

地域公共交通政策について

～公共交通の現状と利用促進のための取り組み～

令和4年7月20日

国土交通省関東運輸局「出前講座」



公共交通利用促進キャラクター
「のりたろう」

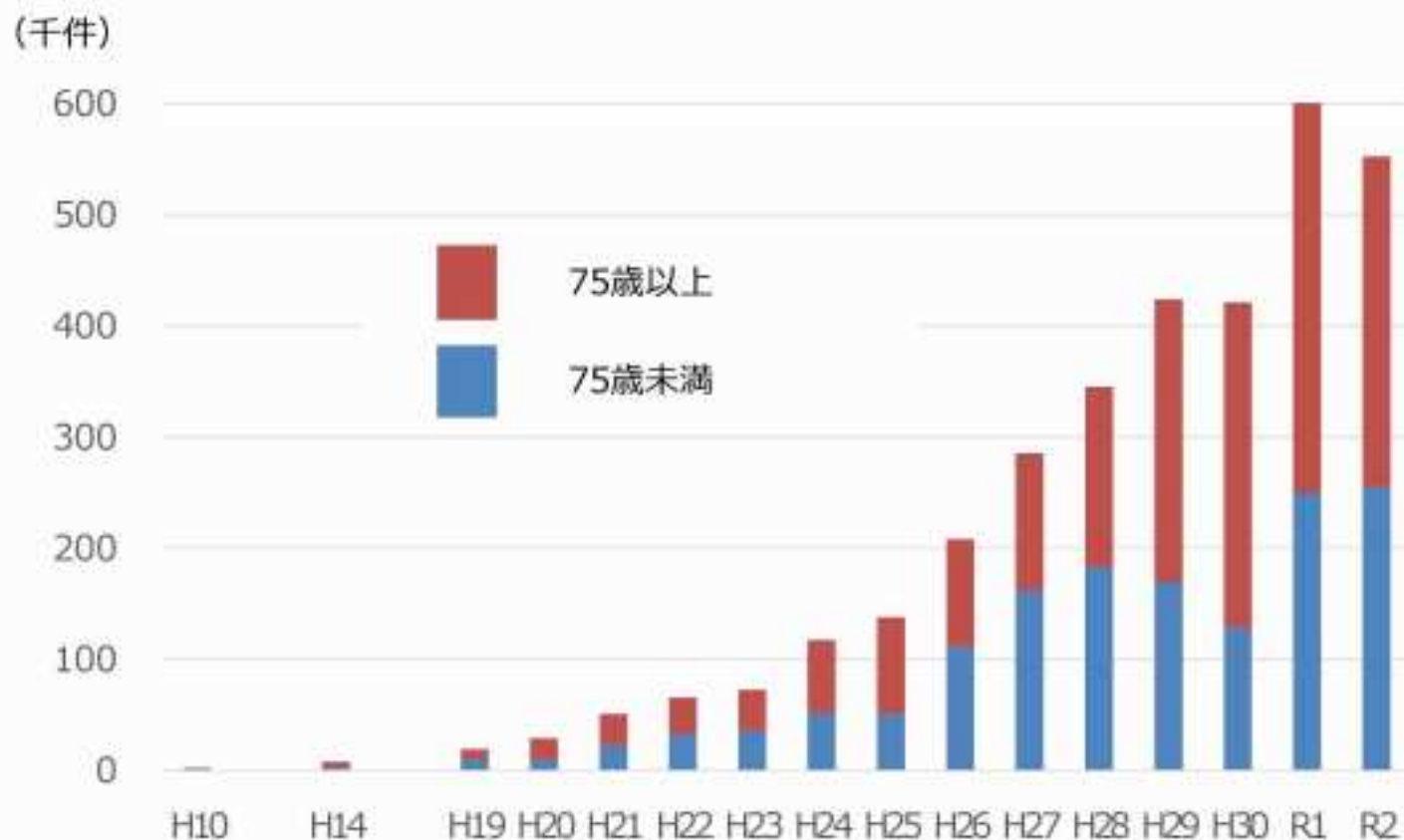
1. 地域公共交通を取り巻く現状
2. 国の地域公共交通政策について
3. 国の支援制度
4. 他自治体での取組紹介
5. 地域公共交通計画作成の際のポイント

1. 地域公共交通を取り巻く現状

■ **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)

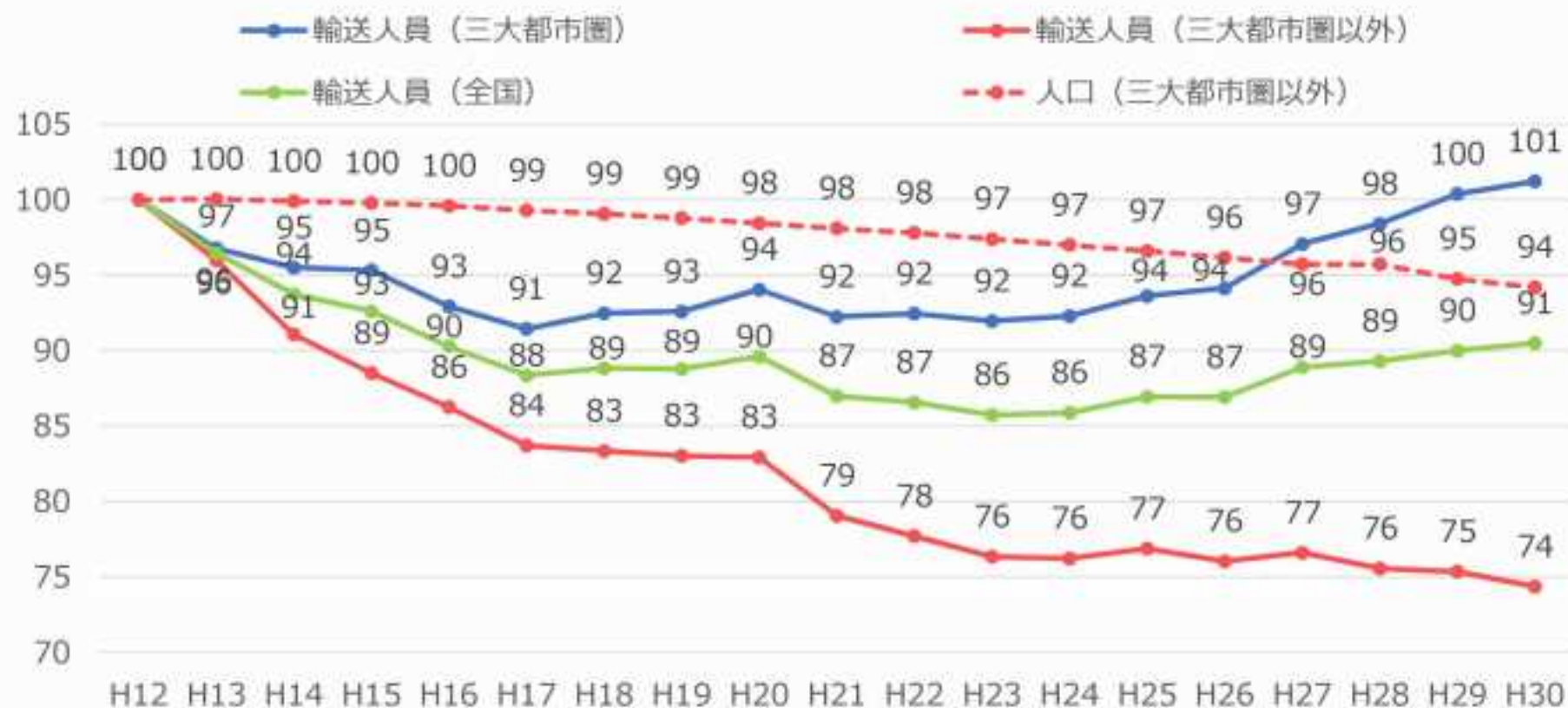


(出典) 警察庁公開資料より、国土交通省総合政策局作成

- 路線バス事業の輸送人員は軒並み大幅な下落傾向であるが、特に地方部の減少は激しい。
- 一方、三大都市圏の輸送人員は近年、増加傾向。

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

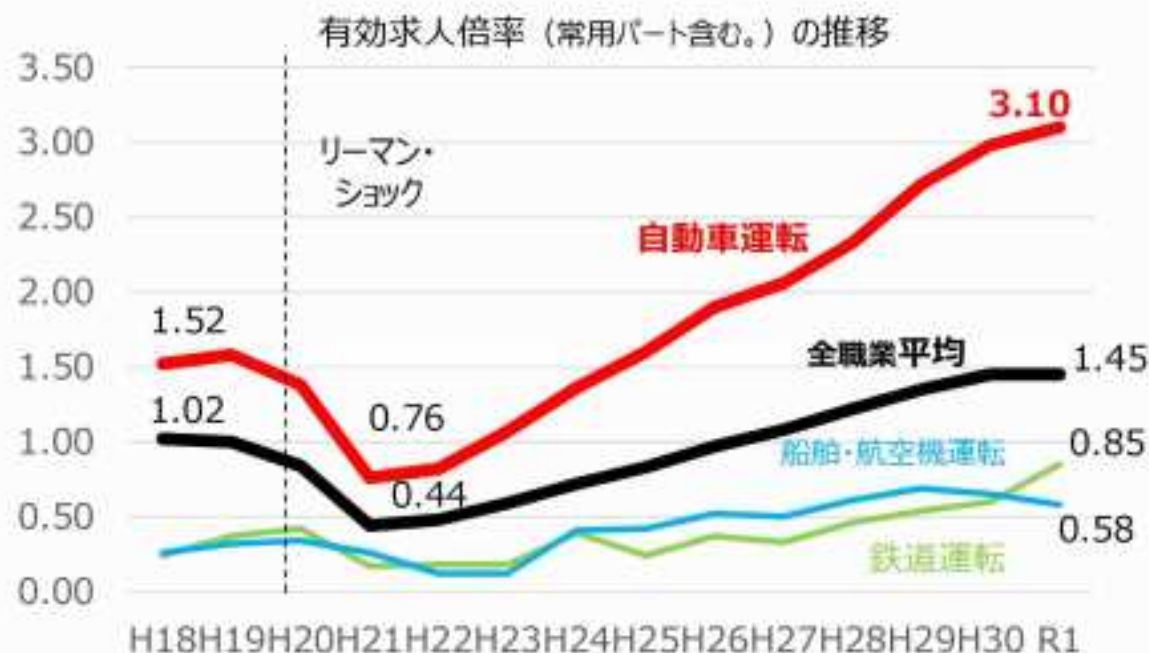
- 全国の約7割のバス事業者において、一般路線バス事業の収支が赤字。
- 自動車の運転業務の人手不足が年々深刻化しており、有効求人倍率は全職業平均の約2倍。

