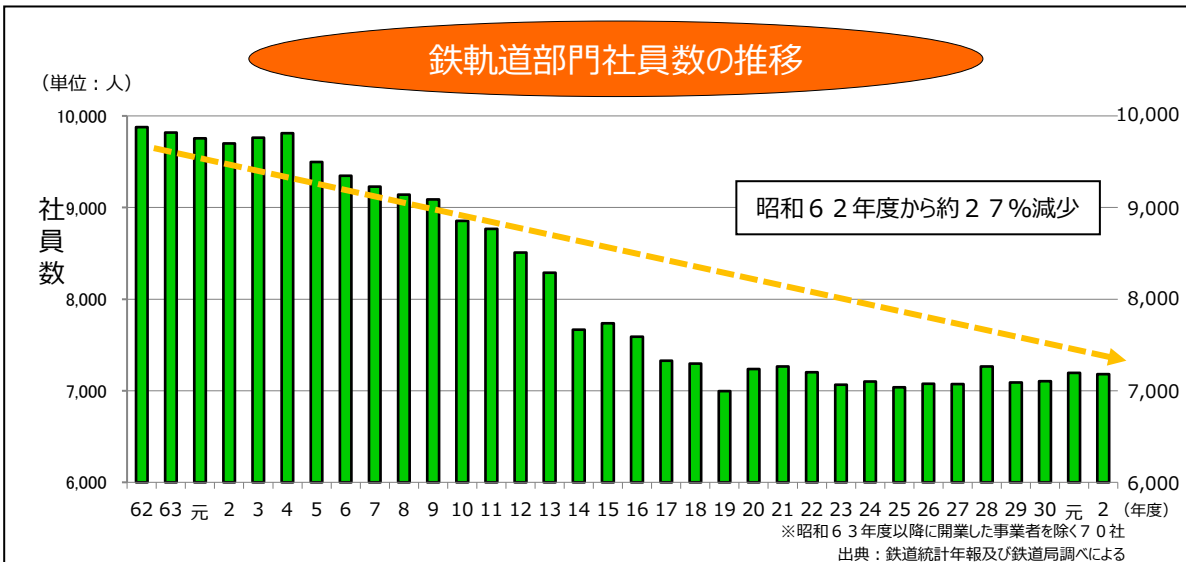
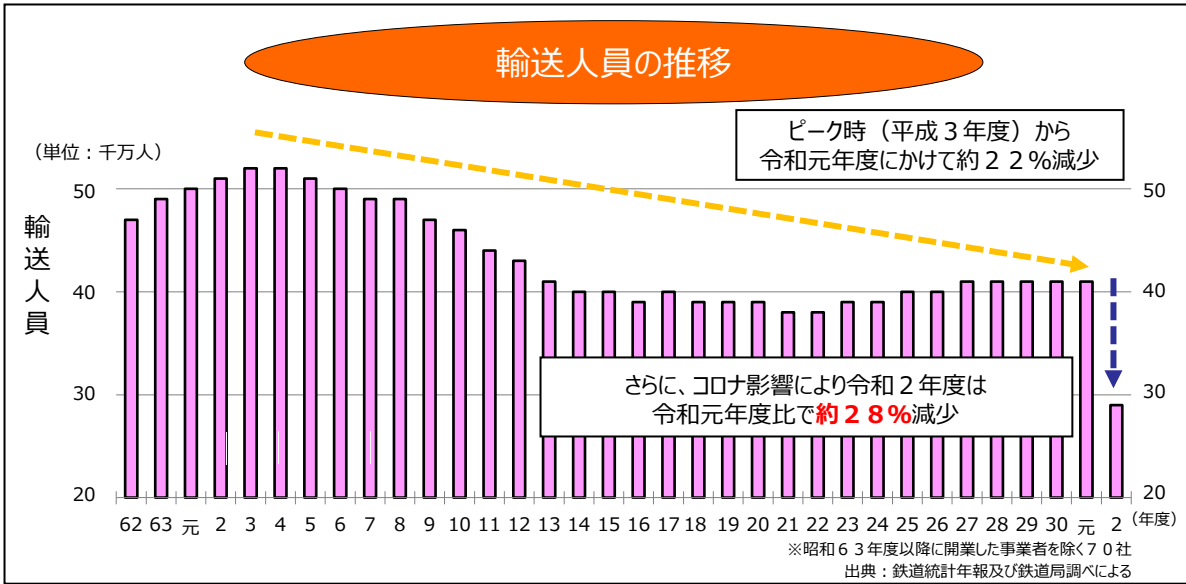
※保有車両30両以上の事業者



(出典) 国土交通省自動車局発表資料より総合政策局作成

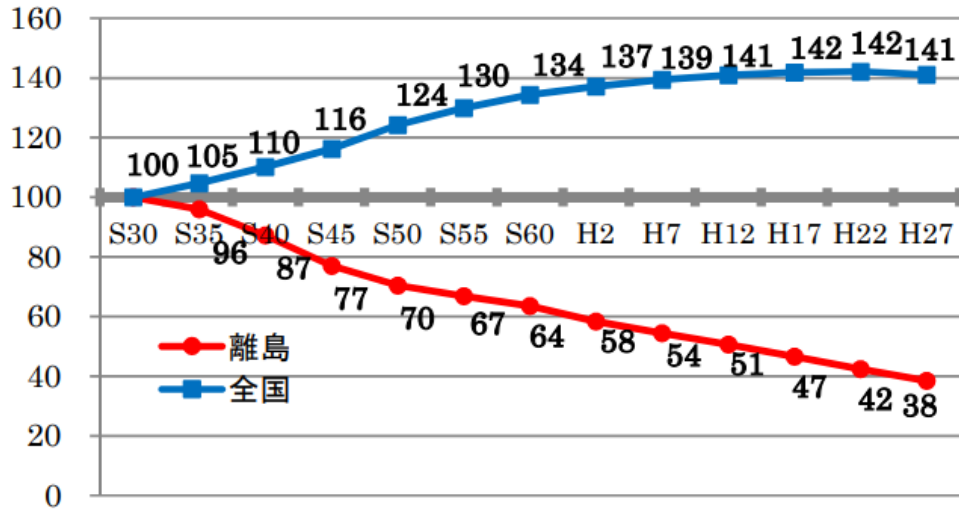
コロナ以前から続く地域公共交通の厳しい状況②（地域鉄道）

- 地域鉄道の輸送人員は、下げ止まっているものの、ピーク時（H3年度）に比べ約22%の減少。
- 地域鉄道事業者の約98%が赤字事業者となっているなど、**厳しい経営状況**にある。



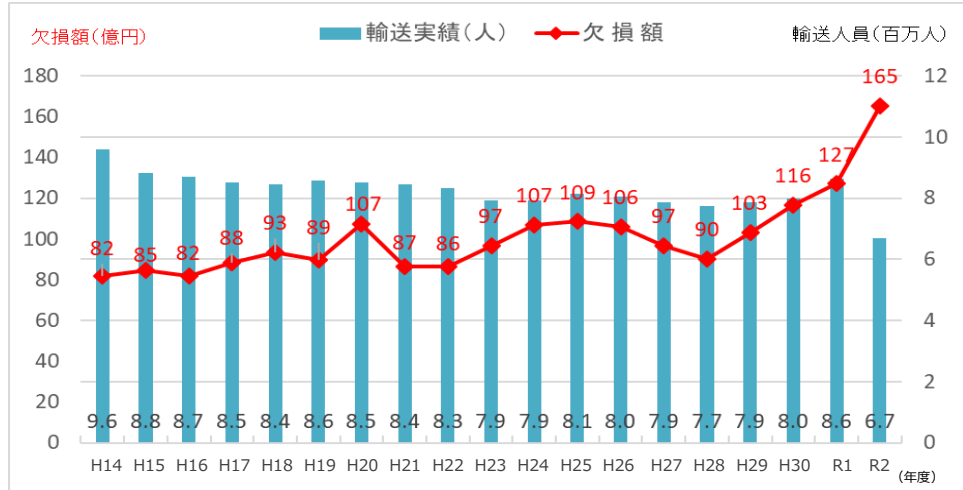
○離島航路の多くは、離島における深刻な少子高齢化に伴う人口減少等により輸送人員がここ20年で約3割減少するなど、航路運営事業者や地方公共団体にとって**厳しい経営環境**にあり、**航路の維持が困難な状況**。

離島と全国の人口の推移（昭和30年を100とした場合）



資料：「国勢調査（総務省）」、「離島統計年報」

補助対象の離島航路における輸送人員・欠損額の推移



資料：「海事レポート」

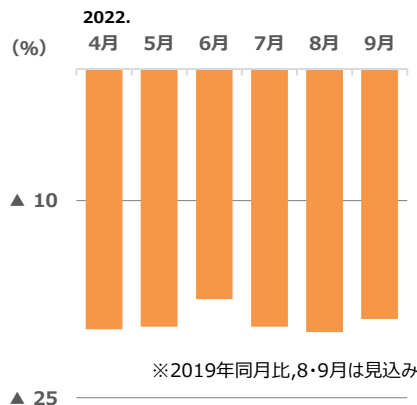
- 一般路線バスの輸送人員については、**コロナ以前の水準までの需要回復は期待できない状況。**
- 従前は収益事業であった**高速バスや貸切バスにおいても需要の減少が厳しい状況。**路線バス事業との間の内部補助により、交通サービスが運賃収入のみによる**独立採算を前提に存続することは、これまでも増して困難。**

路線バスの輸送人員

令和元年度同月比平均

令和2年度 ▲29%

令和3年度 ▲23%



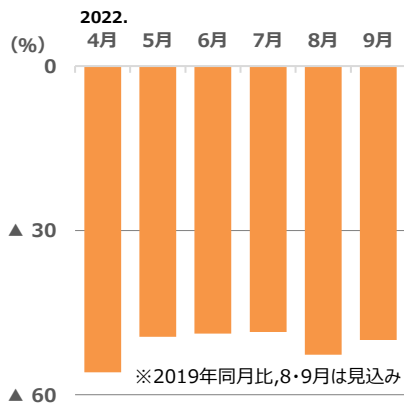
※国土交通省「新型コロナウイルス感染症による関係の影響について」より
(乗合バス事業者240者(合併後239者) / 日本バス協会加盟貸切バス事業者79者)に対して業界団体を通して調査

