平成27年10月28日
地域公共交通活性化セミナー2015 in 福岡

地域公共交通に関する施策と各種支援制度について

国土交通省 総合政策局 公共交通政策部

１．地域公共交通活性化再生法の改正について

改正地域公共交通活性化再生法（平成26年5月成立・11月施行）の概要

国土交通省

交通政策基本法（平成25年12月4日公布・施行）の具体化

日常生活等に必要不可欠な交通手段の確保等

まちづくりの観点からの交通施策の促進

関係者相互間の連携と協働の促進

等

目標

本格的な人口減少社会における
地域社会の活力の維持・向上

ポイント

①地方公共団体が中心となり、
②まちづくりと連携し、
③面的な公共交通ネットワーク
を再構築

改正地域公共交通活性化再生法の基本スキーム

基本方針
- 国が策定
- まちづくりとの連携に配慮

地域公共交通網形成計画
- 事業者と協議の上、地方公共団体が協議会を開催し策定
- ■ コンパクトシティの実現に向けたまちづくりとの連携
- ■ 地域全体を見渡した面的な公共交通ネットワークの再構築

地域公共交通特定事業

地域公共交通再編事業	軌道運送高度化事業（LRTの整備）	鉄道事業再構築事業（上下分離）	…
地域公共交通再編実施計画	実施計画	実施計画	…

面的な公共交通ネットワークを再構築するため、事業者等が地方公共団体の支援を受けつつ実施

地方公共団体が事業者等の同意の下に策定

国土交通大臣が認定し、計画の実現を後押し

送付された地域公共交通網形成計画

国土交通省

■　地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律（平成２６年法律第４１号）の施行（平成２６年１１月）以降、現在までに計56件の地域公共交通網形成計画が国土交通大臣に送付された。

○送付された地域公共交通網形成計画一覧　※平成２７年９月末現在

秋田県	由利本荘市
山形県	小国町
茨城県	五霞町
	東海村
埼玉県	東秩父村
千葉県	鴨川市
	南房総市
神奈川県	真鶴町
	海老名市
	藤沢市
新潟県	上越市
	佐渡市
富山県	高岡市
	黒部市
	小矢部市
岐阜県	飛騨市
	高山市
	岐阜市
	海津市
	各務原市

静岡県	下田市
愛知県	豊山町
	清須市
	田原市
	日進市
	飛島村
	武豊町
福井県	福井市、勝山市、あわら市、坂井市、永平寺町、大野市
三重県	四日市市
	津市
	松阪市
	紀北町
京都府、兵庫県、福知山市、舞鶴市、宮津市、京丹後市、伊根町、与謝野町、豊岡市	
京都府	木津川市
大阪府	河内長野市
奈良県	宇陀市
島根県	大田市

岡山県	久米南町
	高梁市
広島県	三原市
	神石高原町
	東広島市
香川県	高松市
愛媛県	愛南町
福岡県	福岡市
	朝倉市
	那珂川町
	久留米市
佐賀県、唐津市、玄海町	
長崎県	対馬市
	佐世保市
熊本県	八代市
	水俣市
大分県	中津市
宮崎県	えびの市
	門川町

○認定された地域公共交通特定事業の実施計画について

鉄道事業再構築実施計画：四日市市、京都府・兵庫県ほか　地域公共交　編実施計画：岐阜市、飛騨市

岐阜市地域公共交通再編実施計画の認定について

国土交通省

岐阜市地域公共交通再編実施計画の概要

【作成主体】岐阜市　　【区域】岐阜市域内　　【計画期間】平成２７年９月１日～平成３３年３月末

【主な事業内容と効果】

項　目		事業の効果
JR岐阜駅をハブターミナルとしたバス路線の再編（岐阜乗合自動車㈱）【平成２７年１０月１日実施】→②参照		
	茜部三田洞線	・定時性・速達性の向上　　最大約５分の遅延改善 ・一定の収支改善による持続性の向上
	日野市橋線	・定時性・速達性の向上　最大約６分の遅延改善 ・一定の収支改善による持続性の向上
JR岐阜駅を中心としたループ化への再編（岐阜乗合自動車㈱）　【平成２７年１０月１日実施】→②参照		
	鏡島市橋線 日野市橋線	・需要が見込まれるルートへの再編　　・定時性・速達性の向上 ・一定の収支改善による持続性の向上
市民協働型のコミュニティバスの導入推進（岐阜市（運行事業者：㈱日本タクシー））【平成２７年９月１日実施】→②③参照		
	日野地区 北長森地区	・路線バスとのネットワーク化によるバスの利用促進 ・地域の活性化

○上記の事業のほか、平成２８年４月以降、６路線について再編を実施予定。（②参照）

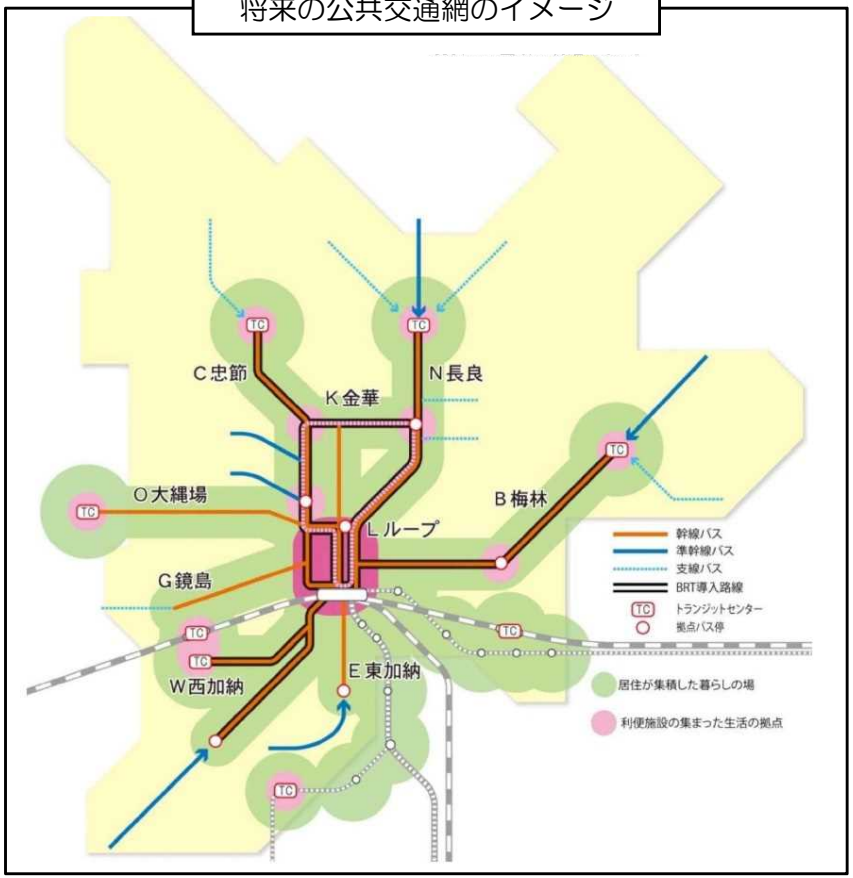
○さらに、将来的に本計画を変更し、平成３２年度までに、新たな都心拠点となる行政施設の建設にあわせて、「トランジットセンター」（乗継拠点）の整備、ＢＲＴの導入も含めた中心部の幹線バス路線の再編等を行うこととしている。

≪岐阜市による支援の内容≫

- 運行費補助　　・利用環境、走行環境整備
- 乗降データなどビックデータの分析による技術的支援
- モビリティ・マネジメント活動による利用促進活動　　等

これらの事業により、
利便性の高い公共交通ネットワークを構築

将来の公共交通網のイメージ



計画策定のための手引き

国土交通省

地域公共交通網形成計画及び地域公共交通再編実施計画の策定に当たり、両計画の策定手順、考え方を示した手引きを作成いたしました。

本手引きは、特に、初めての公共交通に関する計画の策定で、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１名又は担当不在の地方公共団体において、計画策定に際し踏まえるべきポイントや、真に検討すべき事項を明らかにする観点からまとめました。

○地域公共交通網形成計画及び地域公共交通再編実施計画策定のための手引き

【入門編】

計画策定の背景やポイント、基本的な考え方を記載

1. 網形成計画・再編実施計画策定のポイント
2. 地域の問題点・課題を明確にしましょう
3. 協議会
4. 目標設定、モニタリング
5. これからのサービスの在り方

【詳細編】

計画策定の詳細や各種調査・分析手法、事例等について記載

1. 地域公共交通網形成計画作成
2. 地域公共交通再編実施計画作成
3. 各種調査手法
4. 各種分析手法
5. 協議会等
6. アドバイザー・コーディネーター
7. 評価手法について
8. 地域公共交通再編の事業例
9. 地域公共交通特定事業等
10. Ｑ＆Ａ集

掲載ＵＲＬ：http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport_tk_000058.html

地域公共交通網形成計画の記載事項

☞ 手引き　入門編ｐ４～　詳細編ｐ４～

国土交通省

■ 「地方公共団体は、基本方針に基づき、・・・地域公共交通網形成計画を作成することができる」（法第５条第１項）

■ 地域公共交通網形成計画の作成には、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§５②）

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定める。

① 持続可能な地域公共交通網の形成に資する
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
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§５④）
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§５③）

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
その他の持続可能な地域公共交通網の形成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

基本方針について①

☞ 参考資料

⓪問題点の把握

■ 地域公共交通に関するニーズや課題はそれぞれの地域によって多種多様であるため、地域の真のニーズやその地域の抱える問題を精査した上で検討を行う必要がある。

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、公共交通の活性化・再生に向けた取組の方向性を定める。

①-1 まちづくり、観光振興等の地域戦略との一体性の確保

■ 地域戦略と一体で地域公共交通を考えることにより、人々が集う拠点や観光スポットにおける公共交通の利便性を高め、地域公共交通のサービス充実と利用者増加とを一体で実現。

■ 医療、福祉等の都市機能の集積と公共交通沿線への居住の誘導によるコンパクトなまちづくりの実現のため、多様な交通サービスの導入と有機的な組合せなどの公共交通の再編を一体的に展開

①-2 地域全体を見渡した総合的な公共交通網の形成

■ 地域全体の公共交通をネットワークとして総合的に捉え、交通機関相互の連携を十分に図るとともに、公共交通網の効率性を向上。

■ 公的支援のあるサービスは公的支援のないサービスを補完するものとして位置付け。

①-3 地域特性に応じた多様な交通サービスの組み合わせ

■ 人口密度や自然条件等の地域特性に応じ、多様な交通手段を有機的に組み合わせ、身の丈に合った新たな地域公共交通網を形成。

①-4 住民の協力を含む関係者の連携

■ 地域公共交通は、コミュニティの形成に当たって不可欠な地域の共有財産。

■ 住民のニーズを的確に反映させるだけでなく、住民が主体となって公共交通を考え、さらには運営にも関わるといった積極的・継続的関与を行うことが必要。

基本方針について②

☞ 参考資料

②区域：広域性の確保

- 当該地域の住民の通勤、通学、買物、通院といった日常生活に関して形成される交通圏を基本とすることとし、個別・局所的にならないよう留意。
- 区域の検討に当たり、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取り組む。

③具体的で可能な限り数値化した目標設定

- 公共交通サービスが現状においてどのレベルにあるかをできる限り客観的に認識した上で、関係者が共通認識を持って取組を推進することができるよう、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。
- 公共交通の利用状況に関する目標は、その達成自体が地域の将来像の実現に直結するものではない点に留意。

④事業・実施主体

- 計画区域における地域公共交通を一体的に地域公共交通網形成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公共交通サービスの全体像を明らかにする。
- これらのサービスの実現に必要な事業・実施主体を整理し、計画に記載。（既存路線の維持といった継続的な取組や、民間事業者による自主事業も含め、目標達成のために必要となる事業を網羅的に記載）

⑤達成状況の評価

- 計画に掲げた目標の達成状況の評価に加え、計画に記載した各種事業についても、実施状況を把握し、効果的・効率的に実施されているかどうかを定期的に評価することが重要
- 地域公共交通が、定量的に把握することが困難な価値や外部効果を有することにも留意

⑥期間

- 計画期間は、５年程度を原則とするが、形成計画の目標として定める内容や地域の実情等を踏まえて、柔軟に設定することを妨げない。
- まちづくりに関する事業の中には、事業期間が長期間にわたるものもあるため、形成計画は、計画期間を超えて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。

地域公共交通再編実施計画の認定

☞ 手引き　入門編ｐ４～　詳細編ｐ２８～

■ 地域公共交通再編実施計画は、地域公共交通網形成計画に地域公共交通再編事業に関する事項を定めた上で作成する実施計画（法第２７条の２第１項）

■ 地域公共交通再編実施計画の認定に当たっては、基本方針との整合性等を審査。

地域公共交通再編実施計画
（地方公共団体が作成）

＜記載事項＞　（法§27の2②、施行規則§33）

- *実施区域*
- *事業の内容・実施主体*
- *実施予定期間*
- *事業実施に必要な資金の額・調達方法*
- *事業の効果*　等

同意

特定旅客運送事業者等

大臣認定

＜認定基準＞　（法§27の3②）

①基本方針に照らして適切なものであること

※基礎となっている地域公共交通網形成計画についても基本方針に沿って作成されているか判断。

②事業を確実に遂行するため適切なものであること

③個別事業法の許可基準に適合すること

関係法令の特例・重点的な支援

①　当該地域公共交通再編事業を実施する区域内で特定旅客運送事業を営む全ての者

②　①に代わって旅客運送事業を営もうとする者

③　①に代わって自家用有償旅客運送を行おうとする者

地域公共交通再編実施計画の認定に係る留意点①

国土交通省

- 再編実施計画の認定に当たっては、基礎となっている地域公共交通網形成計画についても基本方針に沿って作成されているか判断。
- 地域公共交通再編実施計画の認定に当たっては、基本方針ー２及び二１．（１）との関係に留意

基本方針 三.１.1）実施計画の認定

- 実施計画の認定に当たっては、基本方針ー２に掲げる目標を実現し、地域における持続可能な地域公共交通網の形成に資する効率的な運送サービスであるかどうか判断

- 同計画の基礎となっている形成計画について、二１(1)に掲げる基本的な方針に沿って作成されているかどうかを踏まえ、判断

一.２　持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生の目標

（１）住民、来訪者の移動手段の確保
（２）地域社会全体の価値向上
　① コンパクトなまちづくりの実現
　② まちのにぎわいの創出や健康増進
　③ 観光振興施策との連携による人の交流の活発化
（３）安全・安心で質の高い運送サービスの提供等
　① 安全・安心な運送サービスの提供
　② シームレスな運送サービスの提供
　③ 定時性の確保、速達性の向上
　④ 乗りたくなるサービスの提供
　⑤ 地球温暖化対策をはじめとする環境問題への対応

二.１．(1)　持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生に関する基本的な方針

① まちづくり、観光振興等の地域戦略との一体性の確保
② 地域全体を見渡した総合的な公共交通網の形成
③ 地域特性に応じた多様な交通サービスの組合せ
④ 住民の協力を含む関係者の連携

地域公共交通再編実施計画の認定に係る留意点②

国土交通省

- 地域公共交通再編実施計画の作成に当たっては、区域内の既存の公共交通サービスの総点検が必要
- また、網形成計画に位置づけられた事業により、再編後の公共交通ネットワークの効率性･利便性･持続可能性の向上が図られることが必要。
- その上で、路線の経路等を変更しない路線も含めて、再編実施計画に位置付け、当該公共交通サービスを持続的に提供していくことが必要

基本方針 三.1.7) 再編事業に関する留意事項

- 地域公共交通再編事業については、**地域全体の公共交通をネットワークとして総合的に捉え、公共交通の利便性及び効率性の向上を双方のバランスを取りつつ図る**ことで公共交通網の**持続可能性を向上**させることを念頭に置いて、実施

- 事業を実施する区域内の既存の公共交通サービスについて、路線、運行回数・時刻、運賃、乗継ぎ、情報提供等の**サービス内容を具体的かつ網羅的に検証し、公共交通網の面的な再構築を行うことが必要**

- 事業実施区域においては、実施期間中、**実施主体たる公共交通事業者、地方公共団体等は、再編実施計画に基づき、原則として、再編により実現した路線、運行回数、運賃等を内容とする公共交通サービスを持続的に提供していくことが求められる**

2. 各種支援制度について

地域公共交通確保維持改善事業

国土交通省

コンパクト＋ネットワークの実現にとって不可欠な地域公共交通ネットワークの再構築に向けた取組みを支援

平成28年度要求額　349億円
（対前年度比1．20）

地域公共交通ネットワーク形成に向けた計画策定の後押し

＜支援の内容＞

○　地域公共交通網形成計画等の策定に係る調査

地域公共交通網形成計画

○　地域公共交通再編実施計画の策定に係る調査

地域公共交通再編実施計画

国の認定

地域の特性に応じた生活交通の確保維持

＜支援の内容＞

○　過疎地域等におけるバス、デマンドタクシーの運行

○　バス車両の更新等

○　離島航路・航空路の運航

快適で安全な公共交通の構築

＜支援の内容＞

○　鉄道駅におけるエレベーター・ホームドアの整備、ノンステップバスの導入等

○　LRT・BRTの整備、ICカードの導入・活用等

○　地域鉄道の安全性向上に資する設備の更新等

地域公共交通再編実施計画を実施する際には、まちづくり支援とも連携し、支援内容を充実

地域公共交通ネットワーク再編の促進

＜支援の内容＞

○　国の認定を受けた地域公共交通再編実施計画に基づく事業の実施

・地方路線バスの利便性向上、運行効率化等のためのバス路線の再編やデマンド型等の多様なサービスの導入

・LRT・BRTの高度化

・地域鉄道の上下分離等

【東日本大震災対応】被災地のバス交通等に対する柔軟な支援

＜支援の内容＞

○　被災地の幹線バスの運行　　○　仮設住宅等を巡る地域内バス等の運行

平成28年度要求額　15億円
（東日本大震災復興特別会計：復興庁一括計上分）

地域公共交通確保維持事業（陸上交通：地域間幹線系統補助）

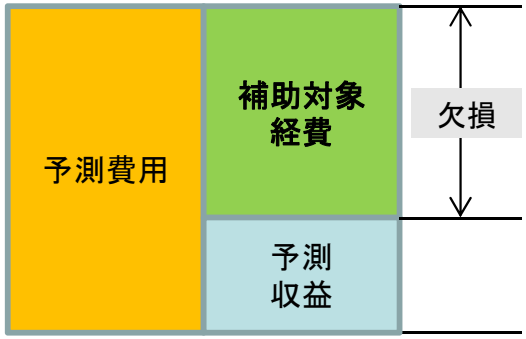
国土交通省

地域特性や実情に応じた最適な生活交通ネットワークを確保・維持するため、地域間交通ネットワークを形成する地域間幹線系統の運行について支援

補助内容

○ **補助対象事業者**
一般乗合旅客自動車運送事業者又は地域公共交通活性化再生法に基づく協議会

○ **補助対象経費**
予測費用（補助対象経常費用見込額）から予測収益（経常収益見込額）を控除した額



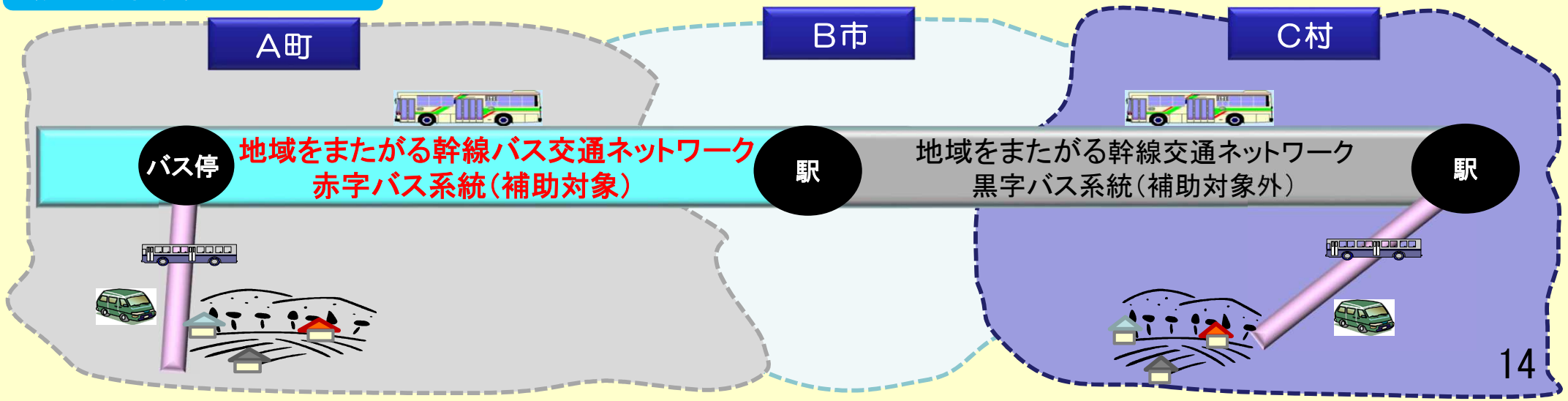
＜補助対象経費算定方法＞

予測費用
（事業者のキロ当たり経常費用見込額
×系統毎の実車走行キロ）
－
予測収益
（系統毎のキロ当たり経常収益見込額
×系統毎の実車走行キロ）

○ **補助率**
1／2

○ **主な補助要件**
・複数市町村にまたがる系統であること
（平成13年3月31日時点で判定）
・1日当たりの計画運行回数が3回以上のもの
・輸送量が15人～150人／日と見込まれること
※ 1日の運行回数3回（朝、昼、夕）以上であって、1回当たりの輸送量5人以上（乗用車では輸送できず、バス車両が必要と考えられる人数）
・経常赤字が見込まれること