一般路線バス事業が赤字である バス事業者の割合



（出典）国土交通省自動車局発表資料より総合政策局作成

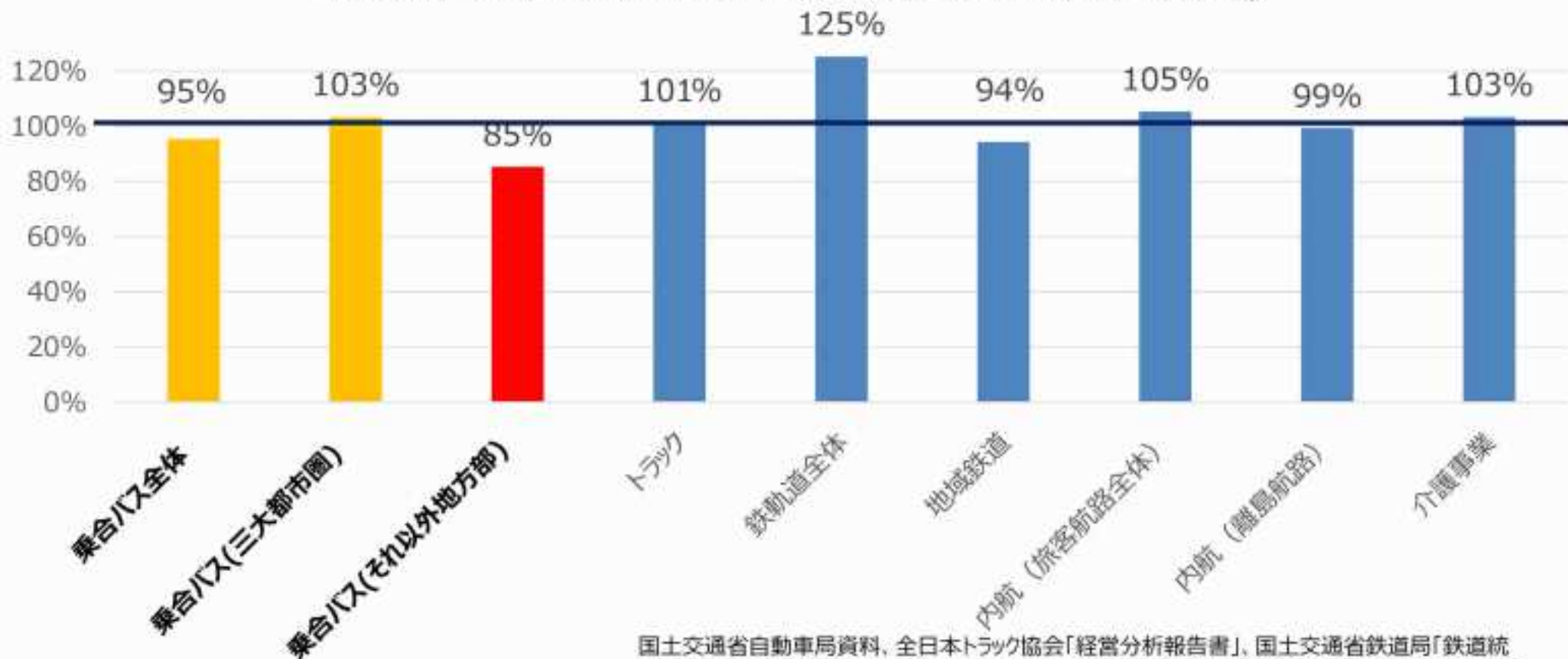
自動車運転事業の人手不足



（出典）厚生労働省「一般職業紹介状況」より国土交通省総合政策局作成

- 「乗合バス事業」の収支は全体でも約5%の赤字構造にあり、「地方部」では15%程度の赤字。
 - 他の交通事業はそれぞれの産業全体では黒字。「地域鉄道」に限ると6%程度の赤字。
 - 近年過当競争で収支構造が厳しいとされる「介護事業」は3%程度の黒字。
- 地方部の乗合バスは厳しい赤字構造下にある。

事業別当該事業収支率（運行補助のあるものは補助前）

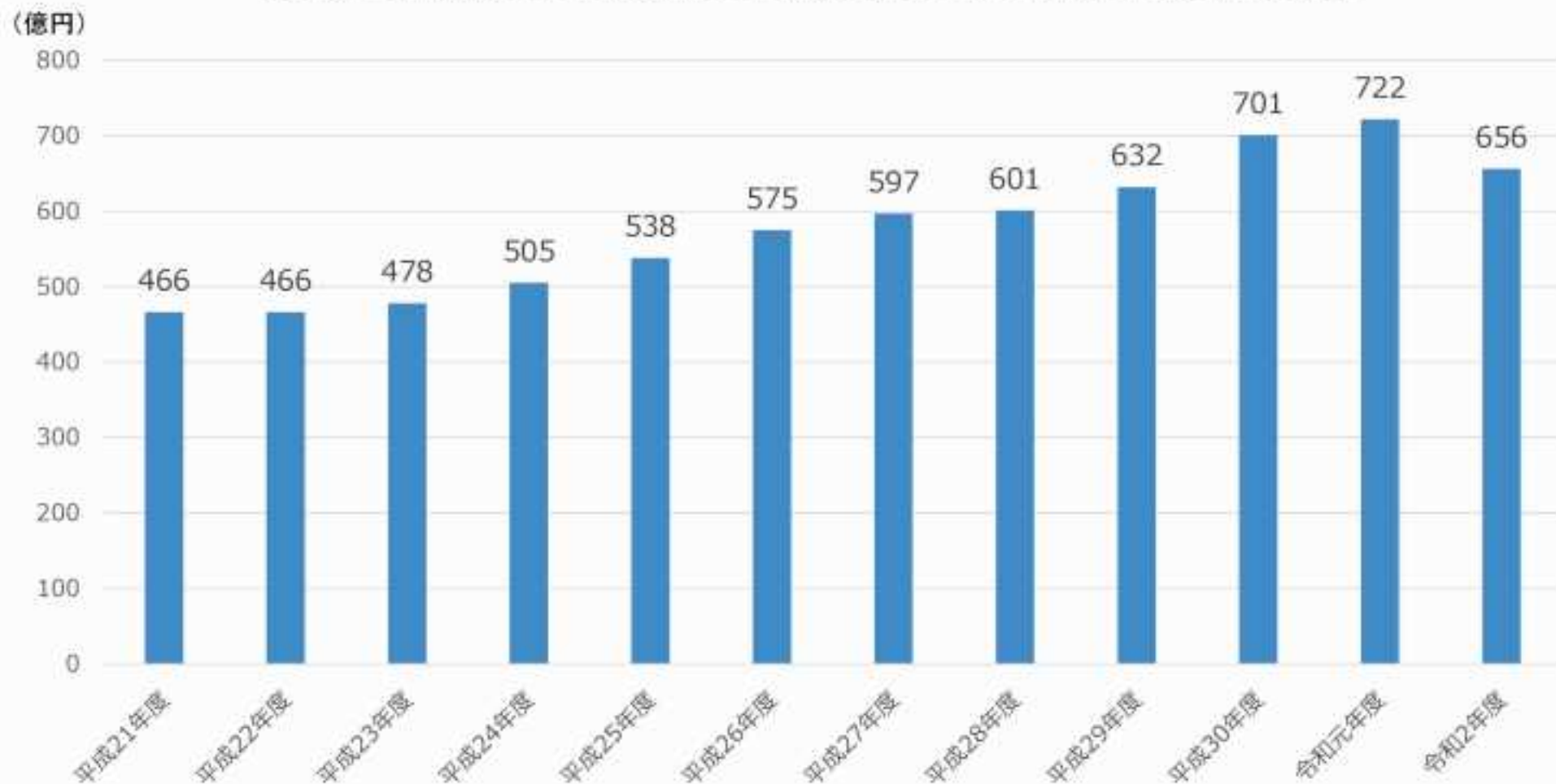


国土交通省自動車局資料、全日本トラック協会「経営分析報告書」、国土交通省鉄道局「鉄道統計年報」、国土交通省海事局「海事レポート」、厚生労働省「介護事業経営実態調査結果」より、国土交通省総合政策局作成
乗合バスはH30、それ以外はH28

地域公共交通の確保に関する地方負担の増加

- 地方バス路線の運行維持については、地方公共団体が負担する額の80%が、特別交付税の対象になりうる。
- 自治体が地域交通の確保（地方バス、離島航路支援等）に関する「特別交付税交付額」は毎年増加傾向にあり、11年間で約41%増加している。

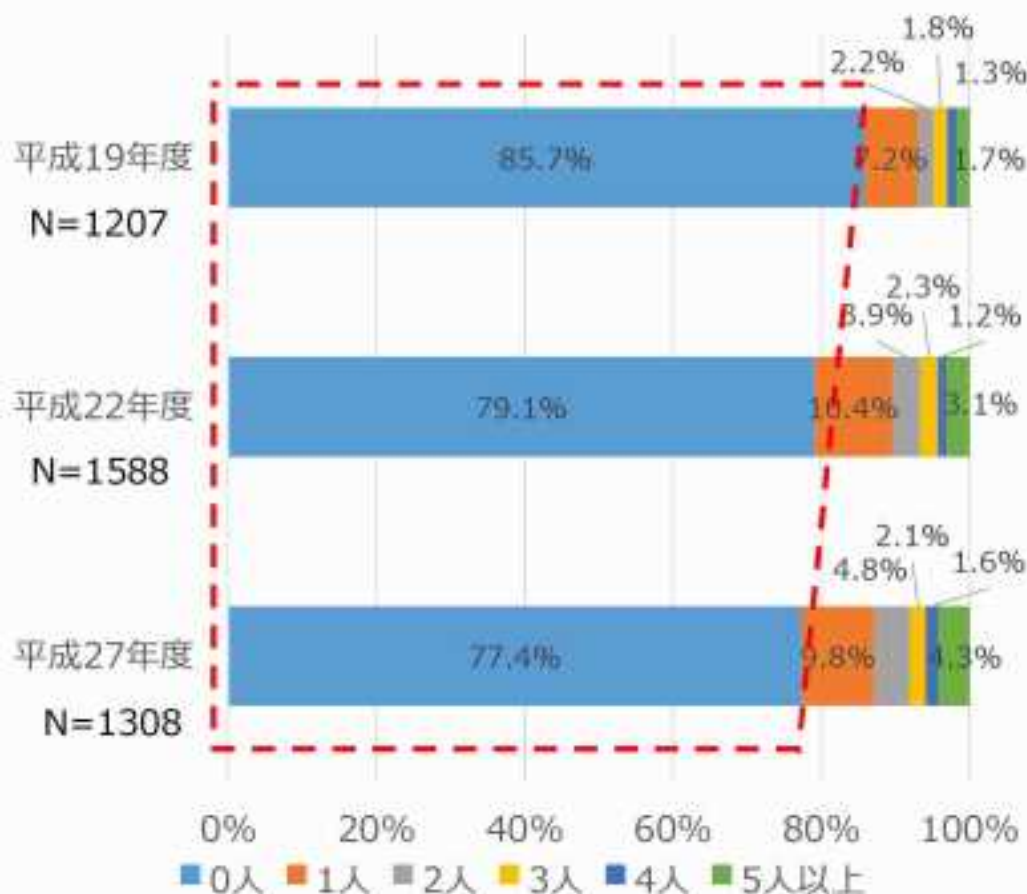
地域交通の確保（地方バス、離島航路、地域鉄道支援等）に関する特別交付税交付額の推移