高速バス等の輸送人員

令和元年度同月比平均

令和2年度 ▲66%

令和3年度 ▲60%

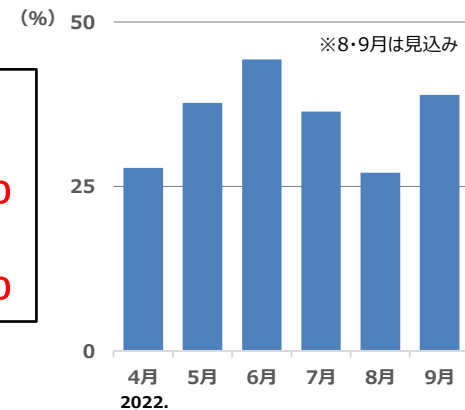


貸切バスの実働率

月平均

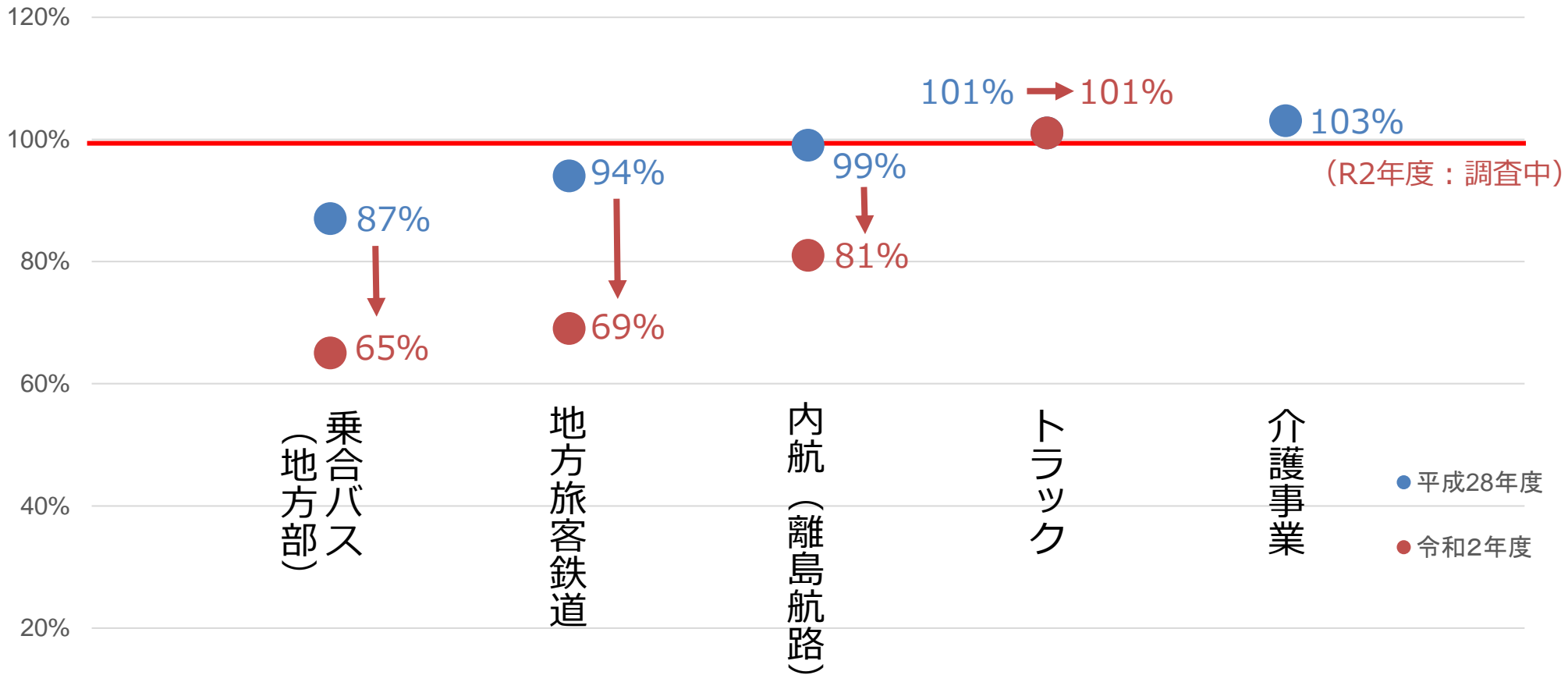
令和2年度 58%

令和3年度 41%



地域公共交通の収支(他産業との比較)

- 地方公共交通は、コロナ以前から赤字構造にあり、**コロナ禍で一層の悪化**。
- 過当競争で収支構造が厳しいとされる「**介護事業**」の収支は、コロナ以前は**3%程度の黒字**。
(コロナ禍での収支については調査中)



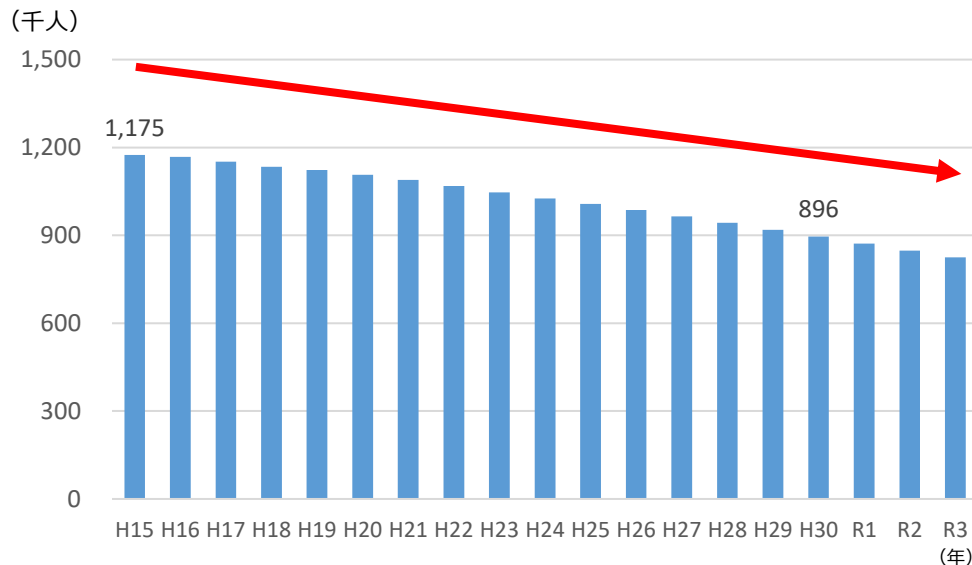
国土交通省自動車局資料、全日本トラック協会「経営分析報告書」、国土交通省鉄道局「鉄道統計年報」、国土交通省海事局「海事レポート」、厚生労働省「介護事業経営実態調査結果」より、国土交通省総合政策局が作成

※地方旅客鉄道では、事業収支率 = 営業収益 ÷ 営業費として計算。

運転手不足の深刻化

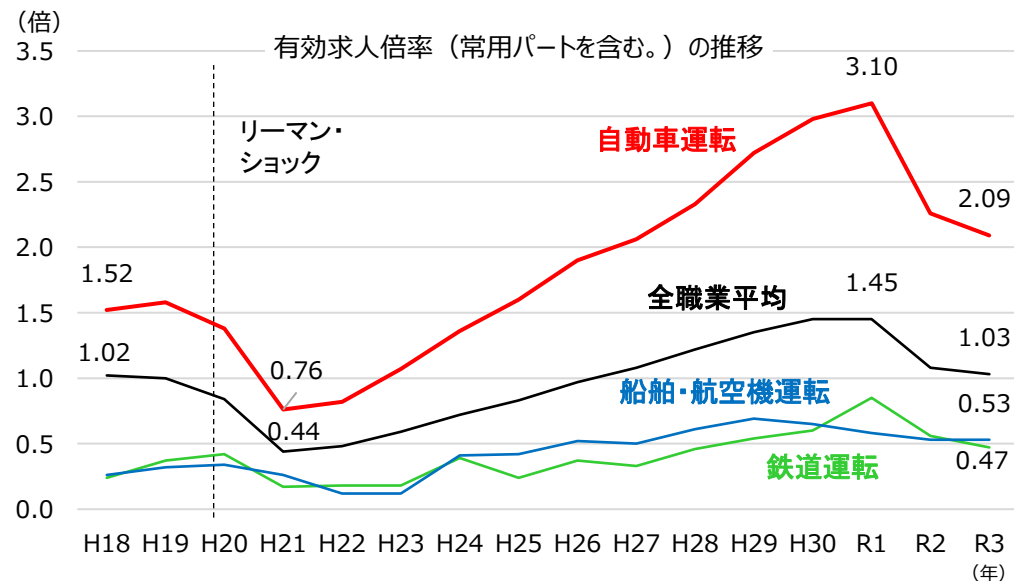
- 第二種大型自動車運転免許保有者は**15年間で約24%減少**している。
- 自動車の運転業務の**人手不足が年々深刻化**しており、**有効求人倍率は全職業平均の約2倍**。

減少傾向にある第二種大型自動車運転免許保有者数



(出典) 警察庁「運転免許統計」より国土交通省総合政策局作成

自動車運転事業の人手不足



注) 「自動車運転」、「船舶・航空機運転」及び「鉄道運転」は、厚生労働省「一般職業紹介状況」の「自動車運転の職業」、「船舶・航空機運転の職業」及び「鉄道運転の職業」の数値。国土交通省自動車局作成

- 地域公共交通を取り巻く現状・背景
- 地域公共交通活性化再生法について
- 地域公共交通の「リ・デザイン」（再構築）を進めるための同法等の一部を改正する法律案について
- 地域公共交通計画について

地域公共交通活性化再生法について

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**。
全ての地方公共団体に対し、作成の努力義務。
- ・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

- | | |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> ■ 軌道運送高度化事業
 : LRT (Light Rail Transit) の整備 ■ 鉄道事業再構築事業
 : 鉄道の上下分離等 ■ 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 | <ul style="list-style-type: none"> ■ 道路運送高度化事業
 : BRT (Bus Rapid Transit) の整備 ■ 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 |
|--|---|



※地方公共団体又は事業者が、事業実施計画を作成。国土交通大臣が認定した場合、事業許可のみなし特例等の特例措置を講じる。

地域公共交通計画について

- 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

地域公共交通活性化再生法の制定・改正の変遷

平成
19年
制定

- ✓ 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。

平成
26年
改正

- ✓ ①まちづくりと連携（コンパクト・プラス・ネットワーク）、②面的な公共交通ネットワークを再構築を図るため、「地域公共交通網形成計画」を法定計画として規定。
- ✓ 地域の交通圏の広がりにあわせて、市町村をまたぐ広域的な地域公共交通網の形成を進めるため、計画作成主体に都道府県を追加。
- ✓ 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。

令和
2年
改正

- ✓ 地域公共交通網形成計画を「地域公共交通計画」と改め、地方公共団体の作成を努力義務として規定。
- ✓ 「地域旅客運送サービス継続事業」、「地域公共交通利便増進事業」等を創設し、地域における移動手段の確保や地域公共交通の充実を図る制度を整備。

(参考)地域公共交通活性化再生法について (R2改正)

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**。**全ての地方公共団体に対し、作成の努力義務。**
- ・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。

(参考)地域公共交通活性化再生法の基本スキーム(R2改正)

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)

地域公共交通利便増進事業 (改正前：地域公共交通再編事業) (事業者)	貨客運送効率化事業 【新設】 (事業者)	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)	地域旅客運送サービス継続事業 【新設】 (事業者)	鉄道再生事業 (廃止区間における鉄道の維持) (事業者)
地域公共交通利便増進実施計画 (改正前：地域公共交通再編実施計画) (地方公共団体)	貨客運送効率化実施計画 (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)	地域旅客運送サービス継続実施計画 (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

国土交通大臣が届出

国土交通大臣が認定

法律の特例措置

法律の特例措置

法律の特例措置

法律の特例措置

<独占禁止法特例法
において措置>

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)

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
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）
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）
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
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）
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
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
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
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

