

# 地域公共交通計画って必要??

～計画策定のメリットをお教えします～



本パンフレットでは、下記の2点について、掲載します。

## ■地域公共交通計画の未策定の自治体の皆さま に対する計画策定のポイント

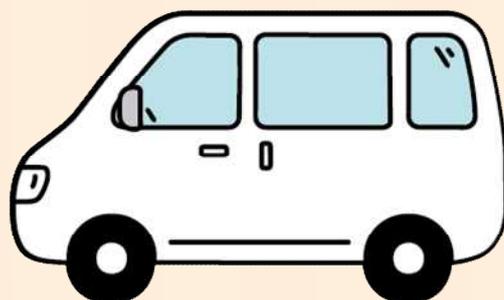
### ●地域公共交通計画を策定することによる効果

- ・まだ地域公共交通計画を策定していない自治体の皆さまに対して、「どのように策定すれば良いのかわからない」、「策定すればどのような効果があるのかわからない」などの声があがっています。
- ・そういった声に対して、お役に立つ情報等を掲載しています。

## ■地域公共交通計画を既に策定している自治体の 皆さまに対する計画運用のポイント

### ●地域公共交通計画を策定した後の進行管理

- ・地域公共交通計画を策定したものの、「計画に位置づけた施策についてどのように施策を進めて行けば良いのかわからない」、「計画策定後の進行管理に課題がある」などの声があがっています。
- ・そういった声に対して、お役に立つ情報等を掲載しています。



## メリット 1

### 行政を取り巻く公共交通の課題の明確化

- ・各種調査等を行うことで、公共交通に関する課題が改めて整理できます。計画策定の次年度以降、何をどういった手順で進めていくのかを計画的に整理できます。その結果、行き当たりばったりの施策の実施ではなく、計画的な施策の実施につながります。

## メリット 2

### ネットワーク再編の観点

- ・バス路線の新設、バス路線の再編、デマンド交通等の新たな公共交通の運行など、公共交通ネットワークの再編に関する取組が進みます。

## メリット 3

### 持続性の観点

- ・人事異動等で担当者が変更しても、公共交通の施策に関する羅針盤があることで、公共交通に関する取組が進みます。

## メリット 4

### まちづくりの観点

- ・バス路線沿線に都市機能や居住区域を集積するなど、まちづくりと一体となった計画とすることが可能となります。歩いて楽しいまちなか空間の実現など、交通単独では難しい施策の検討が可能となります。
- ・高齢者福祉、観光、道路など関連事業との協議がしやすくなります。

## メリット 5

### 近隣自治体との連携の観点

- ・日常生活の移動の多くが行政界を跨いでいる中、広域路線バスの広域連携による利便性向上に関する施策の検討が可能となります。

## メリット 6

### 関係者との合意形成の観点

- ・公共交通の関係者が一同に集まる機会をつくることができます。交通事業者と協議する機会が増えて、双方の情報共有ができます。例えば、幹線は民間事業者、支線は行政など関係者で役割分担ができます。

## メリット 7

### 住民への情報発信の観点

- ・公共交通に関するマスタープランができることで、住民に情報発信しやすくなります。

## メリット1：行政を取り巻く公共交通の課題の明確化

- ・各種調査等を行うことで、公共交通に関する課題が改めて整理できます。
- ・計画策定の次年度以降、何をどういった手順で進めていくのかを計画的に整理できます。その結果、行き当たりばったりの施策の実施ではなく、計画的な施策の実施につながります。



### 大都市の市区町村の声

- 需要の飽和、交通結節点の運用、公共交通空白地域などの区域が存在するなどの課題が存在していたが、計画策定により、望ましい地域公共交通ネットワークを明確化することができた。 など



### 大都市近郊の住宅都市の市区町村の声

- 地域の高齢化、交通不便地域、持続可能な公共交通の必要性などの課題が存在していたが、計画策定により公共交通施策の方針や方向性を明確化することができた。 など



### 地方中心都市の市区町村の声

- 人口減少により路線の維持が困難になる、人口減少や高齢化等による公共交通に関するニーズの変化に対応した持続可能な交通網を構築する必要があるなどの理由から計画策定を行った。計画策定により、地域別の交通課題が把握でき、施策の方向性や地域別の施策を立案しやすくなった。 など



### 中山間地域・過疎地域の市区町村の声

- 高齢化の進行により交通弱者の移動手段や日常生活における移動手段を確保する必要性があるなどの理由から計画策定を行った。計画策定により、課題解決の手法が明確化され、また、実施すべき施策の展開の方向性や具体的施策が明確化された。 など