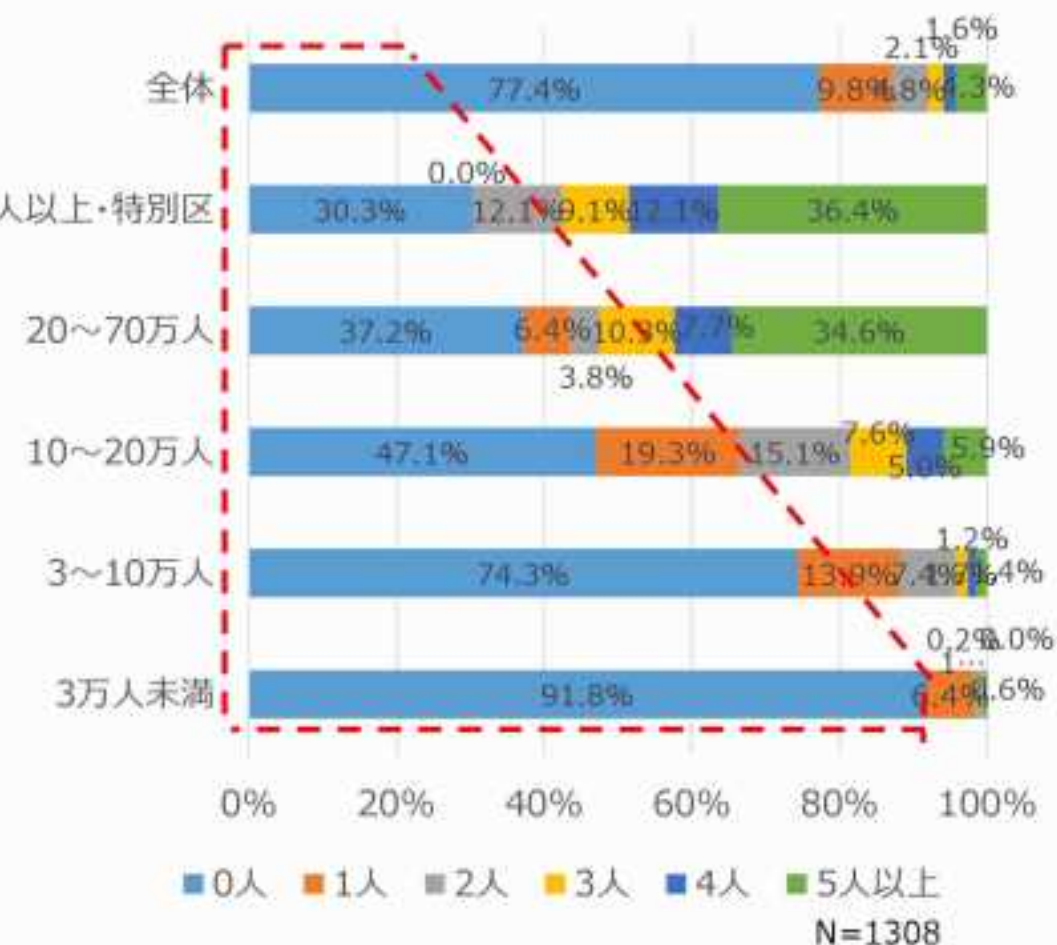
※総務省資料より、国土交通省総合政策局作成

- 地方部においては、自治体が主体となって足の確保を担っているが、専任担当者が不在の市町村は約8割で、依然として人材不足が課題。人口が少ない自治体ほど専任担当者数が少ない傾向。

地域公共交通専任担当者数の割合の推移



人口区分別の地域公共交通専任担当者数の割合



- コミュニティバス、乗合タクシーの導入市町村数は近時大きく増加。

コミュニティバス導入市町村数の推移



乗合タクシー(デマンド型)導入市町村数の推移



※国土交通省自動車局調査より、国土交通省総合政策局作成

2. 国の地域公共交通政策について

- 平成12年以降、乗合バスや鉄道等の需給調整規制を廃止し、新規参入規制を最低限にとどめ、サービスの質・量は交通事業者の経営判断等に委ねることとなった。

道路運送法の目的

輸送の安全を確保し、道路運送の利用者の利益の保護及びその利便の増進を図るとともに、道路運送の総合的な発達を図り、もつて公共の福祉を増進すること

→事業参入時の要件確認(書面審査等)と、参入後の監査(違反者には行政処分)を実施。

道路運送法の変遷

昭和26年 制定



高度経済成長の時代、運送事業は国が需給調整を行い管理
→安定成長の時代に入ると、事業の硬直化などの弊害が一方で目立つように

平成14年2月：乗合バス事業・タクシー事業の規制緩和



運送事業が成り立たない地域における対応や、地域(自治体や住民)が主体となって企画・運営(運送事業者に委託)する「コミュニティバス」の出現への対応が必要に

平成18年10月：「地域公共交通会議」制度の創設、自家用有償旅客運送の登録制度の創設

地域公共交通に関する計画や様々な事業に関する措置について定め、地域旅客運送サービスの確保に資するよう、地域公共交通の活性化及び再生のための地域の主体的な取組等を推進する法律。

地域公共交通計画

- ・「地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿」を明らかにする、**地域公共交通のマスタープラン**。原則として、**全ての地方公共団体において作成が必要**。
- ・自治体や地域の交通事業者、利用者等により構成される協議会等を通じて作成。

地域公共交通特定事業

- ・地域旅客運送サービス継続事業や、地域公共交通利便増進事業等、地域の実情に応じて様々な取組の実施を円滑化するための事業。
- ・地域公共交通計画に事業の実施を記載し、事業を実施するための計画を作成。国土交通大臣の認定を受けることで、法律上の特例措置を受けることができる。

地域公共交通特定事業

- **地域旅客運送サービス継続事業**
：公募を通じて廃止予定路線の交通を維持。
- **地域公共交通利便増進事業**
：ダイヤ、運賃等のサービス改善により交通の利便性を向上。
- その他LRTの整備、鉄道の上り下り分離、貨客混載等の取組の実施を円滑化するための各種事業。

地方公共団体
又は事業者が、
事業ごとに実施
計画を作成

国土交通大臣
が認定、事業
許可のみなし
特例等の特例
措置

その他の事業

- **新地域旅客運送事業**
：DMV等の複数の交通モードにまたがる輸送サービスの実施を円滑化。
- **新モビリティサービス事業**
：MaaS等の新たなモビリティサービスの実施を円滑化。
新モビリティサービス協議会における議論が可能。

<事業スキーム>

- ・事業者が単独で又は共同して、事業についての計画を作成。**(地域公共交通計画への記載は不要。)**
- ・国土交通大臣の認定を受けることで、法律上の特例措置を受けることができる。

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。
- ✓ 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。

- 地域が自らデザインする地域の交通
- 輸送資源の総動員による移動手段の確保
- 効率的かつ利便性の高い地域公共交通の実現

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 (廃止線区に代わ り鉄道の維持) (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

国土交通大臣が認定

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

<本法の特例措置
により特例>

共同経営計画

(事業者)

国土交通大臣が
認可

(本法の特例措置
(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



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
 - ◆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



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

【目標設定】

■「利用者数」「満足度」については、6割以上が設定。一方、事業の効率性に関する指標である「収支」「行政負担額」については、2割程度にとどまる。

■人の移動がもたらすクロスセクター効果（健康、福祉、医療、まちづくり、観光等への影響）を考慮した目標設定も重要。

【実施状況の分析・評価】

■既に評価を実施した地域は、3割程度。一方、実施予定時期が到来しているものの、評価を未実施の地域もある。

■「利用者数」「収支」について、毎年度評価を実施していない地域も見られる。

● 網形成計画等での数値指標の設定状況 (N=516)



● 網形成計画における目標の達成状況の評価・モニタリングの実施状況 (N=505)

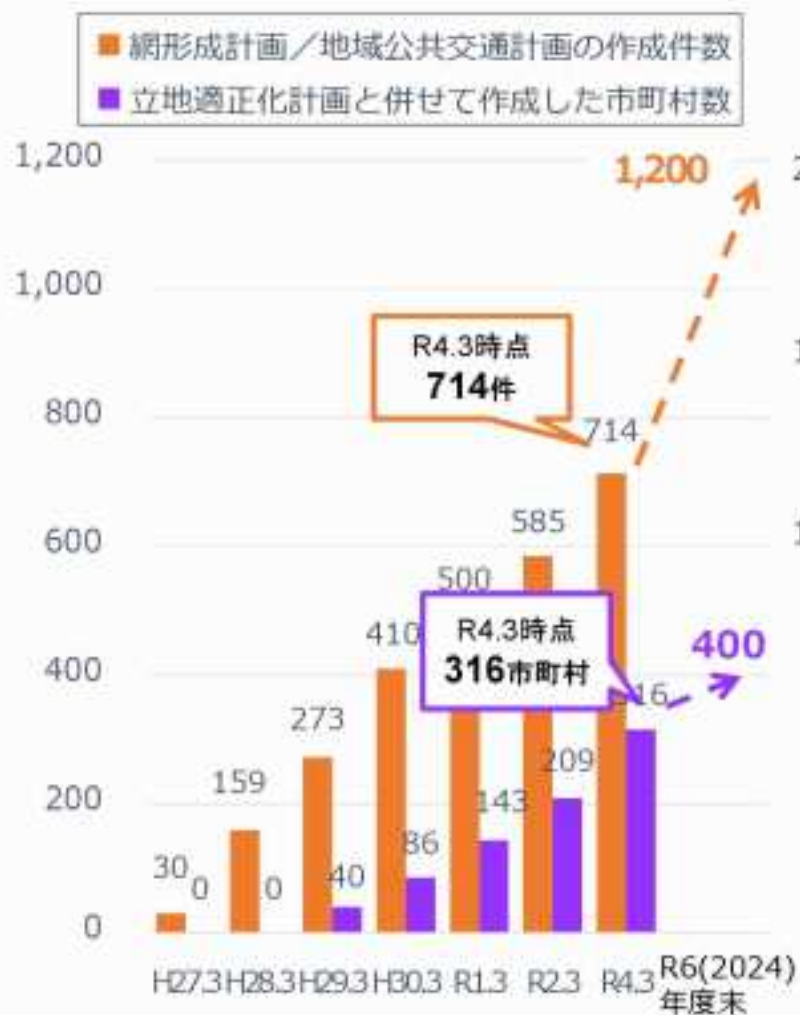


● 数値指標別評価・モニタリングの実施時期



※令和元年度国土交通省アンケート調査より

- これまでの法定計画の策定状況を踏まえ、以下の新たな政策目標値を設定。
 - ・地域公共交通計画の策定件数
 - ・地域公共交通計画を立地適正化計画と併せて策定した市町村数
 - ・地域公共交通特定事業の実施計画の認定総数
- 国が予算や人材育成・ノウハウ面の支援を行うことで、マスタープラン作成等の取組を更に多くの地域に拡げること（「量」の拡大）とあわせて、まちづくりとの連携（両計画の作成部署の緊密な連携等）を含む「質」の向上も促進。