地域旅客運送サービス継続事業とは

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

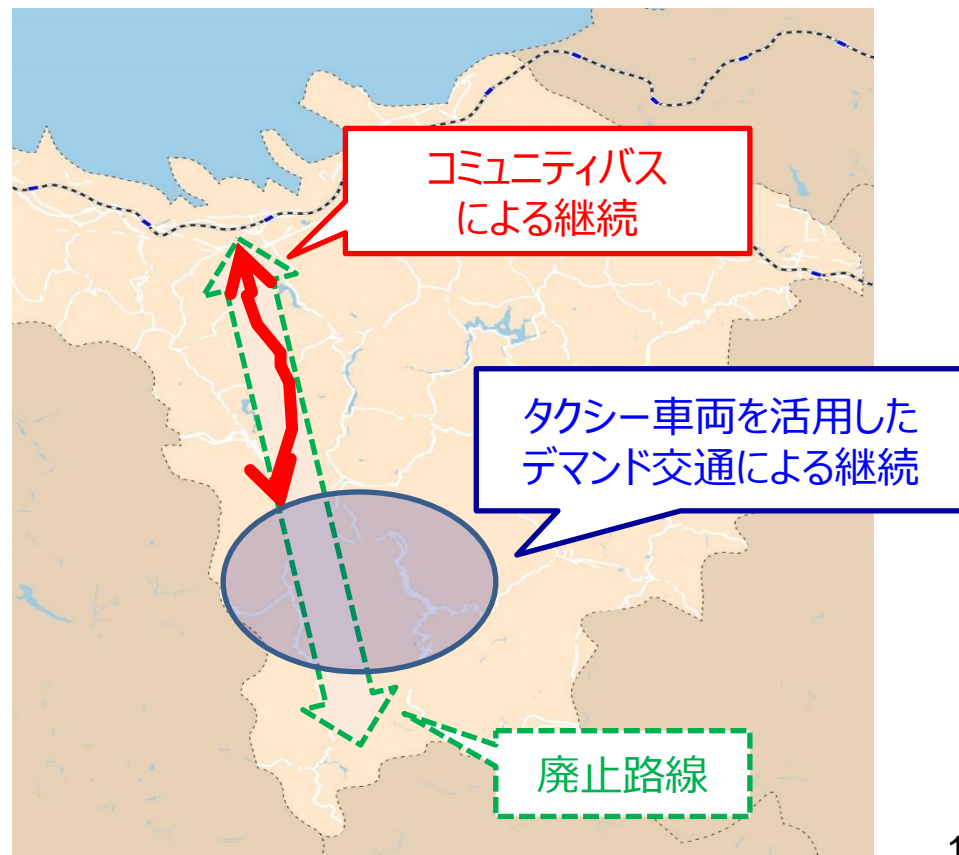


多様な選択肢を検討の上、**実施方針**を策定し、**公募**により新たなサービス提供事業者等を選定

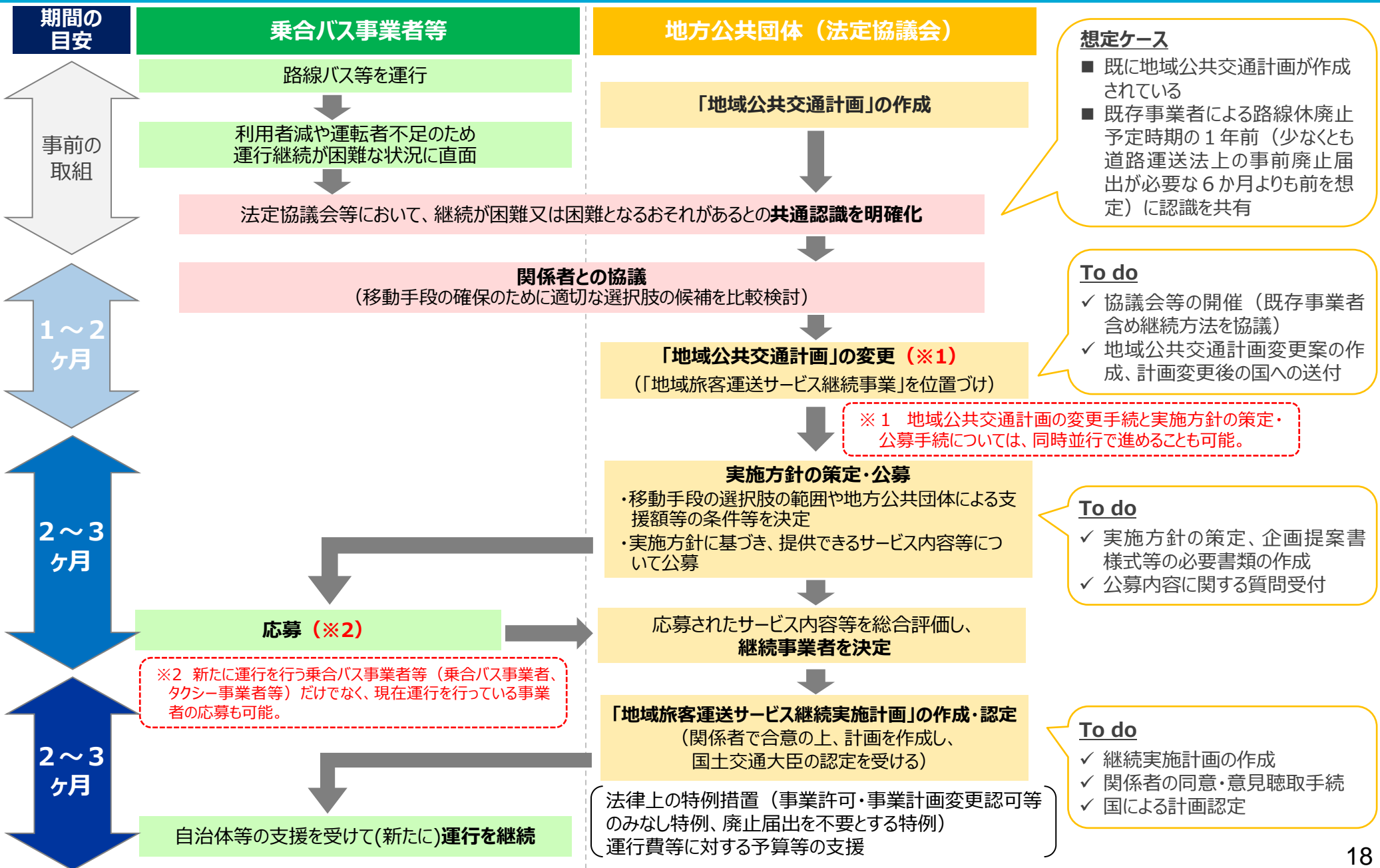


地方公共団体が、サービス提供事業者と連携して、**地域旅客運送サービス継続実施計画**を作成、国土交通大臣の認定を受けた場合、**法律上の特例措置**（事業許可等のみなし特例等）

事業の実施イメージ（一例）



地域旅客運送サービス継続事業の実施フロー（路線バス等の維持が困難である場合のイメージ）



地域旅客運送サービス継続実施計画(愛媛県今治市)

策定の背景

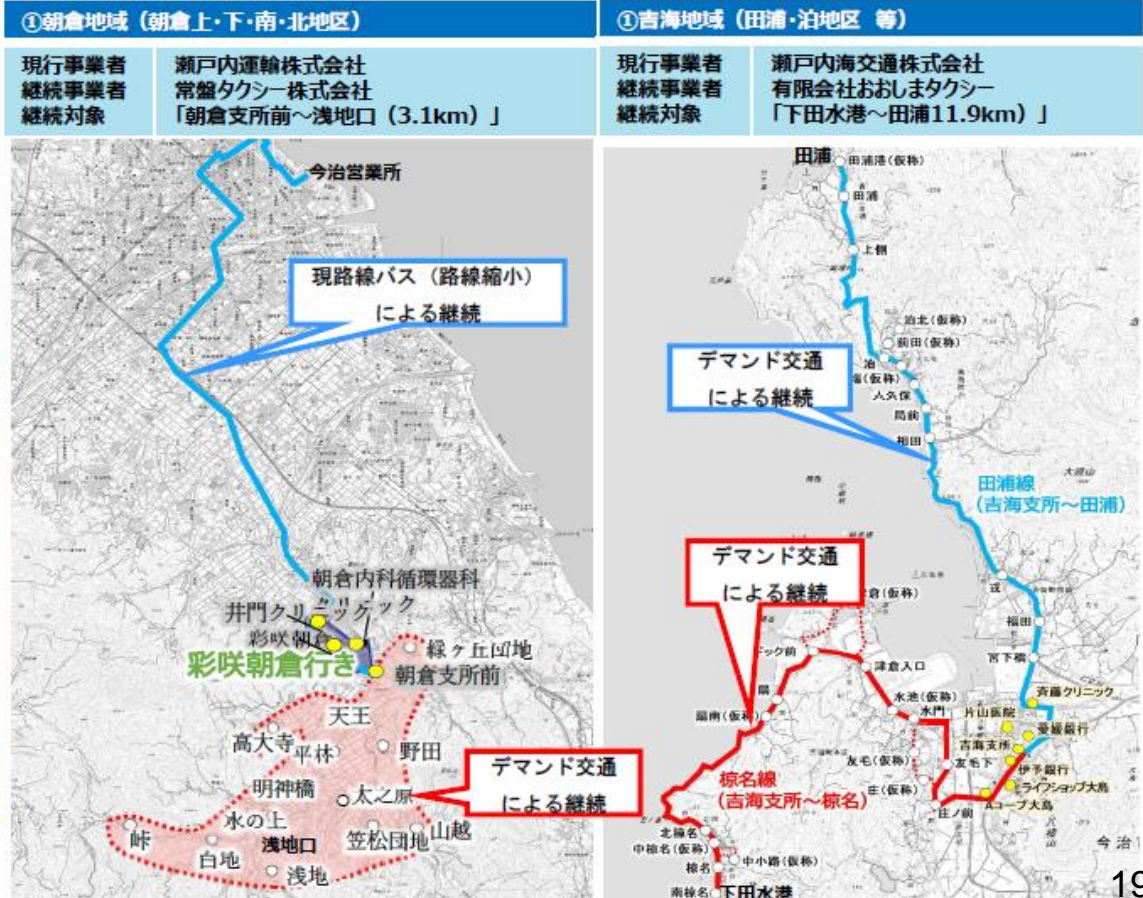
- 愛媛県今治市朝倉地域において運行している路線バス「朝倉線」(瀬戸内運輸株)の「朝倉支所前～浅地口」及び愛媛県今治市吉海地域において運行している路線バス「下田水港～田浦線」(瀬戸内海交通株)は、住民の高齢化により、利用が著しく少なくなり回復の見込みがないため、令和4年3月末をもって廃止予定。
- 路線バスとして維持することが困難な地域において、住民の通院、買物などの日常生活に必要な移動手段を継続して確保するため、令和2年10月より今治市朝倉地域及び吉海地域において「公共交通ワークショップ」を開催し協議。
- 令和3年8月にサービス継続事業実施方針を策定、9月に事業者を公募し、11月にタクシー事業者(常盤タクシー株及び有)おしまタクシー)を選定。地域のニーズに合った経路・ダイヤによるタクシー車両を用いたデマンド運行を行い、利便性を確保し、事業の効率化による収支改善を目的としてサービス継続実施計画を作成。

計画の概要

- ▶ 小型タクシー車両(セダン型)による区域運行、デマンド乗合運行によって地域旅客運送サービスを継続
- ▶ 中心部の病院、買物場所等を目的地に設定し、生活に必要な移動手段を確保
- ▶ 幹線路線と交通結節点で接続し、交通ネットワークを維持
- ▶ 運賃は、大人400円、小学生・65歳以上等半額
- ▶ 実施予定期間 令和4年4月1日～令和7年3月31日

事業の効果

- ▶ 交通空白区間(朝倉地域・吉海地域)の解消
- ▶ 不採算区間の縮小による現行交通事業者の収支改善
- ▶ 車両小型化・デマンド運行による今治市の負担額の縮小 等



持続可能な地域旅客運送サービスを継続

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



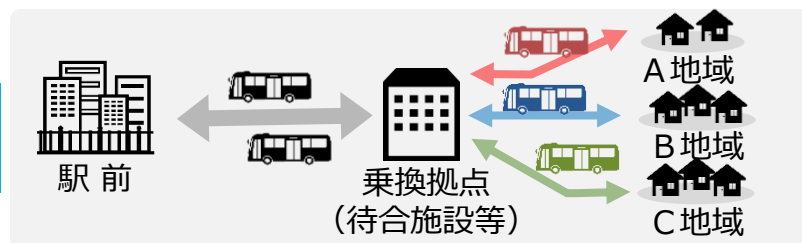
地方公共団体が、必要な関係者の同意
を得た上で、**地域公共交通利便
増進実施計画**を作成



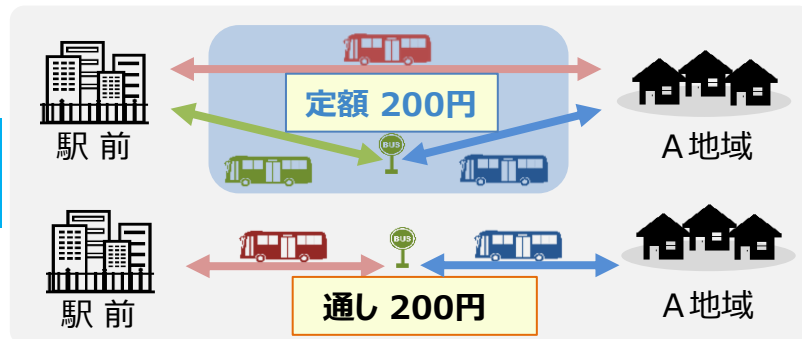
国土交通大臣の認定を受けた場合、
法律上の特例措置
(事業許可等のみなし特例等)

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



地域公共交通利便増進実施計画(青森県八戸圏域)

- 八戸圏域の市町村間を運行する広域路線バスにおいて、市町村内の路線バスやコミュニティバスと一体的に見直しを図ることにより、移動需要の集約などの適正な配分を行うことにより、効率性を高めるとともに、利便性の向上を図る。
- 再編の対象範囲が8市町村であり、エリア的にも対象交通モードも多岐に渡り、高校の統廃合や新たな行政施設の整備など、地域によって実情が異なることから、特性等を踏まえて段階的に再編を実施し、圏域全体の公共交通ネットワークの生産性・利便性を向上。

事業の内容 (5次再編)

①南部町コミュニティバスの再編・見直し (南部町)

南部町コミュニティバスは小・中学生の通学手段としても活用され、小・中学校の統廃合に伴い、経路・ダイヤの見直しを行い、通学手段としての利便性を維持する。また、町が運行するスクールバスをコミュニティバスに集約する。

②田子町コミュニティバスの再編・見直し (田子町)

田子町コミュニティバスは小学生の通学手段としても活用されており、小学校の統廃合に伴い、経路・ダイヤの見直しを行い、通学手段としての利便性を維持する。

・三戸町デマンドタクシーの本格運行 (三戸町)

上記のほか、これまで実証運行を行っていた三戸町デマンドタクシーについて、利用実態等を踏まえて本格運行へ切り替える。

事業の効果 (5次再編)