補助対象系統のイメージ



地域公共交通確保維持事業（陸上交通：地域内フィーダー系統補助）

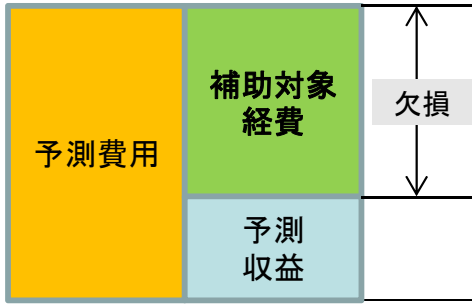
国土交通省

地域特性や実情に応じた最適な生活交通ネットワークを確保・維持するため、幹線バス等の地域間交通ネットワークと密接な地域内のバス交通・デマンド交通の運行について支援

補助内容

○ **補助対象事業者**
一般乗合旅客自動車運送事業者、自家用有償旅客運送者
又は地域公共交通活性化再生法に基づく協議会

○ **補助対象経費**
予測費用（補助対象経常費用見込額）から予測収益（経常収益見込額）を控除した額



＜補助対象経費算定方法＞

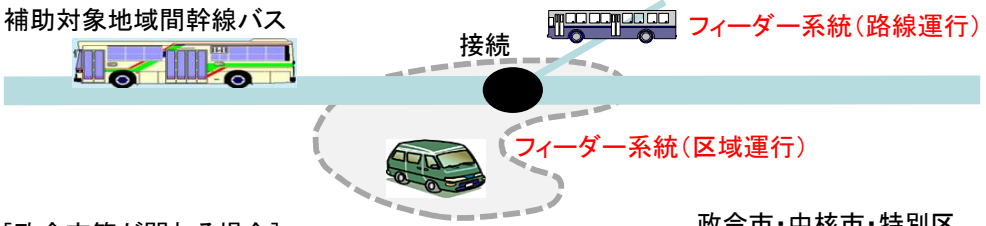
予測費用
（事業者のキロ当たり経常費用見込額
×系統毎の実車走行キロ）
－
予測収益
（系統毎のキロ当たり経常収益見込額
×系統毎の実車走行キロ）

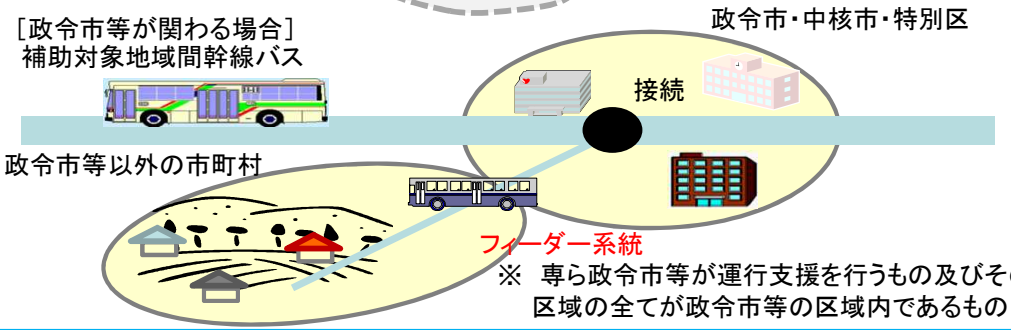
○ **補助率**
1／2

○ **主な補助要件**
・補助対象地域間バス系統を補完するものであること又は過疎地域等の交通不便地域の移動確保を目的とするものであること
・補助対象地域間幹線バス系統等へのアクセス機能を有するものであること
・新たに運行又は公的支援を受けるものであること
・乗車人員が1人／1便以上であること（定時定路線型の場合に限る。）
・経常赤字が見込まれること

補助対象系統のイメージ

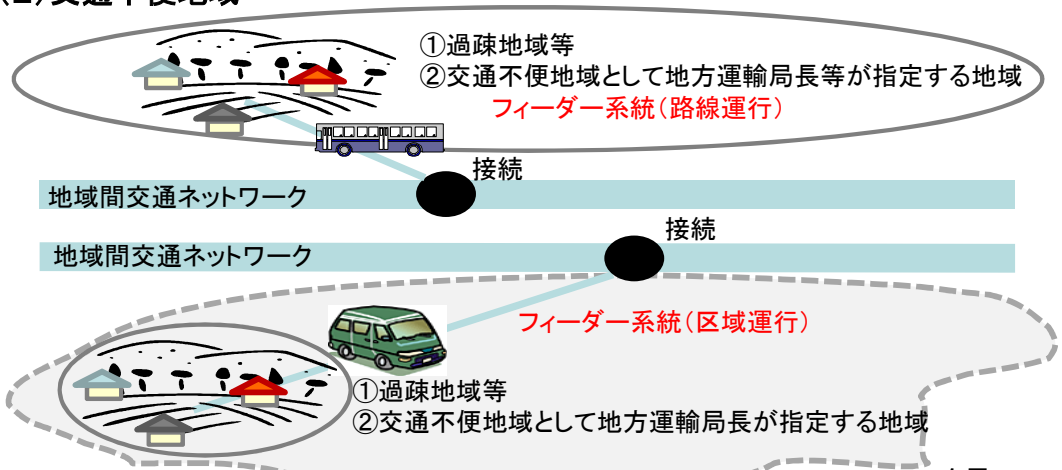
（1）補助対象地域間幹線バス系統への接続





※　専ら政令市等が運行支援を行うもの及びその運行区域の全てが政令市等の区域内であるものは除外

（2）交通不便地域



＊地域間交通ネットワーク：黒字路線、鉄軌道（JR、大手民鉄等）も含まれるが、地域間幹線バスは、幹線性（複数市町村間、運行頻度）が必要

地域公共交通確保維持事業（陸上交通：車両購入に係る補助）

国土交通省

厳しい経営状況にある乗合バス事業者の負担の軽減や老朽更新による安全確保及び利用者利便を図る観点から、バス車両の更新等について支援

補助内容

○ 補助対象事業者

【車両減価償却費等補助】

幹線系統 ：一般乗合旅客自動車運送事業者
又は地域公共交通活性化再生法に基づく協議会

フィーダー系統：一般乗合旅客自動車運送事業者又は自家用有償旅客運送者
又は地域公共交通活性化再生法に基づく協議会

【公有民営補助】

地方公共団体又は地域公共交通活性化再生法に基づく協議会

○ 補助対象経費

【車両減価償却費等補助】
補助対象購入車両減価償却費及び当該購入に係る金融費用の合計額

【公有民営補助】
補助対象車両購入費用

※補助対象経費の限度額
① ノンステップ型車両 ：1,500万円
② ワンステップ型車両：1,300万円
③ 小型車両 ：1,200万円

○ 補助率

1／2

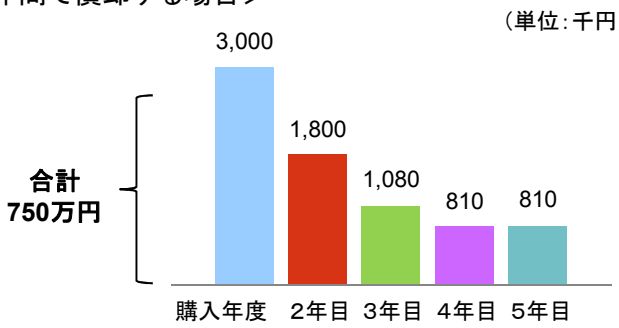
○ 主な補助要件

・補助対象期間中に新たに購入等を行うもの
・主として地域間幹線又は地域内フィーダーの補助対象系統の運行の用に供するもの
・地上から床面までの地上高が65センチメートル以下かつ定員11人以上の車両であって次のいずれかに該当するもの
①ノンステップ型車両（スロープ又はリフト付き）
②ワンステップ型車両（スロープ又はリフト付き）
③小型車両（①及び②の類型に属さない長さ7メートル以下かつ定員29人以下の車両）

補助方式のイメージ

車両減価償却費等補助

＜車両価格1,500万円のノンステップバスを購入し、定率法（残存価額×0.4）を用いて5年間で償却する場合＞

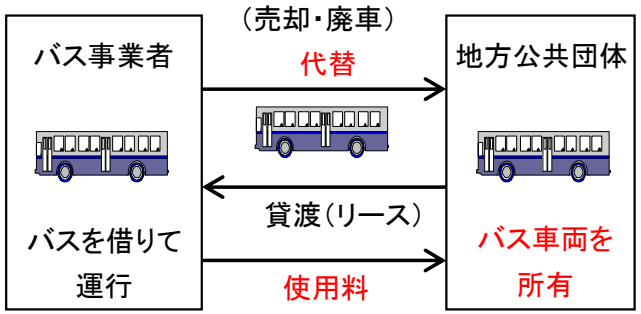


車両購入に係る減価償却費・金融費用を5年間にわたって交付

※ 補助対象金融費用は、年2.5%が上限

公有民営補助

＜車両価格1,500万円のノンステップバスを購入した場合＞



協議会で、老朽車両の代替を含む「収支改善計画」を策定

2年間で均等に分割して交付
1年目　375万円
2年目　375万円

地域公共交通ネットワークの再編に対する重点的な支援

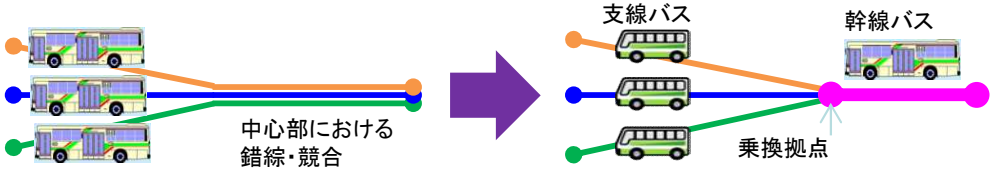
国土交通省

地域公共交通活性化再生法に基づく地域公共交通ネットワークの再編に対して重点的な支援を実施
- ○ 地方路線バスの利便性向上、運行効率化等のためのバス路線の再編やデマンド型等の多様なサービスの導入
- ○ LRT・BRTの高度化
- ○ 地域鉄道の上下分離等

地域公共交通網形成計画

地域公共交通再編実施計画

国の認定

バス路線の再編	地域全体での既存路線・ダイヤの見直し等 
デマンド型等の多様なサービスの導入	路線バス・定期航路事業からデマンド型タクシー・海上タクシー等への転換
LRT・BRTの高度化	低床車両・連節バスの導入等 LRT（ Light Rail Transit ） ：低床式車両の活用等による地域の幹線交通システム BRT（ Bus Rapid Transit ） ：連節バス、バスレーン等を組み合わせた地域の幹線交通システム
地域鉄道の上下分離等	上下分離等の事業構造の変更 鉄道事業者（運行／施設保有） 運行（鉄道事業者） 施設使用料 施設保有（自治体等）

支援内容の充実

地域公共交通ネットワークの再編に対する支援内容の充実

国土交通省

	従来の支援内容	国の認定を受けた地域公共交通再編実施計画に位置付けられている場合の支援内容
地域公共交通網形成計画・地域公共交通再編実施計画の策定等 【地域公共交通調査等事業】	計画策定 （定額：上限2,000万円）	計画策定 （定額：上限2,000万円） 利用促進・事業評価 （補助率：1／2） ※地域公共交通網形成計画については最大2年間
路線バス・デマンド型タクシーの運行 【地域公共交通確保維持事業（陸上交通：地域間幹線系統補助・地域内フィーダー系統補助）】	対象系統 【地域間幹線系統】 ① 複数市町村にまたがるもの ② １日当たりの計画運行回数が3回以上のもの ③ 輸送量が15人～150人／日と見込まれるもの 【地域内フィーダー系統】 ① 政令市、中核市、特別区以外において補助対象地域間幹線バス系統を補完するもの又は交通不便地域における移動手段の確保を目的としたもの ② 新たに運行を開始するなどの新規性があるもの （補助率：1／2）	対象系統 【地域間幹線系統】 イ．路線再編により、従来の補助対象系統を基幹バスと支線バスに分ける場合の再編後の系統 ⇒ ①及び③の要件の適用除外 ロ．イ．の対象となる系統以外の系統 ⇒ ③の要件の緩和（最低輸送量：3人／日） 【地域内フィーダー系統】 ①の要件：政令市、中核市、特別区以外とする地域限定の解除 ②の要件：従前から運行している系統のみなし適合 （補助率：1／2）
路線バスからデマンド型タクシーへの転換 【地域公共交通確保維持事業 （陸上交通：予約型運行転換経費補助）】	―	デマンド運行に用いる小型車両・予約システムの導入 （補助率：1／2）
離島航路の運営 【地域公共交通確保維持事業（離島航路運営費等補助）】	対象航路：唯一かつ赤字の一般旅客定期航路事業 （補助率：1／2）	対象航路：唯一かつ赤字の一般旅客定期航路事業、左記の補助対象航路から転換する人の運送をする不定期航路事業及び人の運送をする貨物定期航路事業（補助率：1／2）
LRT・BRTの整備 【地域公共交通バリア解消促進等事業（利用環境改善促進等事業）】	低床式路面電車、連節バス、ICカードシステムの導入等 （補助率：1／3）	低床式路面電車、連節バス、ICカードシステムの導入等 （補助率：2／5（軌道運送高度化事業、道路運送高度化事業を実施する場合や、立地適正化計画及び都市・地域総合交通戦略(注)も策定されている場合は、1／2）） （注）国の認定を受けたものに限る。
地域鉄道の安全対策 【地域公共交通バリア解消促進等事業（鉄道軌道安全輸送設備等整備事業）】	安全設備の整備等 （補助率：1／3（鉄道事業再構築事業を実施する場合、財政力指数が厳しい自治体が負担する費用相当分については1／2））	安全設備の整備等 （補助率：1／3（鉄道事業再構築事業を実施する場合、自治体が負担する費用負担相当分については1／2）

地域公共交通確保維持改善事業の要求概要

国土交通省

交通政策基本計画（平成27年2月13日閣議決定）に掲げられた目標の達成に向けて、計画に基づく施策の着実な進捗を図ることとし、全国各地における地域の多様な関係者の連携による生活交通の確保・維持や快適で安全な公共交通の構築に向けた取組みを効率的かつ効果的に支援

効率的かつ持続可能なネットワークの形成の促進

これまでと同様の着実な支援を基本としつつ、
より実情に即した形での支援に見直し

○地方路線バスの利便性向上と運行効率化の推進

・ 地域公共交通再編実施計画に基づき、地方の路線バスで車両小型化とサービス改善やデマンド交通化を一体で行う取組に対して支援を充実

◆ ゾーンバスの支線系統等へ小型車両を導入する場合の補助対象化・購入時一括補助化と、それに合わせた基幹系統等の車両代替の購入時一括補助化

◆ 路線バスからデマンド型運行へ転換する場合のセダン型車両の補助対象化・購入時一括補助化

○被災地のバス交通等に対する着実な支援

・ 復興・創生期間においても、被災地のバス交通等について、復旧・復興の進捗に応じたきめ細やかな支援を継続

（地域間輸送）

◆ 沿岸部・内陸部の応急仮設住宅経由系統・・・復興特会

◆ 上記以外の系統及び車両の購入・・・一般会計

（地域内輸送）

◆ 仮設住宅と病院、商店等を結ぶ有償運送・・・復興特会

○計画策定等支援の充実

・ 補助対象事業者に地方公共団体を追加し、より地域の実情に即した形での支援へと転換

利便性向上のための環境整備の促進

新たな政策課題に対応した効果的な支援を実施

○鉄道駅等におけるバリアフリー化施設整備等の推進

・ 2020年東京オリンピック・パラリンピック開催に向けた先進的なバリアフリー化も含め、鉄道駅におけるエレベーター・ホームドア等の整備、ノンステップバスの導入等の公共交通におけるバリアフリー化を促進

○交通系ICカードの共通化・普及拡大

・ 全国で利用可能な10カード（Suica、PASMO等）との共通化やICカード空白地域における導入に対して支援を重点化

・ 海上交通分野におけるICカード導入についても支援制度を創設

需要規模が小さい地方路線バスの利便性向上と運行効率化の推進

国土交通省

需要規模が小さい地方部のバス路線について、ミニバンやセダンといった車両へのダウンサイジングと合わせて増便や定時性の向上などのサービス改善やデマンド交通への転換を行う取り組みに対して支援を拡充し、地域公共交通ネットワークの効率化・再編を推進

【地域間幹線系統】

・ゾーンバス化等により、基幹系統と支線系統とに運行系統を分けることで地域間幹線補助系統の要件を満たさなくなる系統についても補助対象化（複数市町村要件、輸送量要件の除外）

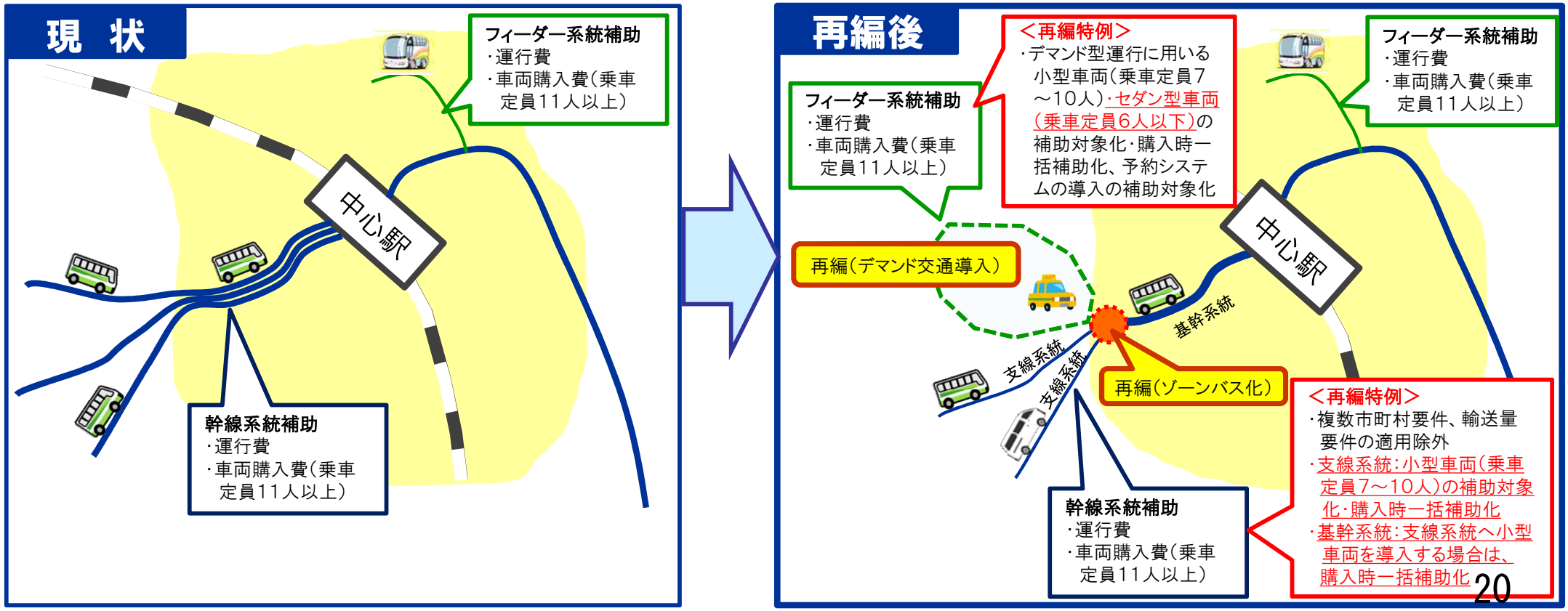
・ゾーンバスの支線系統等の効率的な運行を実現するため、小型車両（乗車定員7～10人）を補助対象化・購入時一括補助化（平成28年度見直し）

