

がんばる地域応援プロジェクト2021資料

国土交通省関東運輸局
交通政策部交通企画課
2021年8月26日(木)

(議題1)

地域公共交通計画について

持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組を推進するための 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(令和2年11月27日施行)

地域が自らデザインする地域の交通【地域公共交通活性化再生法・道路運送法】

- 地方公共団体による「**地域公共交通計画(マスタープラン)**」の作成
 - ・地方公共団体による**地域公共交通計画(マスタープラン)**の作成を**努力義務化**
 - ⇒国が予算・ノウハウ面の支援を行うことで、地域における取組を更に促進(作成経費を補助 ※予算関連)
- ・従来の公共交通サービスに加え、**地域の多様な輸送資源(自家所有旅客運送、福祉輸送、スクールバス等)も計画に位置付け**
- ⇒バス・タクシー等の公共交通機関をフル活用した上で、地域の移動ニーズにきめ細やかに対応(情報基盤の整備・活用やキャッシュレス化の推進にも配慮)
- ・定量的な目標(利用者数、収支等)の設定、毎年度の評価等
- ⇒データに基づくPDCAを強化
- 地域における協議の促進
 - ・**乗合バスの新規参入等の申請**があった場合、国が地方公共団体に**通知**
 - ・通知を受けた**地方公共団体**は、新規参入等で想定される地域公共交通利便増進実施計画への影響等も踏まえ、**地域の協議会で議論し、国に意見を提出**

地域公共交通網形成計画(H26改正)

(市町村又は都道府県(市町村と共同)が作成)
まちづくりと連携した
地域公共交通ネットワークの形成の促進

地域公共交通計画(今回改正後)

(市町村又は都道府県(市町村と共同)が作成)

まちづくりと連携した
地域公共交通
ネットワークの形成

地域における
輸送資源の総動員

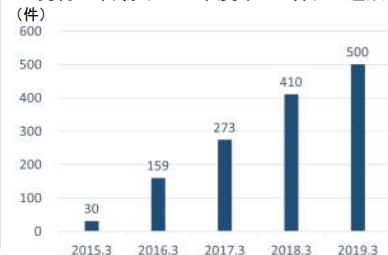
メニューの充実やPDCAの強化により、
持続可能な旅客運送サービスの提供の確保

地域旅客運送サービス



地域公共交通網形成計画の 策定状況

現行の目標(2020年度末500件)は達成



地域の移動ニーズにきめ細かく対応できるメニューの充実【地域公共交通活性化再生法・道路運送法】

輸送資源の総動員による移動手段の確保

地域に最適な旅客運送サービスの継続

- 路線バス等の維持が困難と見込まれる段階で、**地方公共団体が、関係者と協議してサービス継続のための実施方針を策定し、公募により新たなサービス提供事業者等を選定する「地域旅客運送サービス継続事業」を創設**
- ⇒従前の路線バス等に代わり、地域の实情に応じて右の①～⑥のいずれかによる**旅客運送サービスの継続を実現**

実施方針に定めるメニュー例

- 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 自家所有旅客運送による継続
- ⑥ 福祉輸送、スクールバス、病院、商業施設等への送迎サービス等の積極的活用

自家所有旅客運送の実施の円滑化

- 過疎地等で市町村等が行う**自家所有旅客運送**について、**バス・タクシー事業者**が運行管理、車両整備管理で協力する制度を創設
- ⇒**運送の安全性を向上させつつ、実施を円滑化**
- 地域住民のみならず**観光客を含む来訪者も対象**として明確化
- ⇒インバウンドを含む**観光ニーズへも対応**



貨客混載に係る 手続の円滑化

- 鉄道や乗合バス等における貨客混載を行う「**貨客運送効率化事業**」を創設
- ⇒旅客・貨物運送サービスの**生産性向上を促進**

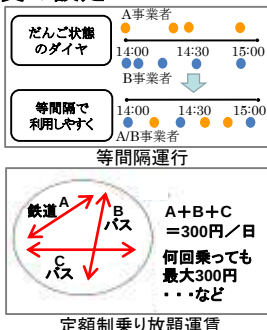


貨客混載

既存の公共交通サービスの改善の徹底

利用者目線による路線の改善、運賃の設定

- 【現状】地方都市のバス路線では、不便な路線・ダイヤや画一的な運賃が見直されにくく、利便性向上や運行の効率化に支障
- また、**独占禁止法のカルテル規制に抵触**するおそれから、**ダイヤ、運賃等の調整は困難**
- 【改正案】「**地域公共交通利便増進事業**」を創設
- ⇒路線の効率化のほか、「**等間隔運行**」や「**定額制乗り放題運賃**」「**乗継ぎ割引運賃(通し運賃)**」等のサービス改善を促進
- 併せて、**独占禁止法特例法**により、乗合バス事業者間等の共同経営について、**カルテル規制を適用除外する特例を創設**

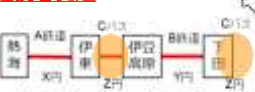


MaaSの円滑な普及促進に向けた措置

※MaaS: Mobility as a Service

MaaSの事例(伊豆地域)

- MaaSに参加する交通事業者等が策定する**新モビリティサービス事業計画の認定制度を創設**
- ⇒交通事業者の**運賃設定に係る手続をワンストップ化**
- MaaSのための**協議会制度を創設**
- ⇒参加する**幅広い関係者の協議・連携を促進**



交通インフラに対する支援の充実

【地域公共交通活性化再生法・物流総合効率化法】

- 鉄道建設・運輸施設整備支援機構による**資金の貸付制度**の対象として、LRT・BRT等のほか、以下の交通インフラの整備を追加(※予算関連)
- ・地域公共交通活性化再生法に基づく認定を受けた**鉄道の整備**
- ⇒交通ネットワークを充実
- ・物流総合効率化法に基づく認定を受けた**物流拠点(トラックターミナル等)の整備**
- ⇒複数の事業者の連携による物流効率化を促進



鉄道インフラ



物流拠点

地域公共交通計画の策定に関するポイント①

1. 地域公共交通計画策定の意義

- ・活性化再生法第4条において、「都道府県は各市区町村を超えた広域の見地から市町村と密接な連携を図り、活性化・再生に取り組む」、「市町村は主体的に地域公共交通の活性化・再生に取り組むように努めなければならない」と明示され、地方公共団体による地域公共交通への積極的な関与が法律の面からも求められている。

2. 地域公共交通計画と従来の計画の違い

- ・令和2年11月の法改正により、地域公共交通計画の作成が努力義務化されたほか、計画対象としてバス・タクシーなどの公共交通を中心に地域の輸送資源を総動員する計画とすることが可能となった。**また、定量的な目標設定や毎年度の評価等によりPDCAを実施することが位置づけられた。**

	地域公共交通計画 (令和2年～)	網形成計画 (平成26年～)	連携計画 (平成19年～)
計画の対象	・ ネットワークの確保・充実に加え、ダイヤや運賃などの面からもサービスを総合的に捉え改善や充実に取り組む ・ 地域の輸送資源を総動員する具体策を盛り込むことができる	・ バス路線などの専ら公共交通のネットワークの確保・充実に（主に路線の再編や新規整備）を対象とする	・ バス交通などの活性化・再生を目的としており、特定の交通機関に特化した計画の作成も可能
位置づけ	・ 地方公共団体による作成を法的に努力義務化 ・ 基本的に全ての地方公共団体において計画の作成や実施に取り組む	・ 地方公共団体による作成が可能	・ 市町村による作成が可能（ただし、複数市町村での作成も可能）
実効性確保	・ 定量的な目標の設定や毎年度の評価などの仕組みを制度化 ・ 定量的なデータに基づくPDCAの取組を強化	・ 可能な限り具体的な数値指標を明示 ・ 原則として計画期間の終了時・計画の見直し時に達成状況を評価	・ 可能な限り具体的かつ明確な目標を設定

3. 地域公共交通計画と運行費補助の連動化

- ・改正法の施行に伴い、**地域公共交通計画の作成が『地域公共交通確保維持事業』による補助要件として定められることとなった。**このため、今後、**補助が必要な路線（幹線・フィーダー）については、補助の必要性や有効性、定量的な目標も含めて地域公共交通計画の中に位置づけることが必要**となった。