①南部町における町内移動の利便性の向上

小・中学生の通学手段としての利便性の維持はもちろん、町内各地域の移動実態を踏まえた見直しを行うことにより、町内移動の利便性向上が図られる。また、コミュニティバスへ運行形態の集約を図ることにより、効率性の向上が図られる。

②田子町における町内移動の利便性の向上

小学生の通学手段としての利便性の維持はもちろん、町内各地域の移動実態等を踏まえた見直しを行うことで、町内移動の利便性向上が図られる。

・三戸町の各地域から市街地へのアクセス性の向上

従来の定時定路線の運行から、自宅から市街地の主要な目的地まで移動することができるようになるため、市街地へのアクセス性の向上が図られ、地域住民の生活利便性の向上に期待される。



八戸圏域では、これまでも圏域全体での「上限運賃制度」の導入や、八戸市における市内各エリアでの等間隔運行の実施、その他各種利用促進策を実施。



今後もICカード導入を契機とした各種施策の展開や、各分野と連携したMaaSの展開など、公共交通の再編と並行して、利用しやすい・わかりやすい環境構築に向けた取組を進め、利用者の更なる利便性の向上を推進。

- ・作成自治体 青森県八戸圏域 (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)
- ・事業実施区域 八戸圏域全体
- ・事業実施予定期間 2019年4月～2024年3月

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

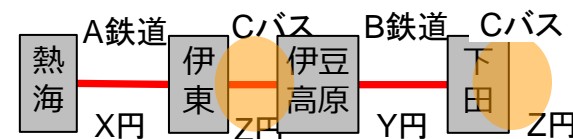
事業者が、単独で又は共同して、**新モビリティサービス事業計画**を作成



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

- 地域公共交通を取り巻く現状・背景
- 地域公共交通活性化再生法について
- 地域公共交通の「リ・デザイン」（再構築）を進めるための同法等の一部を改正する法律案について
- 地域公共交通計画について

アフターコロナに向けた地域交通の「リ・デザイン」

- **地域交通は住民の豊かな暮らしの実現に不可欠。**しかし、人口減少による需要減等に加え、**コロナの影響で一層大きく疲弊。「地域の足」存続が深刻に懸念される状況に。**
- このため、アフターコロナに向けて、**MaaSや自動運転等最新技術の実装を進めつつ、①官と民で、②交通事業者相互間で、③他分野とも、「共創」を推進し、地域交通を持続可能な形で刷新・再設計（＝「リ・デザイン」）することが不可欠。**

1. 最新技術を活用した交通の「リ・デザイン」

【MaaSの社会実装】

- ・ デジタル技術で移動を効率化、地方の生活利便性向上に貢献
複数の交通機関や、観光や買い物を連携し、一括でサービス提供

【最新技術を活用した交通の社会実装】

- ・ 自動化・電動化された輸送システムの導入を促進
環境負荷の低減や地域の魅力向上、地域活性化にも貢献

2. 「共創」による地域交通の「リ・デザイン」

【官民の共創】

- ・ **地域が自ら「リ・デザイン」する地域交通**
行政が路線・運賃等のサービス水準を設定、交通事業者が運営
- ・ **地域社会になじみ、貢献する自動運転を持続可能な形で支援**
自動運転技術を有する主体が地域でバスサービスを提供

【交通事業者相互間の共創】

- ・ 複数の路線バス事業者間や、他の交通機関との共同経営の推進
並走する鉄道とバスにおける運賃の共通化、ダイヤの連携など

【他分野を含めた共創】

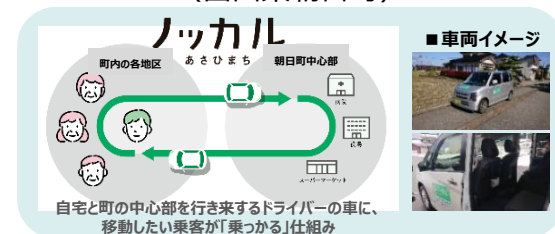
- ・ 複数の主体による分野の境界を越えた交通プロジェクトを支援
地域の暮らしに関わる産業が一体となって交通を支える仕組みづくり

■ MaaS (Mobility as a Service)



トヨタMaaSアプリ
「my route」

過疎地域における例：ノッカルあさひまち
(富山県朝日町)



■ 最新技術を活用した輸送システム



自動運転車両・気仙沼線BRT
出典：JR東日本



燃料電池鉄道車両・HYBARI
出典：JR東日本

■ 他分野を含めた「共創」のイメージ

エネルギー × 交通

医療 × 交通

教育 × 交通



政府の方針における地域交通のリ・デザインの位置付け

- 地域交通のリ・デザインについては、**経済成長、財政健全化、地方創生**など、**重要政策課題への処方箋**として、**政府の各種方針に位置付け**られている。

『経済財政運営と改革の基本方針2022』（骨太方針） （令和4年6月7日閣議決定）

第2章 新しい資本主義に向けた改革 2. 社会課題の解決に向けた取組
 (3) 多極化・地域活性化の推進

（分散型国づくり・地域公共交通ネットワークの再構築）

デジタル田園都市国家構想の実現に資する持続可能で多彩な地域生活圏の形成のため、**交通事業者と地域との官民共創等による持続可能性と利便性の高い地域公共交通ネットワークへの再構築**に当たっては、**法整備等を通じ**、国が中心となって交通事業者と自治体が参画する新たな協議の場を設けるほか、規制見直しや**従来とは異なる実効性ある支援等を実施する**。

『新しい資本主義のグランドデザイン及び実行計画』 （令和4年6月7日閣議決定）

V. 経済社会の多極集中化 1. デジタル田園都市国家構想の推進
 (3) デジタル田園都市国家構想の前提となる安心の確保
 ②豊かな田園都市国家を支える交通・物流インフラの整備

MaaS（Mobility as a Service）や自動運転等の新技術の実装を進めつつ、**バスや鉄道等の地域交通ネットワークの再構築を図る**。地域交通と医療・介護等の他分野を組み合わせた**共創型の事業モデルの実証を行う**など地域交通サービスの利便性の向上を図る。

『デジタル田園都市国家構想基本方針』 （令和4年6月7日閣議決定）

第2章 デジタル田園都市国家構想の実現に向けた方向性 1. 取組方針
 (1) デジタルの力を活用した地方の課題解決 ④魅力的な地域をつくる

【公共交通・物流・インフラ分野のDXによる地方活性化】

・買い物や通院などに利用するための十分な移動手段やこれを支えるインフラが確保されていることも地方に求められる大きな条件である。MaaS（Mobility as a Service）の活用や自動運転の活用場面の更なる拡大など公共交通分野にかかるデジタル化や先進技術の活用を一層進めるとともに、**官民や交通事業者間、他分野との垣根を越えた「共創」で地域交通をリ・デザインし、自家用車を持たない高齢者をはじめとする地域住民の移動手段を確保することを可能とする**。（略）このように、地域住民の生活に不可欠なサービスをデジタル技術の活用により維持・確保し、利便性の高い暮らしの実現、地域の生活水準の向上を目指す。

(2) デジタル田園都市国家構想を支えるハード・ソフトのデジタル基盤整備
 ④ICTの活用による持続可能性と利便性の高い公共交通ネットワークの整備

・ICTを活用し、**交通事業者と地域との官民共創等による持続可能性と利便性の高い地域公共交通ネットワークへの再構築を図るため、法整備等を通じ**、国が中心となって事業者と地方公共団体が参画する新たな協議の場を設けるほか、規制見直しや**従来とは異なる実効性ある支援等を実施する**。

モードの垣根を超えた交通サービスの展開について

- 並走する鉄道とバスにおける運賃の共通化、ダイヤの連携など、**モードに捉われず移動サービスを一体的にとらえて確保・充実していくためのアプローチを検討**する。

例：徳島県南部における共同経営計画（令和4年3月認可）

取組の背景

JR牟岐線の運行本数が少ない阿南駅以南における公共交通利用者の利便性を確保するため、徳島バスの運行する**高速バス**について、**鉄道と並行して一般道を運行する一部区間において、途中乗降を可能としているところ。**

共同経営の内容 共通運賃・通し運賃の設定及び収入調整

徳島県南部（阿南駅以南）の地域間移動の利便性向上を図るため、**独占禁止法特例法に基づく国土交通大臣の認可により、JR牟岐線に並行して運行する徳島バスのJR乗車券類による利用を実現。**

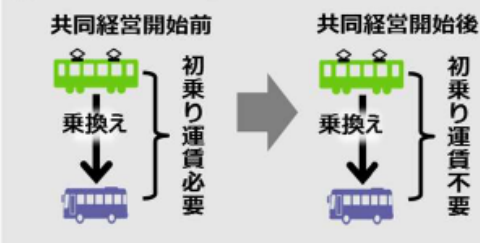
- JR乗車券類でバスを利用可能とするほか、**初乗り運賃が不要**となる。
- JR乗車券類による徳島バス「室戸・生見・阿南大阪線」利用時の収益は1：1で分配することとし、**運賃プール**を行うJR四国から徳島バスに配分。
- ・ 区間：阿南～浅川

<取組イメージ>

① JR乗車券類で徳島バスJの利用を可能化

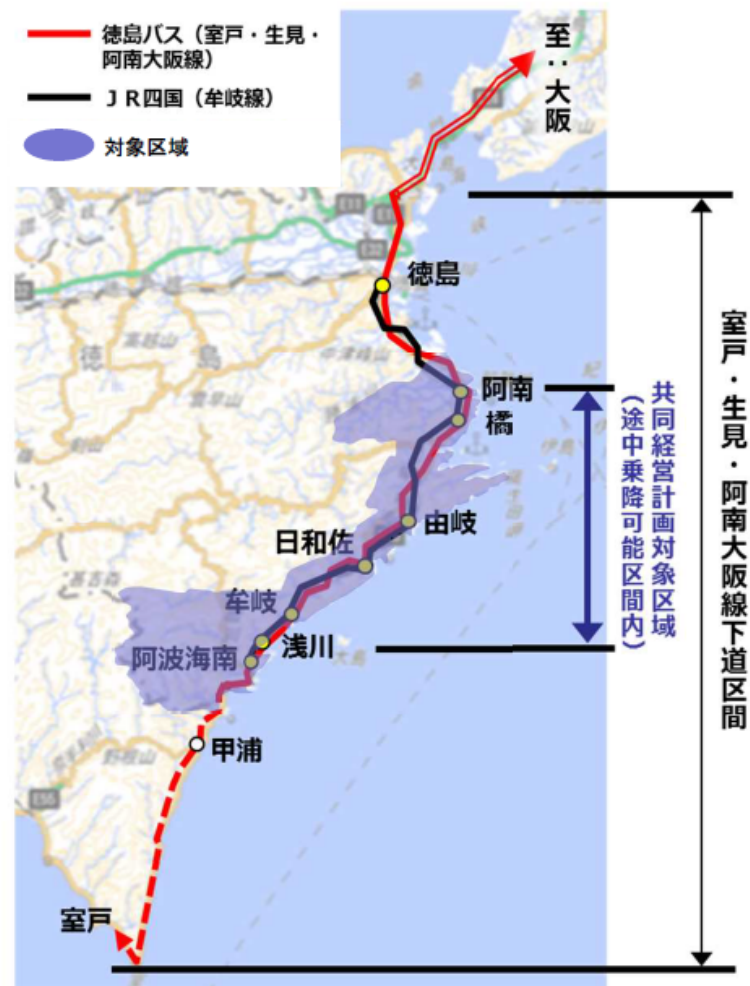


② 通し運賃の適用



取組の効果 利便性の向上及び経営力の強化

- 徳島県南部地域の**平均運行間隔時間が20分以上短縮**される。
- 利便性向上に伴う利用者増等により、**交通事業者の経営力が強化**される。



アフターコロナに向けた地域交通の「リ・デザイン」有識者検討会について

検討会の目的

急速に進展するデジタル技術等の実装を進めつつ、①官と民で、②交通事業者相互間で、③他分野とも、「共創」を推進し、地域交通を持続可能な形で「リ・デザイン」するための具体的方策を探るため、令和4年3月31日に本検討会を立ち上げ、8月26日に提言を取りまとめ。

提言の概要

1. はじめに

- 人口減少、輸送需要の減少の継続等により交通崩壊の懸念。一方、最新のデジタル技術やデータの効果的な活用による効率性・利便性の向上が期待されるほか、地域づくりにおける交通の価値を共有し、相互に能動的でイノベーティブな連携、すなわち「共創」の取組の芽が出始めている。