- ・想定される課題に対して、計画を策定することで、課題が整理され、取り組むべき施策の方向性が明確化したなどの効果が顕在化しています。

## メリット2：ネットワーク再編の観点

- ・バス路線の新設、バス路線の再編、デマンド交通等の新たな公共交通の運行など、公共交通ネットワークの再編に関する取組が進みます。



### 大都市の市区町村の声

- コミュニティバスなどの新規路線の導入が進んだ。
- 新たな基幹公共交通軸(BRT等)と連携した公共交通網が形成された。など



### 大都市近郊の住宅都市の市区町村の声

- コミュニティバスの運行や再編により交通不便地域が減少した。
- 市内循環バス再編の実施、病院バスの導入などを実施した。
- 小さな交通(デマンド型乗合交通)を導入した。
- 路線バスの環境整備、公共交通不便地域へのコミュニティ交通の導入などについて、進め方が明確になるとともに、関係者との合意形成がしやすくなった。 など



### 地方中心都市の市区町村の声

- 路線再編(一極集中型⇒幹線支線型)が進んだ。
- コミュニティバスやデマンド型乗合交通等の新たな事業を実施しやすくなった。
- バス路線の再編、鉄道や他の交通モードとの接続強化ができた。
- 広域公共交通ネットワークシステム等の根拠になった。 など



### 中山間地域・過疎地域の市区町村の声

- 広域路線バスの運行及び一般タクシー利用補助の導入などを実施した。
- 中心市街地における循環バスを導入した。
- デマンド型乗合交通の運行した。 など

・コミュニティバスやデマンド交通の導入による交通不便地域の解消だけでなく、市街地における路線再編や階層化ネットワークなどの再編にもつながっています。

### メリット3：持続性の観点

- ・ 人事異動等で担当者が変更しても、公共交通の施策に関する羅針盤があることで、公共交通に関する取組が進みます。



### 市区町村の声

- 担当者が明確なビジョンをもって具体的施策を推進することができる。

- ・ 明確なビジョンがあることで、担当者が異動になっても施策を推進することにつながっています。

### メリット4：まちづくりの観点

- ・ バス路線沿線に都市機能や居住区域を集積するなど、まちづくりと一体となった計画とすることが可能となります。歩いて楽しいまちなか空間の実現など、交通単独では難しい施策の検討が可能となります。
- ・ 高齢者福祉、観光、道路など関連事業との協議がしやすくなります。



### 市区町村の声

＜地域公共交通計画を立地適正化計画と同時に策定した＞

- コンパクト・プラス・ネットワーク型の都市構造の更なる充実化を目指した。バス路線沿線に機能を集積させる形を目指した。バス路線沿線に出店する店舗に対して出店補助を行った。

＜地域公共交通計画により高齢者施策との連携＞

- バス特別乗車券を別部署で実施していたが、計画策定を機に適正なサービス水準の検討、利用実態を見ながら詳細に検討するという方向性を共有できた。

- ・ 計画策定を機に、公共交通と都市計画、公共交通と高齢福祉など横断的な取組の展開につながっています。

## メリット5：近隣自治体との連携の観点

- ・日常生活の移動の多くが行政界を跨いでいる中、広域路線バスの広域連携による利便性向上に関する施策の検討が可能となります。



### 地方中心都市の市区町村の声

＜日常生活圏域での計画策定及びネットワーク構築により、利便性向上＞

- 地方中心都市が中心となり、広域連携バス路線の整備、広域交通マップの作成、バス路線番号の設定、バス停名称の統一などを行った。
- 効果としては、スケールメリットの創出(複数の自治体で実施することにより、公共交通の利便性やわかりやすさが向上)する。コスト面も複数自治体で集約した業務発注を行うことで経費圧縮にもつながる。担当者も事務負担も軽減する。 など



### 中山間地域・過疎地域の市区町村の声

＜隣接する市区町村で一体的に計画策定＞

- 日常生活圏域単位で検討することで利便性向上を図る狙いで実施した。
- ほとんどの路線が複数自治体を跨いでおり、合同で検討を進めることができる。複数自治体で計画策定することで、事務局の負担や交通事業者の負担が軽減する。
- 新たなモビリティを複数自治体で導入するため、経費の負担軽減にもつながる。 など