4. 従前の網形成計画の取り扱い

- ・改正法の施行前に策定された網形成計画は、改正法施行後は地域公共交通計画とみなされるため、網形成計画を地域公共交通計画に転換するための手続き等は必要ない。
- ・網形成計画を策定済みの自治体は、次回の計画見直しのタイミング等で、地域公共交通計画の記載事項を満たしているか確認が必要。
- ・一方で、計画策定済みの自治体が新たに利便増進事業等を実施しようとする場合は、当該事業の位置づけを明確にした地域公共交通計画への見直しが必要となる。

地域公共交通計画の策定に関するポイント②

5. 地域公共交通計画の記載事項（法第5条）

活性化再生法で定められている記載事項は以下のとおり。なお、計画策定にあたっては、基本方針への留意も必要となる。

記載事項	概要
①基本的な方針	計画が目指すべき将来像と、その中で公共交通が目指すべき役割を明確化し、取組の方向性を定める。また、まちづくり、観光振興等の様々な分野との連携を整理する。
②計画の区域	当該地域の交通圏の範囲を基に計画の区域を設定する。
③計画の目標	可能な①の基本的な方針に即して目標を設定する。
④事業・実施主体	目標達成のために提供されるべき地域旅客運送サービスの全体像・具体的なサービス水準を定める。併せて、その実現に必要な事業・実施主体を整理する。
⑤計画の達成状況の評価	達成状況の評価計画と評価を踏まえた見直し方針を立てる。
⑥計画期間	原則5年程度であるが、地域の実情に合わせて設定する。
⑦その他	その他、基本方針に基づき記載すべき事項があれば記載する。

記載に努める事項

- ① 計画に定められた目標を達成するために行う事業に必要な資金の確保に関する事項
- 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 ①～③のほか、地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に際し配慮すべき事項

地域公共交通計画の策定に関するポイント③

法定の記載事項	留 意 点
①基本的な方針 【法§5②Ⅰ】 【基本方針二1(1)】	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記載。 ・地域が目指すべき将来像 ・公共交通が果たすべき役割 ・公共交通の活性化及び再生に向けた取組の方向性 ・まちづくり、観光振興等の地域戦略との一体性の確保 ・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 ・地域特性に応じた多様な交通サービスの組合せ ・住民の協力を含む関係者の連携 【基本方針二1(1)①～④】 ※これらの項目については、地域公共交通計画の記載事項である「基本的な方針」の中に必ず設ける必要があるということではなく、「基本的な方針」「目標」「事業・実施主体」をはじめとした計画の内容やその検討プロセスにおいてこうした点に十分に留意がなされていることが必要。
②計画の区域 【法§5②Ⅱ】 【基本方針二1(2)】	住民の通勤、通学、買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、個別・局所的にならないよう留意。 交通圏の範囲が複数の市町村にまたがる場合は、関係市町村や都道府県が連携して、当該地域にとって最適な地域旅客運送サービスの持続可能な提供を確保するよう取り組むことが重要。 市町村の行政区域中に複数の交通圏が存在する場合には、単独で又は他の地方公共団体と共同して、複数の地域公共交通計画の作成が可能。

地域公共交通計画の策定に関するポイント④

法定の記載事項	留 意 点
③計画の目標 【法§5②Ⅲ】 【基本方針二1(3)】	可能な限り具体的かつ明確な目標を設定する必要がある。 ※目標（定量的な記載）
	地域が自らの目指す方向性を具体的な数値目標として明示することが重要。 ※数値指標（定量的に設定）及び選定した理由 ※目標値・具体の数値・年次、及び選定した理由
	特に、地域公共交通の利用者数や収支状況、当該地域公共交通に投じられる公的負担額など事業の効率性に関する指標について、定量的に設定するよう努めるものとする。
	地域が目指す将来像の実現に貢献するアウトカムに係る目標についても、可能な限り定量的に設定することが望ましい。
	地域公共交通がもたらすクロスセクター効果に着目した目標を設定することが望ましい。
	地域旅客運送サービスについての利用者の数及び収支その他の国土交通省令で定める定量的な目標を定めるよう努めるものとする。【法§5④】
④事業・実施主体 【法§5②Ⅳ】 【基本方針二1(4)】	計画区域における地域公共交通を一体的に計画の対象とした上で、目標達成のために提供されるべき地域旅客運送サービスの全体像を明記することが重要。
	サービスの実現のために必要な事業・実施主体を整理して記載。
	既存路線の維持といった継続的な取組や、民間事業者による取組を記載するほか、公共交通サービス以外のスクールバスや福祉輸送、病院・商業施設等の送迎サービスなどの地域の輸送資源を総動員する取組も含め、目標達成のために必要となる事業を網羅的に記載。
	事業については、可能な限り具体的かつ明確に記載。（施策・事業名、事業の概要、主なエリア、実施主体、実施時期等） なお、当面事業の実施の見込みがない場合にあっては、検討の方向性を記載。 地域公共交通特定事業に関する事項を定めることが可能。【法§5⑤】

地域公共交通計画の策定に関するポイント⑤

法定の記載事項	留 意 点
⑤達成状況の評価 【法§5②Ⅴ】 【基本方針二1(5)】	達成状況の評価時期は原則として、毎年度、計画に定められた施策の実施状況に関する調査、分析及び評価を行うこととする。 毎年度の定期的なフォローアップに加え、計画に位置づけられた各種事業の実施状況を適切に管理することも重要。（その際、基本方針六に定める事項に留意） ※基本方針六に定める事項 ・数値目標の達成状況だけではなく、各種事業の実施状況の把握・評価が重要 ・達成状況の評価は、原則として、毎年度、地域公共交通計画に定められた施策の実施状況に関する調査、分析及び評価を行うこととする。
⑥計画期間 【法§5②Ⅵ】 【基本方針二1(6)】	原則5年程度（ただし、計画目標や地域の実情等を踏まえ、柔軟な設定も可能）。 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。 計画期間中又は計画期間終了時における計画見直しの手順等についても明示することが望ましい。
⑦その他、地域公共交通計画の実施に関し当該地方公共団体が必要と認める事項【法§5②Ⅶ】	

可能な限り記載することが望ましい事項

- 1) 資金の確保に関する事項【法§5③Ⅰ】
- 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【法§5③Ⅱ】
- 3) 観光の振興に関する施策との連携に関する事項【法§5③Ⅲ】
- 4) 地域旅客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【法§5③Ⅳ】

地域公共交通計画の策定に関するポイント⑥

その他の留意点

都市計画等との調和が保たれているか
【法§5⑥】
【基本方針二2】

地域公共交通は、まちづくり、観光振興、健康、福祉、環境など様々な分野と密接な関係を有する。
立地適正化計画、観光圏整備計画、地方公共団体実行計画など、他の分野の計画が作成されている場合には、地域公共交通計画にその旨を明示し、これらの計画との連携を図るべき旨を共有し、取組を行うことが望ましい。
都市計画、市町村都市計画マスタープラン、中心市街地活性化基本計画、バリアフリー基本構想、港湾計画との調和を確保しなければならないことに留意。
特に、立地適正化計画と地域公共交通計画の連動・整合が重要。

関係者との協議がなされたものであるか
【法§5⑩】

法定協議会が組織されている場合は法定協議会における協議がなされていること。
法定協議会が組織されていない場合には
・関係する公共交通事業者等
・関係する道路管理者
・関係する港湾管理者
・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
・関係する公安委員会
と協議がなされていること。

住民、地域公共交通の利用者その他利害関係者の意見を反映させるための措置が講じられているか
【法§5⑦】

パブリックコメントや住民説明会の実施により意見を収集し、意見を反映させるための取組を行う必要がある。

地域公共交通計画の策定に関するポイント⑦

6. 地域公共交通計画の構成

- 地域公共交通計画に基本的な方針や目標等を定めるためには、それに至る現状分析や問題点・課題の整理を体系的に行い、基本的な方針や目標設定の根拠を明確化しておく必要がある。
- また、計画書のうち「地域旅客運送サービスの現状等」に関する資料が大部にわたる場合には、読みやすさの観点から概要のみを記載し、詳細な内容については「資料編」のような形で後段に回すことも考えられる。