2. 基本的考え方

- 「共創」により地域交通の確保に取り組む場合には、現行の補助制度と比べてより**持続可能で実効性ある支援措置**を講ずるべき。

3. 具体的な検討の方向性

- (1) **官と民の共創**：意欲的な地域に対するエリア一括で複数年化された支援制度の創設
- (2) **交通事業者間の共創**：事業者や交通モードの垣根を越えて「共創」を進めるための環境整備に対する支援
- (3) **他分野を含めた共創**：地域のくらしのための交通のプロジェクトや人材育成に対する支援の強化

4. まとめ

- 地域交通を単純に延命するだけでは、全国各地で明るい未来を展望することは困難。本検討会における議論に加え、我が国として推進している技術や投資も取り込んで地域交通をより良くしていくという視点が重要。具体的には、自動運転やMaaSなどの「交通DX」、車両の電動化や再エネ地産地消などの「交通GX」、そして「3つの共創」により、利便性・持続可能性・生産性が向上する形に**地域交通を「リ・デザイン」し、地域のモビリティを確保する**というコンセプトの下でさらに議論を深化させていくことが必要。
- 地域交通のリ・デザインにあたっては、**まちづくり政策との融合及び予算事業等による一体的支援**が必要であり、これらを通じ、コンパクト・プラス・ネットワークの取組をさらに進化させていくことが重要。

構成員

(50音順・敬称略・◎は座長)

◎中村 文彦 東京大学大学院新領域創成科学研究科特任教授
 加藤 博和 名古屋大学大学院環境学研究科教授
 神田 佑亮 呉工業高等専門学校環境都市工学分野教授
 吉田 樹 福島大学経済経営学類准教授

事務局：国土交通省 総合政策局 公共交通・物流政策部門
 (オブザーバー：国土交通省 鉄道局・自動車局等)

鉄道事業者と地域の協働による地域モビリティの刷新に関する検討会について

検討会の目的

人口減少社会の中で、デジタル田園都市国家構想の実現にも資する、将来に向けた利便性と持続可能性の高い地域モビリティへの再構築に向けて、鉄道事業者と沿線地域が危機認識を共有し、相互に協力・協働しながら、輸送サービスの刷新に取り組むことを可能とする政策のあり方等について、自由に議論を行い、検討する。

検討会における論点

- ・民間企業である鉄道事業者と、沿線の地方自治体のそれぞれが、ローカル鉄道が担ってきた地域モビリティの利便性・持続可能性の回復に向けて果たすべき役割と責務とは。
- ・鉄道特性の評価についての基本的な考え方、指標とは。他のモードでは担うことのできない鉄道特有の機能とは何か。
- ・「入口論」として、鉄道事業者と沿線地域の間でどのような対話の機会が望ましいか。円滑な議論に向けて国としてどのような関与が必要か。
- ・鉄道事業者と沿線地域の協働による「出口論」として、どのような方策が考えられるか。利用促進、省力化・省人化、他モードとの連携、分社化、運賃の見直し、公有民営化（上下分離）等によるリスク分担、他モードへの転換等の様々な打ち手について、どのような課題があるか。これに対して、国は制度面、財政面でどのような支援ができるか。

<委員>

- ◎ 竹内健蔵 東京女子大学現代教養学部国際社会学科
経済学専攻教授
- ・ 板谷和也 流通経済大学経済学部教授
- ・ 加藤博和 名古屋大学大学院環境学研究科教授
- ・ 羽藤英二 東京大学大学院工学系研究科教授
- ・ 宮島香澄 日本テレビ放送網（株）報道局解説委員
- ・ 森 雅志 富山大学客員教授（前富山市長）

※鉄道事業者、自治体関係者等はオブザーバー参加

<スケジュール>

- ・ 第1回：事務局より趣旨説明、
鉄道事業者ヒアリング（2/14）
- ・ 第2回：自治体ヒアリング（3/3）
- ・ 第3回：論点整理（4/18）
- ・ 第4回：とりまとめの方向性の議論（5/13）
- ・ 第5回：とりまとめ案の議論（7/25）

交通政策審議会 交通体系分科会 地域公共交通部会について

目的

「鉄道事業者と地域の協働による地域モビリティの刷新に関する検討会」(令和4年7月25日 取りまとめ)及び「アフターコロナに向けた地域交通の「リ・デザイン」有識者検討会」(令和4年8月26日 取りまとめ)では、地域交通の今後の検討の方向性がそれぞれ示されたことから、今後の地域公共交通政策のあり方について議論するため、地域公共交通部会を開催する。

論点

- 2つの有識者検討会（＝「鉄道事業者と地域の協働による地域モビリティの刷新に関する検討会」、「アフターコロナに向けた地域交通の「リ・デザイン」有識者検討会」）の提言を受け止め、新たな制度の具体化についてご審議いただく。

『経済財政運営と改革の基本方針2022』（骨太方針）（令和4年6月7日閣議決定）より抜粋

デジタル田園都市国家構想の実現に資する持続可能で多彩な地域生活圏の形成のため、交通事業者と地域との官民共創等による持続可能性と利便性の高い地域公共交通ネットワークへの再構築に当たっては、**法整備等を通じ、国が中心となって交通事業者と自治体が参画する新たな協議の場を設けるほか、規制見直しや従来とは異なる実効性ある支援等を実施する。**

委員

(50音順・敬称略。◎は部会長、○は部会長代理。本委員のみ記載)

- ◎中村 文彦 東京大学大学院新領域創成科学研究科特任教授
- 加藤 博和 名古屋大学大学院環境学研究科教授
- 大串 葉子 椋山女学園大学現代マネジメント学部教授
- 清水 希容子 株式会社日本政策投資銀行参事
- 須田 義大 東京大学生産技術研究所教授
- 住野 敏彦 全日本交通運輸産業労働組合協議会議長
- 矢ヶ崎 紀子 東京女子大学現代教養学部教授

スケジュール（予定）

- | | | |
|-----------|-----|-------------|
| 令和4年 | | |
| 10月7日（金） | 第1回 | 審議開始 |
| | | ⋮ |
| 11月18日（金） | 第2回 | 論点整理 |
| | | ⋮ |
| 令和5年 | | |
| 1月17日（火） | 第3回 | 中間とりまとめ（素案） |
| | | ⋮ |

中間とりまとめの概要 ～地域公共交通の「リ・デザイン」～

法制度の変遷

- 戦後、交通事業者の独占と内部補助のもとで、増大する需要に対応した**交通サービスの安定供給**を確保。
- 1980年代から、国鉄などの国有企業の民営化と需給調整規制の廃止等により、競争を通じた**効率的・多様な交通サービス**の提供を促進。
- 2000年代から、地域公共交通については活性化再生法（地活法）の制定・改正により、各自治体を中心に「**望ましい交通ネットワーク**」を追求。
- 2013年に交通政策基本法が制定され、基本理念、関係者の責務、交通政策基本計画、国・地方公共団体の施策等について規定。

2007年（平成19年）地活法制定

- 市町村**による**協議会・計画**の制度を創設
- 計画に盛り込むことができるメニューとして**各種事業**を創設

2014年（平成26年）地活法改正

- 都道府県**による協議会・計画も可能に
- 計画制度に**まちづくりとの連携**を位置づけ
- ネットワークの**面的な再構築**を図る事業を創設

2020年（令和2年）地活法改正

- 計画の作成を**自治体の努力義務**に
- 交通資源を総動員**（自家所有有償運送等）
- 競争から協調へ**（※独禁法特例法も制定）

対応の方向性

- 地域における協議会や計画の実効性強化が必要
 - 交通を地域経営の一環として捉える視点が重要
 - 採算性・利便性の向上につながる新技術が活用可能
- ➡ **地域公共交通を「共創」で「リ・デザイン」し、対症療法だけでなく**体質改善**を進め、高齢化等に伴う**地域課題**を解決**
- 社会における交通の価値等について整理（夏までに）
 - アウトカム指標を検討（年内目途）

【制度面の対応】

交通政策のさらなる強化

- ローカル鉄道の再構築に関する合意形成・事業
- バス・タクシー等のエリア一括協定運行の事業（上下分離も可能）
- 地域の実情に即した運賃設定を可能とする制度

地域経営における連携強化

- まちづくり・地域づくり政策との連携を深める事業
- 地域の様々な関係者による共創型事業
- 人材育成支援団体やスタートアップ企業との連携事業

新技術による高付加価値化

- 採算性向上・成長につながり投資を喚起する技術（DX・GX等）
- 利便性向上等による利用促進につながる技術（MaaS等）

【財源面の対応】

各種予算の拡充

- 交通事業者等への所要の運行支援を継続
- 共創の促進など左記「制度面の対応」を裏打ちする予算を拡充

インフラ整備予算の拡充

- 地域公共交通の再構築に必要なインフラ整備を支援する制度を創設（地方負担に対しても地方財政措置を創設）
- 併せて、既存のまちづくり予算の制度を拡充

財政投融资・税制特例の活用

- 財政資金を活用して鉄道・バス・タクシー等のDX・GX出融資制度を創設
- ローカル鉄道再構築やEVバス導入促進のため税制特例措置を拡充・創設

さらなる課題

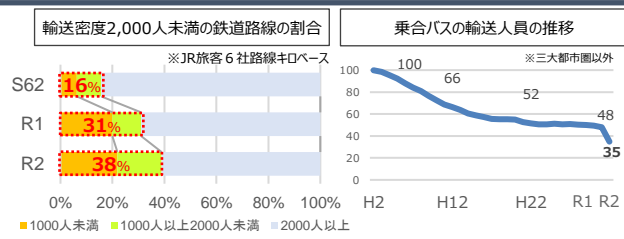
- 交通不便地域における改善策（直ちに検討開始）
- 政策立案の前提となるデータの収集・利用
- 公共交通の位置付け（ユニバーサルサービス等）
- 地域の公共サービスの一体的運営（規模・範囲の経済）
- 安定的財源の確保

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律案

背景・必要性

- 人口減少等による長期的な利用者の落ち込みに加え、コロナ禍の直撃により、地域交通を取り巻く状況は年々悪化。
- 特に一部のローカル鉄道は、大量輸送機関としての特性が十分に発揮できない状況。

あらゆる交通モードにおける**地域の関係者の連携・協働＝「共創」**を通じ、**利便性・持続可能性・生産性**が向上するよう、地域公共交通ネットワークを**再構築＝「リ・デザイン」**することが必要。



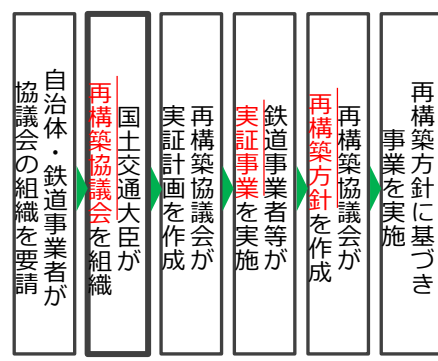
法案の概要

地域の関係者の連携と協働の促進【地域公共交通活性化再生法】

- ・目的規定に、自治体・公共交通事業者・地域の多様な主体等の「**地域の関係者**」の「**連携と協働**」を追加し、国の努力義務として、**関係者相互間の連携と協働の促進**を追加。
- ・地域の関係者相互間の連携に関する事項を、**地域公共交通計画への記載**に努める事項として追加。

ローカル鉄道の再構築に関する仕組みの創設・拡充【地域公共交通活性化再生法】

- ・自治体又は鉄道事業者からの要請に基づき、関係自治体の意見を聴いて、国土交通大臣が組織する「**再構築協議会**」を創設（協議会の開催、調査・実証事業等に対して国が支援。）。
- ・また、協議会において①鉄道輸送の維持・高度化 ②バス等への転換 のいずれかにより利便性・持続可能性の向上を図るための方策について協議が調ったときは**再構築方針を作成**。国は協議が調うよう積極的に関与。
- ・再構築方針等に基づいて実施する「**鉄道事業再構築事業**」を**拡充**し、路線の特性に応じて鉄道輸送の高度化を実現。
- ・国は、大臣認定を受けた同事業によるインフラ整備に取り組む自治体について、社会資本整備総合交付金等により支援。<予算>



（協議会では「廃止ありき」「存続ありき」の前提を置かず議論）
※JR各社は、引き続きJR会社法に基づき「大臣指針」を遵守し、国鉄改革の実施後の輸送需要の動向等を踏まえて現に営業する路線の適切な維持等に努めることが前提