・ゾーンバスの支線系統等へ小型車両を導入し効率化を図る場合は基幹系統等の車両の代替に対し購入時一括補助化（平成28年度見直し）

【地域内フィーダー系統】

・路線バスからデマンド型運行への転換に関し、小型車両（乗車定員7～10人）及び予約システムの導入を支援。

・地域の実情に応じた効率的な運行を実現するため、セダン型車両（乗車定員6人以下）を補助対象化・購入時一括補助化（平成28年度見直し）



※「ゾーンバス化」：運行地域のバス交通の拠点となる乗継ポイントを設定し、乗継ポイントを起点に中心部までの路線を「基幹系統」、乗継ポイントから周辺地域への路線を「支線系統」に役割分担すること。

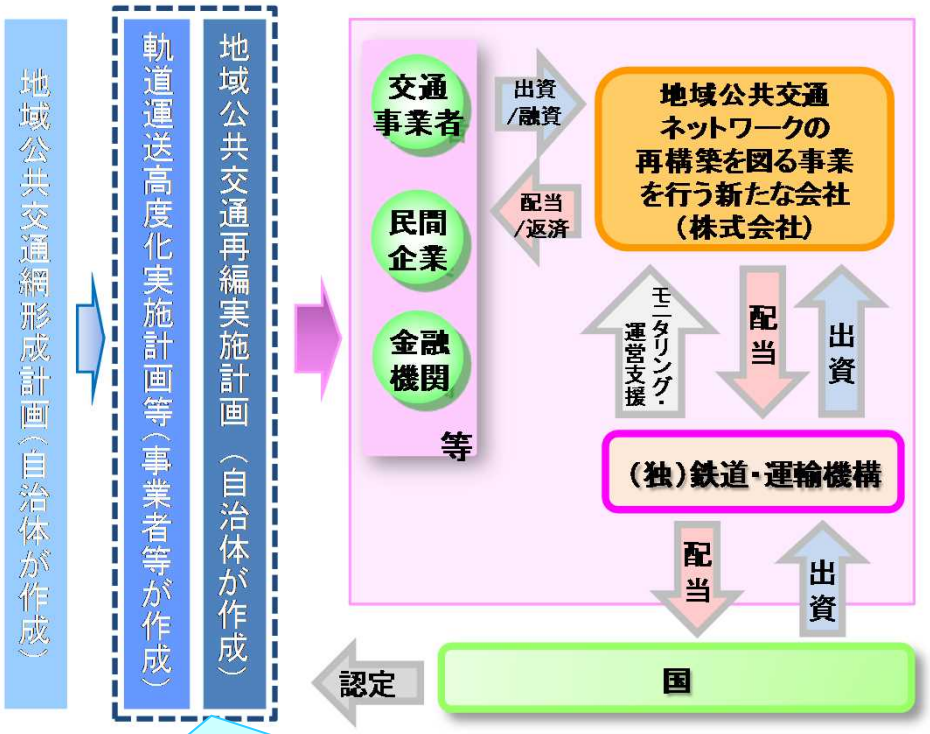
（独）鉄道・運輸機構の出資制度の概要

国土交通省

○　地域公共交通ネットワークの再構築を担う新設事業運営会社に対して（独）鉄道・運輸機構が出資

平成28年度財政投融資計画
産業投資　12億円

基本スキーム



① LRT・BRTの整備・運行
② 上下分離による地方鉄道の再生
③ バス路線網の再編
④ これらと一体となったICカードや情報案内システムの導入等

（LRT）

（BRT）

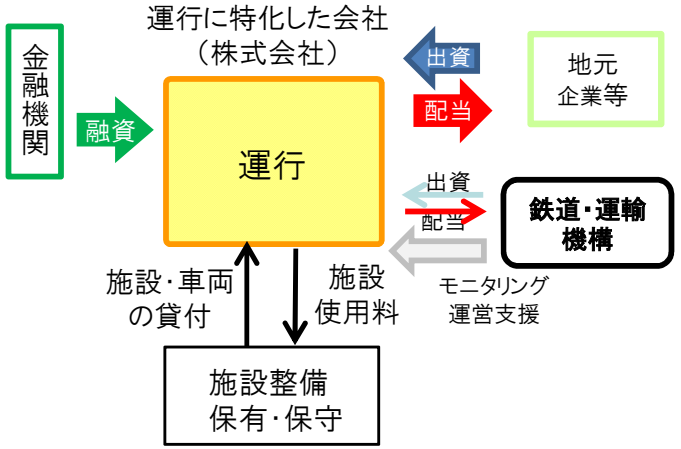
（ICカード）

産業投資による支援対象となる新設事業運営会社のイメージ

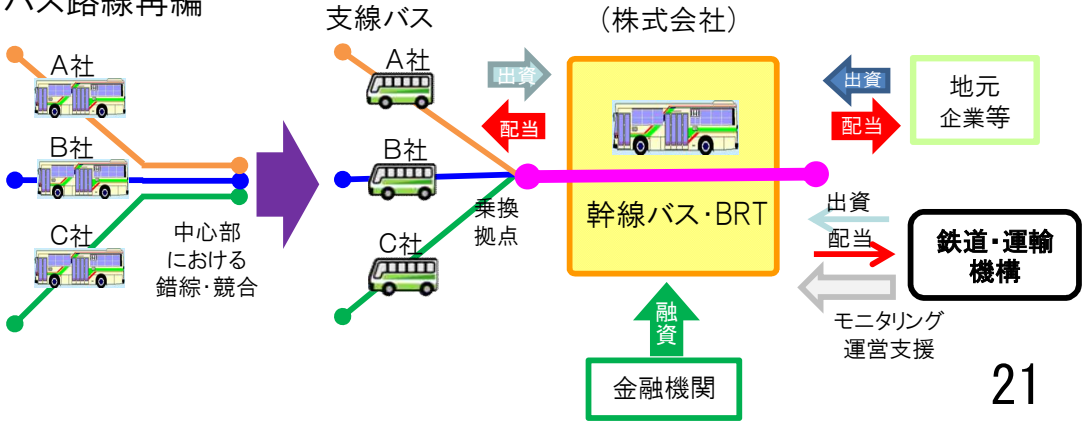
鉄道・運輸機構による出資が、地元企業等・金融機関の出融資の呼び水としての効果を発揮

1. LRTの整備・運行／地方鉄道の上下分離

既存の鉄道会社（第三セクター等）
運行
施設保有



2. バス路線再編



内閣府資料

地方創生の深化のための新型交付金

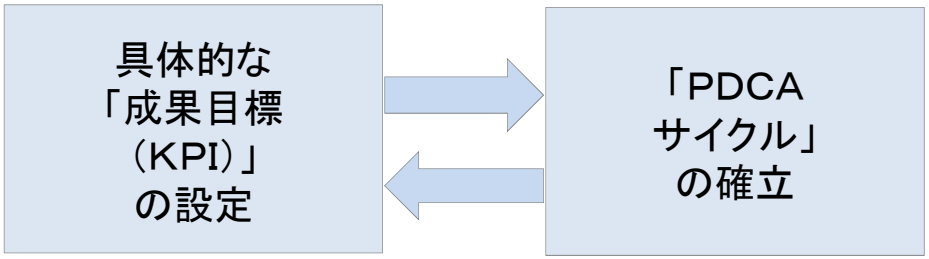
２８年度概算要求額　各府省合計1,080億円【うち優先課題推進枠307億円】（新　規）
（事業費ベース　2,160億円）

事業概要・目的

○統一的な方針の下で関係府省が連携し、地方創生予算への重点化により財源確保を行い、28年度において新たな交付金を創設（「骨太の方針」「創生基本方針」）

○地方創生の深化に向けた地方公共団体の自主的・主体的な取組を支援

○ＫＰＩの設定とＰＤＣＡサイクルを組み込み、従来の「縦割り」事業を超えた取組を支援



事業イメージ・具体例

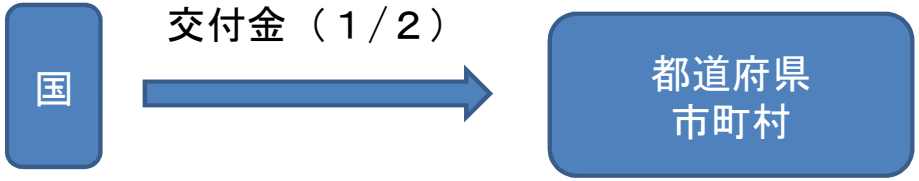
【想定される支援対象】

①先駆性のある取組
- 官民協働や地域間連携、地方創生の事業推進主体の形成、中核的人材の確保・育成
  例）ローカル・イノベーション、ローカルブランディング、日本版ＤＭＯ、生涯活躍のまち（日本版ＣＣＲＣ）、小さな拠点　等

②既存事業の隘路を発見し、打開する取組（政策間連携）
- 地方公共団体自身が既存事業の隘路を発見し、打開するために行う取組

③先駆的・優良事例の横展開
- 地方創生の深化のすそ野を広げる取組

資金の流れ



期待される効果

○先駆的な取組等を後押しすることにより、地方における安定した雇用創出、地方への新しいひとの流れ、まちの活性化など地方創生の深化の実現に寄与

内閣府資料

地方創生の深化のための新型交付金における先駆的な事業例

◆ローカルイノベーション

・明確な出口戦略の下、大学、研究機関、企業、金融機関等の連携を促進し、日本型イノベーション・エコシステムの形成や地域中核企業等への支援等を通じて地域の「稼ぐ力」を引き出す取組を行う。

◆ローカルブランディング/DMOを核とした観光振興

・地域の農林水産業・観光等の成長産業化に向けて、必要な人材・資金等を域外から呼び込むとともに、地域商社的な機能を有した新たな推進体制の形成等を通じ、販路の開拓に向けた環境整備を行う。
・広域観光戦略の実現に向け、多様な関係者の協働及び地域間連携を引き出し、日本版DMOを確立する。

◆サービス生産性の向上等

・地域におけるサービス産業の生産性の向上のため、地域金融機関、商工会議所等との連携強化を図る。また、事業者と支援人材とのマッチング等を行う。
・対内直接投資の拡大に資するよう、地域におけるビジネス環境の改善、新陳代謝や標準化の促進を図る。

◆地方創生推進人材の育成・確保

・今後、地域において、地方創生を担う様々なタイプの専門人材が求められることから、産学官等と連携した、地方創生に向けた取組の核となる人材の育成・確保を進める。

◆生涯活躍のまち(日本版CCRC)/移住促進

・生涯活躍のまち(日本版CCRC)の創設により、高齢者の移住・住み替え支援、就労、生涯学習、社会参加の確保や地域コミュニティの形成に資する取組と併せて、地域への移住を促進する施策を総合的に行う。

◆地域ぐるみの働き方改革

・出生率向上の取組の一環として、20～30代の子育て世代の雇用者等をターゲットとした長時間労働の見直しなど働き方改革に官民が協働して取り組む。

◆「小さな拠点」等によるコミュニティビジネスの活性化

・「小さな拠点」等を核に、生活機能の確保に加え、都市部との交流による観光誘致や地域資源の活用によるコミュニティビジネスの活性化を図り、自立的な集落の実現を目指す。

◆コンパクト化と公共交通ネットワークの形成等

・一定の地域に人と企業を集積する「密度の経済」を実現するため、都市のコンパクト化や公共交通網の再構築、公共インフラや既存ストックの有効なマネジメントなどに資する取組の連携の促進と、その戦略的な運営に取り組む。

※　上記の事業例は現時点のものであり、今後、関係各府省庁の参画を得ながら、先駆的な事業例の具体化を進める。

3．参考資料（地域公共交通網形成計画作成のポイントと事例）

⓪現状の把握

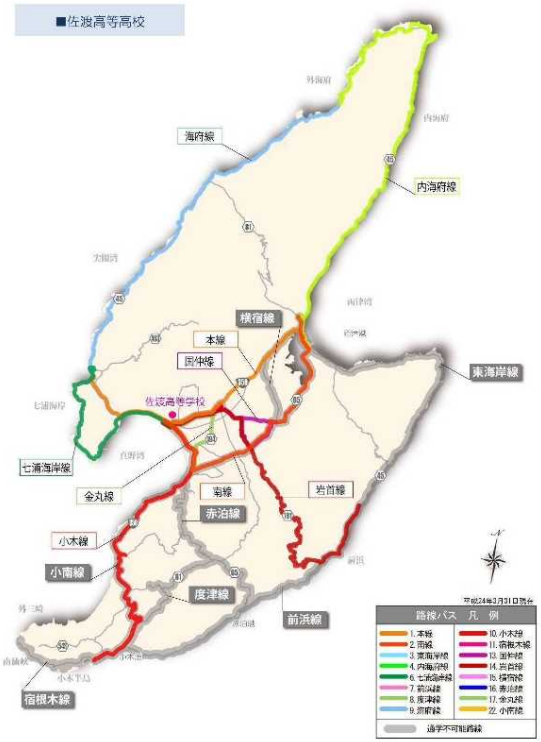
■ それぞれの地域の公共交通サービスが現状においてどのレベルにあるかをできる限り客観的に認識した上で、地域が自らの目指す方向性を可能な限り具体的な数値指標とともに明示することが重要

事例：佐渡市地域公共交通網形成計画

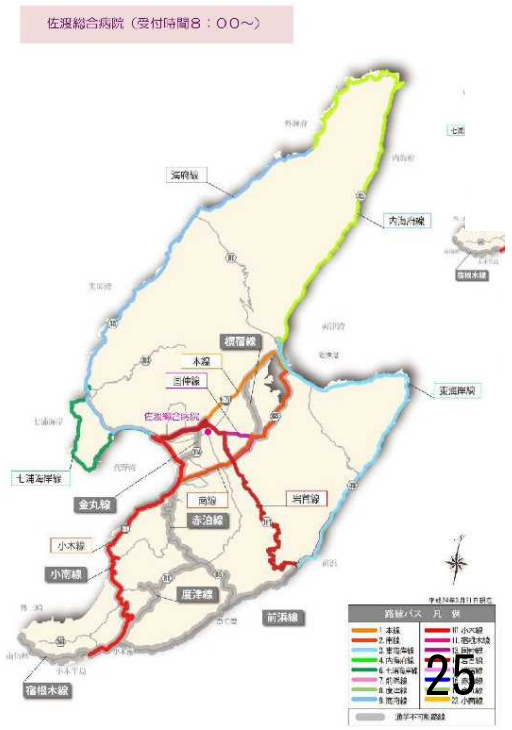
※当該計画における記載を基に、国土交通省において作成

（４）路線別乗降数
佐渡市内路線バスについて、路線別乗降車数及び乗降数が10 名以下の区間をグラフ及び図に示す。全体として、中心から離れた区間で乗降数が10 名以下となる区間が存在する。（平成22 年度データ・往路・平日）

（５）高校別バス通学可能区間
市内の各高校の通学として利用できる路線及び区間を以下に示す。
赤泊線、度津線、前浜線、宿根木線沿線において、羽茂高校を除く４校で通学ができない路線となっている。また、南線沿線で相川高校、羽茂高校へ、東海岸線沿線で佐渡高校、相川高校、羽茂高校へ通学ができない路線となっている。



（６）病院別バス通院可能区間
市内バスにおいて、主な病院の診療受付開始（診療開始後１時間以内）に間に合う路線及び区間を以下に示す。
乗り継ぎ、直行便により、病院に行けるようになっている。ただし、もっとも通院ニーズの高い佐渡総合病院では、赤泊線、度津線、前浜線、宿根木線において診療受付開始に間に合わない路線となっている。



⓪問題点の把握

■ 地域公共交通に関するニーズや課題はそれぞれの地域によって多種多様であるため、地域の真のニーズやその地域の抱える問題を精査した上で検討を行う必要がある。

事例：八代市地域公共交通網形成計画

※当該計画における記載を基に、国土交通省において作成

4. 八代市の公共交通の問題点

4-1路線バスに関する問題点

（１）サービス水準に対して利用者が顕著に少ない路線が存在
（２）複数の路線が重複し、運行頻度が過剰になっている区間が存在
（３）利用者の移動ニーズとの食い違いによる利便性の阻害や利用の低迷
（４）運賃設定や市中心部へのアクセス性などに関する地域間の格差

4-2乗合タクシーに関する問題点

（１）予約運行便における設定便数と利用状況とのバランスの乱れ
（２）サービス水準に対して利用者が少ない定期運行便が存在

4-3乗り継ぎに関する問題点

（１）適正な乗り継ぎ時間の確保が不十分な交通結節点が存在
（２）円滑に乗り継ぎ可能な環境が整っていない交通結節点が存在

4-4公共交通不便地域の状況

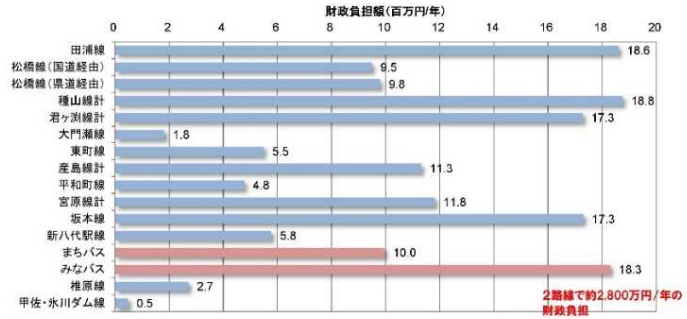
（１）人口集積が顕著なエリアにも公共交通不便地域が存在
（２）公共交通不便地域が薄く広く分布するエリアが存在
（３）その他、比較的人口が多い公共交通不便地域が存在

①運賃設定の格差

○“対距離運賃制”の路線バス、“エリア運賃制”の乗合タクシーについては、初乗り運賃がいずれも 150 円（平成 26 年度現在）であるのに対して、市街地循環バスは 100 円の“均一運賃制”となっており、運賃設定に格差が生じています。また、路線バス運賃については平成 26 年 4 月の消費税増税にともない運賃改定（初乗り運賃も 130 円から 150 円に値上げ）を行っていますが、市街地循環バスの運賃は据え置きとなっています。
○なお、市街地循環バスは利用者が比較的多いものの、運行費用を運賃のみで賄うことができないため、多大な財政負担を行っている状況です。

▼市内の公共交通運賃の概要

	路線バス		市街地循環バス	乗合タクシー
	循環バス運行区間外	循環バス運行区間		
初乗り運賃	150 円	100 円		150 円
運賃制	対距離制	均一制		エリア制



▲路線別の市の財政負担額

※集計期間：平成 25 年 10 月～平成 26 年 9 月

○市内の主要な交通結節点の中には、スムーズに乗り継ぎ可能な便が限られ、乗り継ぎ時に長い待ち時間が発生する交通結節点や、逆に乗り継ぎのために必要な余裕時間が極端に短い便が見られる交通結節点などが存在しています。

