

# 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



神戸運輸監理部兵庫陸運部

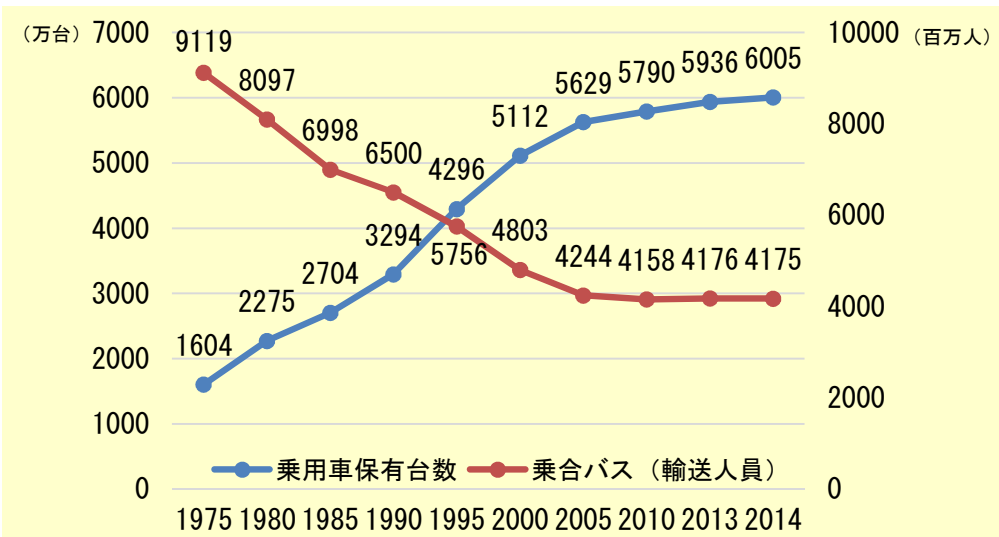
# (1) 地域公共交通活性化再生法の制定

---

- モータリゼーションの進展により、地域公共交通の位置付けが相対的に低下し、輸送人員が減少。
- 交通事業者の不採算路線からの撤退による地域公共交通ネットワークの減少や運行回数などのサービス水準の大幅な低下が進行するとともに、地域交通を担う民間事業者の経営悪化が進行。

## モータリゼーションの進展と輸送人員の減少

- ・ モータリゼーションが著しく進展



※乗用車保有台数は各年3月末時点、乗合バス(輸送人員)は各年度の数値  
 出典:「自動車輸送統計年報」「自動車検査登録情報協会公表資料」より国土交通省作成

- ・ 輸送人員は大幅に減少

	1990年	2000年	2010年	2014年
乗合バス事業	65億人	48億人	42億人	42億人 (90年に比べ35%減)
地域鉄道	5.1億人	4.3億人	3.8億人	4.0億人 (90年に比べ20%減)

(出典)自動車輸送統計年報、鉄道統計年報及び国土交通省調査

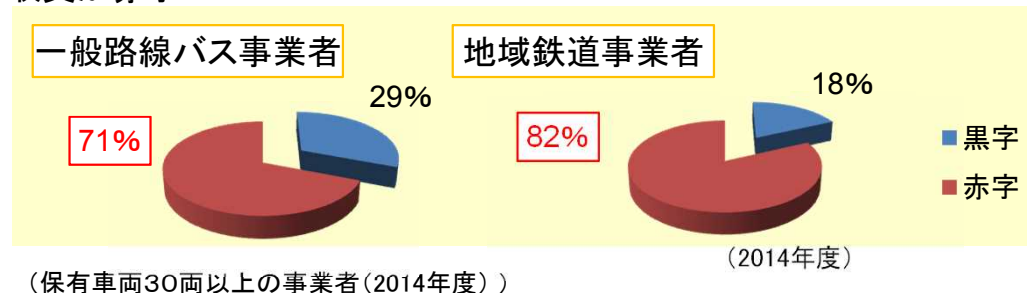
## 地域公共交通サービスの衰退

- ・ 一般路線バスについては、2010年度から2014年度までの5年間に約8,000 kmの路線が完全に廃止。  
 鉄軌道については、2000年度から2014年度までの15年間に37路線・約750 kmが廃止。
- ・ 公共交通空白地域の存在

	空白地面積	空白地人口
バス 500m圏外 鉄道 1km圏外	36,477 km <sup>2</sup> (我が国の可住地面積の約30%)	7,351千人 (我が国の人口の5.8%)