バス・タクシー等地域交通の再構築に関する仕組みの拡充【地域公共交通活性化再生法】

「地域公共交通利便増進事業」の拡充

- ・自治体と交通事業者が、一定の区域・期間について、交通サービス水準（運行回数等）、費用負担等の協定を締結して行う「**エリア一括協定運行事業**」を創設。
- ・新規参入の申請については、エリア一括協定運行事業の計画維持が困難となるため公衆の利便が著しく阻害されるおそれがないか審査。
- ・国は、**複数年の支援総額を事前明示**するとともに、インフラ・車両整備に対する社会資本整備総合交付金を含め、予算面で支援（上下分離も可能）。<予算>

「道路運送高度化事業」の拡充

- ・**AIオンデマンド、キャッシュレス決済、EVバスの導入等の交通DX・GXを推進**する事業を創設。
- ・国は、インフラ・車両整備に対する社会資本整備総合交付金を含め、予算面で支援するとともに、（独）鉄道・運輸機構の出融資や固定資産税の特例措置により支援できるよう措置。<予算・財投・税制>



鉄道・タクシーにおける協議運賃制度の創設【鉄道事業法・道路運送法】

地域の関係者間の協議が調ったときは、国土交通大臣への**届出**による運賃設定を可能とする**協議運賃制度**を創設。
（※乗合バスについては、平成18年より協議運賃制度を導入済。）

背景・必要性

- 官民間、交通事業者間、交通・他分野間における地域の関係者の連携・協働＝「共創」により、利便性・持続可能性・生産性が向上するよう、地域公共交通ネットワークを再構築＝「リ・デザイン」することが必要。

概要

- 地域の関係者の連携と協働を促進するため、以下を法律に規定。
 - ・目的規定に、自治体・公共交通事業者・地域の多様な主体等の「地域の関係者」の「連携と協働」を追加。
 - ・国の努力義務として、「関係者相互間の連携と協働の促進」を追加。
 - ・「地域の関係者相互間の連携に関する事項」を地域公共交通計画への記載に努める事項として追加。

交通・他分野間の共創（地域交通と、様々な他分野との垣根を越えた事業連携を実現）



『経済財政運営と改革の基本方針2022』（骨太方針）（令和4年6月7日閣議決定）

第2章 新しい資本主義に向けた改革 2. 社会課題の解決に向けた取組 （3）多極化・地域活性化の推進

（分散型国づくり・地域公共交通ネットワークの再構築）

デジタル田園都市国家構想の実現に資する持続可能で多彩な地域生活圏の形成のため、交通事業者と地域との官民共創等による持続可能性と利便性の高い地域公共交通ネットワークへの再構築に当たっては、法整備等を通じ、国が中心となって交通事業者と自治体が参画する新たな協議の場を設けるほか、規制見直しや従来とは異なる実効性ある支援等を実施する。

ローカル鉄道の再構築に関する仕組みの創設【地域公共交通活性化再生法】

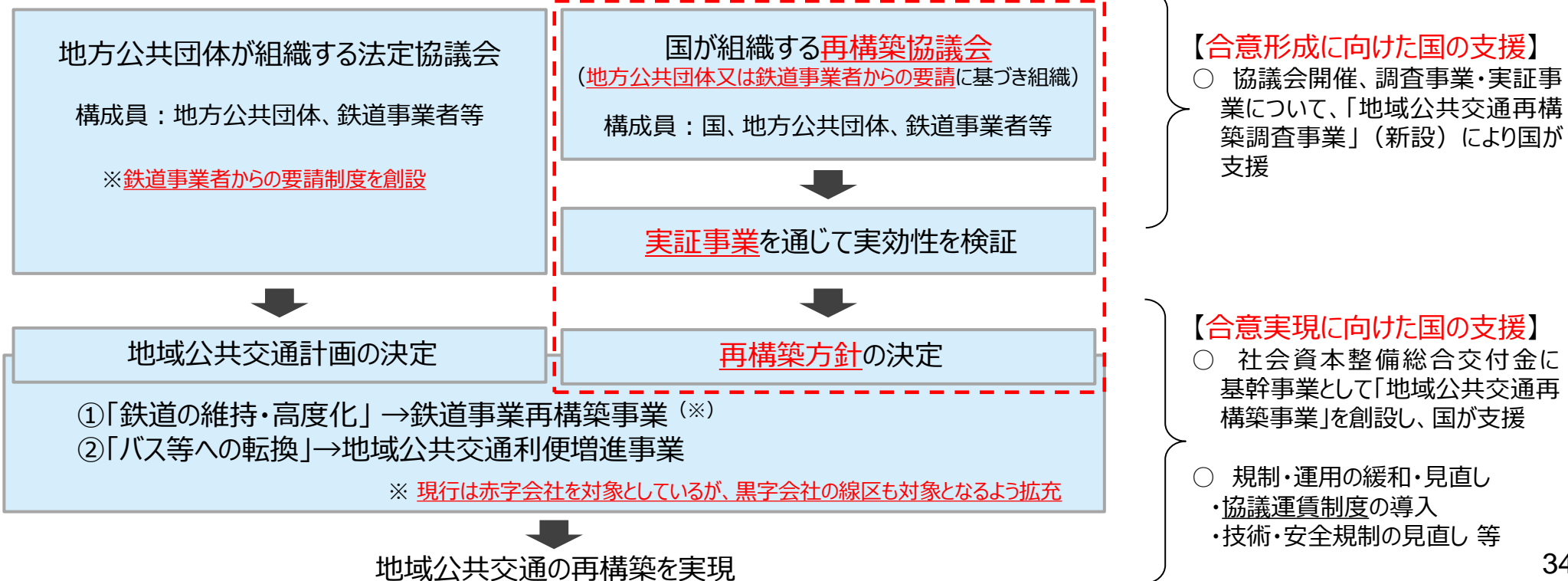
背景・必要性

- 人口減少やマイカーへの転移、都市構造やライフスタイルの変化など、ローカル鉄道を取り巻く環境は大きく変化。
- 民間事業者任せにしては、利便性と持続可能性の高い地域公共交通を維持していくことが困難になりつつあり、沿線自治体を含む関係者が一丸となって望ましい地域公共交通の在り方を議論する必要。

概要

- 地方公共団体又は鉄道事業者は、大量輸送機関としての鉄道の特性を生かした旅客運送サービスの持続可能な提供が困難な線区（特定区間）について、国土交通大臣に「**再構築協議会**」の組織を要請。
- 国土交通大臣は、関係地方公共団体に意見を聴取し必要と認める場合、再構築協議会を組織。

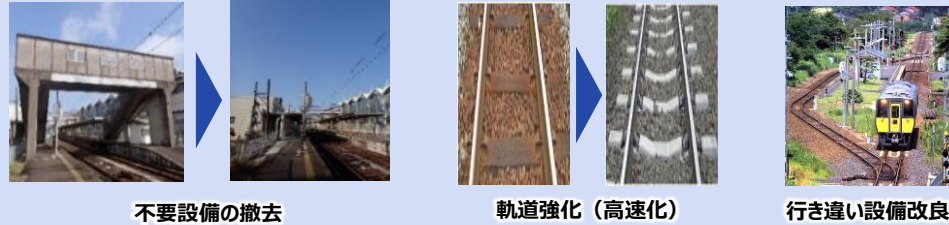
【ローカル鉄道の再構築のフロー】



ローカル鉄道の再構築のイメージ(地域公共交通活性化再生法)

鉄道の維持・高度化

■ 設備整備



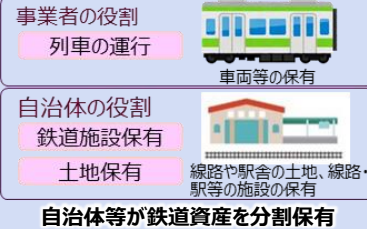
■ 外部資源を活用した駅の活性化



■ GX・DX対応車両等への転換



■ 事業構造の見直し



■ 利便性向上



MaaS (Mobility as a Service)



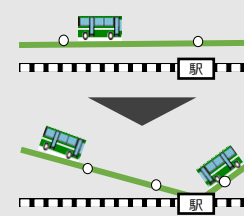
チケットのQRコード化



クレジットカードのタッチ決済

● 駅発車時刻表		● 駅発車時刻表	
××方面	××方面	××方面	××方面
6	6	6	6
7	7 30	7	7 30
8	8 0	8	8 0 30
9	9	9	9
10	10	10	10
11	11	11	11
12	12 0	12	12 0
13	13	13	13
14	14	14	14
15	15 30	15	15 30
16	16	16	16
17	17 30	17	17 30
18	18	18	18 0 30
19	19	19	19

便数増加



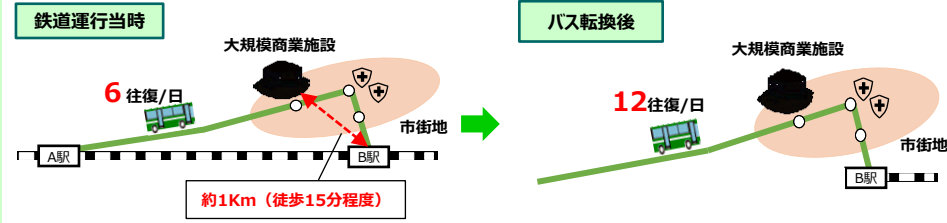
並行バスのフィーダー化



AIオンデマンドの活用

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



■ 設備整備



バス・タクシー等の「エリア一括協定運行事業」の創設 〔地域公共交通活性化再生法〕

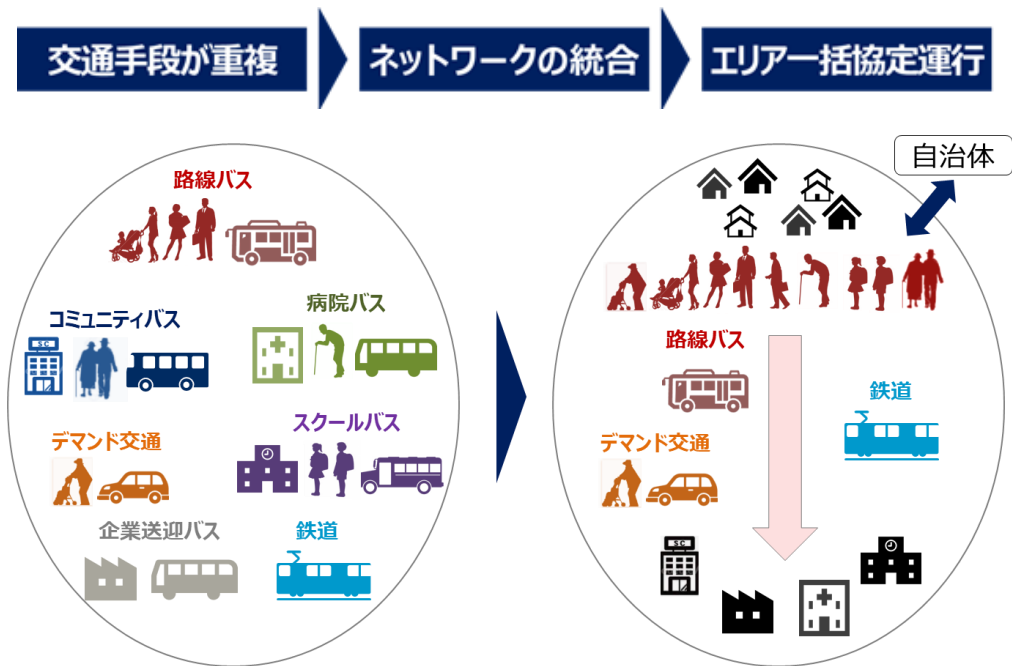
背景・必要性

- 路線バス事業等は、主に民間の交通事業者が主体となり、行政が運行サービスに対して**赤字補填を行い維持**。
- こうした手法は、路線維持に効果がある一方、**事業改善インセンティブがなく赤字拡大**に歯止めがかからない恐れ。

概要

エリア一括協定運行事業を創設。 (地域公共交通利便増進事業の拡充)

- 自治体と交通事業者は、一定のエリア・期間について、以下の**協定を締結**。
 - ・**交通サービス水準** (運賃、路線、運行回数等)
 - ・**費用負担** (上下分離も可能) 等
- 新規参入の申請については、エリア一括協定運行事業の計画維持が困難となるため公衆の利便が著しく阻害されるおそれがないか審査。
- 国は、**複数年の支援額**を初年度に明示。(事業改善インセンティブ) <予算>