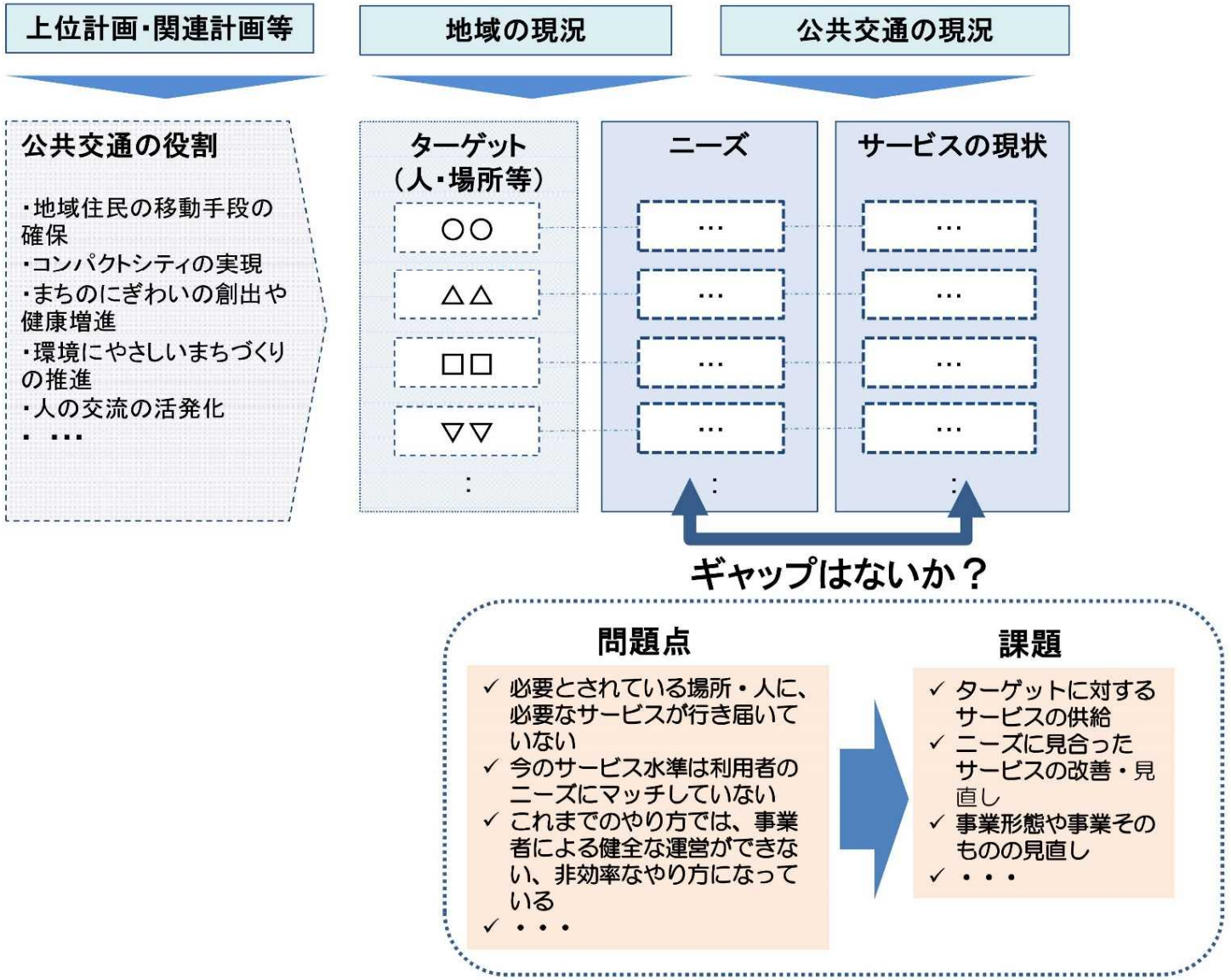
▼適正な乗り継ぎ時間の確保が不十分な交通結節点

交通結節点	交通結節点の現状等
JR 新八代駅	・新幹線駅である新八代駅では、特に新幹線と路線バスの乗り継ぎ利用への配慮が必要であるが、路線バスの中には新幹線の発着時刻にあわせたダイヤ設定になっていない便が見られる。
JR 有佐駅	・鉄道と路線バスの乗り継ぎ利用への配慮が必要であるが、鉄道と路線バスの発着時間差が５分未満と短いため円滑な乗り継ぎが困難な便が見られる。
八代市役所前バス停	・郊外を発着する路線バス（平和町線・産島線等）と市街地循環バスなどのバス同士の乗り継ぎ利用への配慮が必要であるが、円滑に乗り継ぎできるダイヤ設定になっている路線が限定される便や、待ち時間が長い便が目立つ。
労災病院前バス停	・郊外を発着する路線バス（種山線）と市街地循環バスなどのバス同士の乗り継ぎ利用への配慮が必要であるが、円滑に乗り継ぎできるダイヤ設定になっている便は一部にとどまっている。
種山バス停	・路線バス（種山線）と乗合タクシーの乗り継ぎ利用に配慮する必要があるが、発着時間差（余裕時間）が極端に短い便が見られる。
大門瀬バス停	・路線バス（大門瀬線）と乗合タクシーの乗り継ぎに配慮する必要があるが、円滑に乗り継ぎできるダイヤ設定になっている便はほとんどない。

（参考）現状把握と問題点の把握について①

■ 問題点・課題整理については、住民・利用者の移動ニーズと、公共交通サービスの現状を比較し、この間にギャップがないかを確認することが重要

問題点・課題整理のイメージ



（参考）現状把握と問題点の把握について②

国土交通省

上位計画・関連計画等

- 立地適正化計画や都市マスタープランのほか、上位計画や関連計画で地域が目指す将来像と地域公共交通の位置付け、果たすべき役割について整理

（関連する計画の例）

- 総合計画　・まち・ひと・しごと創生総合戦略　・中心市街地活性化基本計画
- 観光圏整備実施計画　・都市・地域総合交通戦略　・地方公共団体実行計画（地球温暖化対策推進法）

地域の現況・公共交通の現況　①既存の統計調査から整理

データ例	概要	活用イメージ
国勢調査	国内に住んでいる全ての人・世帯を対象に、5年ごとに実施される調査で、年齢別の人口や、通勤・通学先などが分かります。	人口や高齢化率の推移 人口、高齢者分布状況　など
経済センサス	国内に立地している事業所及び企業の経済状態を把握するために実施される調査で、事業所数や従業者数などが分かります。	事業所や従業者数の推移 事業所や従業者の分布状況　など
道路交通センサス	全国の道路状況、交通量、旅行速度、自動車運行の出発地・目的地、運行目的等を調査するものです。	道路の幅員や車線数等 自動車を利用した移動の特性　など
パーソントリップ調査	「どのような人が」「どのような目的で」「どこからどこへ」「どのような交通手段で」移動したかなどを調べる調査です。ただし、実施されていない地域もあります。	交通手段別の移動特性 移動目的別の目的地　など
将来推計人口・世帯数	平成22年から平成52年までの30年間について男女年齢階級別の将来人口を推計したものです。都道府県別・市区町村別に推計されています。	将来人口 将来の高齢化率　など
大都市交通センサス	三大都市圏において鉄道、バス等の大量公共交通輸送機関の利用実態を調査したもので、5年おきに実施されています。	鉄道・バス利用者数 鉄道駅間・バス停間の流動量　など
各都道府県の統計年鑑	各都道府県の全分野における基本的な統計資料が体系的に整理されています。	人口や就業に関する動向　地勢 バス・鉄道の運輸実績　など

（参考）現状把握と問題点の把握について③

国土交通省

地域の現況・公共交通の現況　②交通事業者と連携して整理

※データ分析のイメージ

現行の地域公共交通の現状分析

○各事業者別の事業の概要把握
○路線・系統別の運行・乗降状況および収支の把握・分析
　・運行便数
　・総走行キロ
　・乗降客数
　・輸送密度
　・収入・支出・収支
　※系統数が多い場合は方面別に複数系統でまとめるなどの工夫が必要

事業者からのデータ提供
・事業概要
・路線別収支データ　等

○運行・乗降動向の詳細把握・分析
　・ICカードデータ等を使った運行・乗降情報の収集
　・乗降客OD（※）の把握・分析
　・路線・方面別の需要・供給ギャップの分析
　※路線ネットワークをGISを使ってマップ化するなど見える化

事業者からのデータ提供
ICカードデータ　等

○その他
　・現行サービスの顧客満足度
　・潜在需要

今後の需要推計

○現状の乗降客OD等をもとに、自治体での人口推計結果を活用して将来需要推計を実施
⇒将来の収支見通し
（対策を打たない場合）

課題抽出と対応策検討

○将来の需要動向や今後のまちづくりの方向性等を踏まえた望ましい公共交通ネットワークへの再構築
　・基幹系／支線系等のタイプ分類
　・タイプ別の整備方針の検討
○事業者間の役割分担等の明確化
　・役割分担および連携方針の検討
○供給過剰／供給不足エリアにおけるサービスの見直し
　・本数見直し、運行区間見直し　等
○利用者利便性の向上
　・パターンダイヤの導入可能性検討　等
○その他

シミュレーションによる検証

○対応策の導入による事業者別の収支改善シミュレーションの実施
○将来収支の改善効果のシミュレーション

行政と事業者が協働して分析・協議を進める

（参考）現状把握と問題点の把握について④

移動特性やニーズの把握

（現在の移動特性の把握）

①利用実態調査

・バス車内で調査員や運転士が、便別・バス停別の乗降客をカウントしたり、利用者の利用区間を把握したりする調査。

②アンケート調査

・利用者に対してアンケート調査を実施することにより、公共交通の利用実態や公共交通への不満や要望を把握。

・買物や通院といった日常の移動に関しての頻度・利用交通手段等を網羅的に把握することが可能。

③ヒアリング調査（グループインタビューやワークショップ）

・アンケート調査よりもより深掘りした外出状況や地域公共交通の問題点を把握が可能。

（将来の移動特性の把握）

①駅・バス停勢圏を設定した簡易な検討手法

・既存路線の延長・再編、あるいは新駅・新規バス停を設置する際に、既存路線の駅別・バス停別利用者数と人口の関係から利用率を算出し、導入地区の駅・バス停勢圏人口に利用率を乗じて利用者数を推計する方法。

②公共交通利用者実績データを用いた検討手法

・現況の公共交通利用実績による駅・バス停間OD 交通量を、施策実施後の駅・バス停区間ごとに集計することで、施策実施後の駅・バス停の利用者数を推計する方法。公共交通サービスの改善により、自家用車等他の交通機関からの転換が想定される場合に有効。

③実態調査・選好意識調査を用いた検討手法

・移動実態調査及び選好意識調査をもとに利用者数を推計する手法。コミュニティバスの導入効果を計測する際など、PT 調査ではゾーンが粗すぎて把握が困難な細かいゾーン内での交通行動を把握する場合や、施策の対象地域が狭い場合、他の交通機関への影響を考慮する必要性が少ない場合などについて有効。

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、公共交通の活性化・再生に向けた取組の方向性を定める。

事例：佐渡市地域公共交通網形成計画

※当該計画より抜粋

基本方針1　佐渡の都市構造やコンパクトなまちづくりを支える環境配慮型の公共交通

人口や施設の集積する平野部に拠点が集まる構造と中心部施設への移動ニーズに応じた公共交通サービスの維持・改善を図るとともに、環境に配慮した公共交通体系を構築する。
都市拠点（両津、金井、佐和田、相川）と地域拠点を結び、主要施設をつなぐ骨格となるバス路線を再編し、環状線を中心に外からの交通を地域内交通や地域連携軸で受けとめ、結節部においては円滑な接続を確保する。
また、高齢社会に対応した身近で利用しやすい交通手段の確保や交通バリアフリーの充実に向けて取り組む。

基本方針2　交流人口拡大の基盤となる公共交通

人口が減少する中で、佐渡島内の経済活動を維持するには、域外の人々の活力を取り込むことが必要であり、その入口となる航路・航空路との連携と島内の幹線交通ネットワークの更なる充実を図る。
また、世界遺産登録を目指す金山、トキなど佐渡特有の資源を活かした観光施策と密接に連携した交通ネットワークの機能強化や利便性向上に取り組む。

基本方針3　持続可能で安心・安全な公共交通

持続可能で安心・安全な公共交通を実現するため、交通事業者の事業基盤をより強固なものとする必要があり、多様な運賃割引などによる利用促進やあらゆる機会を通じて公共交通の啓発活動を行い利用収益の確保を図る。
また、地域内交通については、それぞれの地域の特性や実情に応じた最適な生活交通ネットワークを確保・維持するため、自家用有償旅客運送などによる多様な関係者の連携による交通基盤の構築に向けて取り組む。

共通する方針

多様な主体が連携し、支え、創造する公共交通

すべての基本方針に関連する、あるいは入れ込むべき基本となる考え方であり、進め方の基本となる。

・多様な主体が、当事者意識を持って「かかわり、支える」

・多様な主体が連携して、事業を進める、創造する

多様な主体の参加によるサービスの維持・改善
市民、民間企業を含め、乗り換え拠点等公共交通サービスの維持・改善への参加・協力（場所、ベンチの提供等）

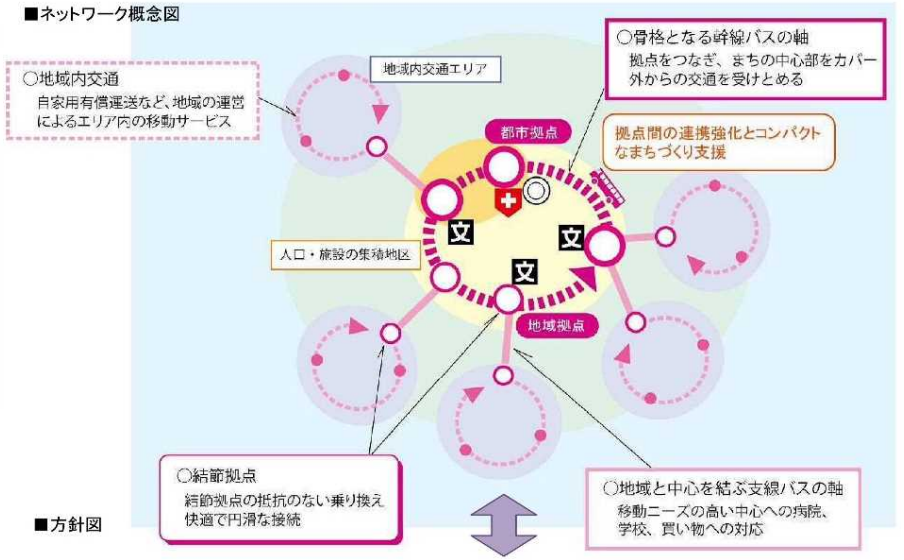
積極的な交流の場の創造
公共交通は、市民と外来者の接点の場であり、交流が深まる展開をつくる（あいさつ、観光ガイドなど）

方針の考え方を発信し、広げる
様々な媒体で「公共交通は市民が利用して成り立つ」「つくるもの」ということを、常に発信し続ける

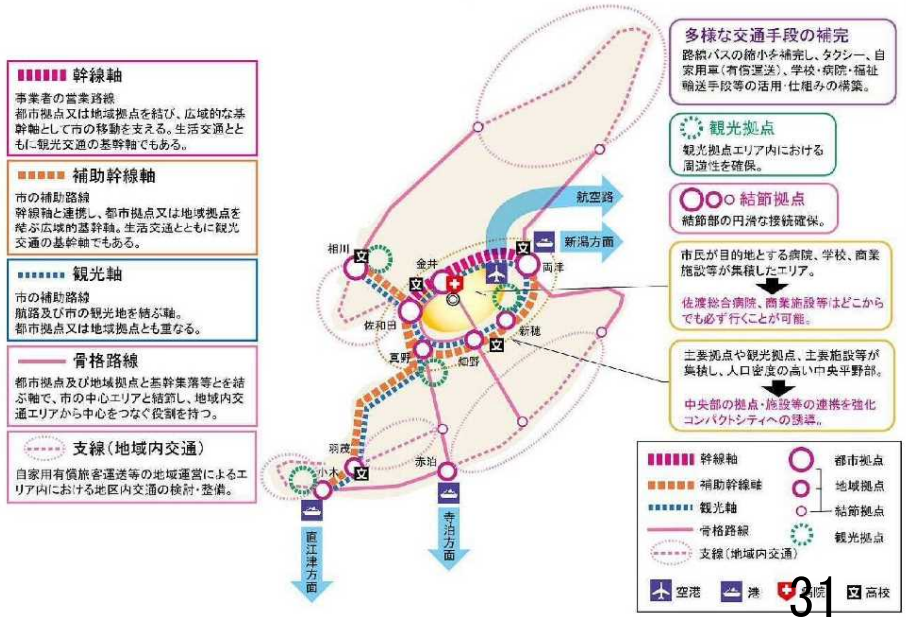
自ら作り、運営する公共交通
自家用有償運送は、地域の人が主体に、考え、つくり、運営する公共交通となる

公共交通に関する市民意識の向上
公共交通に当事者意識を持つ公共交通を育てる

■ネットワーク概念図



■方針図



①-1　まちづくり、観光振興等の地域戦略との一体性の確保

国土交通省

- 地域戦略と一体で地域公共交通を考えることにより、人々が集う拠点や観光スポットにおける公共交通の利便性を高め、地域公共交通のサービス充実と利用者増加とを一体で実現。
- 医療、福祉等の都市機能の集積と公共交通沿線への居住の誘導によるコンパクトなまちづくりの実現のため、多様な交通サービスの導入と有機的な組合せなどの公共交通の再編を一体的に展開

具体例：富山県富山市

拠点集中型のコンパクトなまちづくりに対応した公共交通ネットワークの再構築

○　約436haの中心市街地（都心地区）及び富山駅を中心とした19 の公共交通軸と約3,489haの公共交通沿線居住推進地区
○上記地区内の居住を推進するため、良質な住宅の建設事業者や住宅を建設・購入する市民に対して助成

○　おでかけ定期券
交通事業者と連携し、65歳以上の高齢者を対象に、年1000円の負担金を支払えば、市内各地から中心市街地へ出かける際に公共交通利用料金を1回100円とする割引を実施

効果

転入人口の増加

沿線商店街の活性化 ⇨ 歩行者数の増加、空き店舗の減少

住民のライフスタイルの変化 ⇨ 買い物目的の外出機会の増加

（参考）地域公共交通網形成計画の作成・推進における立地適正化計画との連携

- 地域公共交通網形成計画等と立地適正化計画の連携は、計画作成に関わる関係者、計画作成のための調査・分析、計画の内容（基本的な方針、目標、事業など）など様々な段階において可能。
- 立地適正化計画作成が先行するパターンでは将来の都市構造を踏まえることが容易になるのに対し、地域公共交通網形成計画の作成が先行するパターンでは、居住誘導の前提としての公共交通軸の強化・持続可能性向上を図れる。

○協議会への参画
・「事業を実施すると見込まれるもの」・「その他地方公共団体が必要と認める者」として、まちづくり会社、商店街なども参画可能（活性化再生法）
・市町村内部でも交通部局に加え、都市部局などが参画することを推奨（基本方針）

○他の会議体との一体化
・義務的構成員を満たせば、他の会議体と兼ねることが可能（基本方針）
・会議の合同開催なども有効

○将来の都市構造を踏まえた、目指すべきネットワークの設定
・都市計画、都市計画マスタープラン（立地適正化計画）で示された将来的な都市構造を踏まえ、目指すべき公共交通ネットワークを示す。
・また、現状の商業施設、学校、病院、行政施設等の施設の立地を踏まえ、公共交通ネットワークを設定。

・都市計画との調和、立地適正化施策との連携を求めている（活性化再生法）
・作成プロセス・記載内容が合致していれば、都市交通総合戦略などを兼ねることも可能。

計画作成の関係者 → 計画作成のための調査・分析 → 計画の内容（基本的な方針 / 目標 / 事業） → 事業の実施

○調査・アンケート項目の共通化
・計画作成に当たって基礎となる情報のうち、共通に必要なもの（地域の現況など）や、相互に前提となるもの（居住・交通サービスの現況）については、一括での調査も有効
・同様に、片方の計画が先に作成済みの場合は、そこで用いられたデータを活用