【地域公共交通計画の構成例】

はじめに

- ・計画作成の趣旨及び位置付け
- ・計画の区域
- ・計画の期間

1. 地域の現状等

- ・地勢・地理
- ・社会状況・経済状況

2. 上位・関連計画の整理

- ・総合計画
- ・都市計画マスタープラン
- ・立地適正化計画
- ・観光圏整備計画
- ・その他の関連計画

3. 地域旅客運送サービスの現状等

- ・地域旅客運送サービスの整備状況
- ・地域旅客運送サービスの利用状況、利用者の意向等

4. 地域旅客運送サービスの役割と課題整理

- ・地域旅客運送サービスの役割
- ・地域旅客運送サービスの課題整理

5. 基本的な方針

6. 計画の目標

7. 目標達成のための施策・事業、資金調達計画

8. 計画の達成状況の評価

参考資料

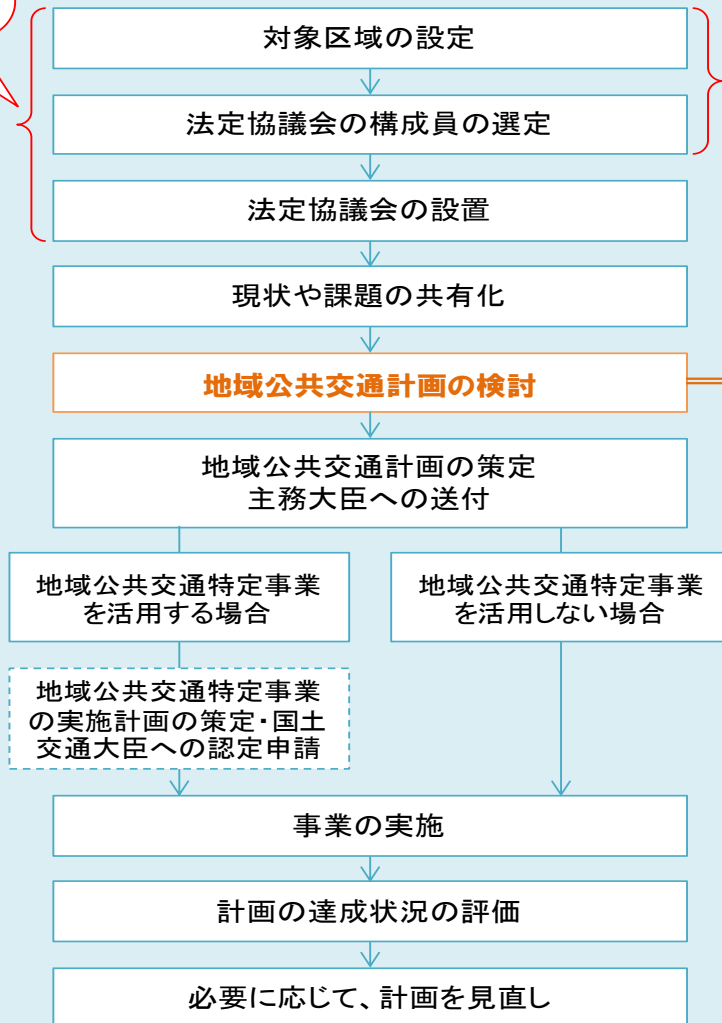
- ・法定協議会の構成員・開催状況
- ・地域の現状、地域旅客運送サービスの現状等の詳細整理結果の紹介
- ・目標・数値指標・目標値設定の根拠 等

地域公共交通計画の策定に関するポイント⑧

7. 地域公共交通計画の作成プロセス

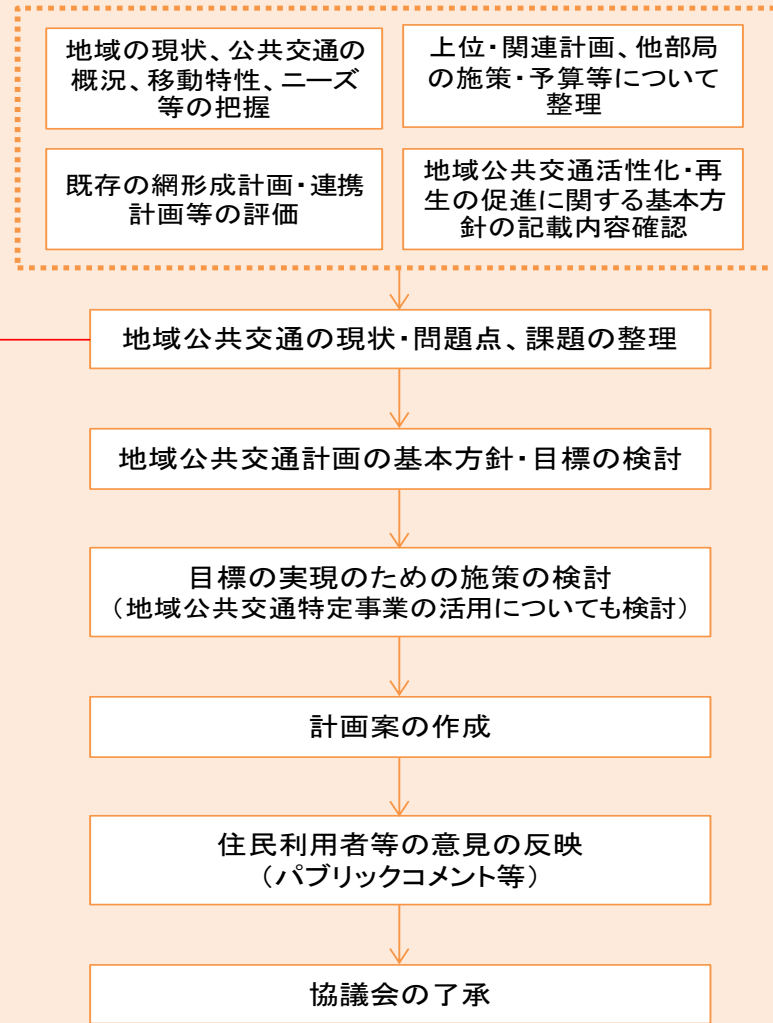
既に法定協議会が設置されている場合はこれらの手続きは不要です。ただし、課題に応じて区域や構成員は見直してください。