背景・必要性

- 高齢者人口の更なる増加、ライフスタイルの変化等により、利用者のニーズや移動手段のあり方の多様化とともに、2050年カーボンニュートラルの実現に向けた社会的要請の高まり。
- 地域公共交通分野において、デジタル技術や交通データの効果的な活用により効率性・利便性の向上を図る**交通DX**と脱炭素社会に向けた車両電動化等の**交通GX**の推進が不可欠。

概要

- **AIオンデマンド交通・キャッシュレス決済**等の技術や、**EVバス・EVタクシー**等の導入を通じて、**交通DX・GXを推進**する事業を創設。（道路運送高度化事業の拡充）
- 国は、社会資本整備総合交付金を含め**予算面**で支援するとともに、**財政投融资**を活用した(独)鉄道・運輸機構の出融資、**固定資産税の特例措置**により支援できるよう措置。

AIオンデマンド交通

(スマホや電話で乗車予約→AIによるルート決定)



非接触型クレジットカード・QRコード

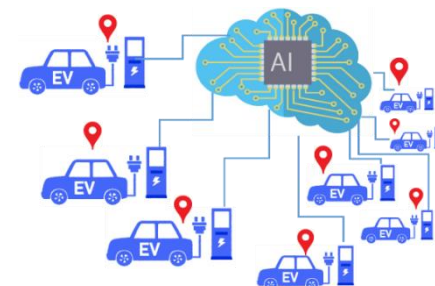
(データ収集→路線・ダイヤの効率化)



EVバス



EVタクシーのエネルギー マネジメントシステム (運行管理と充電管理を一体的に実施)



鉄道・タクシーにおける協議運賃制度の創設【鉄道事業法・道路運送法】

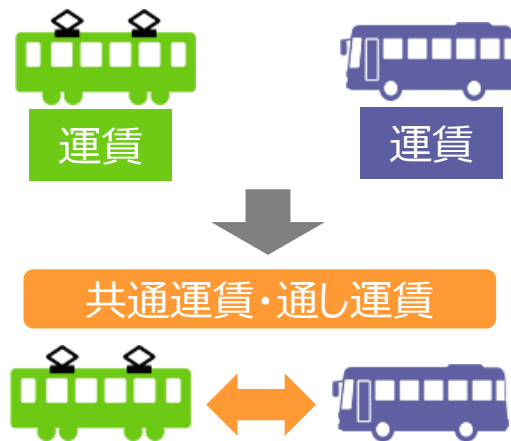
背景・必要性

- 路線バスについては、平成18年道路運送法改正により地域の関係者間で協議が調った場合に届出で運賃設定できる協議運賃制を導入し、コミュニティバスなど地域に根差した輸送サービスの提供に活用。
- 地域公共交通において、地域の関係者の連携・協働の一層の促進や地域に根差した輸送サービスの充実のためには、**鉄道・タクシーの運賃**についても、**柔軟な運賃設定**を可能とすることが必要。

概要

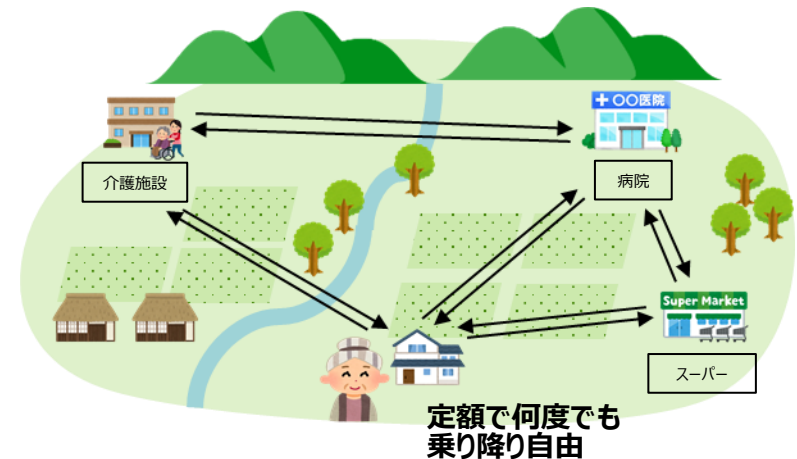
- 鉄道及びタクシーについて、**地域の関係者間の協議が調ったときは**、国土交通大臣への**届出**による運賃設定を可能とする**協議運賃制度**を創設。

鉄道とバスの連携イメージ



※鉄道とバスの共通運賃・通し運賃を導入し、鉄道の乗車券類を利用できる本数の増加を実現した事例あり

タクシーの柔軟な運賃のイメージ



※タクシー協議運賃は都市部以外の地域が対象
(全国で営業区域の約8割、車両数の約1割が対象)

- 地域公共交通を取り巻く現状・背景
- 地域公共交通活性化再生法について
- 地域公共交通の「リ・デザイン」（再構築）を進めるための同法等の一部を改正する法律案について
- 地域公共交通計画について

- 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ポイントを着実にいき、
持続可能な地域公共交通ネットワークを形成 すること

行政だけでなく、地域の様々な関係者が主体として議論(法定協議会)

- 地域公共交通活性化再生法においては、地域公共交通計画を作成しようとする地方公共団体（市町村又は都道府県）は、同計画の作成及び実施に関し必要な協議を行うための協議会を組織できるとされており、協議会構成員には協議結果尊重義務がかかる。
- 協議会においては、地方公共団体が中心となって、公共交通事業者や利用者等の地域の多様な主体の参画の下、地域の公共交通の活性化及び再生に向けた議論を進めることを想定。その際、福祉関係団体や金融機関等、地域の課題に応じた構成員の参画が望まれる。

協議会の主な構成員



構成員の例（熊本県八代市）：地域の課題に応じた多様なメンバーの参画

- 熊本県八代市では、公共交通事業者や道路管理者、地域公共交通の利用者である地域住民に加え、高齢者や障害者の団体を含めて協議会を運営している。
- また、地域公共交通の再編等に関連する市町村として隣接町の担当者を協議会のメンバーに加え、議論を行っている。

区分	団体・要職
会長	八代市 副市長
委員	産交バス(株)八代営業所長
委員	(株)藤生交通 代表取締役
委員	(一社)熊本県バス協会 専務理事
委員	(一社)熊本県タクシー協会 専務理事
委員	八代市タクシー協会 会長
委員	八代市身体障害者福祉協議会 会長
委員	八代市地域婦人会連盟協議会 会長
委員	八代市老人クラブ連合会 会長
委員	八代地域 代表
委員	坂本地域 代表
委員	千丁地域 代表
委員	徳 地域 代表
委員	東陽地域 代表
委員	泉 地域 代表
委員	九州運輸局熊本運輸支局 館原運輸企画専門官
委員	九州産業交通労働組合 書記長
委員	国土交通省九州地方整備局 熊本河川国道事務所 八代維持出張所 所長
委員	熊本県南広域本部 八代地域振興局 維持管理課長
委員	八代市建設部 土木管理課長
委員	八代市警察 交通第一課長
委員	赤川警察署 地域交通課長
委員	熊本県立大学 環境共生学部 居住環境学科 准教授
委員	八代校長会
委員	熊本県 企画振興部 審議員
委員	水川町 総務課長
委員	八代市 企画戦略部長

八代市協議会の構成員（同市HPより）▶

条文

○地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）（抄）
（協議会）

第六条 地域公共交通計画を作成しようとする地方公共団体は、**地域公共交通計画の作成及び実施に関し必要な協議を行うための協議会**（以下この章において「協議会」という。）を組織することができる。

2 協議会は、次に掲げる者をもって構成する。

一 地域公共交通計画を作成しようとする**地方公共団体**

二 関係する**公共交通事業者等、道路管理者、港湾管理者**その他地域公共交通計画に定めようとする事業を実施すると見込まれる者

三 関係する**公安委員会及び地域公共交通の利用者、学識経験者**その他の当該地方公共団体が必要と認める者

3・4 （略）

5 協議会において協議が調った事項については、協議会の構成員はその**協議の結果を尊重しなければならない**。

6・7 （略）

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

立地適正化計画と一体的に作成された地域公共交通計画(神奈川県厚木市)

- 神奈川県厚木市では、人口減少・超高齢化社会における都市構造の確立を図るため、「立地適正化計画」「地域公共交通計画」の両計画を「コンパクト・プラス・ネットワーク推進計画」として一体的に作成している。
- この中で、**まちなかの人口密度の維持向上と、公共交通利便性向上を一体的に推進**している。

現状と課題

(現状)

- ・ **中心部と郊外部の双方向を結ぶ路線バスが充実**しており、公共交通のカバー率が高く、朝夕ともに利用者が多い。
- ・ 一部路線で、**交通混雑によりバスの定時制・速達性が損なわれている**。

(課題)

- ・ 今後、人口減少等に伴うバス利用者の減少で**路線・サービスの維持が困難となった場合、駅へのアクセス悪化による生活利便性の低下が懸念**。

具体的な取組

- ・ **快適なバスサービスの提供によるバス利用者数の維持・向上**
PTPS（バス優先システム）、バス優先レーン、接続バスの新規導入 等
- ・ **地域生活拠点における生活利便施設の維持・誘導**
生活利便施設の立地促進、コミュニティ交通の拠点形成 等
- ・ **都市機能誘導区域内での駅周辺の交通環境の向上**
バス乗降場所の拡充、バス待ち環境改善、歩行者の回遊性向上 等



まちづくりと連携した公共交通の利便性の維持・向上
(まちなかの人口密度の維持向上と、公共交通利便性向上を一体的に推進)

作成主体：神奈川県厚木市（人口:223,966人【R3年8月推計】）
計画区域：厚木市全域
計画期間：令和3年5月～令和23年5月

<厚木市コンパクト・プラス・ネットワーク推進計画>



(3) コンパクト・プラス・ネットワーク推進計画とは

都市の持続可能性の確保のため、本市においても、人口減少・超高齢化社会における都市構造を確立する必要があります。

また、新たな感染症の影響等を踏まえても、人口減少・超高齢化社会が進展する中で、生活利便性や地域活力の維持・向上、環境負荷の低減等様々な観点からコンパクト・プラス・ネットワークの取組が重要となっています。

そこで本市では、「厚木市都市計画マスタープラン（以下、「都市計画マスタープラン」という。）において、「コンパクト・プラス・ネットワーク型都市構造の更なる充実」を将来都市構造の考え方の一つとしました。

本計画は、「コンパクト・プラス・ネットワーク型都市構造の更なる充実」を実現するため、本厚木駅周辺などに集積している都市機能を維持し、公共交通沿線に居住を誘導する「立地適正化計画」と、地域にとって望ましい公共交通網の姿を目指す「地域公共交通計画」を一体的に作成し、公共交通と連携した都市づくりを進めるものです。



オープンデータを活用した地域公共交通計画(山形県)

- 山形県内の公共交通を取り巻く状況は年々深刻になってきており、個々の事業者や各自治体単独で地域公共交通の持続的な利便性確保を図っていくことが極めて困難になってきている。
- このような状況の中、**地域公共交通活性化再生法が契機となり、山形県全域で地域公共交通の課題を解決するため、「山形県地域公共交通計画」を作成。**
- 本計画を利用して、県内の公共交通については、**デジタルデータを積極的に利活用して、「オープンデータ」を進めていく仕組み**を構築。

現状と課題

様々なモード・ネットワークの課題が相互に影響し合い、単独では解決が困難となっているが、**様々な関係者の情報を集約・共有し、連携するための基盤が存在しない。**

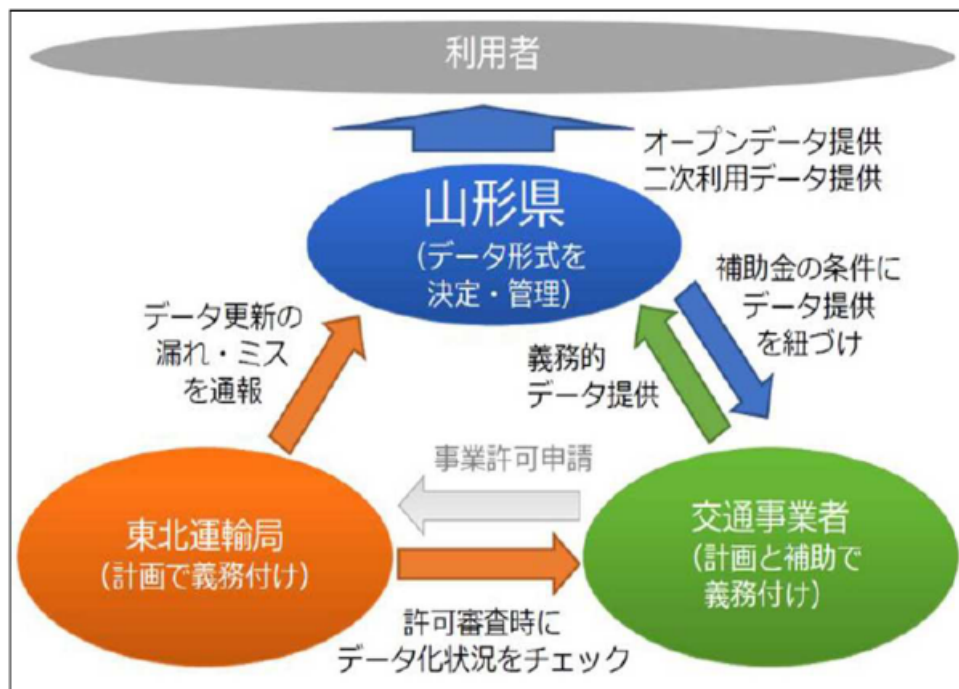
(方針と目標)