新たな政策目標値

(いずれもR6(2024)年度末時点)

地域公共交通計画の
策定件数

1,200件

⇒持続可能な旅客運送サービスの提供の
確保に向けた地域の取組を促進

地域公共交通計画を
立地適正化計画と併せて
策定した市町村数

400市町村

⇒まちづくりとの連携を強化

地域公共交通特定事業の
実施計画の認定総数

200件

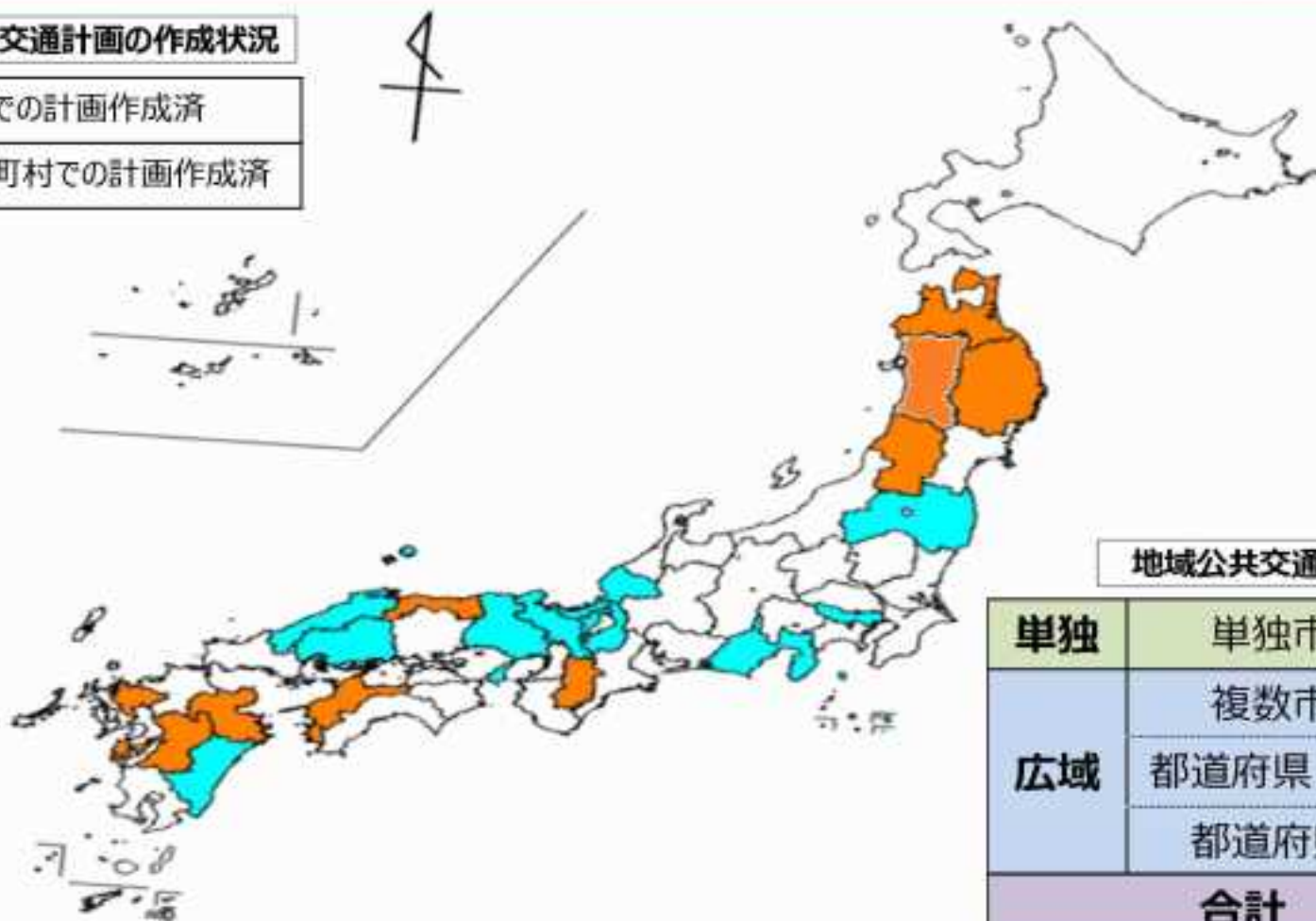
⇒地域の実情に応じた旅客運送サービスの
提供の確保のための仕組みの活用を促進

地域公共交通計画の作成状況一覧(令和4年4月末時点)

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

都道府県による地域公共交通計画の作成状況

都道府県全域での計画作成済
都道府県+複数市町村での計画作成済



地域公共交通計画の作成主体の内訳

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

(参考)

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

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

- 地域が自らデザインする地域の交通
- 輸送資源の総動員による移動手段の確保
- 効率的かつ利便性の高い地域公共交通の実現

地域の実情に合わせた交通手段の見直し(ダウンサイジング等)

路線バス (地域間幹線等)



需要規模に応じた
効率的・効果的な運行

定時定路線

目的地への一定の輸送ニーズ (通学・通院等) を束ねることで効率的にサービスを提供できる。

デマンド型

利用者の輸送ニーズに応じて、運行ルートや乗降場所を柔軟に設定できる。



コミュニティバス
(定時定路線又はデマンド型)



乗合タクシー
(デマンド型)



タクシー (乗用)
の活用



自家用有償旅客運送
(市町村自ら又はNPO等による運行)



スクールバス、福祉輸送、病院・商業施設等の送迎サービス等の積極的活用



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）

実施方針に定めるメニュー例

○ 以下の①～⑤のメニューを検討し、必要に応じて⑥を組み合わせ。

- ① 乗合バス事業者など他の交通事業者による継続（縮小・変更含む）
- ② コミュニティバスによる継続
- ③ デマンド交通（タクシー車両による乗合運送（区域運行））による継続
- ④ タクシー（乗用事業）による継続
- ⑤ 自家用有償旅客運送による継続

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

- 地域が自らデザインする地域の交通
- 輸送資源の総動員による移動手段の確保
- 効率的かつ利便性の高い地域公共交通の実現

地域公共交通利便増進事業とは

背景 運転者不足の深刻化等を踏まえ、地方都市のバス路線等で、単純な路線再編だけでなく、運賃・ダイヤ等のサービス内容の見直しにより利便性を向上させる取組へのニーズが増加。

概要 路線ネットワークの構築や、定額制乗り放題運賃や等間隔運行等の運賃・ダイヤの改善の取組等を通じて、地域公共交通の利用者の利便の増進を図る事業。

事業スキーム

地方公共団体が、関係者と協議し、
地域公共交通計画へ
地域公共交通利便増進事業を位置付け



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



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

事業の実施イメージ（一例）

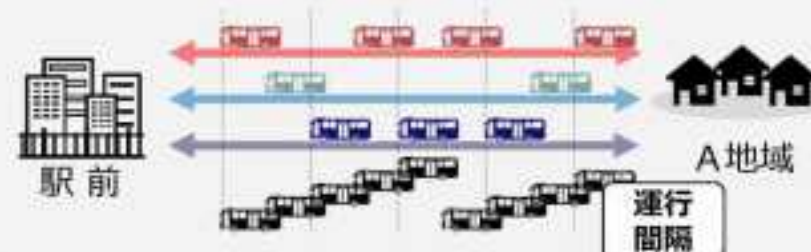
ハブ&スポーク型の
路線再編



定額制乗り放題
運賃、通し運賃



パターンダイヤ、
等間隔運行



貨客運送効率化事業とは

背景 路線バス等の旅客運送サービスについては、地方部における輸送減少による収支の悪化が課題となっており、物流サービスについては、担い手（ドライバー）不足が深刻化。

概要 旅客運送事業者による貨客混載運送（同一の車両を使用して貨物及び旅客を併せて運送する取組）等の導入を円滑化することで、旅客運送及び貨物運送の効率化を図る事業。

事業スキーム

地方公共団体が、関係者と協議し、
地域公共交通計画へ
貨客運送効率化事業を位置付け



事業者が、単独で又は共同して、
貨客運送効率化実施計画を作成



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

貨客混載の取組例

【宮崎県西米良村】

- 平成30年2月20日から運行開始。
- ヤマト運輸(株)・日本郵便(株)・宮崎交通(株)が連携して運行。
- 路線バスを利用し、乗客と荷物を同じ車両に載せ目的地まで輸送。
- 西都BC－杉安峡－村所線（村所バス停～西都バスセンター：約46km）を1日1回運行。
※ヤマト運輸(株)・宮崎交通(株)による貨客混載は、平成27年10月1日から運行開始。



【宮崎県西米良村】
(出典：宮崎交通(株)資料)

【新潟県】

- 平成29年4月18日から運行開始。
- 佐川急便(株)・北越急行(株)が連携して運行。
- 旅客鉄道を利用し、乗客と荷物を同じ車両に載せ目的地まで輸送。
- ほくほく線（うらがわら駅～六日町駅：約47km）を1日1回運行。



【新潟県】
(出典：佐川急便(株)資料)

新モビリティサービス事業とは

背景 近年、MaaS等の新たなモビリティサービスが出現しており、地域公共交通の利用者の利便性の向上に資するサービスとして、地域において円滑に普及するための仕組みづくりが必要。