(出典)平成23年度国土交通省調査による

- ・ 一般路線バス事業者の7割以上、地域鉄道事業者の8割以上の経常収支が赤字



今後の急激な人口減少の下で地域公共交通をめぐる環境はますます厳しいものとなることが想定される。

## 交通政策基本法(平成25年12月4日公布・施行)の具体化

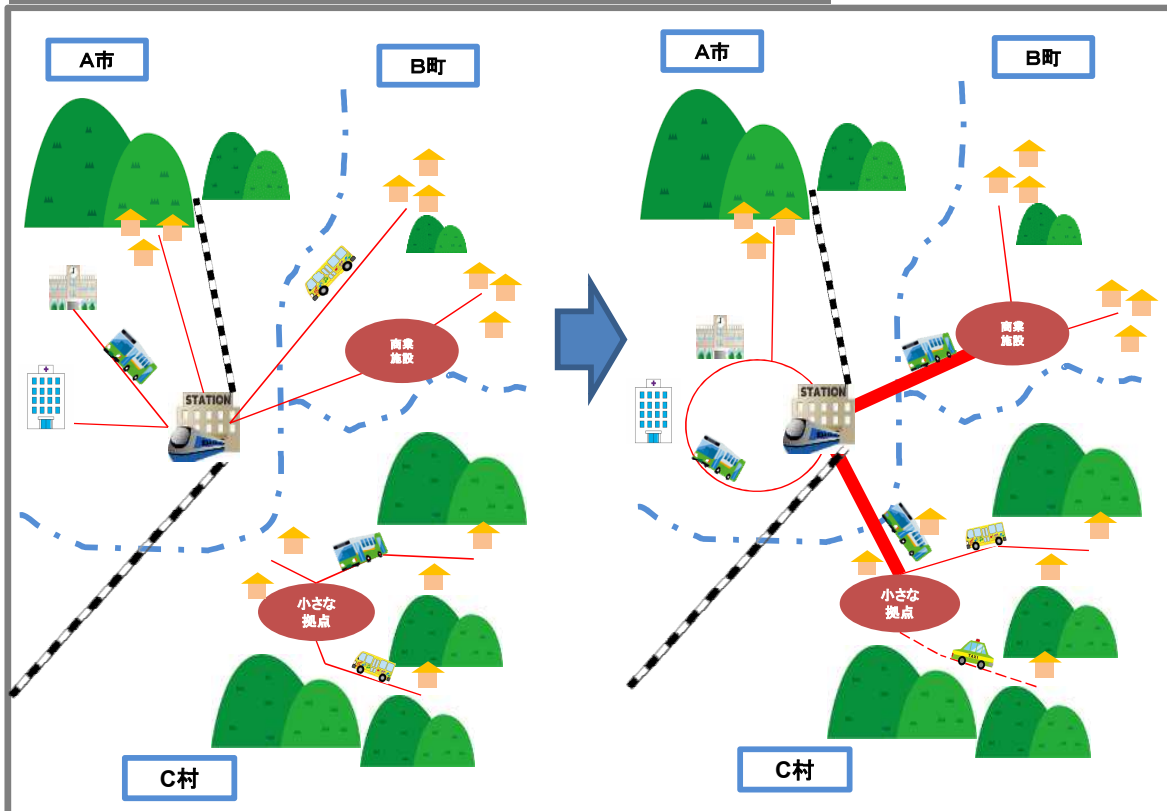
日常生活等に必要不可欠な  
交通手段の確保等

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

### 地域公共交通ネットワーク再構築のイメージ



- ◆ 地域住民の通勤・通学・買物・通院といった、日常生活を営む上での交通圏を踏まえて公共交通ネットワークを再構築する。(A市・B町・C村全体で取り組む)
- ◆ 拠点間や拠点と居住をネットワークで結び、移動の利便性を向上させる。
- ◆ それぞれの路線の役割を明確化し、運行の効率化を図る。

公共交通の利便性・効率性の向上を図り、持続可能な移動環境を形成

### 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(都道府県、市町村)が中心となり、
- ② まちづくりなど関連施策と連携し、
- 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