【全体の流れ】



地域公共交通の現状・問題点や課題に対応して、対象区域や構成員を選定する必要があります。

【計画の検討手順】

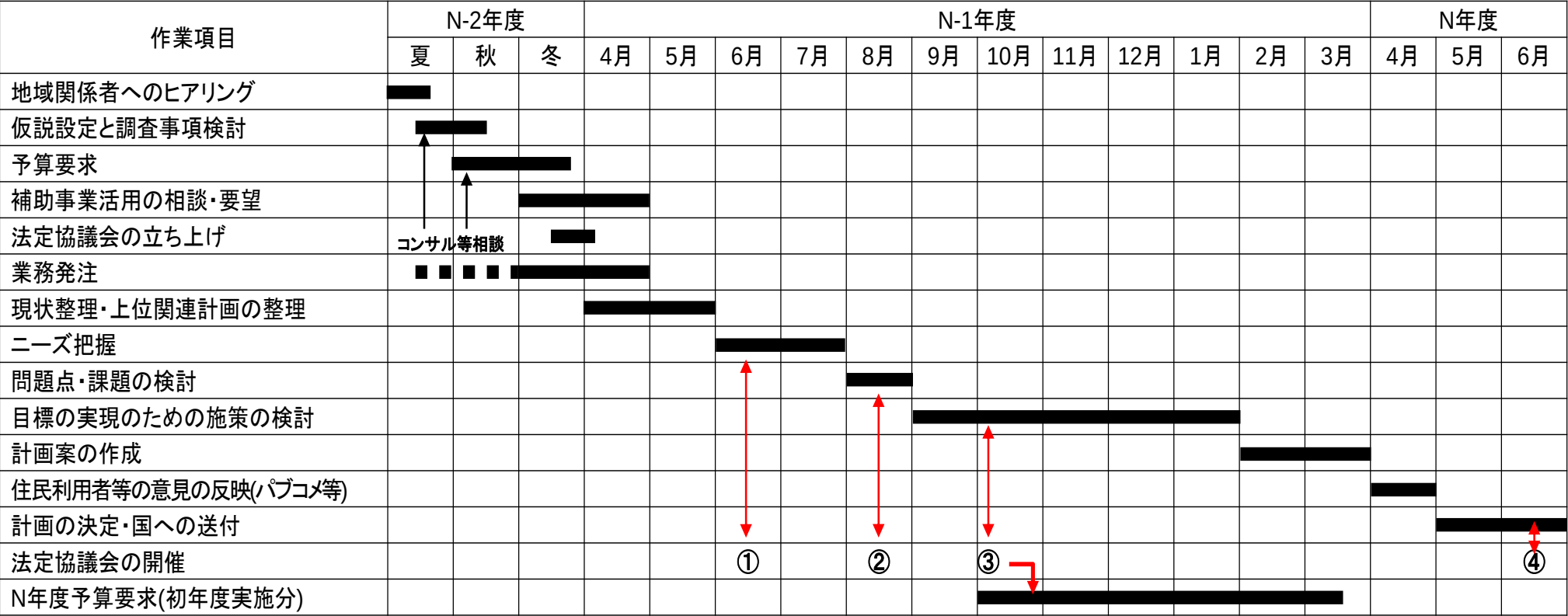


地域公共交通計画の策定に関するポイント⑨

8. 地域公共交通計画の作成スケジュール例

- 計画策定の時期を3月（年度末）とする地域が多いが特に制約はない。
- 1年間で計画策定をしようとする地域もあるが、余裕を持ったスケジュール管理のもとで進めることが重要（事例では2年間かけて策定することを想定）

※計画作成年度を「N年度」とした場合



地域公共交通計画等策定状況について(関東運輸局管内)

令和3年7月末日現在(立地適正化計画は4月1日時点)

		交通計画	利便増進計画	立適計画
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	●		●
	龍ヶ崎市	●		●
	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	●		●
	坂東市	●		●
	鉾田市	●		
	常総市	●		
	五霞町	●		
	城里町	●		●
	大子町	●		
	東海村	●		●
	小計	30	2	

		交通計画	利便増進計画	立適計画
栃木県	真岡市	●		●
	大田原市	●		●
	鹿沼市	●		●
	宇都宮市・芳賀町	●		●
	塩谷町	●		
	益子町	●		
	那須町	●		
	茂木町	●		●
	那須塩原市	●		●
	さくら市	●		
	栃木市	●		
	佐野市	●		●
	日光市	●		●
	矢板市	●		
	下野市	●		●
	市貝町	●		
	上三川町	●		
	那須塩原市・大田原市・那須町・那珂川町	●		●
	那須烏山市	●		
	小計	19	0	

		交通計画	利便増進計画	立適計画
群馬県	太田市	●		●
	前橋市	●		●
	富岡市	●		●
	渋川市	●		
	群馬県・館林市・板倉町・明和町・千代田町・邑楽町	●		●
	小計	5	0	

		交通計画	利便増進計画	立適計画
埼玉県	熊谷市	●		
	春日部市	●		●
	上尾市	●	●	
	越谷市	●		
	入間市	●		
	草加市	●		
	三郷市	●		
	飯能市	●		
	深谷市	●		●
	上里町	●		
	ときがわ町	●		
	小川町	●		●
	鳩山町	●		●
	吉見町	●		
	寄居町	●		●
	川島町	●		
	東秩父村	●	●	
	長瀨町	●		
	朝霞市	●		
	小計	19	2	

		交通計画	利便増進計画	立適計画
東京都	東京都・中央区・港区・江東区	●		
	多摩市	●		
	武蔵野市	●		
	江戸川区	●		
	小計	4	0	

		交通計画	利便増進計画	立適計画
神奈川県	藤沢市	●		●
	海老名市	●		●
	大和市	●		●
	伊勢原市	●		●
	平塚市	●		
	川崎市	●		
	厚木市	●		●
	真鶴町	●		
	湯河原町	●		
	小計	9	0	

		交通計画	利便増進計画	立適計画
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	●		
	香取市	●		
	館山市	●		
	匝瑳市	●		
	印西市	●		
	長南町	●		
	大多喜町	●		
	小計	20	1	

		交通計画	利便増進計画	立適計画
山梨県	甲州市	●		
	北杜市	●		
	上野原市	●		●
	甲府市	●		●
	小計	4	0	

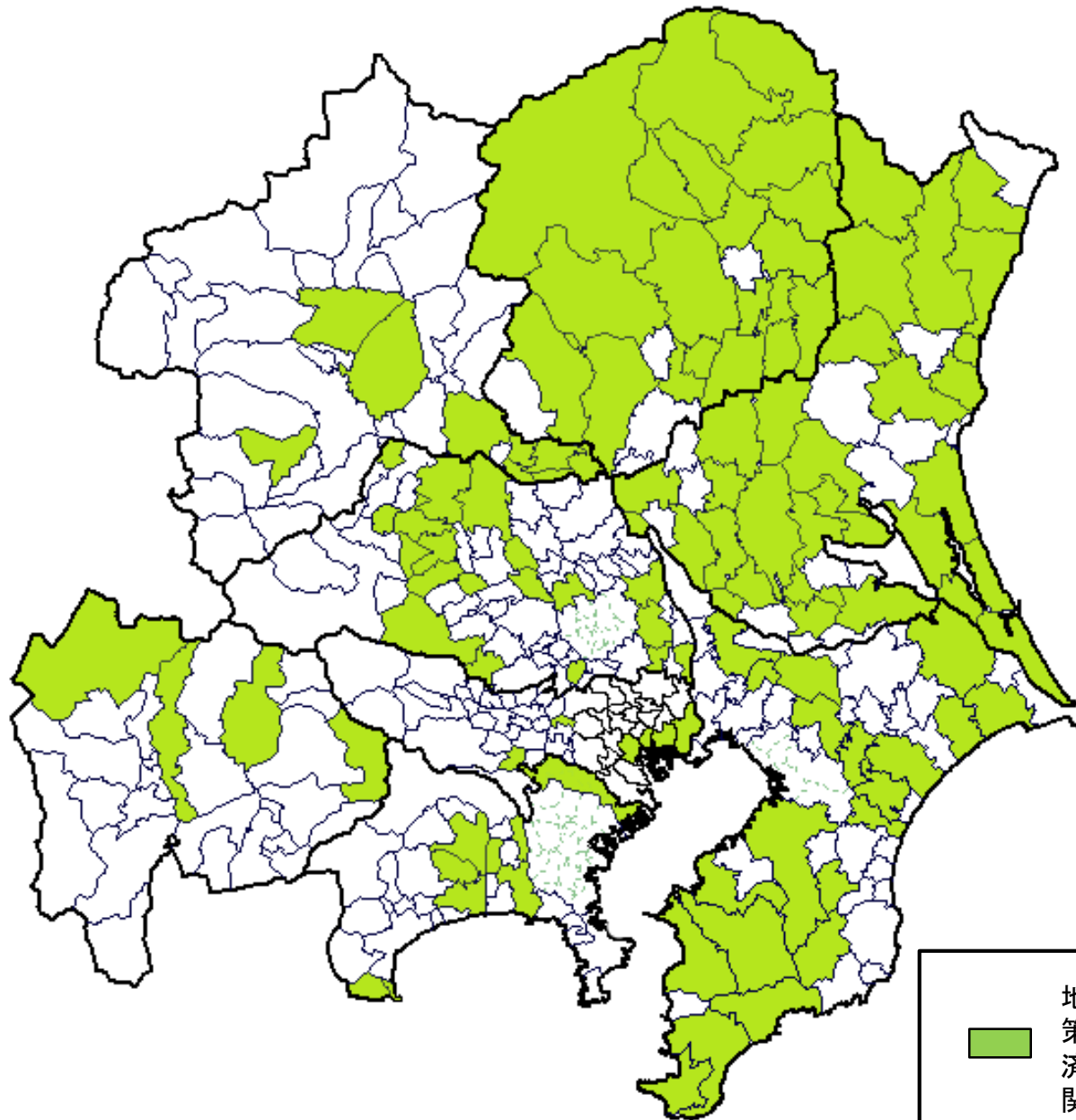
	交通計画	利便増進計画
関東運輸局管内合計	110	5

※交通計画＝ 地域公共交通活性化再生法に基づく「地域公共交通計画(旧：地域公共交通網形成計画)」を策定し国土交通大臣あて送付した自治体を示す

※利便増進計画＝ 交通計画に定められた地域公共交通利便増進事業の実施計画「地域公共交通利便増進実施計画(旧：地域公共交通再編実施計画)」を策定し国土交通大臣の認定を受けた自治体を示す