概要 MaaS等の円滑な実施を通じて、交通機関の利便性の向上を図る事業。また、地方公共団体が中心となって新モビリティサービス協議会を組織し、地域の幅広い関係者間での連携が可能。

MaaSとは

- **Mobility as a Service**の略称。
- 複数の公共交通機関や公共交通以外の移動サービスを最適に組み合わせ、観光、小売、医療・福祉、教育等の多様な移動以外のサービスとも連携し、**一括した検索・予約・決済等を提供するサービス**を指す。

事業スキーム

事業者が、単独で又は共同して、**新モビリティサービス事業計画**を作成



国土交通大臣の認定を受けた場合、**法律上の特例措置**
(共通乗車船券に係る運賃届出のワンストップ)

MaaSの取組例

【伊豆の事例（東急によるIzuko）】



【MaaSとして提供するサービス】

- 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

フリーパス料金: 3,700円

(出典) 東急(株) 資料

我が国の課題

○人口減少・超高齢社会への対応 ○デジタル化・DXの推進 ○防災・減災、国土強靱化 ○2050年カーボンニュートラルの実現 ○新型コロナ対策

交通が直面する課題

○地域におけるモビリティ危機
(需要縮小による経営悪化、人手不足等)
○サービスの「質」の低迷

○デジタル化、モビリティ革命等の停滞
○物流における深刻な労働力不足等

○交通に係る安全・安心の課題
(自然災害、老朽化、重大事故等)
○運輸部門での地球温暖化対策の遅れ



新型コロナウイルス感染症の影響

(旅客の輸送需要の大幅減少、テレワーク等の普及、デジタル化の進展、電子商取引(EC)市場の進展、防疫意識の浸透 等)

今後の交通政策の基本的方針

危機を乗り越えるため、多様な主体の連携・協働の下、あらゆる施策を総動員して取り組み

A.誰もが、より快適で容易に移動できる、生活に不可欠な交通の維持・確保

<新たに取り組む政策 等>

- ・「事業者の連携の促進」等による地域の輸送サービスの維持確保
- ・公共交通指向型の都市開発(TOD)
- ・大都市鉄道等の混雑緩和策の検討(ダイナミックプライシング等)
- ・MaaSや更なるバリアフリー化推進
- ・多様なモビリティの普及(小型電動モビリティ、電動車いす等)等

B.我が国の経済成長を支える、高機能で生産性の高い交通ネットワーク・システムへの強化

<新たに取り組む政策 等>

- ・公共交通のデジタル化、データオープン化
- ・運輸行政手続のオンライン化
- ・物流DX実現、労働環境改善等の構造改革、強靱で持続可能な物流ネットワーク構築
- ・自動運転車の早期実用化、自動運航船、ドローン、空飛ぶクルマ等の実証・検討
- ・陸海空の基幹的な高速交通網の形成・維持
- ・インフラシステムの海外展開 等

C.災害や疫病、事故など異常時にこそ、安全・安心が徹底的に確保された、持続可能でグリーンな交通の実現

<新たに取り組む政策 等>

- ・事業者への「運輸防災マネジメント」導入
- ・災害時の統括的な交通マネジメント
- ・交通インフラのメンテナンスの徹底
- ・公共交通機関の衛生対策等への支援
- ・「安全運転サポカー」の性能向上・普及
- ・働き方改革の推進による人材の確保・育成
- ・脱炭素化に向けた取組(港湾・海事・航空分野、物流・人流分野)等

持続可能で強靱、高度なサービスを提供する「次世代型の交通システム」へ転換

第2次交通政策基本計画の目標、施策

A.誰もが、より快適で容易に移動できる、生活に不可欠な交通の維持・確保

目標① 地域が自らデザインする、持続可能で、多様かつ質の高いモビリティの実現

- ・地域公共交通の維持確保の取組
- ・新型コロナの影響を踏まえた支援
- ・MaaSの全国での実装
- ・多様なニーズに応えるタクシー運賃等

目標② まちづくりと連携した地域構造のコンパクト・プラス・ネットワーク化の推進

- ・まちづくりと公共交通の連携強化
- ・徒歩、自転車も含めた交通のベストミックス実現
- ・スマートシティの創出等

目標③ 交通インフラ等のバリアフリー化、ユニバーサルデザイン化の推進

- ・バリアフリー整備目標の実現（旅客施設、ホームドア、車両等）
- ・「心のバリアフリー」の強化
- ・新幹線の車椅子用フリースペース等

目標④ 観光やビジネスの交流拡大に向けた環境整備

- ・インバウンドの受入環境整備
- ・地域での快適な移動環境整備
- ・移動そのものの観光資源化等

B.我が国の経済成長を支える、高機能で生産性の高い交通ネットワーク・サービスへの強化

目標① 人・モノの流動の拡大に必要な交通インフラ・サービスの拡充・強化

- ・整備新幹線、リニアの整備促進
- ・基幹的な道路網整備、四車線化
- ・国際コンテナ戦略港湾政策の推進
- ・三大都市圏等の空港の機能強化、コロナ禍での航空ネットワークの維持等

目標② 交通分野のデジタル化等による交通産業力の強化

- ・行政手続のオンライン化
- ・交通関連情報のデータ化・標準化
- ・港湾関連データ連携基盤「サイバーポート」の構築
- ・自動運転の実現に向けた開発等
- ・無人航空機による荷物配送実現
- ・海事産業の国際競争力強化
- ・インフラシステムの海外展開等

目標③ サプライチェーン全体の徹底した最適化等による物流機能の確保

- ・物流分野のデジタル化や自動化・機械化の導入、各種要素の標準化
- ・取引環境改善、共同輸配送・倉庫シェアリングの推進、再配達削減
- ・物流ネットワークの構築
- ・内航海運の生産性向上、船員の働き方改革等

C.災害や疫病、事故など異常時にこそ、安全・安心が徹底的に確保された、持続可能でグリーンな交通の実現

目標① 災害リスクの高まりや、インフラ老朽化に対応した交通基盤の構築

- ・インフラの耐震化、津波・高潮対策等
- ・台風襲来時の船舶の走錨事故防止
- ・TEC-FORCEの機能拡充・強化
- ・BCP策定・防災訓練の実施（道の駅、空港、港湾）
- ・インフラ・車両・設備の老朽化対策等

目標② 輸送の安全・安心の確保と、交通関連事業を支える担い手の維持・確保

- ・新型コロナの衛生対策等の支援
- ・安全な自動車の開発・実用化・普及
- ・運輸安全マネジメントの充実
- ・交通事業の働き方改革推進による人材の確保・育成等

目標③ 運輸部門における脱炭素化等の加速

- ・次世代自動車の普及促進
- ・公共交通の利用促進（MaaS普及等）
- ・グリーン物流の実現
- ・エコエアポートなど航空の低炭素化
- ・カーボンニュートラルポートの形成
- ・ゼロエミッション船の商業運航等

各施策には、数値目標（119のKPI）を設定

3. 国の支援制度

地域公共交通関係の支援制度

地域公共交通確保維持改善事業

1. 地域公共交通確保維持事業

幹線・フィーダーバス、離島航路・航空路の運行(航)等

2. 地域公共交通バリア解消促進等事業

○公共交通のバリアフリー化

○利用環境の改善

○地域鉄道の安全性向上

鉄道軌道安全輸送設備等整備事業

3. 地域公共交通調査等事業

地域公共交通計画等の策定に係る調査等

4. 被災地特例

東日本大震災の被災地における幹線バスの運行等

(参考)関連する支援制度等

【インバウンド対応】

訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業
(観光庁)

観光地や公共交通機関、宿泊施設における訪日外国人旅行者の円滑かつ快適な受入環境整備の支援。

公共交通利用環境の革新等
(観光庁・国際観光旅客税充当事業)

地方への外国人旅行者の誘客に向けたシームレスな公共交通の利用環境の整備の支援。

【LRT・BRT導入】

低炭素化に向けたLRT・BRT導入利用促進事業
(環境省・国土交通省連携事業)等

低炭素型の社会を目指し、マイカーからCO2排出量の少ない公共交通へのシフトを促進。

【地域鉄道の安全性向上】

鉄道施設総合安全対策事業(※鉄道局所管)

【地域公共交通ネットワークの再構築】

(独)鉄道・運輸機構による出資制度

地域公共交通確保維持改善事業の概要

令和4年度予算額
20,692百万円(前年度比1.01倍)

地域の多様な主体の連携・協働による、地域の暮らしや産業に不可欠な交通サービスの確保・充実にに向けた取組を支援
(上記取組を促進するため、地域公共交通活性化再生法の枠組みを強化(令和2年11月27日施行))

地域公共交通確保維持事業

(地域の実情に応じた生活交通の確保維持)

<支援の内容>

- 幹線バス交通や地域内交通の運行
 - ・地域間交通ネットワークを形成する幹線バス交通の運行や車両購入等を支援
 - ・過疎地域等のコミュニティバス、デマンドタクシー、自家用有償旅客運送等の運行や車両購入、貨客混載の導入を支援
 - ・旅客運送サービス継続のためのダウンサイジング等の取組を支援
- 離島航路・航空路の運航
 - ・離島住民の日常生活に不可欠な交通手段である離島航路・航空路の運航等を支援



地域公共交通バリア解消促進等事業

(快適で安全な公共交通の実現)

<支援の内容>

- 高齢者等の移動円滑化のためのノンステップバス、福祉タクシーの導入、鉄道駅における内方線付点状ブロックの整備
- 地域鉄道の安全性向上に資する設備の更新等

地域公共交通調査等事業

(持続可能な地域公共交通の実現に向けた計画の策定)

<支援の内容>

- 公共交通のマスタープランである「地域公共交通計画」の策定に資する調査等
- バリアフリー化を促進するためのマスタープラン・基本構想の策定に係る調査

被災地域地域間幹線系統確保維持事業／特定被災地域公共交通調査事業

(【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)

令和4年度予算額 116百万円
(東日本大震災復興特別会計:復興庁一括計上分)

<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

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

都道府県等が定めた地域公共交通計画に位置付けられた系統(※1)であり、

- ・一般乗合旅客自動車運送事業者による運行であること
- ・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(※2)~150人/日と見込まれること
- ・経常赤字が見込まれること

※1: 令和6年度までは経過措置により、令和2年度以前の生活交通確保維持改善計画等による申請も可能。

※2: 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)

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：地域内フィーダーシステム補助）

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
地域公共交通活性化再生法に基づく協議会
※令和6年度まではバス事業者等も対象
- 補助対象経費
補助対象系統に係る経常費用から経常収益を控除した額