**地域公共交通網形成計画**  
= 地域公共交通に関するマスタープラン

事業者と協議の上、**地方公共団体**が関係者と協議会を開催し策定

地域公共交通を網羅的に見直し、コンパクトシティの実現に向けた**まちづくり**との連携しつつ地域全体を見渡した**面的な公共交通ネットワーク**の方向性を検討。

具体的な取組に向けた計画の作成

**地域公共交通再編実施計画**

= 地域公共交通を再編するために、具体的に行う取組

**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

⇒国土交通大臣の認定を受けたものについては、**重点的な支援**

※このほか、軌道やバス、船舶の高度化に向けた具体的な事業もあり。

# 地域公共交通活性化再生法の基本スキーム

## 地域公共交通活性化再生法の基本スキーム

### 基本方針 (国土交通大臣・総務大臣が策定)

- 地域公共交通の活性化及び再生の意義・目標
- 地域公共交通網形成計画の作成に関する基本的な事項
- 地域公共交通の活性化及び再生に関する事業の評価に関する基本的な事項 等

### 地域公共交通網形成計画 (地方公共団体が策定)

- 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
- 区域・目標・計画期間
- 実施事業・実施主体
- 計画の達成状況の評価 等



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)

### 地域公共交通特定事業

(必要に応じて地域公共交通網形成計画に事業実施を記載できる)

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)

地域公共交通再編事業  
(公共交通ネットワークの再構築)

(事業者)

鉄道再生事業  
(廃止届出がなされた鉄道の維持)

(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)

地域公共交通再編実施計画

(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

国土交通大臣に届出

法律の特例措置等により計画の実現を後押し

# (参考)地域公共交通特定事業と特例措置

事業名	イメージ	事業概要	主体 上段：計画策定主体 下段：事業実施主体	主な特例措置
軌道運送 高度化事業		定時性、速達性及び快適性に優れた軌道運送を確保する事業	事業者 事業者	○軌道法の特例（第10条第1項・第2項） ・計画認定による軌道経営特許のみなし取得 （軌道整備事業と軌道運送事業に分けて特許をみなし取得可）  ○地方債の特例（第12条）
道路運送 高度化事業		定時性、速達性及び快適性に優れた道路運送を確保する事業	事業者 事業者	○道路運送法の特例（第15条） ・計画認定による事業許可等のみなし取得  ○地方債の特例（第17条）
海上運送 高度化事業		定時性、速達性及び快適性に優れた海上運送を確保する事業	事業者 事業者	○海上運送法の特例（第20条） ・計画認定による事業許可等のみなし取得
鉄道事業 再構築事業 （H20創設）		継続が困難又は困難となるおそれのある鉄道事業について、経営改善を図りつつ上下分離等の事業構造の変更により存続を図る事業	地方公共団体・事業者共同 事業者	○鉄道事業法の特例（第25条第1項・第2項） ・計画認定による事業許可等のみなし取得 （地方公共団体が鉄道線路を保有して運行事業者に無償で使用させる場合には、計画認定の審査に際して、経営上の適切性の審査を要しない）
地域公共交通 再編事業 （H26創設）		路線網の再編、デマンド交通への転換等を組み合わせつつ、地域公共交通ネットワークの再構築を図るための事業	地方公共団体 事業者	○鉄道事業法・軌道法・道路運送法・海上運送法の特例（第27条の4～第27条の7） ・計画認定による事業許可等のみなし取得（道路運送法については運賃の上限認可等のみなし取得を含む。） ・バス事業に係る計画阻害行為の防止
鉄道再生事業		鉄道事業者と市町村が連携して、事業の廃止届出がなされた鉄道事業の維持を図る事業	地方公共団体・事業者共同 事業者	○鉄道事業法の特例（第27条第1項～第5項） ・鉄道再生計画作成協議中における廃止届出に係る廃止予定日の延長を容認 ・協議不調の場合、鉄道再生計画の期間後一定の場合に廃止届出から廃止までの必要期間を短縮等

# 地域公共交通網形成計画の策定意義

## ① 地域公共交通政策の「憲法」

- ・地域公共交通網形成計画は、「このような考え方で公共交通ネットワークを整備します」という宣言文である。
- ・交通政策の在り方や個別事業の実施理由や効果について、明確に説明することができるようになる。
- ・事業実施の根拠が明確となり、予算化や補助申請、庁内での協議がスムーズとなることも考えられる。

## ② まちづくりとの連携強化

- ・まちづくりと連携した面的な公共交通ネットワークを再構築することが活性化再生法改正により明記された。

## ③ 関係者間の連携強化

- ・法定協議会で計画策定を進めることで、行政の動きと歩調を合わせた民間の計画を立てることができる。
- ・新たな問題を解決するための協調行動を話し合うことができる。
- ・公共交通の正のスパイラルへの転換のきっかけづくりとなり得る。