※立適計画＝ 都市再生特別措置法に基づき、各自治体中心となり作成する「立地適正化計画」を策定した自治体を示す

※本表は策定実績のある自治体を示したものであり、計画期間がすでに満了したものも含む。



令和3年7月末時点



地域公共交通計画(網形成計画)
策定及び国土交通大臣あて送付
済み
関東管内110団体

・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

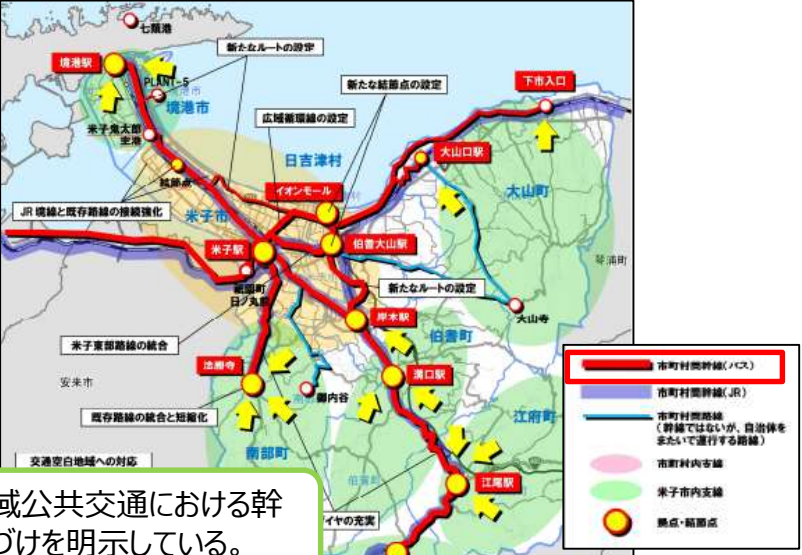
作成主体：都道府県又は市町村

・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。

- 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、**補助系統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	補助系統について、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	補助系統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（個別の補助系統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	補助系統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（個別の補助系統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

- ・補助系統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。

-18-

計画と運行費補助の連動について

【参考】交通計画への位置づけの事例① 千葉県八街市

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

V-2 計画目標の設定

1. 計画目標の設定

基本方針に沿った5つの計画目標と、目標を評価するための評価指標（目標値）を設定する。

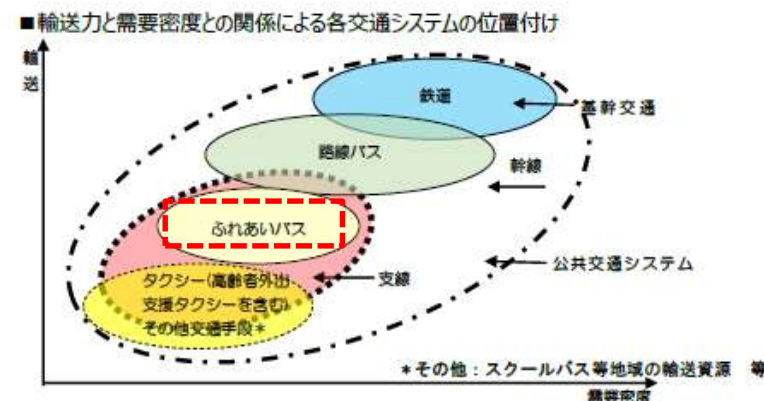
計画目標の設定にあたり、地域公共交通網形成計画において目標達成できなかった項目についても考慮し、本計画でも目標として継続することとする。

計画目標① 各交通モードの機能・役割の明確化

- ・バス路線の見直しや乗り継ぎ利便性向上により、鉄道、路線バス（幹線）、フィーダー交通（支線）の機能・役割を明確にすることで、地域のニーズに合ったサービスの提供、地域内交通の相互連携による利便性向上と効率的な運行を実現する。

■機能分類

機能分類		性格・役割
広域幹線		○都市間連絡の骨格となる交通軸
・JR 総武本線		○通勤・通学、通院、買物、観光など多様な目的に対応
地域内生活交通	幹線路線 ・路線バス	○周辺都市への連絡及び市内交通の骨格を形成する路線
	支線路線 ・ふれあいバス	○通勤・通学、通院、買物、観光など多様な目的に対応 ○地域内の移動サービスと公共交通空白地域の解消を担う路線 ○通勤・通学、買物、通院等の目的に対応
	補完交通・タクシー	○買い物、通院等の目的に対応
	その他（既存送迎バス等）	○病院送迎バス、その他施設送迎バス
	交通結節拠点 ・鉄道駅	○上記地域内生活交通の乗継ぎ拠点で、待合空間の整備・乗継ぎ情報等機能強化を図るべき拠点 ○ネットワークのハブ&スポーク化



『八街市地域公共交通計画』（令和3年5月策定）において、V.地域公共交通のあり方として、明示的に補助系統（ふれあいバス）の地域における位置づけ・役割を記載していることが認められる。

計画と運行費補助の連動について

【参考】交通計画への位置づけの事例① 千葉県八街市

①地域公共交通計画に位置付ける事項

- ・補助系統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

3.計画目標を達成するための実施施策

目標を達成するための実施施策の概要は、以下のとおりである。

施策は、関係者(国の支援含む)と連携を図り、実施していくものとする。

* 各計画目標と施策の関連については、「基本方針・計画目標・施策の関連図(P5-11)」を参照のこと。

■施策1 ふれあいバスの改善

【目的・概要】

- ・集約型都市構造構築のため、都市核である八街駅周辺と副次核である榎戸駅周辺を結ぶ有機的な連携を図る公共交通ネットワークを構築する。
- ・市役所や中央公民館のほか、大規模商業施設や総合病院等の市内主要拠点を市民が利用しやすい交通環境を形成する。
- ・高齢者が利用する施設は、都市機能が集積する都市核・副次核に集積していることを踏まえ、高齢者の日常生活における外出機会を促進させる。
- ・市民にとって利用しやすいふれあいバスとするため、市民ニーズや利用状況等を勘案し、運行ルートや運行ダイヤの見直し等を実施する。
- ・小学校児童の登下校の足として利用されていることから、登下校の時刻に合わせた運行ダイヤの調整を行う。
- ・ふれあいバスについては地域内生活交通のうち、交通空白地域の解消を担う支線路線を運行する役割であることから、平成30年度より交付を受けている地域公共交通確保維持改善事業費補助金(地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金)を活用し、安定的な確保維持を目指す。

- ふれあいバスの運行ルート・運行ダイヤの見直し
- 小学校児童の登下校に合わせた運行ダイヤの調整
- 地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金の活用

【実施主体(事業実施団体・連携団体・協力団体等)】

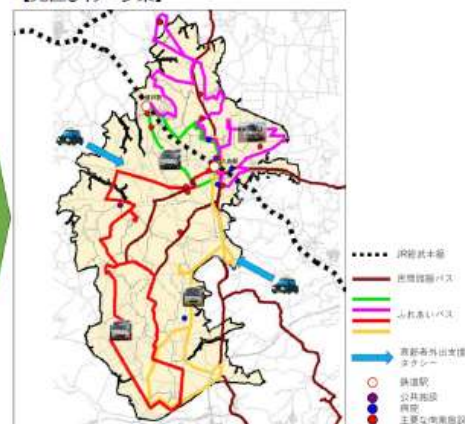
○バス運行事業者

○八街市

【現在】



【見直しイメージ案】



『八街市地域公共交通計画』（令和3年5月策定）において、V.地域公共交通のあり方として、明示的に事業の必要性、事業及び実施主体の概要を記載していることが認められる。