○そうして得られたデータを組み合わせ、分析

○コンパクトシティ形成に係る目標の設定
・地域公共交通そのものに関する目標に加え、コンパクトシティ形成にも係る目標を設定（例：公共交通沿線への人口誘導など）

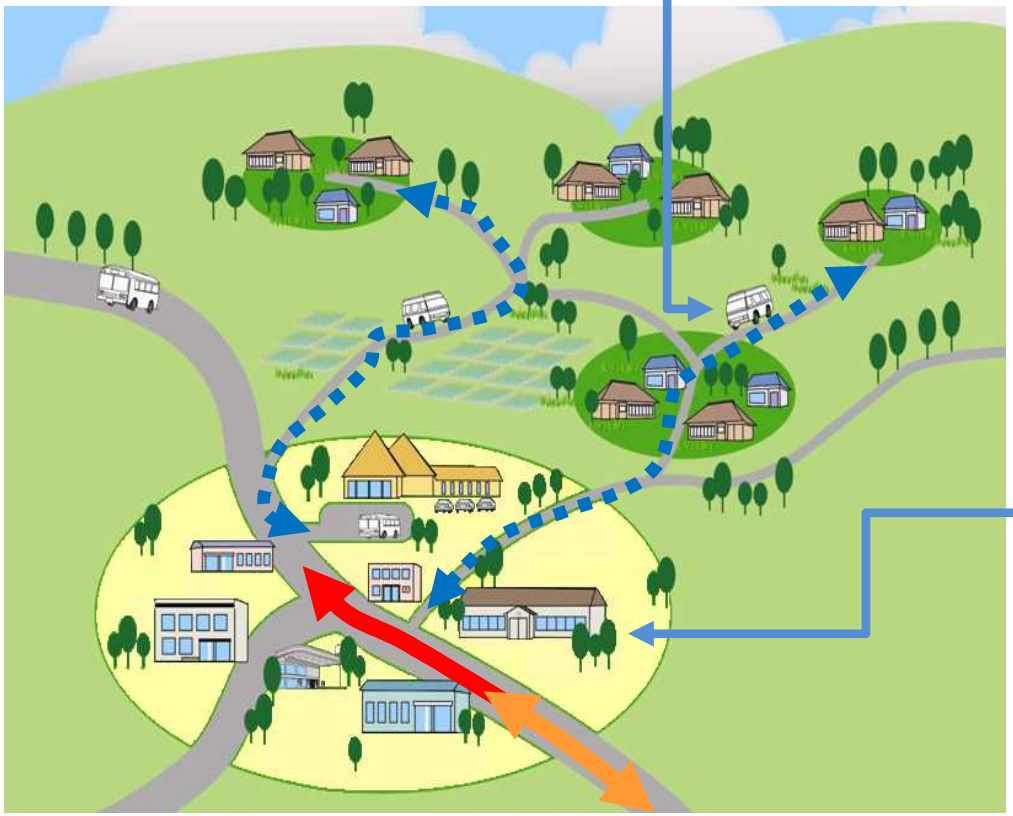
○ハード面の整備
・LRT関係施設、バスレーン、交通結節施設、待合施設、P＆R駐車場等の整備・運用

○施設立地誘導・居住誘導に向けた措置

（参考）まちづくりとの連携について（中山間地の場合）

- 網形成計画は、まちづくりとの連携等について記載が求められている（法第５条第３項）
- 都市計画や立地適正化計画を策定することがない中山間地であっても、拠点となる施設の立地が公共交通の利用動態に大きな影響を与えることから、「小さな拠点」や、病院、スーパー、温浴施設、役場、公民館、図書館、生涯学習施設、福祉施設といった、地域住民が集まる施設の立地を踏まえて、公共交通ネットワークの在り方を考えることが有効

≪具体的イメージ＞



「小さな拠点」の形成と周辺集落との交通ネットワーク確保

基幹となる集落に、機能・サービスを集約化し、コミュニティバスやデマンド交通等により周辺集落との交通ネットワークを確保することが考えられる。

主要施設の立地に合わせた路線網の形成

例えば、病院、スーパー、温浴施設、役場、公民館、図書館、生涯学習施設、福祉施設等の立地に関連して、利用者ニーズが高い施設へのアクセスを確保するために、路線の延伸やルート変更を行うことが考えられる。

（参考）岐阜市地域公共交通網形成計画

※当該計画における記載を基に、国土交通省において作成

国土交通省

■将来のまちの姿と方向性

●安全で円滑な公共交通を軸とし、徒歩、自転車及び自動車を含めた総合的な都市交通施策の推進により、 都市の再構築（リノベーション）がされた魅力のあるまちづくりを推進します。

●高度に都市機能の集積した中心市街地と、身近な生活拠点を核とした地域生活圏が密接に結びついた、 多様な地域核が有機的に連携した、 環境負荷の少ない持続的発展が可能な集約型都市構造（コンパクトシティ）の実現を目指します。

■公共交通の方針

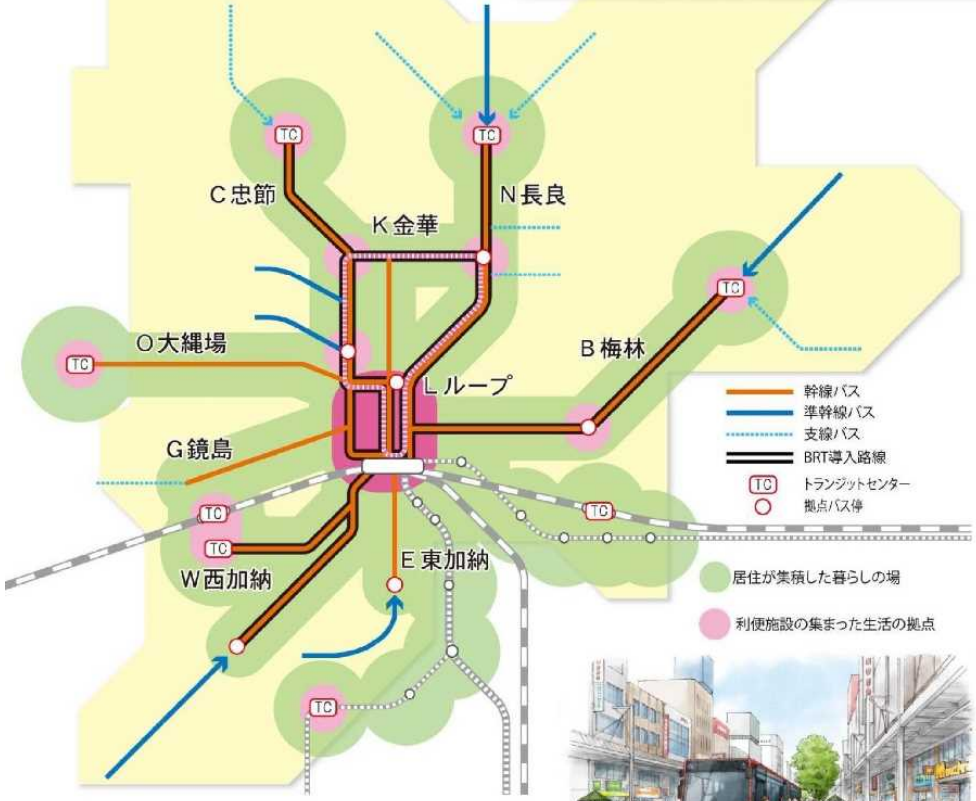
都市の基軸となる公共交通軸の形成により、
利便性の高い公共交通ネットワークを構築します。

・幹線バスから離れた地域の通勤・通学行動を支える支線バスと高齢者などの通院、買い物などの日常生活に必要な移動を支えるコミュニティバスを幹線バスとネットワーク化し、本市が目指す「多様な地域核のある都市」を支えるバスネットワークを構築が図れるよう、幹線バスの起終点にトランジットセンターを設置する。
・公共交通軸の沿線及びトランジットセンター・拠点バス停近傍に都市機能の誘導を図るとともに、公共交通の利便性が高い地域への集住を促し、公共交通を都市の基軸とした手のひら型のコンパクトなまちづくりの実現を目指す。
・トランジットモールなど中心市街地の活性化及び回遊性の向上に寄与する施策を検討することより、公共交通とまちづくりとの連携を図る。

【幹線バス路線】
本市の将来都市像の骨格を形成する根幹的なバス路線として、以下に示す8つの路線を幹線バス路線として位置づけます。

B:梅林方面　N:長良方面　K:金華方面　C:忠節方面
O：大縄場方面　G：鏡島方面　W：西加納方面　E：東加納方面

■公共交通ネットワークと
集約型都市構造の形成イメージ
【幹線バス路線】

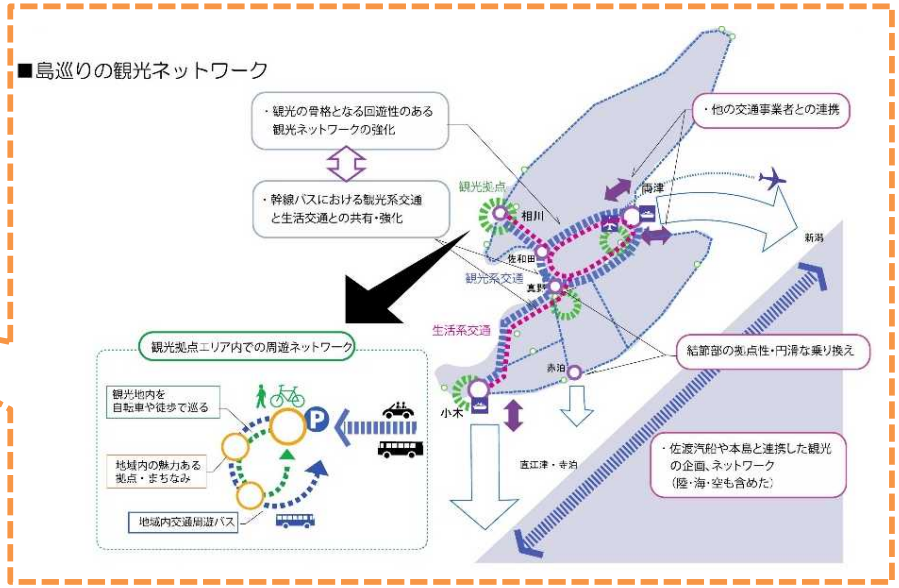


（参考）佐渡市地域公共交通網形成計画

6.4 地域交通網形成計画の目標

（１）【佐渡市地域公共交通網形成計画】の目標・考え方

基本方針	目標・施策
2. 交流人口拡大の基盤となる公共交通	[目標２－①] 域外の人々の活力を取り込む観光交通ネットワーク ・主要観光地に移動しやすい回遊性のある公共交通システム ・観光エリア内で周遊可能な公共交通体系 ・フリー乗車券による需要喚起 ・観光施設における待合環境の整備 [目標２－②] ３資産(世界遺産、GIAHS、ジオパーク)等を活用した利用促進 ・３資産(世界遺産、GIAHS、ジオパーク)へのアクセス向上 ・３資産ラッピングによるバスの魅力向上

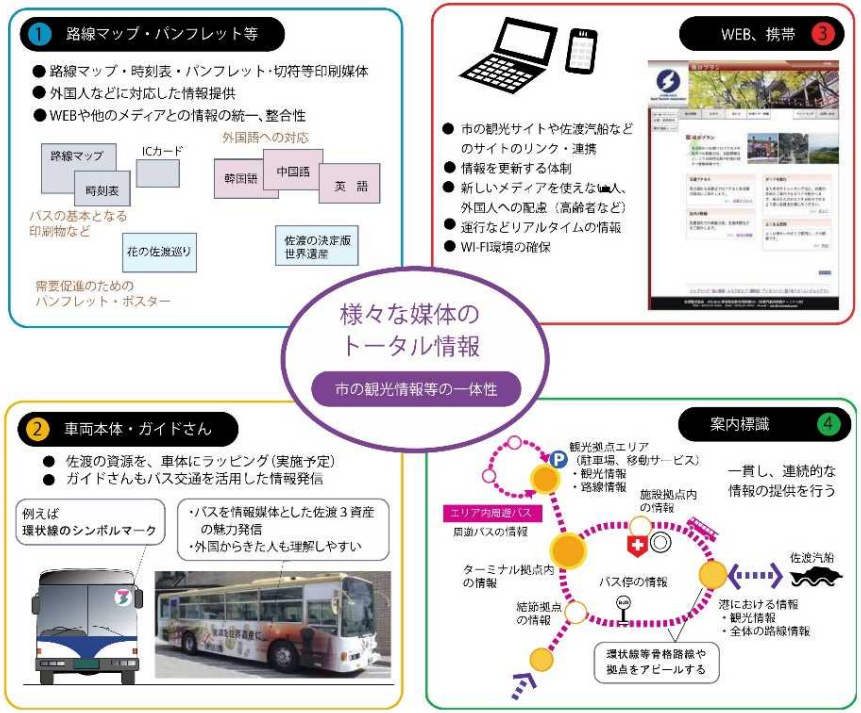


② ３資産(世界遺産、GIAHS、ジオパーク)等を活用した利用促進

施　策	実施内容	実施主体
３資産(世界遺産、GIAHS、ジオパーク)へのアクセス向上	・３資産を含む観光地への円滑な運行を確保する。 ・佐渡金山周辺観光地のまちなか散策が楽しめるパーク＆ライドによる相川まちなか周遊バスやレンタサイクル等による観光を整備する。（再掲） ・宿根木線へジオガイドを同乗し、路線バス車内でガイドを行うなどバス旅の付加価値向上に向けた取り組みを実施する。	佐渡市 地域 ＮＰＯ 交通事業者
３資産ラッピングによるバスの魅力向上	・交通機関自体の魅力向上による観光需要の創出を図るためバス車体へのラッピング等、バスを情報媒体とした佐渡３資産等の魅力発信によりバスの魅力向上を図る。	佐渡市 地域 交通事業者

■トータルな情報提供

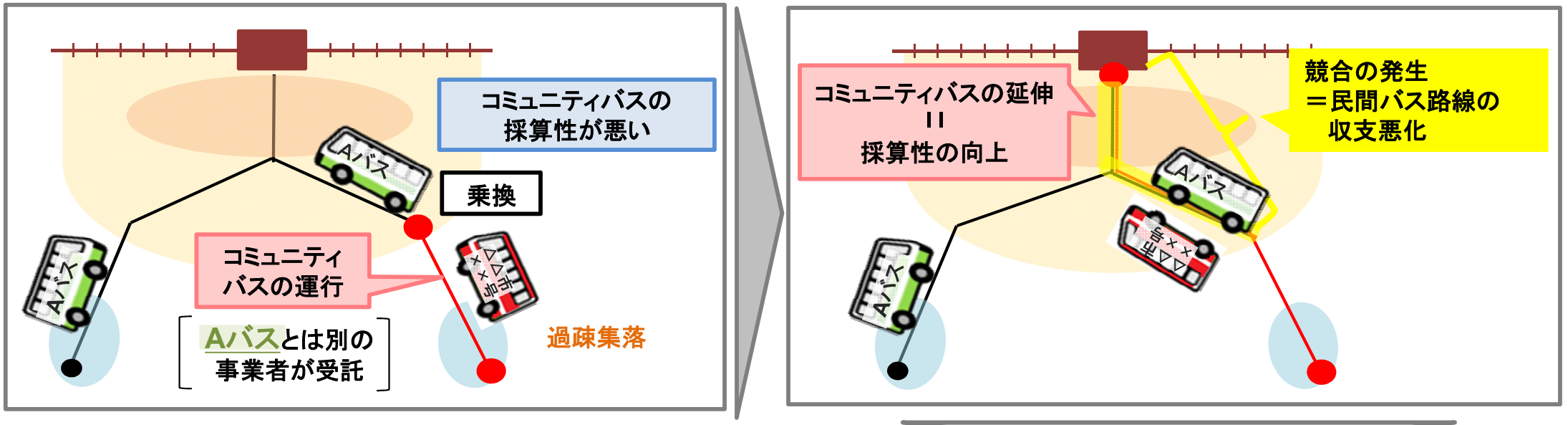
様々な情報提供手段がある中で、公共交通に関連する各事業者や観光等の情報提供を含め、情報の内容やイメージに整合性を図り、一体的にトータルな情報提供を行うことで、わかりやすい訴求力を高める。バスの車体や運転手、ガイドも情報発信の一手段となる。



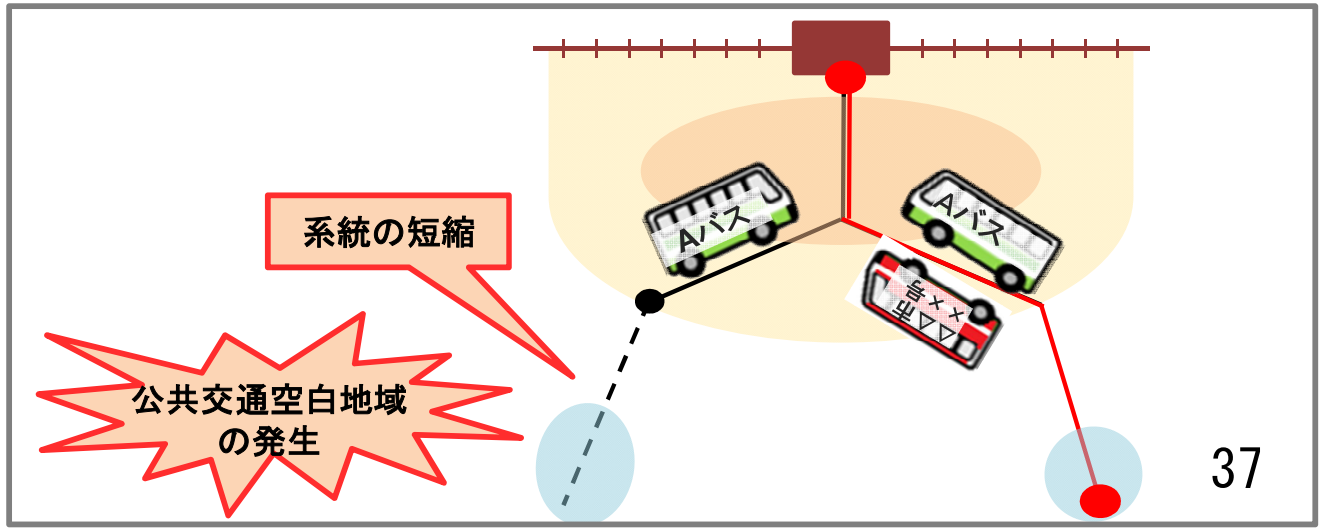
①-2　地域全体を見渡した総合的な公共交通網の形成

国土交通省

- 地域全体の公共交通をネットワークとして総合的に捉え、交通機関相互の連携を十分に図るとともに、公共交通網の効率性を向上。
- 公的支援のあるサービスは公的支援のないサービスを補完するものとして位置付け。