- 補助率
1/2以内
- 主な補助要件
市町村等が定めた地域公共交通計画に確保又は維持が必要として掲載され、
 - ・一般乗合旅客自動車運送事業者、一般乗用旅客自動車運送事業者、自家用有償旅客運送者による運行であること
 - ・補助対象地域間幹線バス系統等に接続するフィーダー系統であること
 - ・新たに運行を開始するもの又は公的支援を受けるものであること
 - ・路線定期運行の場合、輸送量が2人/1回以上であること
 - ・経常赤字であること

補助対象システムのイメージ



※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

※交通不便地域は、地方運輸局長等が指定する地域

※乗用タクシーは、過去に乗合バス事業等による乗合旅客の運送を行っていた地域であって、乗用タクシー以外の輸送手段が無いと地方運輸局長が認めた地域に限る

タクシーの運賃低廉化への支援について

- 地域において、路線バスや乗合タクシーの維持が利用者の減少により困難となる一方、高齢者等の社会参加や生活支援、公共交通空白地域における移動手段の確保のため、乗用タクシーを活用している事例が存在。
- 地域の実情を踏まえたダウンサイジング等を促すため、市町村等が主体的に交通手段の検討・実施を経てタクシーの運賃低廉化への支援を行う場合には、地域内フィーダー補助又は地域旅客運送サービス継続事業による補助として支援。

補助要件

【補助対象事業者】

地域公共交通活性化再生法に基づく法定協議会

【補助対象経費・補助率】

市町村がタクシー運賃低廉化措置として支援する額の1/2
(上限100万円)

【主な補助要件】

- 地域公共交通計画において、乗合タクシー等の代替手段として新たに位置づけられたタクシー運行であること
※すでに運行を行っている場合、新たに地域公共交通計画に位置づけること
- 補助対象地域間幹線バス系統に接続していること、又は過疎地域等の交通不便地域の地域間交通ネットワークに接続していること
- 他の輸送手段の確保が著しく困難であるものとして運輸局長が認めたもの

乗用タクシーの活用を行っている具体事例（広島県神石高原町）

● 地域公共交通網形成計画の見直し

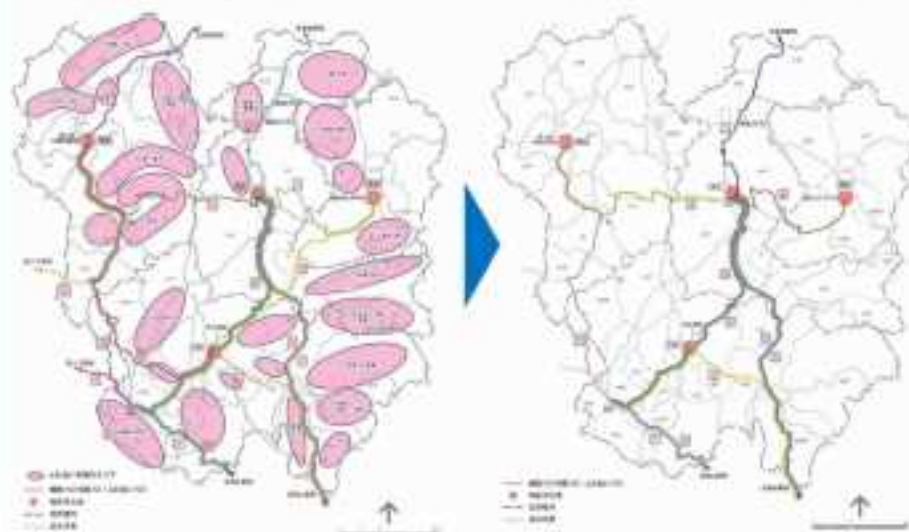
H27.3<計画の策定>

H30.10<計画の改定>

- ・ 民営路線バス → 民営路線バス【広域・観光・通学】
- ・ 町営路線型バス → 町営路線型バス【通学】
- ・ 町営デマンドバス → **ふれあいタクシー【高齢者等の生活交通】**
- ・ タクシーチケット → **ふれあいタクシー【高齢者等の生活交通】**

ふれあいタクシー導入前(平成27年3月時点)

ふれあいタクシー導入後(平成30年10月時点)



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

- 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
 - 地域鉄道の上区分離等

地域公共交通計画

地域公共交通利便増進実施計画等

国の認定

<p>バス路線の再編</p>	<p>地域全体での既存路線・ダイヤの見直し等</p>
<p>デマンド型等の多様なサービスの導入</p>	<p>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</p>
<p>LRT・BRTの高度化</p>	<p>低床車両・連節バスの導入等</p> <p>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</p> <p>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</p>
<p>地域鉄道の上区分離等</p>	<p>上下分離等の事業構造の変更</p>

支援内容の充実

(参考)地域公共交通計画と補助制度との連動化について

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）>



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）>



地域公共交通調査等事業

地域公共交通調査事業

地域公共交通計画策定事業

◇地域公共交通計画の策定支援

地域公共交通利便増進事業

利便増進計画策定事業

◇地域公共交通利便増進実施計画の策定支援

利便増進計画推進事業

◇地域公共交通利便増進実施計画に基づく利用促進や事業評価の取組みの支援

地域旅客運送サービス継続推進事業

継続実施計画策定事業

◇地域旅客運送サービス継続実施計画の策定支援

継続実施計画推進事業

◇地域旅客運送サービス継続実施計画に基づく利用促進や事業評価の取組みの支援

地域公共交通バリアフリー化調査事業

◇移動等円滑化促進方針の策定支援

地域公共交通調査等事業(地域公共交通計画等の策定への支援)

地域公共交通計画、地域公共交通利便増進実施計画、地域旅客運送サービス継続実施計画の策定への支援
(交通計画策定事業、利便増進計画策定事業、旅客運送サービス継続計画策定事業)

- 補助対象事業者:地域公共交通活性化再生法に基づく協議会(法定協議会)
- 補助対象経費:地域公共交通計画、地域公共交通利便増進実施計画、地域旅客運送サービス継続実施計画の策定に必要な経費
(地域データの収集・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、協議会開催等の事務費、短期間の実証調査のための費用等)
- 補助率:1/2(上限額500万円又は1,500万円(地域公共交通計画)、
1,000万円(地域公共交通利便増進実施計画)、
500万円(地域旅客運送サービス継続実施計画))

地域公共交通計画の記載事項(イメージ)

○計画の効果な活用のために必要な視点

①地域戦略との
一体性の確保
(まちづくり、医療・福祉、
観光等との連携)

②モード間連携や
多様な輸送サービス
の活用

③地域の多様な
関係者の協働

④交通圏全体を
見据えた広域的な連携

⑤データによる状況把握、
効果的な目標設定・検証を設定

○定量的な目標値(公共交通の利用者数、収支率、
公的負担等)、補助対象系統の位置づけ等を記載

地域公共交通利便増進実施計画、旅客運送サービス継続計画の推進への支援 (利便増進計画推進事業、旅客運送サービス継続計画推進事業)

- 補助対象事業者:地域公共交通活性化再生法に基づく協議会(法定協議会)
- 補助対象経費:国の認定を受けた地域公共交通利便増進実施計画、地域旅客運送サービス継続実施計画に基づく事業として実施する利用促進及び事業評価に要する経費(公共交通マップ・総合時刻表の作成、ワークショップの開催、モビリティマネジメントの実施、目標達成状況の把握・検証・評価のための費用等)
- 補助率:1/2
- 補助対象期間:5年間

地域公共交通利便増進実施計画のイメージ



地域公共交通計画又は国の認定を受けた地域公共交通利便増進実施計画に基づく事業として実施する利用促進及び事業評価(協議会運営・フォローアップ等)に要する経費を支援

- ・補助対象事業者: 地域公共交通活性化再生法に基づく協議会(法定協議会)
- ・補助率: 1/2
- ・補助対象期間: 地域公共交通利便増進推進事業(利便増進計画推進事業): 地域公共交通利便増進実施計画の認定から最大5年間(認定期間内に限る。)

支援の対象となる利用促進のイメージ



公共交通マップ・総合時刻表の作成(※1)



企画切符の発行(※2)



ワークショップの開催



モビリティマネジメントの実施(※3)

※1 地域住民を対象としたもののみならず、他地域からの来訪者を対象とした総合時刻表や外国語表記の公共交通マップも対象

※2 割引運賃の設定に伴う減収分の補填については、含まない。

※3 モビリティマネジメント: 過度に自動車に頼る状態から公共交通などを「かしこく」使う方向へと転換することを促す取組み

支援の対象となる事業評価のイメージ



協議会の運営



地域の検討会・説明会開催

- ・事業実施に係る目標達成状況の把握・検証(満足度調査、OD調査等)
- ・検証結果を踏まえた目標達成状況の評価(協議会委員の旅費・日当等)

地域公共交通協働トライアル推進事業

趣旨

- 平成26年に改正された地域公共交通活性化再生法に基づき、市町村を中心に地域公共交通計画(旧地域公共交通網形成計画)の策定が進む(令和3年1月末までに612件)一方で、都道府県の主導による交通圏全体を見据えた地域公共交通計画の策定は、一部の先進的な地域に限られている。
- 地域公共交通を巡る環境が厳しさを増しているとともに、地域住民の広域的な移動ニーズ、災害の広域化、長大鉄道路線の廃止等を踏まえ、これまで以上に広域的な地域公共交通ネットワークが重要となっている。
- このため、都道府県と複数の市町村を構成員に含む協議会が主体となった協働による取組に対し、計画策定やバス等の運行への支援の特例措置により、インセンティブを付与して後押しすることで、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を目指す。

概要

1. 地域公共交通調査等事業の特例

- 地域公共交通計画の策定への支援について補助上限額を緩和

令和元年度～	
都道府県及び複数の市町村を構成員に含む法定協議会	補助率1/2(上限1,500万円) ※
上記以外(単独市町村等)	補助率1/2(上限500万円)

※以下の要件を満たす計画の策定を支援。

- ①公共交通の利用者数、収支率に加え、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
- ②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、路線等ごとの役割や運営のあり方を明確に記載
- ③都道府県及び複数の市町村の協働に関わる、組織・体制、費用負担その他の具体的な事項を記載

⇒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た計画を策定・推進

2. 地域公共交通確保維持事業(地域間幹線系統、地域内フィーダー系統)の特例

- 1. の要件を満たす地域公共交通計画を策定した法定協議会に対し、インセンティブを付与

(1) 地域内フィーダー系統

【原則】・市町村毎に設定する補助上限額の範囲内とする。

【特例】・3年間に限り、地域公共交通計画の対象区域内の複数の市町村について、市町村毎に設定する補助上限額(原則と同様)の合計額の範囲内で、法定協議会に対し補助金を交付し、柔軟に配分。