計画と運行費補助の連動について

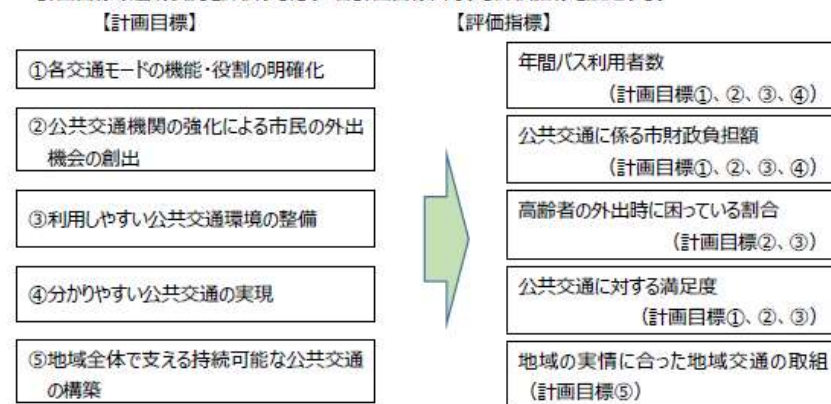
【参考】交通計画への位置づけの事例① 千葉県八街市

① 地域公共交通計画に位置付ける事項

・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

2. 計画目標に対する評価指標

計画目標の達成状況を評価するため、各計画目標に対する評価指標を設定する。



設定した評価指標に対する目標値は、以下のように設定する。

■ 評価指標の目標値

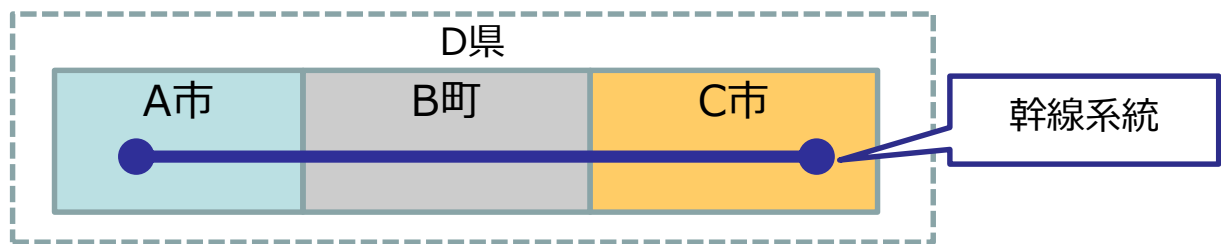
評価指標	指標の定義	現況値 (令和元年度)	目標値 (令和7年度)
年間バス利用者数	市内を運行するバスの年間利用者数	路線バス 1,286,514 人/年	現況値
		ふれあいバス 86,000 人/年	現況値
公共交通に係る市財政負担額	公共交通に係る市の年間財政負担額 ※令和元年度は、20,928 千円の国庫補助金の交付があり引き続き活用を図る	52,201 千円/年	現況値程度
高齢者の外出時に困っている割合	アンケート調査による高齢者の外出時に困っている人の回答割合	13.3% (八街中学校区)	12% (八街中学校区)
		15.4% (八街中央中学校区)	14% (八街中央中学校区)
		16.6% (八街北中学校区)	15% (八街北中学校区)
		18.8% (八街南中学校区)	17% (八街南中学校区)
公共交通に対する満足度	アンケート調査による公共交通に対する満足している人の回答割合	10.7% ※平成30年度市民アンケート	現況値以上
地域の実情に合った地域交通の取組	地域懇談会・セミナー・勉強会・アンケート等の実施回数	9 回実施 (※令和2年度時点)	10 回 (累積) (年2回)

※ただし、これらの数値目標については、社会経済状況等の動向により、必要に応じて見直すこととする。

『八街市地域公共交通計画』（令和3年5月策定）において、V.地域公共交通のあり方として、明示的に定量的な目標・効果とその評価手法を記載していることが認められる。

- 複数市町村に跨がる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、
 - (1) 沿線の全市町村を構成員に含む県の協議会において法定計画を策定する
 - (2) 沿線の全市町村が合同の広域協議会を組織し、共同して一つの法定計画を策定する
 - (3) 沿線の全市町村がそれぞれ、法定計画を策定するのいずれかが必要。
- 上記(3)で沿線の一部市町村で法定計画を策定せず・補助系統について計画に位置づけていない場合は、全区間補助対象外となる。(今後要綱に追記される見込み。経過措置期間は令和6年度事業まで。)

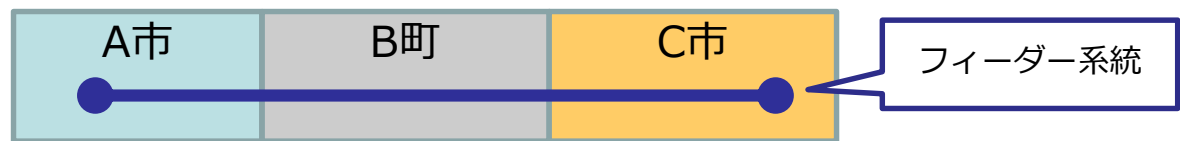
幹線系統の事例



現状は、D県が幹線確保維持計画を策定し、計画の認定を受けている。A市及びB町は、法定計画を策定している。しかし、C市は法定計画を策定していない。

- D県が引き続き、幹線補助の計画認定を受けるためには、D県が法定計画を策定する必要がある。
- D県が法定計画を策定しない場合、A市・B町・C市が共同して法定計画を作るか、各市町それぞれが法定計画を作る必要がある。(後者の場合で、C市が法定計画を作らないと、全区間補助対象外となる) ※法定計画を作って完了ではなく、毎年の幹線補助計画認定申請も各市町で行うことになる

フィーダー系統の事例



A市・B町・C市が共同して運行委託している系統で、現状は、A市・B町・C市各々フィーダー計画を策定し、計画の認定を受けている。A市及びB町は、法定計画を策定している。しかし、C市は法定計画を策定していない。

- A市・B町・C市が共同して法定計画を作るか、各市町それぞれが法定計画を作る必要がある。(後者の場合で、C市が法定計画を作らないと、全区間補助対象外となる)

- 補助対象系統の一部沿線自治体において、法定計画に位置づけていない（または法定計画を未策定の）場合であっても、**当該自治体の区間が補助対象外**となっていることや、**当該自治体が補助対象系統に係る費用負担をしていない、当該自治体の住民の利用実態がないこと等**、当該自治体の計画に補助対象系統を位置付けない**合理的な理由**を補助を受けようとする自治体の計画（**本体・別紙いずれか**）において示している場合は、柔軟に対応する。

路線型の事例①



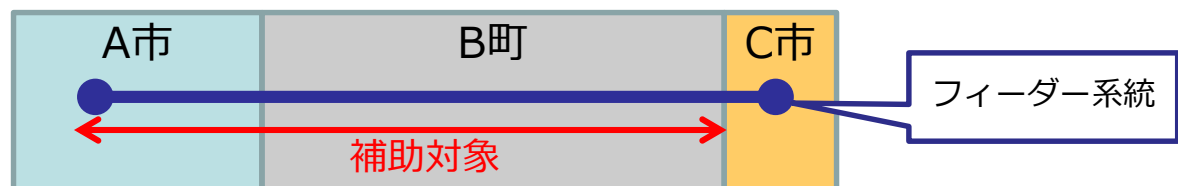
現状は、D県が幹線系統確保維持計画を策定し、（隣県のC市内の距離分を除いた）D県内の区間の補助を受けている。C市は当該系統に係る費用負担をしておらず、法定計画を策定していない。

【C市の計画に位置づけない理由】

- 当該系統が主にD県（A市・B町）住民の生活交通として必要であり、かつ利用されていること
- C市区間は補助対象外となっていること
- C市は費用負担をしていないこと

上記をD県（またはA市&B町）の計画において示す。

路線型の事例②



現状は、A市・B町がフィーダー系統確保維持計画を策定し、（C市内の距離分を除いた）A市&B町内の区間の補助を受けている。C市は当該系統に係る費用負担をしておらず、法定計画に当該系統を位置づけていない。