## ④ 公共交通機関同士の役割分担の明確化と連携強化

- ・鉄道、バス、タクシーなどを一体として検討し、連携を強めたり、関係者全員で考えたりすることができる。

## ⑤ 公共交通担当者の「遺言」(政策の継続性)

- ・地域公共交通網形成計画が次の担当者に引き継がれることにより、政策の継続性が確保される。
- ・公共交通を着実に改善するとともに、諸手続の省力化ができる。





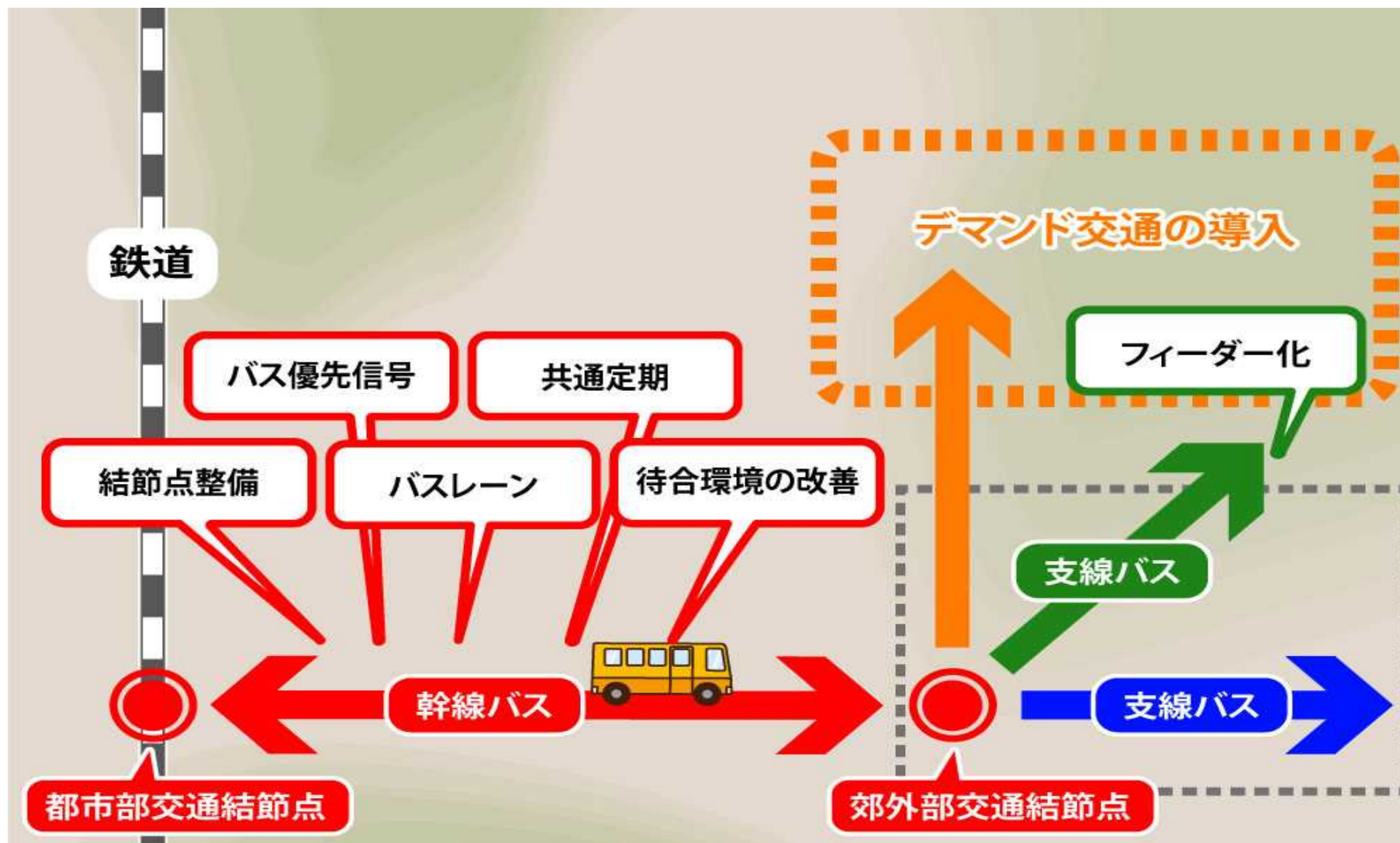
## (2) 地域公共交通網形成計画について

---

# 地域公共交通網形成計画のイメージ

## 公共交通ネットワークを具体化・明確化する計画

地域にとって望ましい公共交通ネットワークのすがたを明らかにし、まちづくりなどの関連分野と連携しつつ、面的なネットワークの形成に係る事業を記載



# 地域公共交通網形成計画の記載事項

- 「地方公共団体は、基本方針に基づき、・・・地域公共交通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