<イメージ>

	原則			特例
	A市	B市	C町	交通圏(A市・B市・C町)
上限額	100	50	50	200
補助申請額	120	50	10	180
交付額	100	50	10	180

(2) 地域間幹線系統

・3年間に限り、みなし運行回数によるカット措置を適用除外とする。(過去に補助対象となっていない系統に限る。)

⇒複数市町村にまたがる交通圏全体を見据え、幹線交通とフィーダー交通との最適な組合せを柔軟に検証

4. 他自治体での取組紹介

①地域戦略との一体性の確保（熊本県熊本市）

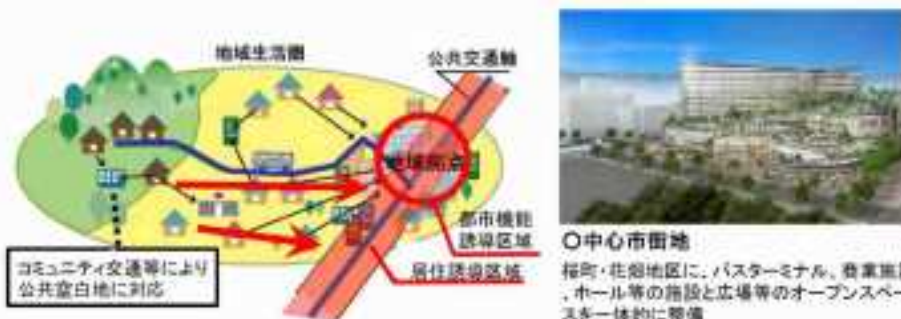
- 政令市である熊本市では、立地適正化計画において、公共交通利用圏への居住や都市機能の誘導を図るとともに、網形成計画において、中心市街地と地域拠点を結ぶ基幹公共交通軸の機能を強化し、その周辺への居住誘導を図ることとし、両計画の整合を図って取組を進めることとしている。

熊本市立地適正化計画(平成28年4月1日公表)

- ① 都市機能誘導区域における都市機能の維持・確保
- ② 居住誘導区域における人口密度の維持
- ③ 公共交通ネットワークの充実

○都市機能の維持・確保や居住の誘導による公共交通の維持・確保

- ・ 都市機能誘導区域(地域拠点等)に都市機能を維持・確保し、居住誘導区域(利便性の高い公共交通軸沿線)に居住を誘導することにより、市民の生活利便性を維持するとともに、公共交通の利用者を確保



○中心市街地
南向・北側地区に、バスターミナル、商業施設、ホール等の施設と広場等のオープンスペースを一体的に整備

○都市機能誘導区域の考え方

- ・ 中心市街地及び15箇所の地域拠点を対象に設定。地域拠点とは、日常生活において多くの人が集まる場所であり、交通の要衝となる鉄軌道駅やバス停から一定の範囲内を設定。

○居住誘導区域の考え方

- ・ 中心市街地や地域拠点などの都市機能誘導区域と利便性の高い公共交通軸沿線を設定。

熊本地域公共交通網形成計画(平成28年3月31日作成)

中心市街地と地域拠点を結ぶ基幹公共交通軸を機能強化し、公共交通サービス水準の維持に努めることにより、基幹軸への居住誘導を図る。また、基幹軸と共に一体的に機能するバス網、これらのネットワークに有機的に接続するコミュニティ交通による地域公共交通網の形成を図る。

○公共交通ネットワークの再編による効率性の向上

- ・ 路線バスについて、利用状況に応じた幹線・支線化などの再編や効率的な運行体制の構築(*)により、定時性や速達性、効率性を向上させるほか、地域の実情や特性に応じた公共交通の構築を図る。



○公共交通の利便性の向上、利用の促進

- ・ 大量輸送車両(多両編成車両)の導入
- ・ 競合路線におけるダイヤ改善
- ・ バス・市電ロケーションシステムの導入やバリアフリー対応車両の充実

※ ICカードの利用実績や導入予定のバスロケーションシステムの運行実績等のデータと連携して運行計画案等を熊本都市バスが作成し、その運行計画を基に各事業者と熊本市が個別に調整を行う等。

連携

②モード間連携や多様な輸送サービスの活用(茨城県常陸太田市)

■ 網形成計画において、路線バス、コミュニティバス、無料通院バス、スクールバス等の輸送サービスの重複という課題を明らかにした上で、路線バスへの統合と分かりやすい運賃・ダイヤへの見直しにつなげている。

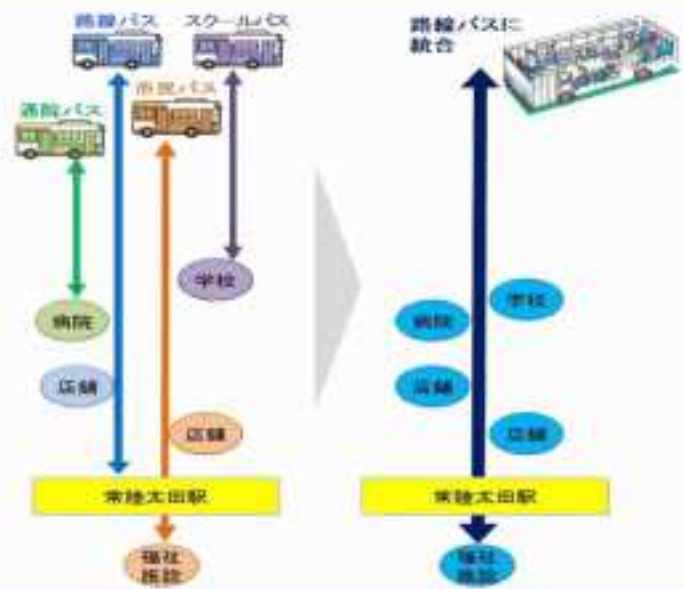
背景・課題

- ✓ 路線バス、コミュニティバス(市民バス)、無料通院バス、スクールバスが同じ路線を重複して運行
- ✓ 運行日(週1~7日)、ダイヤ・本数、運賃体系(距離制、200円均一、無料)の棲み分けがなされておらず、非効率な運行



対応策

- ◆ 路線バス以外のバスを廃止し、路線バスに統合
- ◆ 運行日を毎日(平日)とし、ダイヤ・本数も調整
- ◆ 運賃体系も分かりやすい3段階制に変更(200円、300円、500円)



路線バス・市民バス・みどり号が重複していた路線
 路線バス・市民バスが重複していた路線

③地域の多様な関係者の協働(岐阜県岐阜市)

- 網形成計画において、地域住民が主体となって運行計画の見直しや継続的な利用促進活動を行うとともに、市が収支状況等を継続的にチェックすることにより、持続可能なコミュニティバスの運行を目指している。

■コミュニティバスを支える市民協働の仕組み

地域住民が主体となった運営協議会を設置

地域住民・行政・交通事業者の3者が運営



地域住民が主役

地域住民

地域が経営感覚を持った運営

- ・計画段階から住民が参画
- ・ルートやバス停の位置の検討
- ・ダイヤの運行計画の立案・運営の決定
- ・コミュニティバスの愛称も募集
- ・運行段階での運営
- ・地域で広告を募集
- ・利用者をサポートするヘルパーボランティア

行政(市)

運営の支援

- ・運行事業者の選定(公募)
- ・法的承認
- ・利用促進の助言
- ・補助金

交通事業者

バスの運行

- ・安全安心な運行の確保
- ・運行経費の削減

■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

コミュニティバスの運行から地域再生へ



地域の努力が継続した運行へつながっていく!



補助基準			
高齢者乗車	高	中	低
収支率	40%	49%	10%
補助上限額	800万円	600万円	1,000万円

持続可能なコミュニティバスシステムの構築

行政による効率性・補助金額のチェックと地域住民による継続的な利用促進活動や運行計画の見直し

④ 交通圏全体を見据えた広域的な連携(愛知県北設楽郡)

- 網形成計画において、3町村のバスを役割に応じて分類し、地域間幹線補助系統も含めて位置づけるとともに、運賃体系等の統一化を図り、高校生の通学や高齢者の外出といったニーズに応えることとしている。

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

○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。

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



バス通学が可能となり
高校生の下宿率が低下

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

⑤ データによる状況把握、効果的な目標設定・検証(新潟県佐渡市)

- 網形成計画において、現状の路線別の乗降数を可視化するとともに、通学・通院といった目的別の公共交通のサービスレベルを分析。

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)



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、宿根本線沿線において、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。



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、宿根本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。



5. 地域公共交通計画作成の際のポイント

地域公共交通計画の作成

1. 地域公共交通計画の構成

地域公共交通計画を策定するためには、活性化再生法第5条第2項に定められた、下記に示す記載事項を満たさなければなりません（法定記載事項）。

地域公共交通計画の記載事項

- 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地域公共交通計画の区域
- ③地域公共交通計画の目標
- ④前号の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
- ⑤地域公共交通計画の達成状況の評価に関する事項
- ⑥計画期間
- ⑦前各号に掲げるもののほか、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

2. 計画策定の流れ（計画策定の5つのステップ）



地域公共交通計画の作成

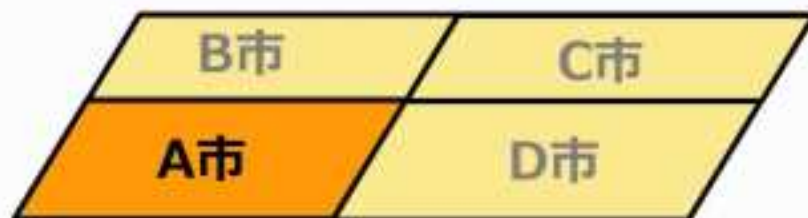
STEP 1 計画の区域と計画期間を決める

【計画の作成主体】

- ① 単独市町村による作成
- ② 複数市町村による共同での作成
- ③ 都道府県と区域内の市町村による共同での作成

狭域

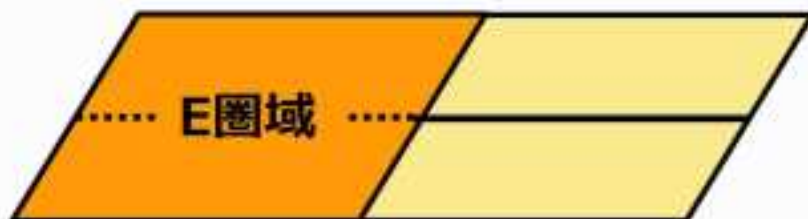
① 単独市町村



【計画区域】

計画区域は、地域住民の通勤、通学、買い物、通院といった**日常生活の移動がなされる交通圏**が基本です。この区域の範囲によって、地域公共交通計画の作成主体が決まります。