【C市の計画に位置づけない理由】

- 当該系統が主にA市・B町住民の生活交通として必要であり、かつ利用されていること
- C市区間は補助対象外となっていること
- C市は費用負担をしていないこと

上記をA市&B町の計画において示す。

路線型の事例③



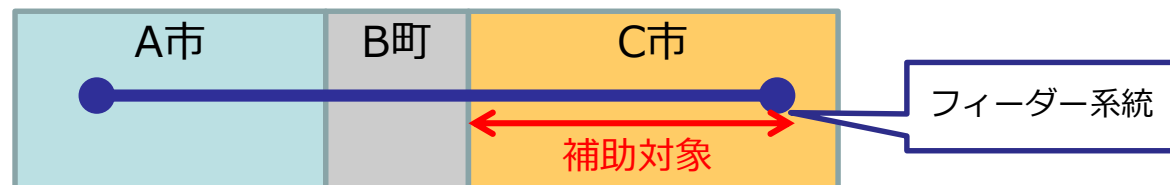
現状は、A市がフィーダー系統確保維持計画を策定し、協議会に参画するB町の合意のもと、B町内も含む全区間の補助を受けている。B町は当該系統に係る費用負担をしておらず、法定計画を策定していない。

【B町の計画に位置づけない理由】

- 当該系統が主にA市住民の生活交通として必要であり、かつ利用されていること
- B町は費用負担をしておらず、補助申請をしないこと

上記をA市の計画において示す。

路線型の事例④



現状は、C市がフィーダー系統確保維持計画を策定し、C市内の区間の補助を受けている。当該系統に係る費用はA市とC市が距離按分で負担しており、法定計画にも位置づけているが、A市は補助申請していない。B町は通過しているのみでB町内にバス停は存しない。

【B町の計画に位置づけない理由】

- 当該系統が主にA市・C市住民の生活交通として必要であり、かつ利用されていること
- B町区間は補助対象外となっていること
- B町内にはバス停がなく、B町は費用負担をしていないこと

上記をC市の計画において示す。

区域型の事例①



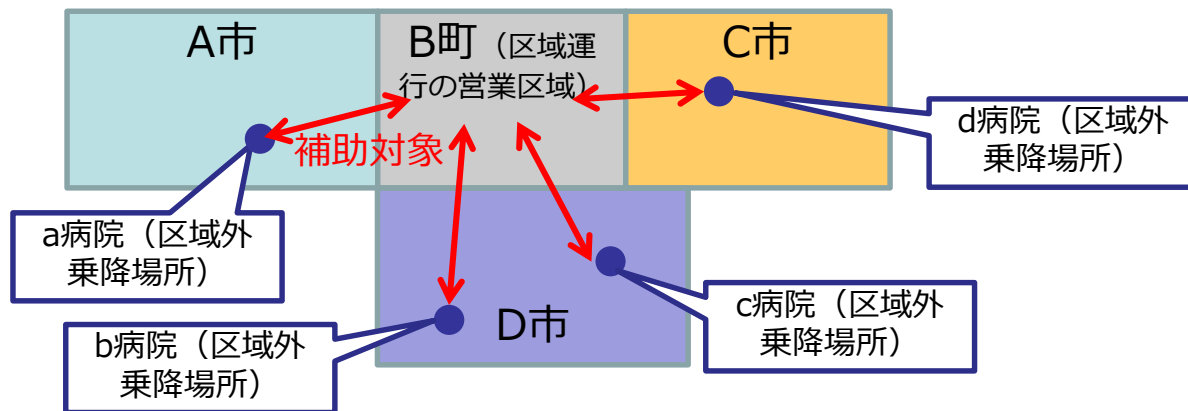
A市の区域運行は、A市内全域を営業区域としており、区域外乗降場所としてB町内のB駅を設定している。A市がフィーダー系統確保維持計画を策定し、B駅も含む全区間の補助を受けている。B町は当該区域運行に係る費用負担をしておらず、法定計画を策定していない。

【B町の計画に位置づけない理由】

- 当該区域運行が主にA市住民の生活交通として必要であり、かつ利用されていること（利用者がA市住民に制限されるか否かは問わない）
- B町は費用負担をしていないこと

上記をA市の計画において示す。

区域型の事例②



B町の区域運行は、B町内全域を営業区域としており、区域外乗降場所として隣接市内のa,b,c,d病院を設定している。B町がフィーダー系統確保維持計画を策定し、a,b,c,d病院も含む全区間の補助を受けている。A市、C市、D市は当該系統に係る費用負担をしておらず、法定計画にも当該区域運行を位置づけていない。

【A市・C市・D市の計画に位置づけない理由】

- 当該区域運行が主にB町住民の生活交通として必要であり、かつ利用されていること（利用者がB町住民に制限されるか否かは問わない）
- A市・C市・D市は費用負担をしていないこと

上記をB町の計画において示す。

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	

○交通政策審議会交通体系分科会地域公共交通部会 中間とりまとめ（令和２年１月）

「持続可能な地域旅客運送サービスの提供の確保に向けた新たな制度的枠組みに関する基本的な考え方
～地域交通のオーバーホール～」

3. 課題・テーマ（解決の方向性）と「地域交通のオーバーホール」の具体策

(4) 計画の実効性確保及びサービスの持続性重視

地方公共団体を中心に、協議会方式により策定された計画については、利便性が高く、持続可能な地域交通の実現に向け、実効性をもって取組の具体化を図る必要がある。また、公共交通確保・維持のための地方公共団体の負担が増加している中で、財政面も含めサービスの持続性を重視して取り組むことが必要である。

【具体策③】「地域公共交通計画（仮称）」と乗合バス等の運行費補助の連動化等

現行の乗合バス等の運行費等への補助制度は、法定計画（網形成計画）の策定を補助要件として求めておらず、別途に補助金交付要綱に基づく補助計画を策定することとしている。また、法定計画に定める具体的な内容については、各地域の判断に委ねられている。実態としても、地域内フィーダー系統補助を受けている市町村のうち、法定計画を策定しているのは約半数にすぎない状況である。

真に公的負担による確保・維持が必要な路線等に対し、効果的・効率的な支援を実施していくためには、地域公共交通活性化再生法の計画制度と補助制度を連動化し、鉄道を含む幹線と支線の役割分担など、地域の多様な旅客運送サービスを地域公共交通計画（仮称）に位置づけ、原則として法定協議会に対し補助することで、地域の多様な関係者による連携・協働による計画的な取組を支援することとするべきである。

これにより、地域公共交通計画（仮称）における定量的な目標設定や実施状況の分析・評価と相まって、地域の関係者による取組の継続的な改善が期待される。なお、地域公共交通計画（仮称）の作成又は変更に当たっては、地域における課題整理等の準備が必要であり、特に地域間幹線系統補助については、都道府県や複数の市町村等による調整が必要であることを踏まえ、補助の要件とする同計画の策定までの猶予期間（経過措置）を設ける等の配慮が必要である。

また、(3)のとおり、郊外・過疎地等における移動手段を確保するためには、車両のダウンサイジングや運営効率化を進める必要があり、そのためのインセンティブを補助制度等において設定することが重要である。

地域公共交通調査事業について

計画 地域公共交通 策定事業	補助対象経費	補助率	
		単独	トライアル
	(1) 第2条第1項第七号イ及びロに掲げる計画の策定調査に係る事業(訪日外国人旅行者を含む利用者の移動を円滑に行うための二次交通に関する調査を除く。) ・計画策定のための調査に要する費用(協議会開催等の事務費、地域のデータの収集・分析の費用、住民・利用者アンケートの実施費用、専門家の招聘費用、モビリティマネジメントの実施等地域住民への啓発事業の費用、短期間の実証調査のための費用等)	1/2 (上限額500万円)	1/2 (上限額、1,500万円) (※)
補助 金の 額	次に掲げる額のうち、いずれか少ない額とする。 (1) 補助対象経費の実績額に、補助率を乗じて得た額 (2) 補助金交付決定額 (3) 補助対象経費から当該事業に係る収入に相当する額を控除した額に、補助率を乗じて得た額		

(注)