問題事例：コミュニティバスと民間バスの競合
（パターン①廃止代替路線の延伸）

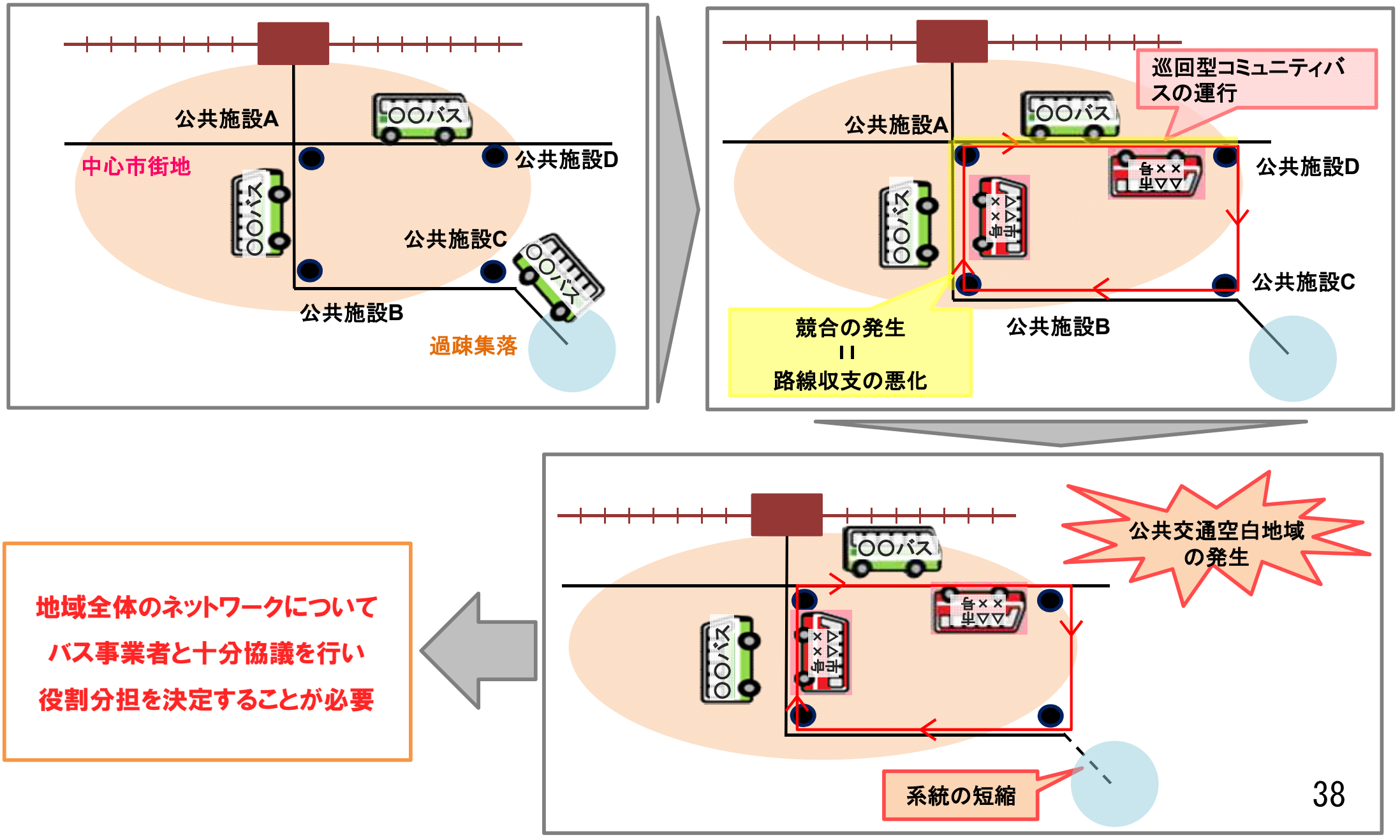


地域全体のネットワークについて
バス事業者と十分協議を行い
役割分担を決定することが必要

①-2　地域全体を見渡した総合的な公共交通網の形成

国土交通省

問題事例：コミュニティバスと民間バスの競合（パターン②公共施設巡回型）



地域全体のネットワークについて
バス事業者と十分協議を行い
役割分担を決定することが必要

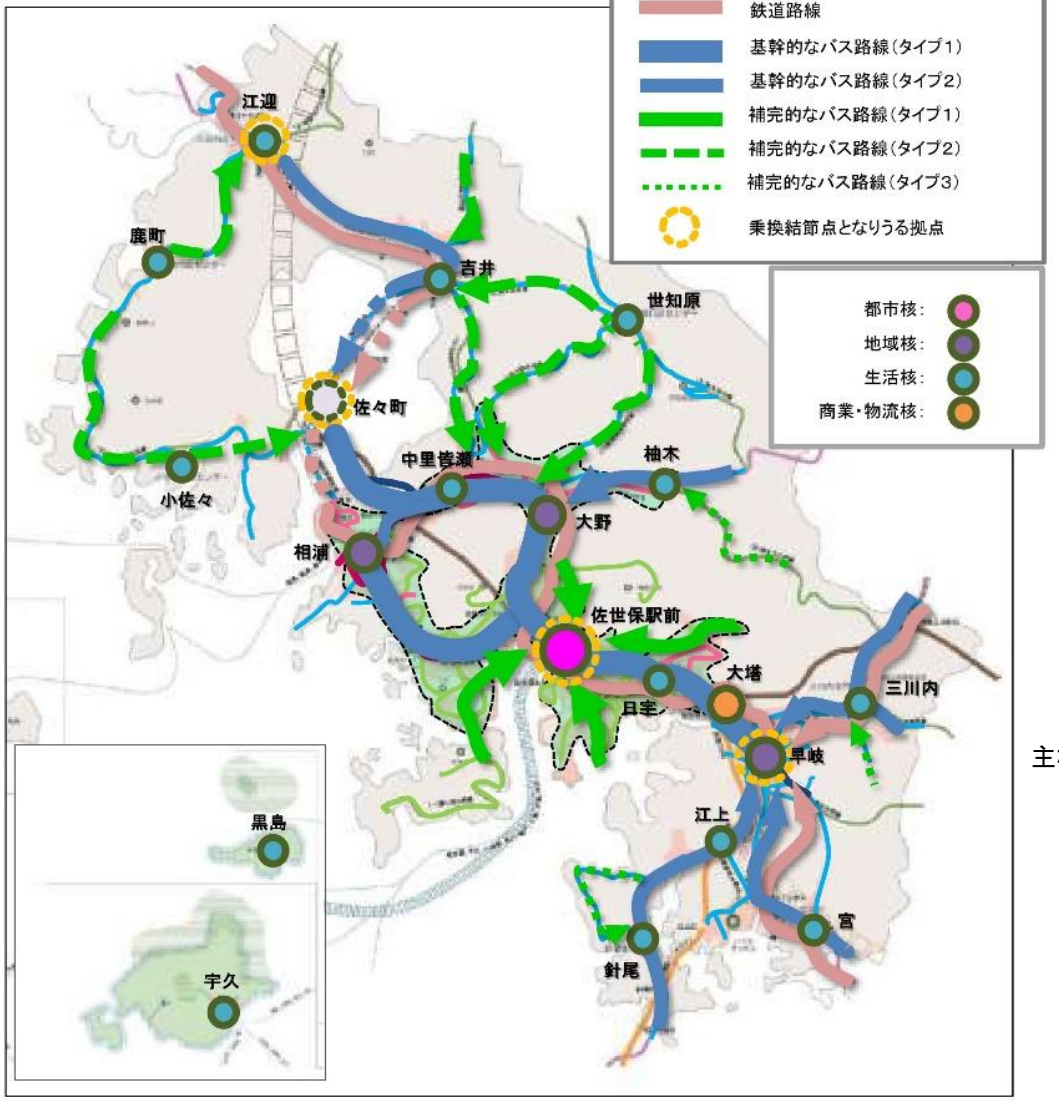
（参考）佐世保市地域公共交通網形成計画

※当該計画における記載を基に、国土交通省において作成

国土交通省

基本方針１：
まちづくりの軸となる利便性の高い公共交通ネットワークを形成する

鉄道・バスの公共交通ネットワーク



鉄道・バスのタイプと役割、整備の方向性

タイプ		役　割	整備の方向性	該当する路線
鉄道路線		・主要都市軸を形成し、市外と市内、および市内の「都市核」、「地域核」、「生活核」を結ぶ。 ・市内外との広域的な移動や、通学をはじめとした市内の移動を担う。	・市民の広域的な移動ニーズに対応したサービスの充実／見直し ・増加する市外からの来訪者の移動ニーズへの対応	・ＪＲ九州佐世保線・大村線 ・松浦鉄道
基幹的なバス路線	タイプ1	・主要都市軸を形成し、「都市核」と「地域核」を結ぶ。 ・市内のバス交通を中心とした公共交通網の基幹となる。 ・需要が多く、市域全体の公共交通ネットワークを経営的にも下支えする。	・需要に見合った十分な本数・輸送力の確保 ・速達性等の利便性の向上 ・効率化を通じた収益性の向上	・（佐々）～中里皆瀬～大野～佐世保駅前～早岐 ・相浦～日野～佐世保駅前～早岐
	タイプ2	・主要都市軸を形成し、「地域核」や交通結節点と「生活核」を結ぶ。 ・市内のバス交通を中心とした公共共通網の基幹となる。		・江迎～吉井～（佐々） ・中里皆瀬～相浦 ・大野～柚木 ・早岐～江上～針尾 ・早岐～三川内　等々
補完的なバス路線	タイプ1	・都市核、地域核と周辺住宅地の間の移動手段 ・補完的な役割（フィーダー的役割）を担う。	・地域での市民の移動ニーズに的確に対応したサービスの充実／見直し ・需要に応じた効率的なサービスへの転換（小型車両利用等）	・天神、十郎原団地線 ・山祇線・木風線 ・山手循環線 ・花高団地線　　等々
	タイプ2	・主に「生活核」どうしを結ぶ。 ・補完的な役割（フィーダー的役割）を担う。		・吉井～中里皆瀬（～大野） ・吉井～世知原～大野（菰田および知見寺経由） ・江迎～鹿町～小佐々（～佐々）　　等々
	タイプ3	・生活核と周辺集落の間の移動を担う。 ・補完的な役割（フィーダー的役割）を担う。		・上三川内線 ・口木線 ・上宇戸線　　等々

主な交通結節点の役割と整備の方向性

場　所	役　割	整　備　の　方　向　性
佐世保駅前	・市中心部における、鉄道とバス路線、及び基幹的なバス路線と補完的なバス路線との乗換・乗継・市内外との広域的な乗継・乗換拠点	・広域的・拠点的な乗換・乗継結節点として、来訪者を含めた利用者の利便性向上や情報発信力の強化を図る。
早岐駅	・市南部における、鉄道とバス路線、及び基幹的なバス路線と補完的なバス路線との乗換・乗継	・早岐駅を中心とした商業・業務地の形成や住宅等市街地の発展等まちづくりの動向も踏まえ、利用者の移動ニーズに対応した結節機能の形成を図る。

①-3　地域特性に応じた多様な交通サービスの組み合わせ

国土交通省

■　人口密度や自然条件等の地域特性に応じ、多様な交通手段を有機的に組み合わせ、身の丈に合った新たな地域公共交通網を形成。

具体例：兵庫県豊岡市

需要規模に応じた多様な交通手段による最適な生活交通ネットワークの構築

全但バス（路線バス）
中心部から生活拠点を運行（幹線系統）

※出典：全但バス（株）

イナカー（市営）
生活拠点から周辺部にかけて、地域の需要特性に応じた柔軟な路線設定で運行（フィーダー系統）

路線数：8路線12系統
使用車両：12両
大人運賃：初乗り100円、
上限400円

コバス（全但バス）
市中心部の循環コミュニティバス

系統：2系統
使用車両：2両
大人運賃：100円

※　健幸長寿社会を創造するスマートウエルネスシティ総合特区指定地方公共団体

チクタク（地域主体交通）
デマンド型の自家用有償運送

路線数：3路線4系統
使用車両：3両（市公用車を無償貸与）
大人運賃：初乗り100円，
上限200円

※出典：豊岡市

イナカー（市営・デマンド）
利用者が多く見込めない区間を、利用者の予約に応じて運行

効果

- 交通空白地域の発生を防止
- 運行経費の抑制
- 市内のバス交通の効率化

（参考）東海村地域公共交通網形成計画

※当該計画における記載を基に、国土交通省において作成

②地域全体を見渡した総合的な公共交通網の形成と地域特性に応じた多様な交通サービスの組合せの方針

■3. デマンドタクシーでは対応できない移動需要

一方、JR常磐線による通勤や高校生等の通学は、デマンドタクシーの運行時間外の移動であり、かつ事前予約・乗合型のデマンド方式では対応しきれない需要である。通勤・通学は、水戸市・ひたちなか市・日立市の3市間との移動が、通勤は約7割、通学は約8割を占めている。

その交通手段は車が大半であるが、村民の3市への通勤・通学移動ではJR常磐線を1日平均約2,500人が利用している。路線バスは、一部を除いて通勤・通学の利用はされていないことから、通勤・通学時間帯に、村内各地から東海駅へのアクセス手段(夕方～夜間はその帰りの移動)が求められている。

また、企業送迎バスによる、主に東海駅から国道6号・245号沿線の事業所への通勤は、事業所別の事情から、国道6号沿線の事業所への対応がより必要と考えられる。

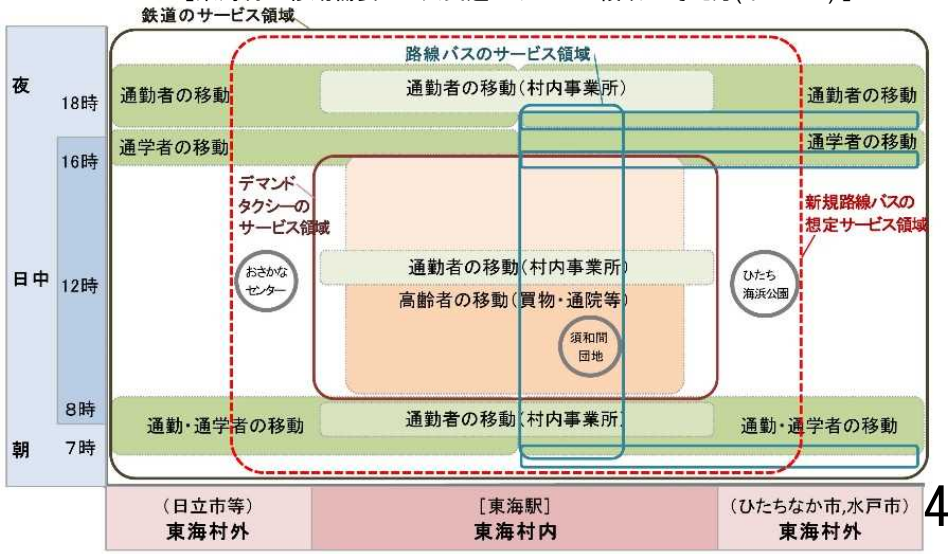
■4. 新規の路線バスによる対応

以上のようなデマンドタクシーでは対応できない移動需要に対しては、バスが有効な交通手段となる。しかし、運行を終了(廃止)した福祉循環バスのように、村内をくまなく回る循環形態では、目的地まで時間がかかってしまい利用されない。村内各地域と目的地を短時間で、往復とも同じ道路を運行する路線バスがその役割を担えることから、現行の路線バスに加えて、新規の路線を設定する必要がある。

【東海村の公共交通の運行形態と利用状況、評価・改善要望】

	鉄道（JR常磐線）	高速・空港バス	路線バス 笠松線	路線バス 須和間線	デマンドタクシー	タクシー	企業送迎バス
運行範囲（エリア）	広域（東海村外）				域内（東海村内）	広域（東海村外）	
運行日 運行時間帯（平日/発着時間）	全日・5～23時台	全日・3～23時台	平日 6～19時台	全日 7～18時台	月～土曜日 8～16時台（発）	全日・24時間	平日 朝・日中・夜
運行本数（平日）	上下線とも約50本	高速：往復13本 空港：往復2～18本	東海駅発2/着5本	東海駅 発4/着4本	月～金曜：18本 土曜：17本	－	
運賃（片道/初乗り他）	190円 ～大甕・勝田駅200円 ～水戸駅240円	高速：2,240円 空港：1,230～3,800円	170円/最高930円	170円/最高310円	300円（障がい者,要介護認定者100円）	東海駅～原研正門前約1,500円	無料
利用者数（H25/1日平均/［ ］内は村内）	4,300人（H22）	高速：248人[26人] 空港：羽田38人[1人] 成田78人[5人]	118人［7人］	15人	153人（8.6人/便,1.5人/台）		384人（H22国勢調査,勤め先・学校のバス利用者計）
主な利用者層	水戸市・ひたちなか市・日立市等間との通勤・通学者（約3200人/H22国勢調査）		通学生、（笠松運動公園利用者）	須和間団地住民（高齢者等）	高齢女性（70～80歳代、1～2人家族、車を使えない・送迎してもらえない）		事業所通勤者
主な行先（利用目的）	水戸市・ひたちなか市・日立市内への通勤・通学、村内への		水戸市内の高校等	東海駅（買物等）	イオン東海店、村立東海病院、総合福祉センター「絆」、なごみ東海村総合支援センター		事業所
利用者が多い時間帯	7～8時台前半 18～19時台				9～11時台		7:30～8:00
評価、改善要望等					希望通りに予約できない所要・到着時間が不便 村外へのアクセス要望（ひたち海浜公園等）		原子力関係機関は構内まで入る必要がある

【東海村の移動需要と公共交通のサービス領域の考え方(イメージ)】

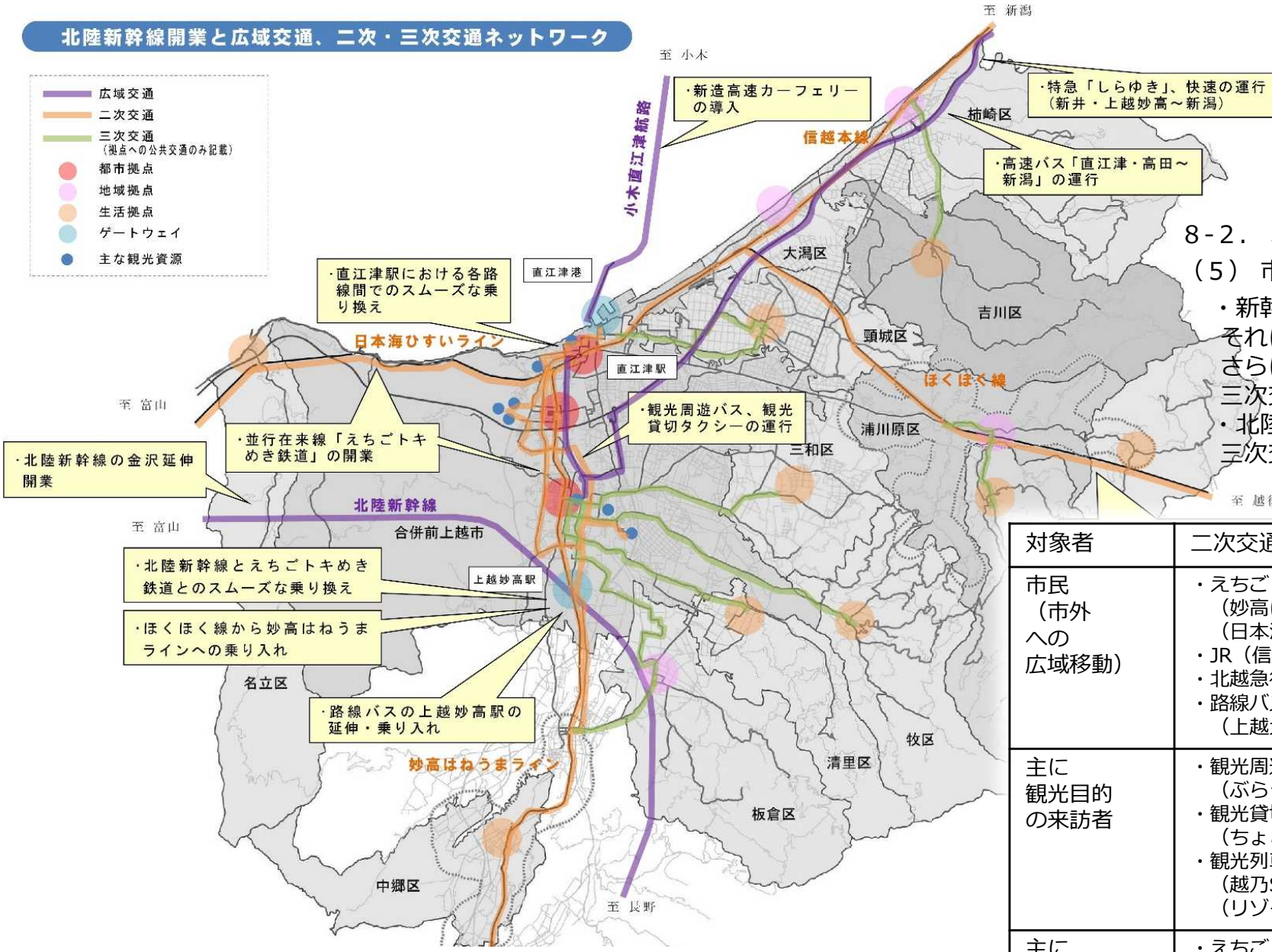


（参考）上越市総合公共交通計画

※当該計画における記載を基に、国土交通省において作成

国土交通省

北陸新幹線開業と広域交通、二次・三次交通ネットワーク



8-2． 北陸新幹線開業に伴う二次交通の整備

（5） 市内公共交通の二次交通等への位置付け

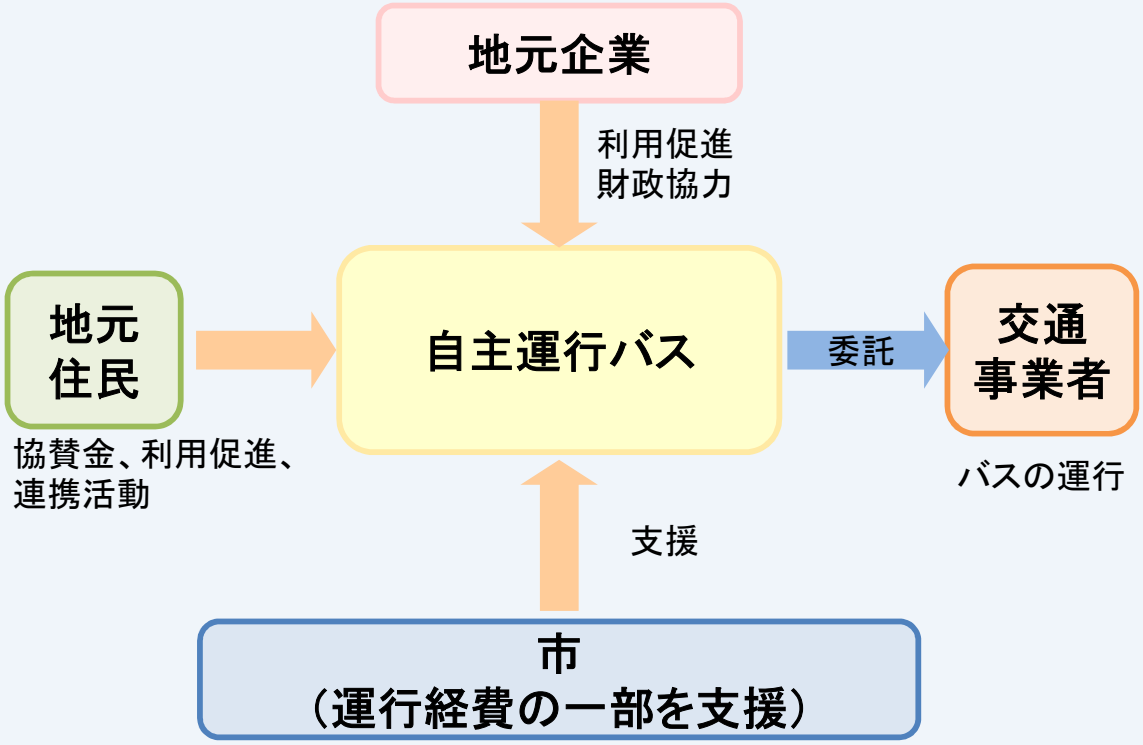
・新幹線を一次交通とし、
それに接続する交通を二次交通、
さらに、その二次交通に接続する交通を
三次交通と定義する。
・北陸新幹線開業に伴う二次交通、
三次交通を以下のとおり位置づける。