② 複数市町村



【計画期間】

計画の期間については、3年以内程度の短期間では事業の継続性が担保できませんし、逆にあまりに長いと、社会情勢の変化に計画の内容がついて行けなくなる可能性があります。

このため、**5年程度とすることが一般的**ですが、それ以上の計画期間を設定する場合には、3～5年程度で中間見直しの機会を設けることが望ましいでしょう。

③ 都道府県全体



広域

地域公共交通計画の作成

STEP 2 地域のあるべき姿の中で地域公共交通が担うべき役割について基本的な方針を決める

基本的な方針は、地域のあるべき姿・なりたい姿を描き、その中で地域公共交通がどのような役割を担うべきかについての、いわばスローガンです。

総合計画などの上位計画で示されている将来的なまちづくりの方針を踏まえ、その中で地域公共交通に何が求められるのかを考えることが大切です。

STEP 3 あるべき姿を実現するために達成すべき目標を立てる

基本的な方針を実現するために、達成すべき目標を具体的に定めます。具体的に目標を設定するにあたり、まずは、現状を把握することが大切です。

(1) 現状の把握 ～地域の現状を見る・聞く・触れる～

現状を把握して、なりたい姿とどのくらいのギャップがあるのかを認識する必要があります。

このときに把握すべき事項としては

- 現在の地域公共交通の状況（鉄道・バス・タクシー等の運行状況、路線網、運行本数など）
- 地域内で行われている公共交通以外の移動支援サービスの状況（福祉有償運送の実施状況、スクールバス・福祉バス等の運行状況、福祉タクシーチケットの配布、ボランティアによる外出支援の状況など）
- 地域内の施設の立地状況、人口の分布状況
- 地域住民や利用者の移動に対するニーズ

などが代表的なものとして挙げられます。

これらを用いて、人口分布や移動ニーズと、地域旅客運送サービスの関係を整理することが第一歩です。

地域公共交通計画の作成

(2) 問題点、課題、対策の整理 ～解決すべき課題から目標を導く～

現状・問題点に対する対策は、その地域の「目指す姿」次第、考え方次第で全く異なります。
 地域住民・利用者はどう考えているのか、地域のまちづくりの方向性との整合性を踏まえ、検討しましょう。

<問題点・課題の整理例>

現状・問題点	コミュニティバスの利用が低迷している		
課題	考え方① 現状利用が少なくても、地域のインフラとして必要。利用が少ないのは、使い勝手が悪いから。	考え方② 受益者負担の観点から、地域主体で支える仕組みが必要。(利用者を増やす、運賃を上げる、など)	考え方③ 財政負担を軽減するため、もっと低予算で効率的な方法へ切り替えるべき。
対策	対策① 地域住民のニーズにあう路線に再編、ダイヤの見直し。	対策② 許容される収支率の下限值を設定し、当該収支率を超えるように運賃を設定。自治会で協賛金を集める。	対策③ コミュニティバスを廃止し、一定の条件に合致する住民へのタクシー利用助成に切り替え。

ニーズにあうように再編しても結局自家用車を使って、バスに乗らないのでは？

交通は、その地域の活性化のために必要なインフラとして、住民に任せず公費で支えるべきでは？

バスがないと、若者や来街者が訪れづらく、街として衰退してしまわないか？

STEP 4 目標を達成するために行う事業を決める

- ◆ それぞれの目標を達成するために行うべき事業を考えていきましょう。新たに取り組みを始めるものだけでなく、従前から運行しているバス路線等についても「維持」するのか「見直し」をするのか、方向性を検討し記載しましょう。
- ◆ 「誰が（実施主体）」、「いつ（実施時期）」、「どういう役割分担で」実施するのかをできる限り明記しましょう。

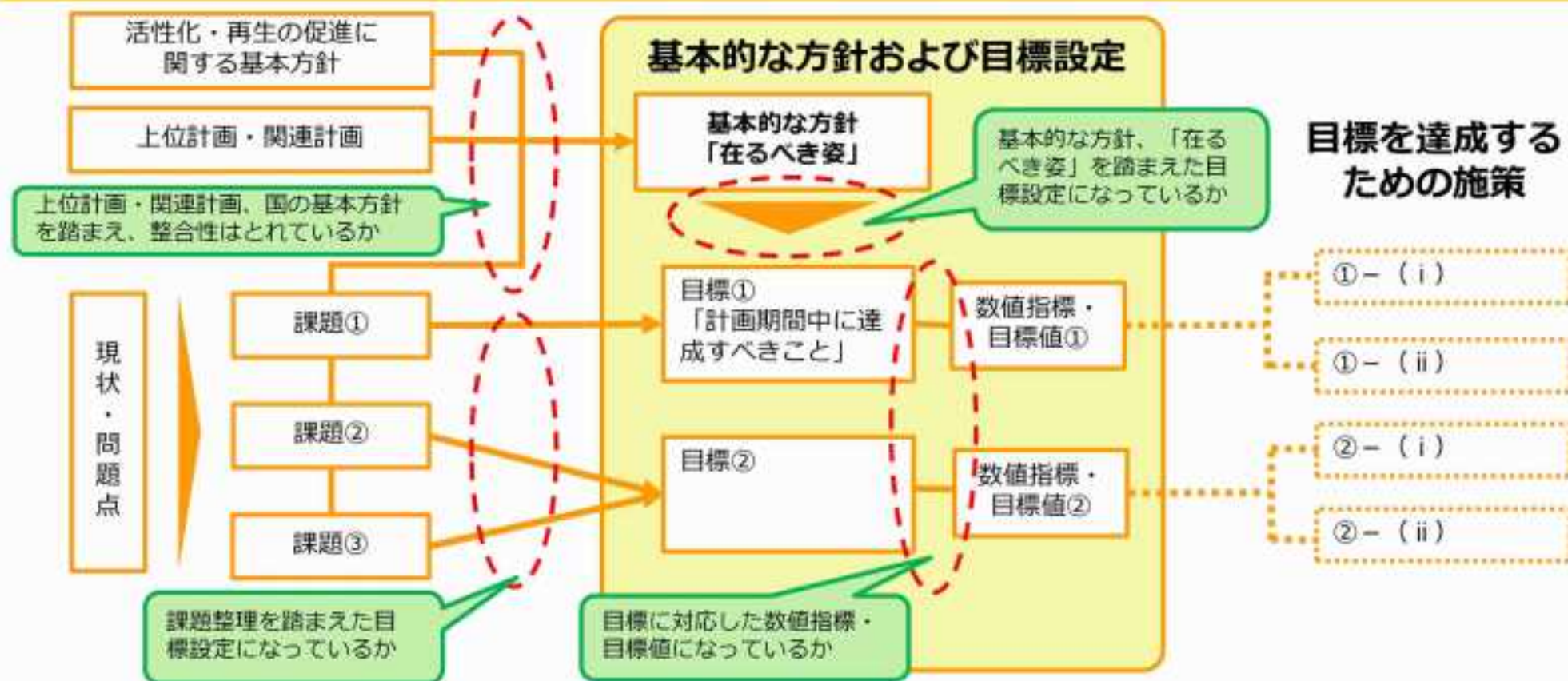
～陥りやすい失敗事例～

- ✓ 「〇〇の検討」や「△△の研究」といった具体的でない項目ばかりが並び、結果的に何も進まなかった。
- ✓ 「自動運転」や「新モビリティ」「MaaS」など、先進技術の導入を計画に盛り込んだものの、当地域に本当に必要なのか、導入が本当に実現可能なのか、検討がされておらず、結局何も進まなかった。
- ✓ 掲げていた「基本方針」や「目標」と、実施する「事業」の内容が“ちぐはぐ”なまま、事業を進めることになってしまった。

地域公共交通計画の作成

STEP 5 目標が達成されたかどうかを評価する

- ◆ 目標はなるべく定量的な数値で達成度合いを表現できるものを設定しましょう。
- ◆ 地域公共交通がもたらす「クロスセクター効果」（経済振興や福祉、教育、環境等の他の行政分野における公的負担額の軽減に寄与するなど）に着目した目標を設定することが望ましいです。
- ◆ 目標達成状況の評価と事業の進捗確認は、なるべく毎年度実施しましょう。どの時点で評価指標の数値を確認し、どの時期に協議会で評価を実施するか、あらかじめ決めておきましょう。（全ての項目を必ず毎年度評価しなければならないわけではありません）
- ◆ 評価を実施した際は、遅滞なく国へ評価結果を送付することが必要です。



クロスセクター効果

収支が赤字⇒廃止を検討すべき？

公共交通の利便性が高まり、高齢者の外出機会が増えることによって、高齢者の健康増進や就労機会が増加し、そのために医療費や社会保障費が削減され、むしろ社会全体としての費用負担が下がる可能性などもあります。こうした効果を「クロスセクター効果」と呼びます。

公共交通だけに限定されない、広い視点から費用負担の在り方について協議を行うことが大切です。

公共交通の役割・効果			
医療 <ul style="list-style-type: none"> ・病院までの送迎サービス事業 ・医師による往診 医療費の増大対策	<ul style="list-style-type: none"> ・通院手段 ・家族の送迎負担軽減 外出することによる健康増進	クルマを利用しづらい高齢者の外出手段 外出することによる介護予防	福祉 タクシー普及や福祉有償運送等の拡充 さらに介護予防事業
商業 日用品の訪問販売	スーパー等への買い物手段	交通事故の低減	労働安全 ・追加する交通事故対策 ・高齢者ドライバーのさらなる安全対策
教育 <ul style="list-style-type: none"> ・スクールバスの運行 ・市外学校への通学促進 ・市外学校若くはの居住による人口流出対策 	学校への通学手段	企業への通勤手段	都市計画 企業近くでの居住による人口流出対策
観光 観光地やイベント会場への送迎バス運行	<ul style="list-style-type: none"> ・観光地やイベント会場への移動手段 ・地域の魅力創出 	<ul style="list-style-type: none"> ・交通施設周辺地域の活性化 ・地域のブランド価値の維持・向上 	国土利用 ・土地の価値低下等による格差減少対策 ・バスもない地域というマイナスイメージを払拭する対策
建設 高齢者層に対応した道路整備	輸送密度の高い交通手段（道路負荷の低減）	環境負荷の低減	環境 自動車増加対策としての、さらなる温室効果ガス削減対策
防災 災害時における市民の移動手段の確保	災害時における移動手段	コミュニケーションの増加	防災・復興 ・罹災者の援助対応としての、地域コミュニティの強化 ・外出支援の実施

公共交通がなくなった場合にも必要となってくる各分野の対策

▲クロスセクター効果

現状・問題点

課 題

基本的な方針

目 標

評価指標

目標を達成するための施策