- 補助対象経費には、土地の取得に要する費用を除く。
- 補助対象経費に係る消費税のうち、仕入控除を行う場合における仕入れ控除の対象となる消費税相当分については、補助対象としないものとする。また補助対象経費に係る消費税のうち、一部又は全部について仕入控除ができない場合は、その旨を記した理由書を申請書に添付し、補助対象経費に係る消費税相当額も補助対象とするものとする。上記により消費税相当額を含めて補助対象経費とした場合は、様式第5-14に当該補助対象事業完了年度の消費税の確定申告書等を添付して提出するものとする。
- (※) **地域公共交通協働トライアル推進事業**は、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、**都道府県と複数の市町村を構成員に含む活性化法法定協議会が主体**となった協働による取組を行う事業であって、次に掲げる要件を満たすものをいう。この場合、**補助対象事業者は、都道府県及び複数の市町村を構成員に含む活性化法法定協議会に限る。**
 - 地域公共交通計画に、地域旅客運送サービスについての利用者の数、収支、費用に係る国又は地方公共団体の支出の額に加え、広域移動手段の確保、地域内交通と地域間交通との円滑な接続の確保等の観点からの目標値その他の定量的な目標値を記載すること。
 - 交通圏全体で、利用者の利便性を向上し、効果的・効率的な地域公共交通ネットワークの実現を図るため、地域公共交通ネットワークの再構築や、地方公共団体と交通事業者との役割分担の見直しについて検討し、地域公共交通計画に、路線等ごとの役割や運営のあり方を明確に記載すること。

■例年のスケジュール

- 1月 事業量調査(要望調査)
- 3月 交付予定額の内示
- 4月 交付申請
- 5月 交付決定
- ※ 交付決定後、事業着手(コンサルとの契約等)

(議題2)

新型コロナウイルス関連について

公共交通における新型コロナウイルス感染症への影響と対応

○新型コロナウイルス感染症による影響（2019年同月比）

- 外出自粛等により公共交通の運送収入は大幅に減少

(関東運輸局管内)	一般路線バス	高速バス	貸切バス	タクシー	地域鉄道
2020年4月～5月	約50%減	約91%減	約93%減	約63%減	約70%減
2021年1月～4月	約26%減	約82%減	約77%減	約40%減	約40%減

(※地域鉄道は1月～3月)

- テレワークなど新たな生活様式が浸透し、公共交通利用者がコロナ以前の水準に完全に回復することが見通せない。
- エッセンシャルサービスとして輸送サービスの継続が求められる中、感染防止対策に係る追加コストも発生。
- 従来より輸送需要の減少に直面していた地域公共交通事業者が、事態収束後にサービス提供の継続が困難となる事態を回避することが必要。

資金繰り・雇用維持に係る業種横断型支援に加え、国土交通省としても独自に支援

○事業者に対する資金繰り等支援

- 日本政策金融公庫等による「実質無利子・無担保融資」など
- 「一時支援金、月次支援金」など

○雇用維持に対する支援

- 雇用調整助成金（運休・減便等の際に広く活用）
- 在籍型出向への支援（産業雇用安定助成金）

○地域における着実な支援

【地域公共交通のあり方に関する議論・地域公共交通計画の策定】

- 新型コロナウイルス感染症による交通需要の変化も踏まえつつ、地域における望ましい公共交通のあり方について議論し、地域公共交通計画の策定等を通じ、ポストコロナも見据えた移動手段の確保を図る。

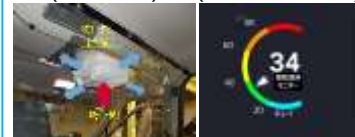
○感染防止対策、「ニューノーマル」に向けた対応

- 感染拡大防止対策
(感染症対策機器の導入、新たな取組の実証運行(航)への支援)
- デジタル技術の導入に係る経費、地域におけるMaaSの構築

○地域公共交通の確保・維持に向けた着実な支援

- コロナの影響を受けた既存補助路線の維持(特例)
- 鉄道車両の更新、ノンステップバス等の導入

(空気清浄機) (空気清浄度モニター)



【地方公共団体による地方創生臨時交付金の活用等による事業者支援】

- 厳しい状況に置かれている公共交通事業者に対し、ワクチン接種時のバス・タクシーの活用も含め、地方創生臨時交付金も活用しつつ、地方自治体による様々な支援が実施されている。

(参考資料)

改正地域公共交通活性化再生法について

地域公共交通活性化再生法の基本スキーム(改正後)

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、鉄道の上下分離、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

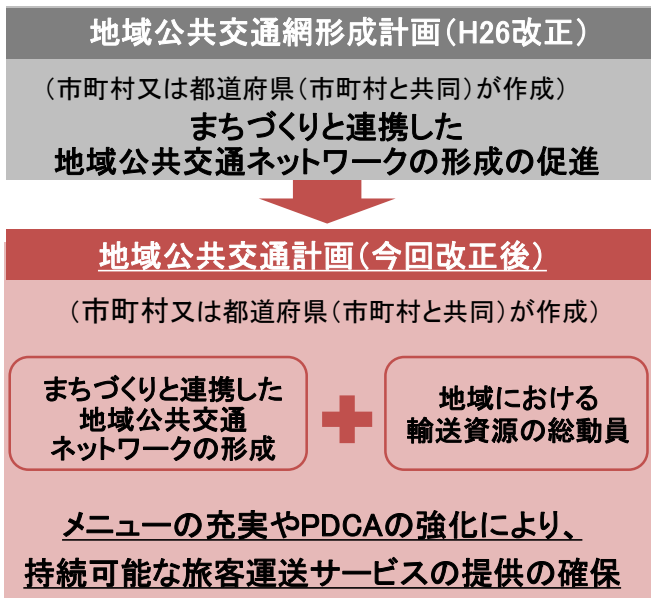
その他の事業

- **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。

- 地方公共団体による「**地域公共交通計画（マスタープラン）**」の作成
 - ・地方公共団体による**地域公共交通計画（マスタープラン）**の作成を**努力義務化**
⇒国が予算・ノウハウ面の支援を行うことで、地域における取組を更に促進（作成経費を補助 ※予算関連）
 - ・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）も計画に位置付け**
⇒バス・タクシー等の公共交通機関をフル活用した上で、地域の移動ニーズにきめ細やかに対応（情報基盤の整備・活用やキャッシュレス化の推進にも配慮）
 - ・定量的な目標（利用者数、収支等）の設定、毎年度の評価等
⇒データに基づくPDCAを強化
- 地域における協議の促進
 - ・**乗合バスの新規参入等の申請**があった場合、国が地方公共団体に**通知**
 - ・通知を受けた**地方公共団体は**、新規参入等で想定される地域公共交通利便増進実施計画への影響等も踏まえ、**地域の協議会で議論し、国に意見を提出**



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

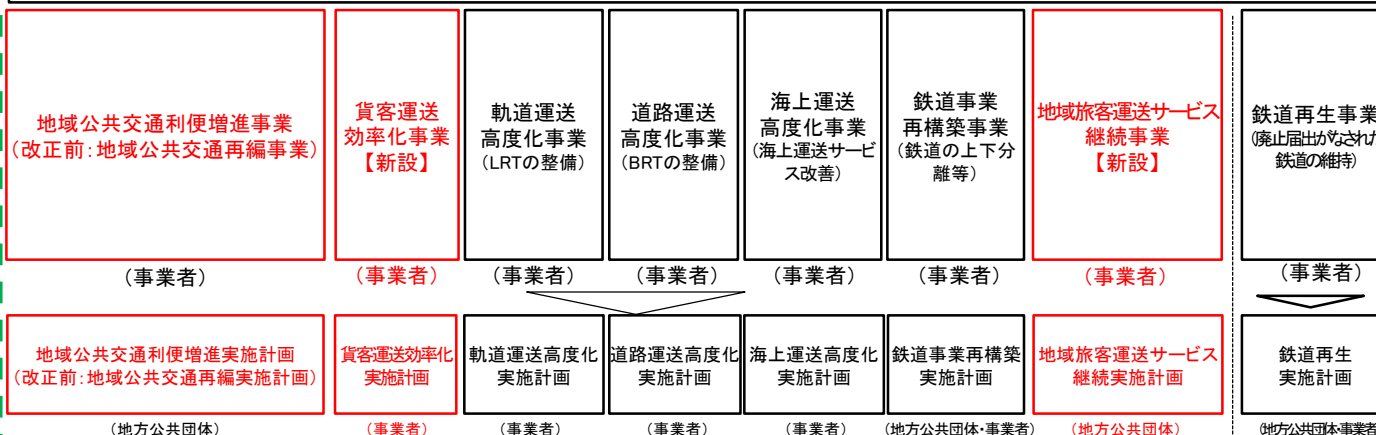
(DMV、水陸両用車等)
(事業者)

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)

国土交通大臣が認定

法律の特例措置

国土交通大臣届出

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