- ・複数自治体で計画策定及び路線再編を取り組むことで、実施できる施策内容が増えて、費用や事務負担なども軽減されるなどのメリットも見られます。
- ・ただし、同規模の自治体で連携する場合は、例えば、都県などの第三者的な立場が参画することが望ましいとの意見もありました。

### メリット6：関係者との合意形成の観点

- ・公共交通の関係者が一同に集まる機会をつくることができます。交通事業者と協議する機会が増えて、双方の情報共有ができます。例えば、幹線は民間事業者、支線は行政など関係者で役割分担ができます。



### 市区町村の声

- 共同経営に係る認可を受けたことにより複数の交通事業者のダイヤ調整など合意形成がしやすくなった。
- 交通事業者と認識の共有が図れた。交通事業者との協働・連携による施策が実施しやすくなった。
- 関係者と合意形成しやすくなった。関係者と現状の把握・今後の方向性の共有ができた。関係者と計画に定めた共通の目標に向けた協議・合意形成がしやすくなった。

- ・都市規模に関わらず、交通事業者などの関係者と合意形成がしやすくなったとの意見が多く見られます。
- ・公共交通に関する取組を進める上で、こうした関係者との合意形成は重要であるため、計画策定の効果は大きいと考えます。

### メリット7：住民への情報発信の観点

- ・公共交通に関するマスタープランができることで、住民に情報発信しやすくなります。



### 市区町村の声

- 住民への説明がしやすくなった。
- 住民、利用者と「持続可能性」の視点からも意見交換が可能になった。
- 公共交通関係施策についての対外的な説明がしやすくなった。
- 計画があることで、住民に対する説明がしやすくなった。

- ・交通事業者などの関係者だけでなく、住民に対しても説明しやすくなったとの意見が多く見られます。

- ・既に地域公共交通計画を策定されている自治体、もしくはこれから地域公共交通計画を策定される自治体について、計画策定と運用のポイントとして、以下のものがあげられます。



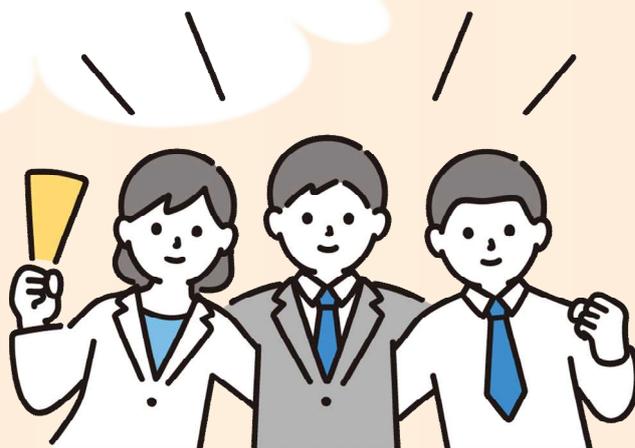
### 交通事業者との連携が不可欠

- 地域公共交通計画の策定後、計画に位置づけた施策が実施されている事例を見ると、交通事業者と密に連携して計画策定を行っている自治体が多いという特徴があります。
- 交通事業者から見ても、自治体と交通事業者が密に連携して策定した計画はより実効性が高い計画となっているとのことです。
- コロナ禍により、交通事業者を取り巻く環境も厳しさを増しており、公共交通の利用状況は、コロナ禍前の状態に完全には戻らないという認識を持っています。そういった状況を前提に公共交通に関する方策を協議し、計画に反映させていくことが重要となります。

#### <交通事業者の声>

- ・計画策定を機に公共交通に対する意識が高まっている自治体の方が増えていると感じている。
- ・頻繁に打合せを行う自治体については、地域公共交通利便増進実施計画の策定に進んでいるなど、路線再編に積極的に取り組んでいる自治体も見られる。

交通事業者にとっても  
計画策定は良い影響を  
与えています





## 施策の具体化に関する取組

- 地域公共交通計画を策定したものの、計画に位置づけている施策について踏み込んだ内容がなされていない場合、施策などの展開が進まなくなるケースがあります。
- 計画策定のポイントにも記載しているとおり、交通事業者と密に連携することで、施策の具体化につなげることができます。

### <自治体の声>

- ・自治体と交通事業者で良い関係を構築することで、地域公共交通利便増進実施計画など具体的な路線再編にまで踏み込めている。



## 業務引き継ぎ体制の構築

- 計画を策定したものの、担当者の異動に伴い、地域公共交通計画に位置づけた施策などの展開が進まなくなるケースがあります。
- こういった状況に対して、各自治体では工夫がされています。