# (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することが可能になる。

熊本では、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、利便性と効率性のバランスを重視しつつ、公共交通の再編を一体的に展開

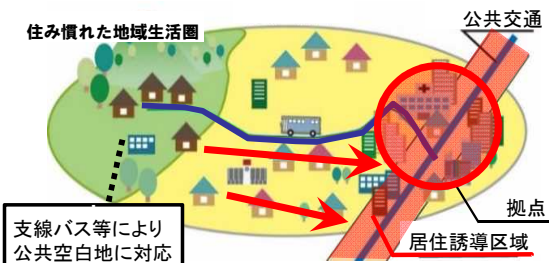
## 熊本市立地適正化計画(平成28年4月1日公表)

## 熊本地域公共交通網形成計画(平成28年3月31日作成)

- 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

### ○公共交通利用圏への居住や都市機能の誘導

- ・ 利便性の高い公共交通沿線や市内の拠点周辺に居住や都市機能を誘導することにより、生活の利便性向上と同時に、公共交通の利用者を確保



○中心市街地  
桜町・花畑地区に、パスターミナル、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箇所の地域拠点を基本に、地域拠点においては、日常生活においては多くの人が集まる場所付近で、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基本に設定

### ○居住誘導区域の考え方

- ・ 中心市街地や地域拠点など、生活利便の高く、公共交通の利便性の高い地域を基本に設定



中心市街地と地域拠点を結ぶ基幹交通軸の機能を強化し、その周辺への居住誘導を図るとともに、公共交通サービスの水準を維持する。  
また、既存のバスネットワークの利便性向上を図るため、運行体制の効率化や一元的なバスサービスの提供を行う。

### ○公共交通ネットワークの再編による効率性の向上

- ・ 中心部と周辺部を結ぶ8つの幹線軸を基幹公共交通軸に設定し各方面に乗換拠点を設け、それぞれの特徴に応じて、持続可能な地域公共交通ネットワークの骨格となる各基幹軸の形成を図り、長大バス路線等の効率化を図る。