データの集約・共有（サービス間の連携とニーズの把握・対応の基盤）を行い、**多様なサービスが相互に連携すること**で、多様なニーズに対応し、県内の「移動」に関するサービス全体の利便性を向上させる。

取組

- ・山形県地域公共交通情報共有基盤（やまがた公共交通オープンデータプラットフォーム）構築
 - ・県内全ての交通機関のGoogle等での検索可能化
 - ・国・県・市町村が連携した交通事業者や沿線施設情報等のデータベース化
- ⇒ 同オープンデータプラットフォームにおいて、公共交通情報を利用者に対して適切に発信

<山形県地域公共交通情報共有基盤の構築と運用における役割分担>



作成主体：山形県、県内35市町村
 計画区域：山形県全域
 計画期間：令和3年度から令和7年度までの5年間

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

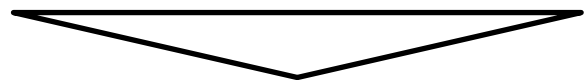
基本方針に基づき作成することが必要

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

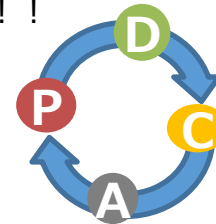
公共交通の利便性を向上させ、利用者を増加させる。

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

地域公共交通計画と補助制度との連動化について①

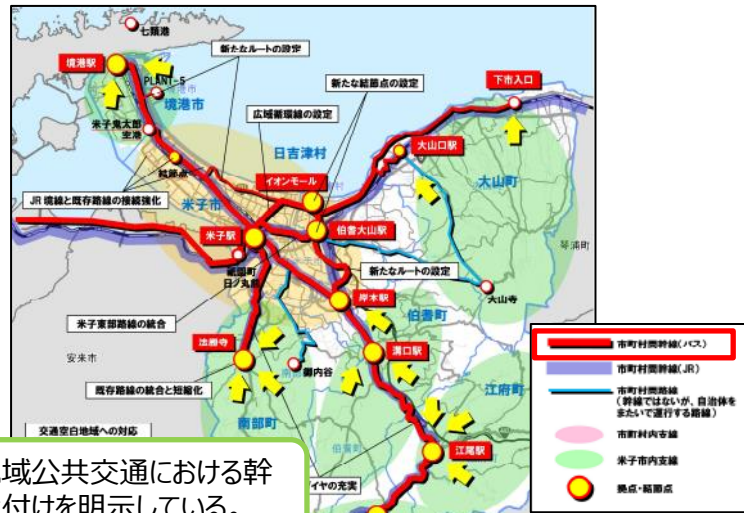
- これまでの補助制度は、要綱に基づく補助計画を作成することとし、**法定計画（地域公共交通計画）の作成を補助要件としていなかったが**、今後は乗合バス等への**補助制度と連動化**させることにより、**市町村等による地域公共交通計画の作成を促進**。（令和3年4月に要綱を改正。令和6年まで経過措置あり。）
- 幹線補助**は、幹線沿線の市町村（単独・複数）が作成する地域公共交通計画又は、都道府県が作成する**広域的な地域公共交通計画**に位置付けることを想定。**フィーダー補助**は、主に**市町村単位で作成される地域公共交通計画**に位置付けることを想定。また、これらの計画を作成する際には、**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付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付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）>



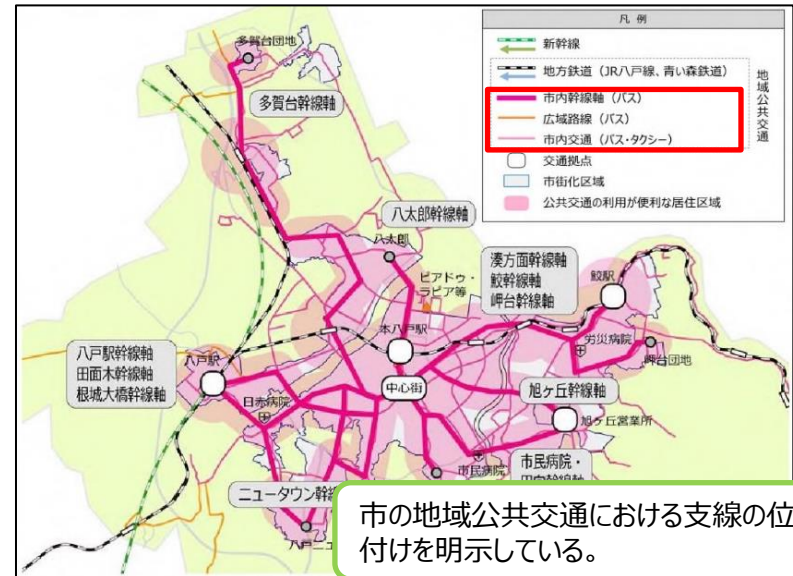
県内の地域公共交通における幹線の位置付けを明示している。

支線

作成主体：市町村

- フィーダーを位置付ける場合、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付け等を地域公共交通計画に記載。
（フィーダーの位置付けについては、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付けを明示している。

地域公共交通計画と補助制度との連動化について②

- 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」として位置付ける**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経路**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

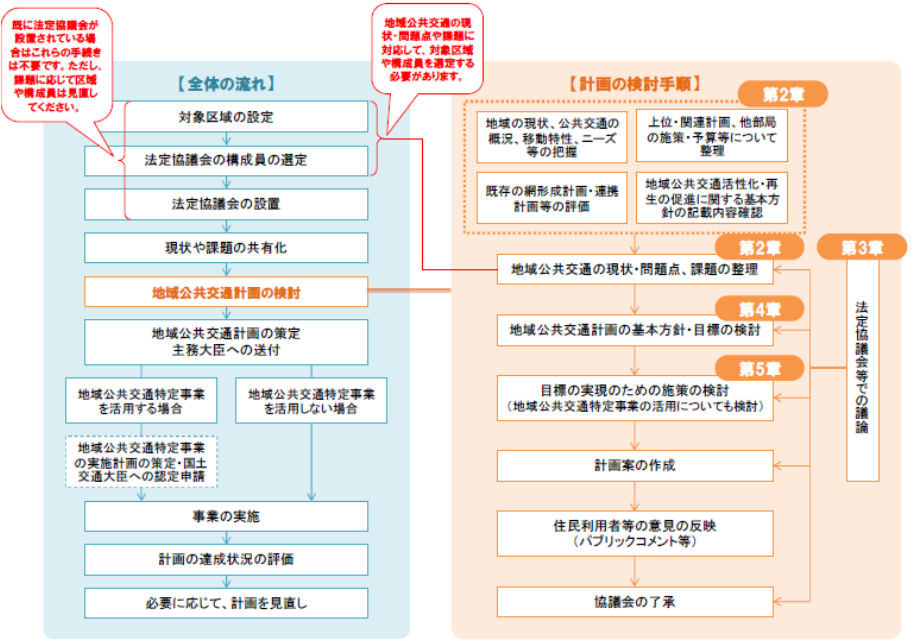
- ・地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する**運行系統（補助系統）の地域の公共交通における位置付け・役割**
- ・上記の位置付け等を踏まえた地域公共交通確保維持**事業の必要性**
- ・補助系統に係る**事業及び実施主体の概要**
- ・地域公共交通計画**全体の定量的な目標・効果とその評価手法**※
(※令和2年活性化再生法改正により義務付け)

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

(参考)地域公共交通計画の作成手順について

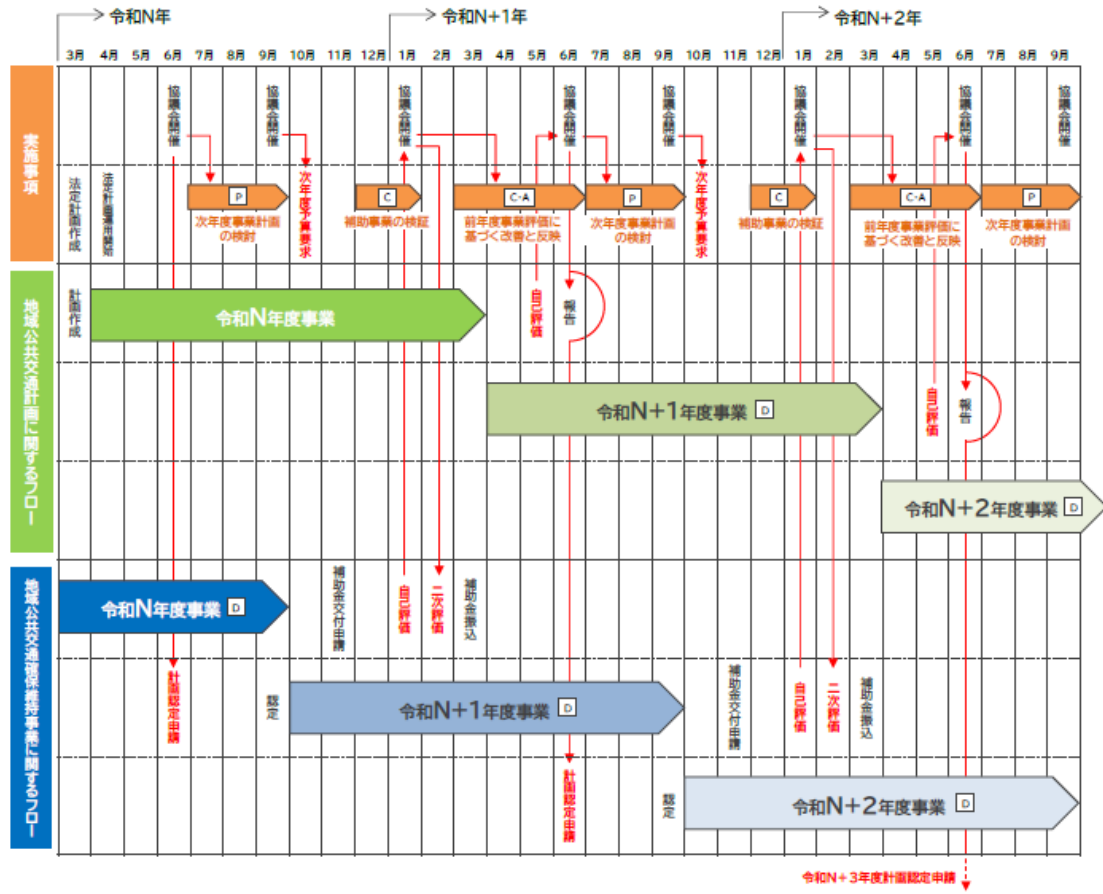
地域公共交通計画作成に関する、全体の流れ及び計画の検討手順・作成スケジュールについては以下のとおりです。なお、法定協議会の対象区域や構成員については、地域公共交通の現状・問題点、課題の整理を踏まえて、設定・見直しすることも考えられます。



※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

(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、地域公共交通計画と乗合バス等の補助制度の連動化に関する解説パンフレット



(手引き入門編)



(手引き詳細編)



(補助連動パンフレット)

- 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)
- 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、事例等を掲載
- 地域公共交通計画と補助制度との連動化に関する解説パンフレットを作成しました。(令和4年3月公表)
- 本パンフレットは、補助関連記載事項の地域公共交通計画への記載イメージや補助申請に当たっての留意事項等をまとめております。

手引き等は国交省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。

「活発で良い議論ができる会議のために。」
 (国土交通省中部運輸局、平成28年3月)
<https://www.tb.mlit.go.jp/chubu/tsukuro/library/>