### <自治体の声>

- ・公共交通の各分野ごとの担当を設けている。そのため、各担当全員が異動になるということはないので、誰か1人は詳しい担当者が残り、これまでの取組内容を引き継いでいる。

## 地域公共交通計画策定に向けたサポート 【有識者】

- 地域公共交通計画を未策定の市区町村からの意見として、相談できる有識者がいないなど、有識者の紹介を求める声がありました。国土交通省関東運輸局では、地域公共交通計画の策定をサポートしていただける有識者リストを整理しています。
- 以下のリンクに、有識者の皆様のリストを公開しています。  
[https://www.tb.mlit.go.jp/kanto/koutuu\\_seisaku/youusikisyu.html](https://www.tb.mlit.go.jp/kanto/koutuu_seisaku/youusikisyu.html)

## 地域公共交通計画策定に向けたサポート 【補助事業】

- 地域公共交通の策定に向けて、アンケート調査やデータ分析など、各種基礎調査を行うことが必要となり、経費が発生します。また、計画策定後に路線再編などの取組を実施していく場合も経費が発生します。
- 国土交通省では地域公共交通調査等事業を実施しており、その他に、活用できる補助事業として、以下のような補助事業があります。
- 既にいくつかの自治体では、補助事業を活用して計画を運用しています。

### ■地域公共交通確保維持改善事業(地域公共交通調査等事業)

[https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei\\_transport\\_tk\\_000041.html](https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport_tk_000041.html)

### ■地方創生推進交付金(補助制度の概要)

<https://www.chisou.go.jp/tiiki/tiikisaisei/souseikoufukin.html>

### ■定住自立圏構想(概要)

[https://www.soumu.go.jp/main\\_sosiki/kenkyu/teizyu/](https://www.soumu.go.jp/main_sosiki/kenkyu/teizyu/)

### ■その他補助事業

都県においても、それぞれ補助事業の取組を行っています。

## 地域公共交通計画策定に向けたサポート 【相談窓口】

- 地域公共交通計画の策定などについて、お困りのことなどあれば、関東運輸局交通政策部交通企画課または各都県の運輸支局までご連絡ください。  
(連絡先等は次ページに記載しています)

## その他、地域公共交通のサポート情報

- 国土交通省では、地域公共交通の策定をサポートするため、お役に立つ情報等を掲載しています。

### 地域公共交通計画等の作成と運用の手引き

- ・地域公共交通計画等の作成にあたり、計画の作成手順、考え方を示した「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き」を作成しています。

[https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei\\_transport\\_tk\\_000058.html](https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport_tk_000058.html)

### 〔関東運輸局の公共交通支援メニュー〕

<https://www.tb.mlit.go.jp/kanto/page2/public-transport.html>

### 関東運輸局地域交通優良団体等表彰制度

- ・地域公共交通に関する優れた取組を行った団体を顕彰するため、関東運輸局地域交通優良団体等表彰制度(関東運輸局長表彰)を創設しました。自治体、交通事業者等に対する表彰制度を創設することにより、更なる優良事例の案件形成・横展開を推進しています。

### がんばる地域応援プロジェクト

- ・地域の抱える公共交通の課題が多様化・複雑化する中で、これまでのように制度を用意するだけでなく、制度を活用して地域の抱える課題を解決する方策を、地域と二人三脚で模索し、持続可能な地域公共交通の実現を図っていく『がんばる地域応援プロジェクト』を開催しています。

### 各都県の運輸支局

東京運輸支局総務企画担当	03-3458-9231(音声ガイダンス5)
神奈川運輸支局総務企画担当	045-939-6800(音声ガイダンス5)
千葉運輸支局総務企画担当	043-242-7336(音声ガイダンス5)
埼玉運輸支局総務企画担当	048-624-1835(音声ガイダンス4)
群馬運輸支局企画輸送監査担当	027-263-4440(音声ガイダンス5)
茨城運輸支局総務企画担当	029-247-5348(音声ガイダンス4)
栃木運輸支局企画輸送監査担当	028-658-7011
山梨運輸支局企画輸送監査担当	055-261-0880

**発行:国土交通省 関東運輸局 交通政策部 交通企画課 (令和4年3月)**

〒231-8433 神奈川県横浜市中区北仲通5-57

横浜第2合同庁舎17階

TEL 045-211-7209 FAX 045-201-8807

URL <https://www.tb.mlit.go.jp/kanto/index.html>