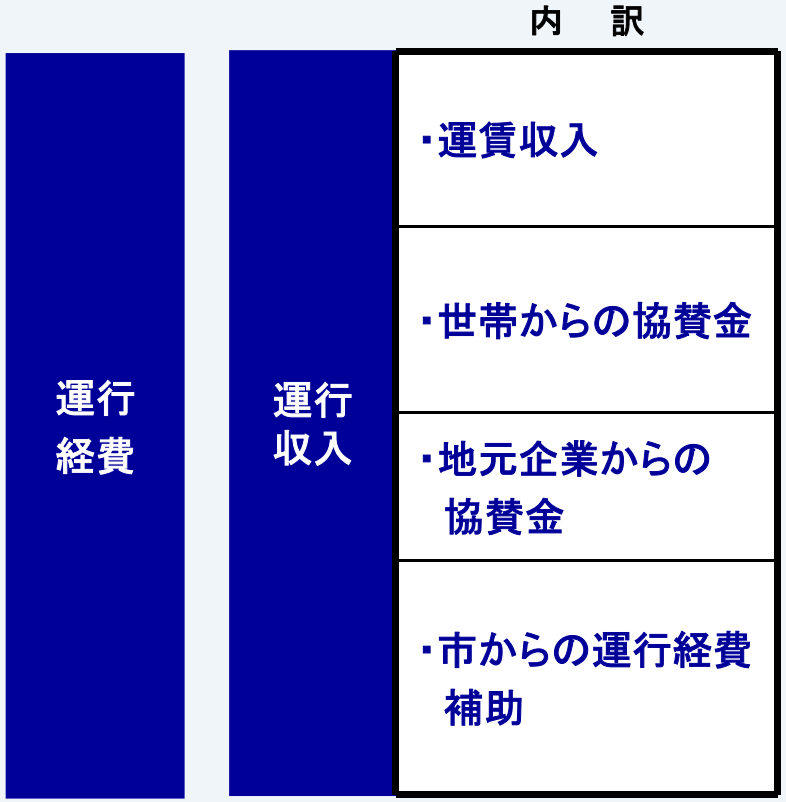
対象者	二次交通	三次交通
市民（市外への広域移動）	・えちごトキめき鉄道（妙高はねうまライン）（日本海ひすいライン） ・JR（信越本線） ・北越急行（ほくほく線） ・路線バス（上越大通り線等）	・路線バス ・スクール混乗バス ・乗合タクシー ・予約型エリア運行バス 等
主に観光目的の来訪者	・観光周遊バス（ぶらっと春日山・高田号） ・観光貸切タクシー（ちょこっと観光タクシー） ・観光列車（越乃Shu＊Kura）（リゾート列車等）	－ ※佐渡市へは佐渡汽船（小木直江津航）を利用
主にビジネス目的の来訪者	・えちごトキめき鉄道 ・JR（信越本線） ・タクシー ・レンタカー	－

①-4　住民の協力を含む関係者の連携

- 地域公共交通は、コミュニティの形成に当たって不可欠な地域の共有財産。
- 住民のニーズを的確に反映させるだけでなく、住民が主体となって公共交通を考え、さらには運営にも関わるといった積極的・継続的関与を行うことが必要。

＜地域住民や地元企業が費用の一部を負担する運行を実施した例＞





（参考）岐阜市地域公共交通網形成計画

※当該計画における記載を基に、国土交通省において作成

国土交通省

（1）ネットワークの構築施策　　D コミュニティバス

①市民協働のコミュニティバスの導入（実施主体：岐阜市）

・路線バスで対応しにくい地域の買い物や通院など日常生活の移動を支える交通手段として、地域住民が主体となり運行計画の策定や利用促進に参画し自分たちの手で地域交通を支えるモデルとなっている、「市民協働の手づくりコミュニティバス」の導入を更に推進する。

（導入地区：日野地区、長森北・長森西・長森東地区、七郷・木田地区、岩野田・岩野田北地区、鏡島・合渡地区）

■コミュニティバスを支える市民協働の仕組み

■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

②区域：広域性の確保

国土交通省

- 当該地域の住民の通勤、通学、買物、通院といった日常生活に関して形成される交通圏を基本とすることとし、個別・局所的にならないよう留意。
- 区域の検討に当たり、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取り組む。

具体例：愛知県北設楽郡

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

バス通学が可能となり高校生の下宿率が低下

○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。

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

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

（参考）東海村地域公共交通網形成計画

※当該計画における記載を基に、国土交通省において作成

国土交通省

【隣接市への外出移動と要望】

- 隣接市への外出先は、水戸駅とその周辺が最も多く、ひたち海浜公園と周辺商業施設、勝田駅とその周辺である。
- 目的は買物が最も多く、次いで通院であり、２週間に１回以下が６～７割を占める。
- 交通手段は送迎、次いで自動車が多いが、JR常磐線も自動車と同程度となっている。デマンドタクシーも約１割である（JR常磐線との乗継利用）。
- 隣接市の外出先へ行く回数が増える条件は、デマンドタクシーで直接行けるが48%、バスで直接行けるが35%である。
- デマンドタクシーと鉄道・バスを乗り継ぐ場合の乗継時間は30分以内が60%、片道の合計運賃は500円程度が29%で最も多い。
- バス（デマンドタクシーからの乗り継ぎを含む）で行きたい場所は、ひたち海浜公園と周辺商業施設が28%で最も多い。

【利用者増加に向けた改善・利用促進の方向性】

- 村外の外出先で、JR常磐線では行きにくいのは、ひたち海浜公園と周辺商業施設である。そのアクセス手段の整備が考えられるが、外出頻度が少ないことに留意する必要がある。
- 村外へアクセスする場合、できる限り乗り継ぎがないシステムとすることが望ましいが、他の交通機関との競合を避けること、効率的な運行とするためには、ひたち海浜公園を優先することが考えられる。

地域公共交通網形成計画の区域

■ 東海村地域公共交通網形成計画は東海村全域とする

本計画は、東海村全域を計画区域とする。

なお、「(１)地域公共交通の活性化及び再生の推進に向けた取組の方向性」に記載しているように、東海村は約37k㎡とコンパクトな圏域であるため、村民の通勤・通学及び買物や遊びの外出先(要望)は隣接市にまたがっている。そのため、新規路線バスは、隣接するひたちなか市と日立市にある観光施設等へもアクセスを図ることにしている。その施設において、ひたちなか市のコミュニティバスと、日立市のひたちＢＲＴと接続することで、両市を含めた広域的な公共交通ネットワーク形成に資することとなる。

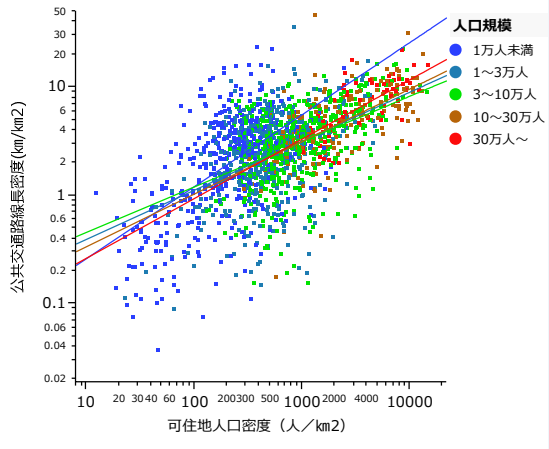
また、路線の一部は道路事情等により、同じく隣接する那珂市を運行することから、地域公共交通会議に３市の担当部署の参画を得て、計画の検討・協議を行っている。

③ 具体的で可能な限り数値化した目標設定

- 公共交通サービスが現状においてどのレベルにあるかをできる限り客観的に認識した上で、関係者が共通認識を持って取組を推進することができるよう、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。
- 公共交通の利用状況に関する目標は、その達成自体が地域の将来像の実現に直結するものではない点に留意。
- 地域が目指す将来像の実現に貢献するような目標についても設定することが望ましい。

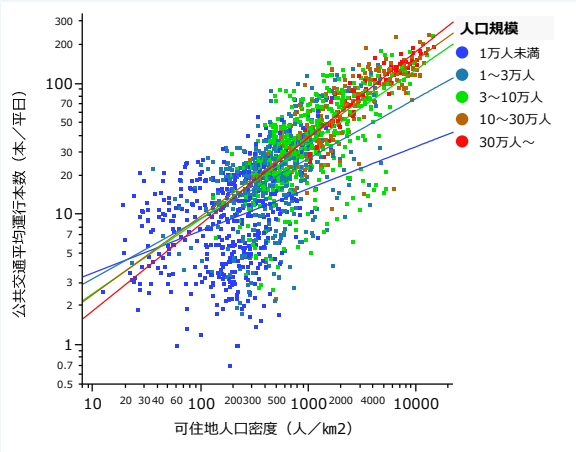
公共交通のアクセシビリティ(行きやすさ、乗りやすさ)に係る国土交通省の試算・分析に関する検討

公共交通の路線長と人口密度の関係のイメージ（＝空間的アクセシビリティ）



※公共交通路線長密度＝
（鉄道路線長＋バス路線長）／可住地面積(km／km2)

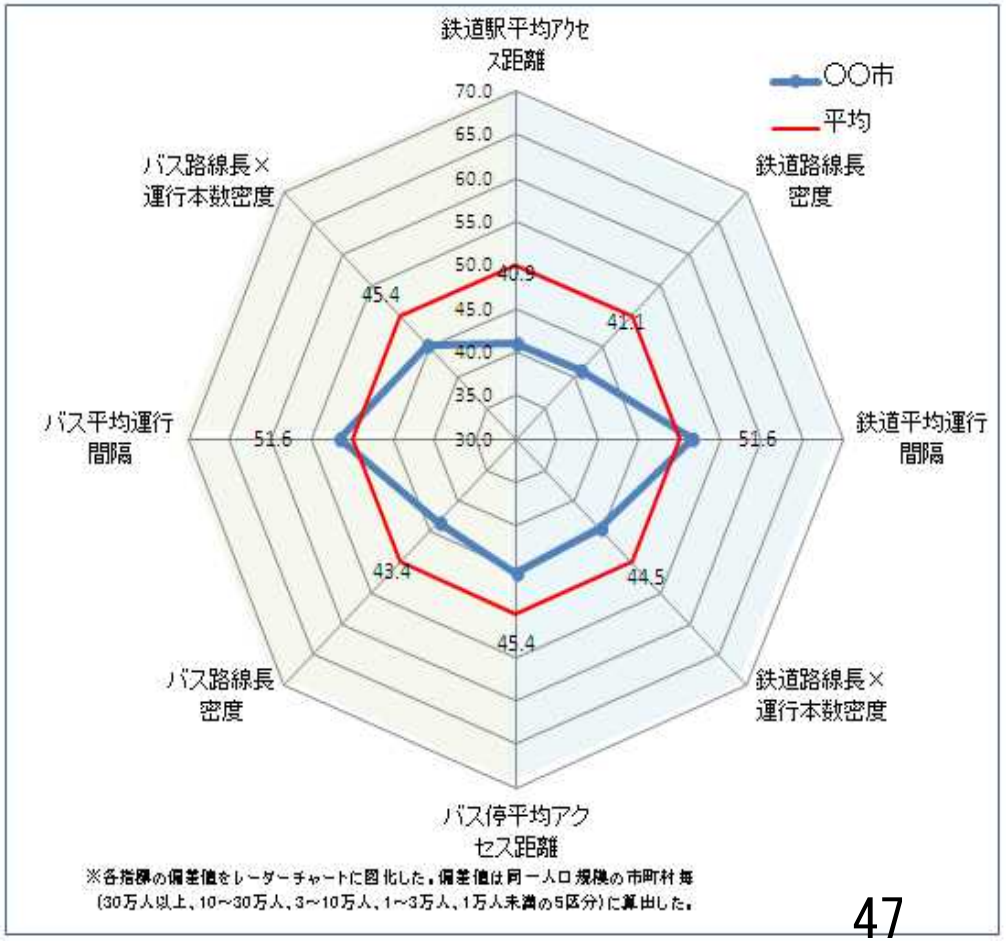
公共交通の運行本数と人口密度の関係のイメージ（＝時間的アクセシビリティ）



※公共交通平均運行本数＝
鉄道路線当たり平均運行本数＋バス路線当たり平均運行本数(本／平日)

公共交通アクセシビリティの評価

■公共交通の空間的・時間的アクセシビリティ



（参考）岐阜市地域公共交通網形成計画

※当該計画における記載を基に、国土交通省において作成

国土交通省

■実施施策

【ネットワークの構築】

幹線

JR 岐阜駅をﾊﾌﾞﾀｰﾐﾅﾙとするバス路線の再編

- JR 岐阜駅を中心とした幹線バス路線の再編により定時性向上、需要に合った運行
- 幹線の運行の平準化

BRT の導入推進

- 走行環境の向上により、定時性、速達性を確保
- 都市内の基幹公共交通として BRT の導入と連節バスの導入により大量輸送を実現

乗継拠点

トランジットセンター整備検討

- 幹線バス・鉄道と、支線バス・コミュニティバス間のスムーズな乗り継ぎを実現する結節機能の充実

支線

支線バス

- 地域に合った支線バスへの再編
- 再編を推進する行政支援

コミュニティバス

市民協働のコミュニティバスの導入

- 市民が経営感覚を持ち協働により運行するコミュニティバスの維持拡充

【ネットワークの強化】

都心部のバス路線の再編、拠点的バス停の整備、ダイヤシステムの構築

- 目的地の選択の自由度を向上させる拠点の整備
- ネットワークの利便性を高める路線計画と運行ダイヤシステムの構築

【公共交通への意識の向上】

多様な関係機関との連携による地域公共交通網の確保

- モビリティ・マネジメント活動の実施
- （仮称）地域公共交通政策基本条例を制定し公共交通に関わる市民を含めた関係者の役割を明示

【総合交通戦略の11の指標で評価】

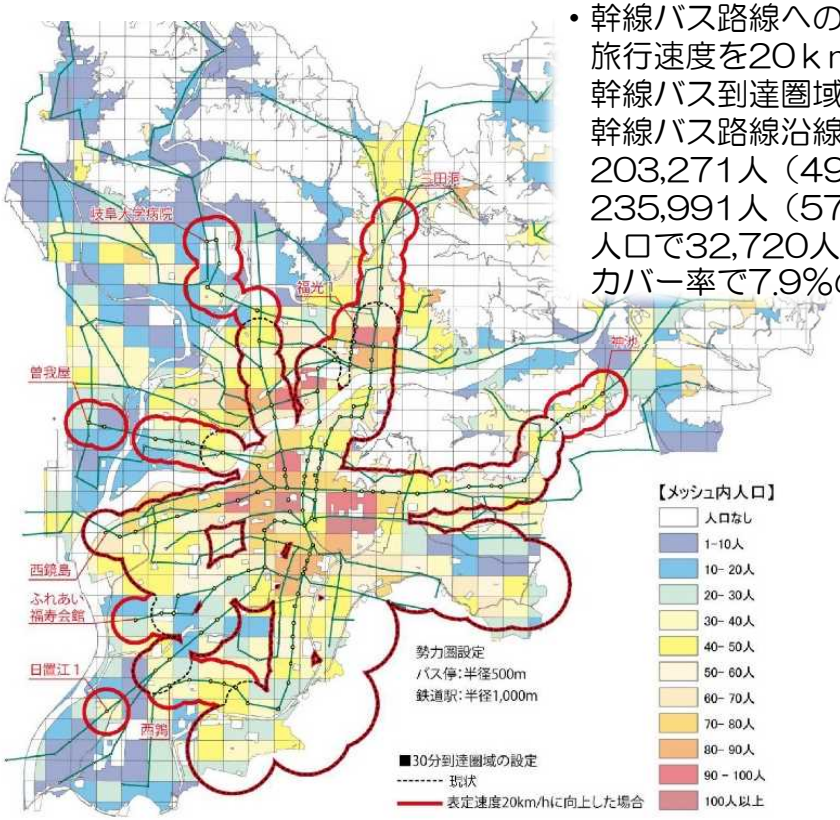
- **自動車からの交通行動転換**（アウトカム）
  自動車交通量
- **バスの利用促進**（アウトカム）
  路線バス・コミュニティバス利用者数
- **バスの信頼性**（アウトプット）
  バスの定時性／バスの速達性
- **バス利用環境**（アウトカム）
  バス停・鉄道駅の人口カバー率
- **都市機能の集約**（アウトカム）
  中心市街地の住宅着工件数／幹線バス路線沿線の住宅着工件数
- **中心市街地のリノベーション**（アウトカム）
  新規出店店舗数
- **まちなかの賑わい**（アウトカム）
  中心市街地のバス降車人数
- **持続可能性（行財政）**（アウトカム）
  中心市街地の地価公示価格／幹線バス路線沿線の地価公示価格
- **交通に対する意識**（アウトカム）
  市民アンケートでの満足度・充足度
- **安全・安心な交通環境**（アウトカム）
  交通事故死傷者数
- **環境・低炭素**（アウトカム）
  二酸化炭素の削減量

地域公共交通網形成計画目標値として設定

＋幹線バス30分到達圏域（運行時間＋待ち時間）の圏域人口

■幹線バス8系統 岐阜駅 30 分圏域の人口カバー率

	勢力圏設定（条件）			人口			カバー率
	鉄道	路線バス	コミュニティバス	圏内	圏外	全体	
現状	1,000m	500m	―	203,271	207,559	410,830	49.5
表定速度 20km/h に向上	1,000m	500m	―	**235,991**	174,839	410,830	**57.4**



- 幹線バス路線へのBRTの導入により旅行速度を20ｋｍ/hに向上し、幹線バス到達圏域が拡大し、幹線バス路線沿線人口が203,271人（49.5%）から235,991人（57.4%）に向上し、人口で32,720人、カバー率で7.9%の向上を目指す。

④事業・実施主体

計画区域における地域公共交通を一体的に地域公共交通網形成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公共交通サービスの全体像を明らかにする。

目標を達成する上で必要となる路線等を明確化するとともに、各路線等におけるサービス水準の目安を設定。

これらのサービスの実現に必要な事業・実施主体を整理し、計画に記載。
（既存路線の維持といった継続的な取組や、民間事業者による自主事業も含め、目標達成のために必要となる事業を網羅的に記載）

（参考）岐阜市地域公共交通網形成計画

※当該計画における記載を基に、国土交通省において作成

国土交通省

5つの主要施策

計画期間は 2020 年までの 6 年間

●「公共交通を軸に都市機能が集積した 歩いて 出かけられるまち」の実現を図るため、地域公共交通再編実施計画を策定し、施策の推進を図る。

■実施施策

施策1 路線再編
幹線・支線バスへの再編による公共交通ネットワークの構築
・バス路線を幹線バスと支線バスとに再編し、需要にあったわかり易く利便性の高い効率的なバスネットワークを構築する。

施策2 BRT導入
幹線の強化としてBRT化を推進
・幹線を都市交通の軸とするため、定時性、速達性、視認性に優れ、導入コストが安価で、路線選定の柔軟性が優れ、段階的導入が可能な BRT 化を推進する。

施策3 乗継拠点
トランジットセンターの整備によるネットワークの構築
・幹線、支線バスとコミュニティバスが有機的に連携したバスネットワークを構築するとともに、乗継のシームレス化を図る総合的な取り組みを行う。

施策4 コミュニティバス
まちの活力、暮らしを支える地域の移動手段の確保
・まちの振興に寄与し、地域生活の移動を支えるコミュニティバスの導入を推進する。

施策5 関係者の連携
多様な関係者の連携と市民の意識啓発
・公共交通に関係する市民、バス事業者、行政機関が連携し、総合的な取り組みを行う。

【ネットワークの構築】

幹線
JR 岐阜駅をﾊﾌﾞﾀｰﾐﾅﾙとするバス路線の再編
- JR 岐阜駅を中心とした幹線バス路線の再編により定時性向上、需要に合った運行
- 幹線の運行の平準化

BRT の導入推進
- 走行環境の向上により、定時性、速達性を確保
- 都市内の基幹公共交通として BRT の導入と連節バスの導入により大量輸送を実現

乗継拠点
トランジットセンター整備検討
- 幹線バス・鉄道と、支線バス・コミュニティバス間のスムーズな乗り継ぎを実現する結節機能の充実

支線
支線バス
- 地域に合った支線バスへの再編
- 再編を推進する行政支援

コミュニティバス
市民協働のコミュニティバスの導入
- 市民が経営感覚を持ち協働により運行するコミュニティバスの維持拡充

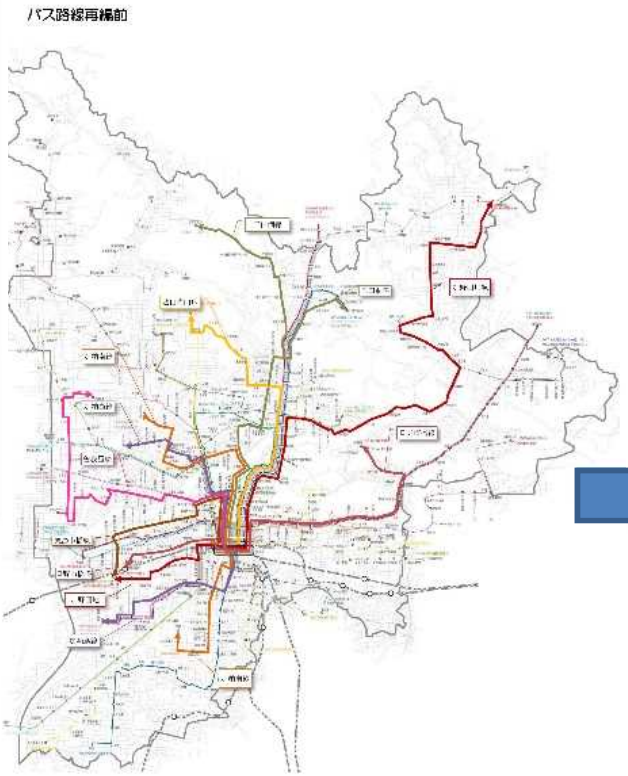
【ネットワークの強化】
都心部のバス路線の再編、拠点的バス停の整備、ダイヤシステムの構築
- 目的地の選択の自由度を向上させる拠点の整備
- ネットワークの利便性を高める路線計画と運行ダイヤシステムの構築

【公共交通への意識の向上】
多様な関係機関との連携による地域公共交通網の確保
- モビリティ・マネジメント活動の実施
- （仮称）地域公共交通政策基本条例を制定し公共交通に関わる市民を含めた関係者の役割を明示

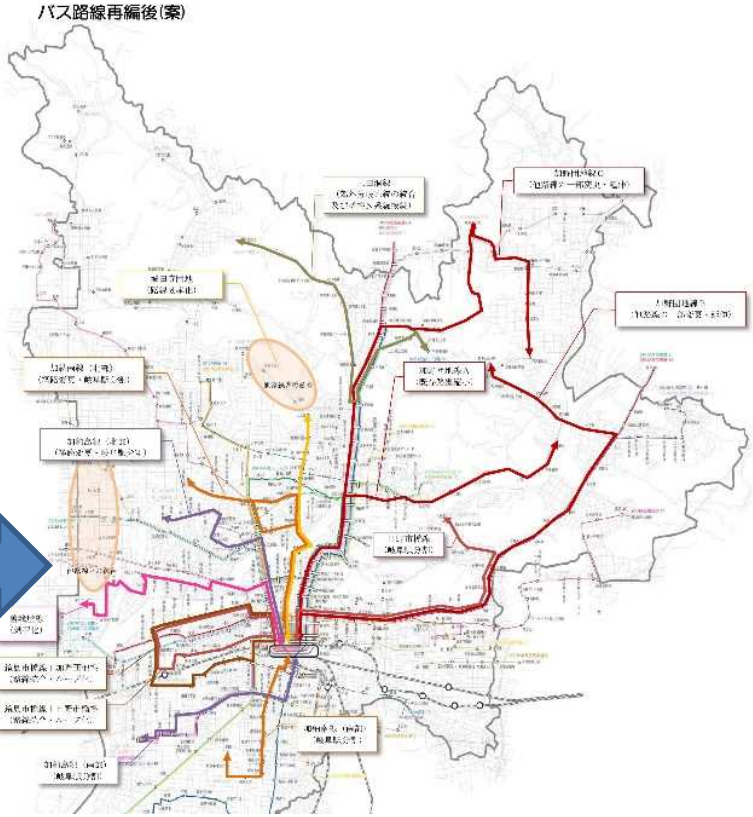
C 支線

①支線バスの再編（実施主体：交通事業者、岐阜市）
・交通事業者が単独で維持することができない路線について、利用者及び地域においての重要性を勘案し、市のバス路線維持補助制度を活用し路線の維持を図っているが、更なる少子高齢化、人口減少による利用者の減少が懸念され、補助金に依存したバス路線の維持が難しくなる。このため、支線バス路線の再編を推進し、地域毎の需要にあったサービスを提供することにより、運行の効率化と支線バスのサービス水準の維持向上を図る。
・支線の再編のみではバス路線の維持確保が困難な地域においては、市民協働を前提とし、支線の再編とあわせコミュニティバスも含めた地域交通の確保の検討を行う。
・再編にあたってはバス路線を維持する観点から、補助対象路線から実施する。（対象路線：加野団地線、三田洞線、城田寺団地線、加納島線、加納南線、曽我屋線、鏡島市橋線、岩戸入舟線、日野市橋線）

バス路線再編前



バス路線再編後(案)



バス路線再編後(案)

（参考）高梁市地域公共交通網形成計画

※当該計画における記載を基に、国土交通省において作成

国土交通省

6. 目標を達成するために行う事業及びその実施主体に関する事項

（1）施策の体系

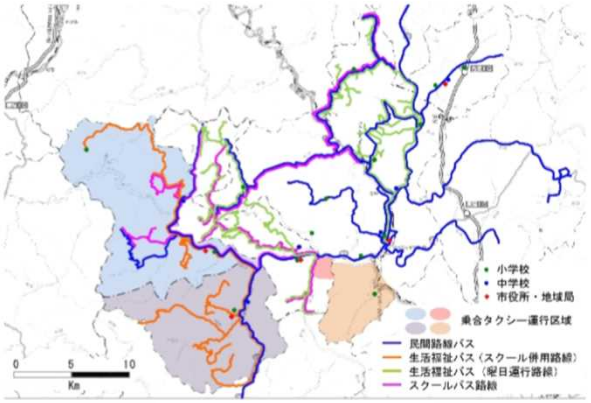
基本方針	計画の目標	施策展開	事業
1．まちづくりと連携した持続可能な公共交通	交通空白地域の居住人口割合	（1）地域公共交通の再編	①地域の生活に根付く公共交通網の構築【※1】
	公共交通に対する人口一人あたりの財政負担額		②民間路線バスのダイヤ・運行ルートの見直し【※1】
	高校生のうちバスで通学する生徒の割合	（2）スクールバスの再編	①スクールバスの混乗化【※2】
	地域公共交通サービスに関する満足度		
2．まちの魅力を高め、人々の交流を促す公共交通	市街地循環線の利用者数	（1）公共交通を利用した中心市街地への来訪促進	①中心市街地や地域拠点への来訪機会の増大【※2】
			②交通拠点機能の向上【※3】
	沿線の施設等と連携した公共交通の利活用		③事業者・住民等と連携した公共交通の利活用
	観光施設と連携した公共交通の魅力を高める取組	（2）観光振興のための公共交通の基盤強化	①観光客に配慮した公共交通網の構築と周知
			②観光乗合タクシーの充実
3．協働による公共交通の維持・発展	公共交通に関する住民との情報・意見交換	（1）継続的かつ客観的に事業を推進していくための仕組みの構築	①定期的・継続的なモニタリングの実施
			②運行見直し基準の設定
	バスや乗合タクシーをまた利用したいと思う人の割合	（2）また乗りたいと思わせる運行サービスの提供	①交通事業者による利用促進
			②安全で信頼性の高い運行の実施
	公共交通の利用者数	（3）公共交通を地域で支える体制づくり	①地域との協働による公共交通の活動組織づくり
			②公共交通の積極的利用

【事業の概要】　買い物・通院など日常生活圏を基本に公共交通網を見直すとともに、需要に応じた公共交通を基本に交通空白地域の移動手段を確保します。また、市内のどこからでも高校に通学できる公共交通を目指して、再編に取り組みます。

【事業の概要】　需要に応じた運行を基本に低利用路線に投入されている交通資源を削減して、高利用路線に振り替え、運行の効率化と全体の利用者数の増加を図るとともに、基幹路線のJR、生活福祉バスとの接続便を充実します。

【事業の概要】小中学校のスクール専用バスを地域住民も利用できるようにします。

【事業の概要】　備中高梁駅、バスセンターの整備に合わせて、情報提供機能の向上を図るとともに、成羽、地頭の交通拠点のバリアフリー化等を推進します。



▲地域公共交通網

▲地域公共交通再編イメージ

⑤ 達成状況の評価

国土交通省

- 計画に掲げた目標の達成状況の評価に加え、計画に記載した各種事業についても、実施状況を把握し、効果的・効率的に実施されているかどうかを定期的に評価することが重要
- 地域公共交通が、定量的に把握することが困難な価値や外部効果を有することにも留意

事例：飛騨市地域公共交通網形成計画

※当該計画における記載を基に、国土交通省において作成

5－2 評価の具体的な方法

飛騨市地域公共交通網を継続し、より使いやすく改善していく仕組みとして、目標値及び指標を設定し、定期的に評価・検証を行う。目標値及び指標は、「全市的に設定する目標値・指標」と「路線別に設定する目標値・指標」に分けて評価を行う。設定する目標値・指標の種別を表 5-1 に示す。

表 5-1　評価・検証における目標と目標値／指標

カテゴリ	目標項目	目標	目標値／指標	目標値の種別	備考
全市的な目標値	地域公共交通整備・運行に関する目標	・地域公共交通、徒歩、自転車によって通院・買物・高校通学の移動を確保し、市民の「生活の質（QOL）」を確保する	・通院・買物・高校通学勢圏カバー率 ・整備状況に関する市民の納得度	遵守目標	
	維持費に関する目標	・一定の事業費の中で最大限効率的に地域公共交通網を維持する	・平成25年度決算額未満	遵守目標	
	利用に関する目標	・市民一人あたりの飛騨市地域公共交通網の利用者数を増加させる	・15歳以上市民100人あたりの利用者数	努力目標	飛騨市が実施主体となる公共交通が対象。幹線に関しては、実施主体が自主的に設定
	収支に関する目標	・市営バスについて一定の収支を維持する	・公共交通網の収支率	遵守目標	
	利用促進・啓発事業に関する目標	・地域公共交通に対する市民の理解度を向上させる ・地域公共交通の維持に協力しようとする市民の比率を向上させる ・地域公共交通に対する観光客の満足度を向上させる	・日常のもっとも重要な移動の公共交通への転換意向 ・市内での移動に関する観光客の満足度	遵守目標及び努力目標	利用促進事業等に関連して目標値を設定する場合もある
路線別詳細な目標値	必須便に関する目標	・路線維持に必要な利用者数を確保する	・1便あたりの乗車人数（年間）	努力目標	幹線に関しては、実施主体が自主的に設定
	非必須便に関する目標	・路線維持に必要な利用者数を確保する	・1便あたりの乗車人数（年間）	遵守目標	幹線に関しては、実施主体が自主的に設定

5－3 評価のために収集するデータと収集方法

表 5-2　評価・検証のために収集するデータ

実施主体	収集するデータ	収集方法	把握タイミング
濃飛バス	便別・路線別利用者数	乗車調査	年1回
	市民定期券・回数券の利用者数（全便）		
	便別・路線別収支	濃飛バスの規定による	年1回
JR	駅別利用者数	JRの規定による	JR東海の規定による
飛騨市	便別・路線別利用者数	乗務員による記入	全運行日
	全便ODデータ		
	市民定期券・回数券の利用者数（全便）		
	便別・路線別収支	便別・路線別運賃収入から算出	年1回
	結節点に対する乗り継ぎ状況	結節点現地においてヒアリング	年1回
	市民意識	郵送アンケート調査（300名を対象）	平成28年、平成30年
	観光客に対する満足度把握	アンケート調査	平成28年、平成30年

5－4 改善の方法

評価・検証を受けて、毎年定期的に地域公共交通網の改善を行う。改善は原則として運輸年度にあわせて実施（毎年10 月）する。方法としては、OD 及び便ごとの乗車数から、利用状況を把握し、経路の変更、バス停の廃止、新設、減便、増便、ダイヤ変更等を導出する。

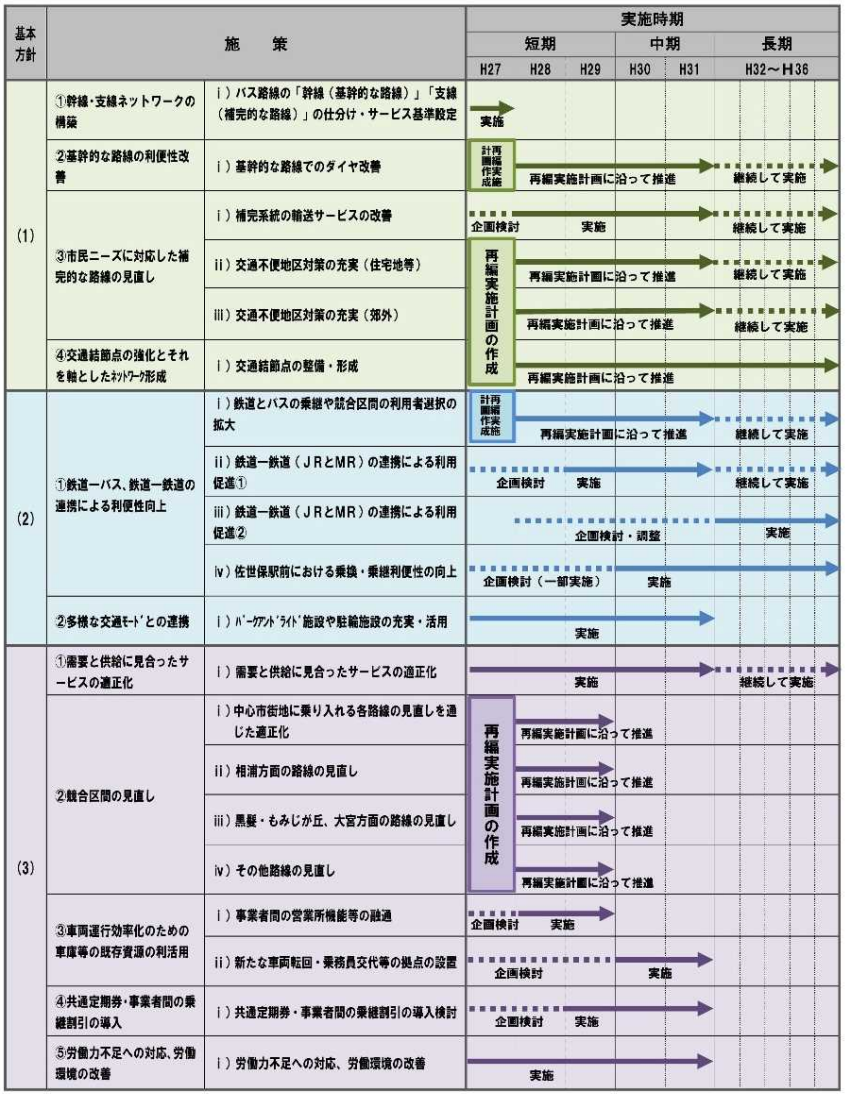
なお、改善サイクルは1 年間を1 サイクルとして、以下のとおり実施する。

1 月にそれまでの運行データをもとに自己評価を行い、2 月に国の求める第三者評価を（該当年に）受ける。その結果を受け、交通事業者と調整をとりつつ改善内容を5 月までに固め、6 月に生活交通ネットワーク計画に反映、7 月に市民との調整を行い、8 月に飛騨市公共交通会議において協議・最終決定を行う。

この間、必要に応じて、飛騨市公共交通会議及び幹事会を実施する。

⑥ 期間

- 計画期間は、５年程度を原則とするが、形成計画の目標として定める内容や地域の実情等を踏まえて、柔軟に設定することを妨げない。
- まちづくりに関する事業の中には、事業期間が長期間にわたるものもあるため、形成計画は、計画期間を超えて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。



事例：佐世保市地域公共交通網形成計画

※当該計画における記載を基に、国土交通省において作成

３．計画の期間

・佐世保市地域公共交通網形成計画の対象期間は、10 年間を展望しながら、概ね平成31年度までの５年間とします。５年後を目処として目標を設定し、それまでの取り組み状況や目標の達成度、周辺状況等を踏まえた検証について、協議会を定期的に開催して行うとともに、社会情勢の変化に合わせ、必要に応じて計画の見直しを図ります。

【各施策の実施時期（まとめ）】

送付された地域公共交通網形成計画（再掲）

国土交通省

■　地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律（平成２６年法律第４１号）の施行（平成２６年１１月）以降、現在までに計56件の地域公共交通網形成計画が国土交通大臣に送付された。

○送付された地域公共交通網形成計画一覧　※平成２７年９月末現在

秋田県	由利本荘市
山形県	小国町
茨城県	五霞町
	東海村
埼玉県	東秩父村
千葉県	鴨川市
	南房総市
神奈川県	真鶴町
	海老名市
	藤沢市
新潟県	上越市
	佐渡市
富山県	高岡市
	黒部市
	小矢部市
岐阜県	飛騨市
	高山市
	岐阜市
	海津市
	各務原市
静岡県	下田市
愛知県	豊山町
	清須市
	田原市
	日進市
	飛島村
	武豊町
福井県	福井市、勝山市、あわら市、坂井市、永平寺町、大野市
三重県	四日市市
	津市
	松阪市
	紀北町
京都府、兵庫県、福知山市、舞鶴市、宮津市、京丹後市、伊根町、与謝野町、豊岡市	
京都府	木津川市
大阪府	河内長野市
奈良県	宇陀市
島根県	大田市
岡山県	久米南町
	高梁市
広島県	三原市
	神石高原町
	東広島市
香川県	高松市
愛媛県	愛南町
福岡県	福岡市
	朝倉市
	那珂川町
	久留米市
佐賀県、唐津市、玄海町	
長崎県	対馬市
	佐世保市
熊本県	八代市
	水俣市
大分県	中津市
宮崎県	えびの市
	門川町

公共交通利用促進キャラクター「 のりたろう」

公共交通機関が好きなものの、猫であることを理由に
各交通機関の採用を拒否され、やり場のない情熱から、
自らが新たなハイブリッド公共交通機関になろうと決心し、
かようなスタイルになった。

・移動手段は徒歩
・猫であるため100歩ごとに休憩が必要
・定員は運転手を含め一人