○公共交通の利便性の向上、利用の促進

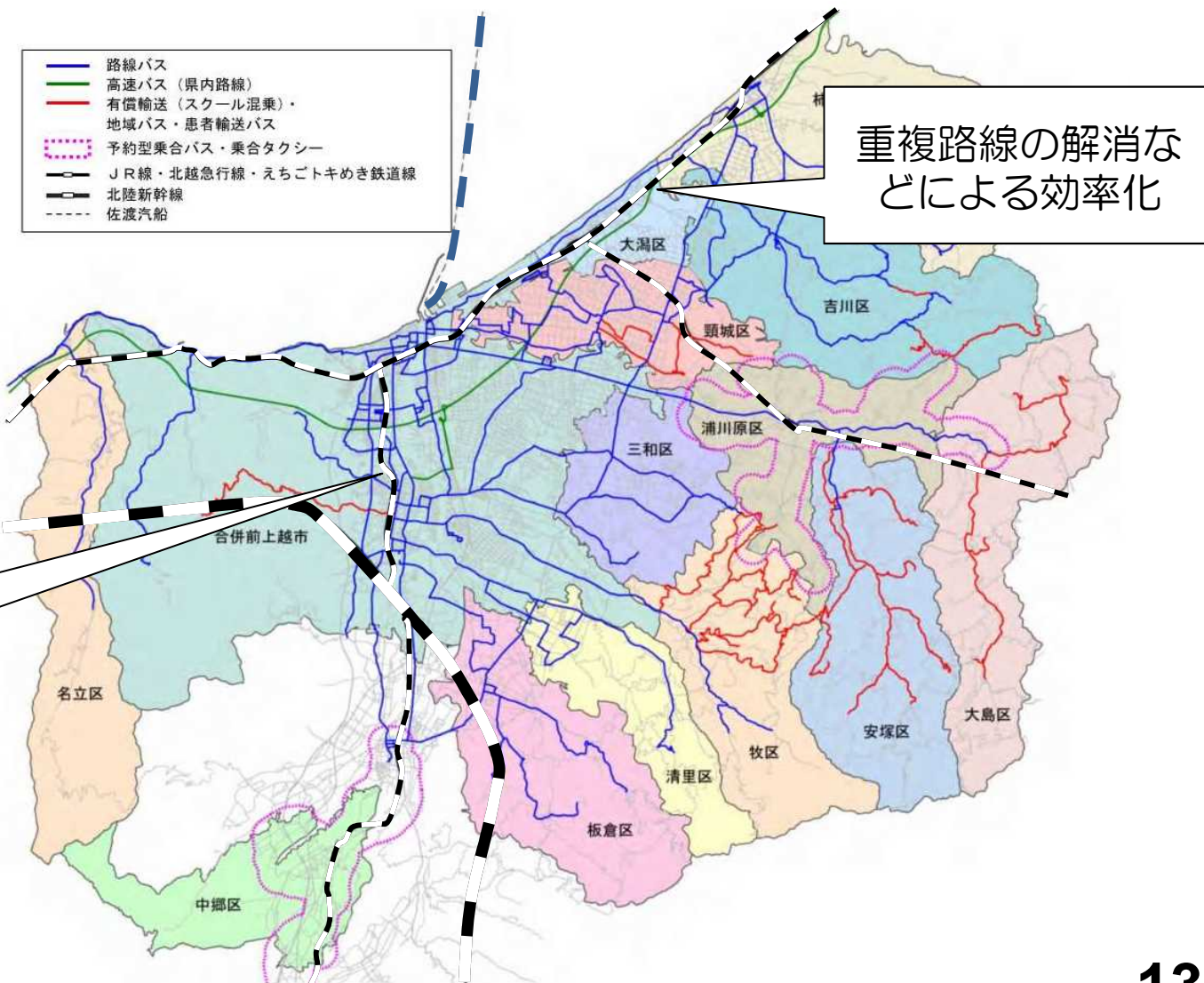
- ・ バス専用レーンや公共車両優先システム (PTPS) の導入拡大
- ・ 大量輸送車両 (多両編成車両) の導入  
運行ダイヤの平準化による競合路線の改善

※熊本市バスに導入したダイヤ編成システムを基に、ICカードの利用実績や将来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熊本市が運行計画案等を作成

# (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。

種類	路線等	状況
鉄道	JR線（信越本線）	市内6駅（直江津駅除く）
	えちごトキめき鉄道線（妙高はねうまライン、日本海ひすいライン）	市内9駅
	北越急行線（ほくほく線）	市内6駅（犀潟駅重複）
	北陸新幹線	市内1駅（上越妙高駅）
路線バス等	上越大通り線 等	市内67系統（44路線）、乗合タクシー（中郷区）、スクール混乗バス（安塚区、大島区、牧区、頸城区）
その他の交通サービス	スクールバス	合併前上越市の一部及び板倉区を除く区
	地域バス	吉川区
	患者輸送バス	合併前上越市（中ノ俣）
	福祉有償運送	市内NPO法人5団体（合併前上越市、安塚区、三和区）
タクシー	—	市内7事業者
高速バス（県内）	直江津・高田～新潟	市内12停留所
佐渡汽船	直江津～小木航路	市内直江津港



駅への接続強化  
直江津港への接続強化

# (1)-3 地域特性に応じた多様なサービスの組合せ

※当該計画における記載を基に、国土交通省において作成

- 人口密度や自然条件等の地域特性にあわせて、鉄軌道、バス、路線バス、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、スクールバス、海上タクシーなど、地域の実情に応じた交通手段を有機的に組合せて、持続可能な身の丈にあった公共交通ネットワークの形成が重要。

## 事例：対馬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

新たなまちの拠点づくりを踏まえ、幹線系統を再編しつつ、支線系統については、スクールバス混乗化を基本に、需要に見合った交通モードを検討



### 支線系統の再編

幹線ネットワークの再構築にあわせて、支線系統のダイヤの調整等を行うとともに、以下の方針でそれぞれの路線の効率化を図る。

1. スクールバスが豊富に運行していることから、スクールバス混乗化の検討をするとともに、
2. 混乗化が困難な路線については、自家用有償運送の導入を行うことを検討。

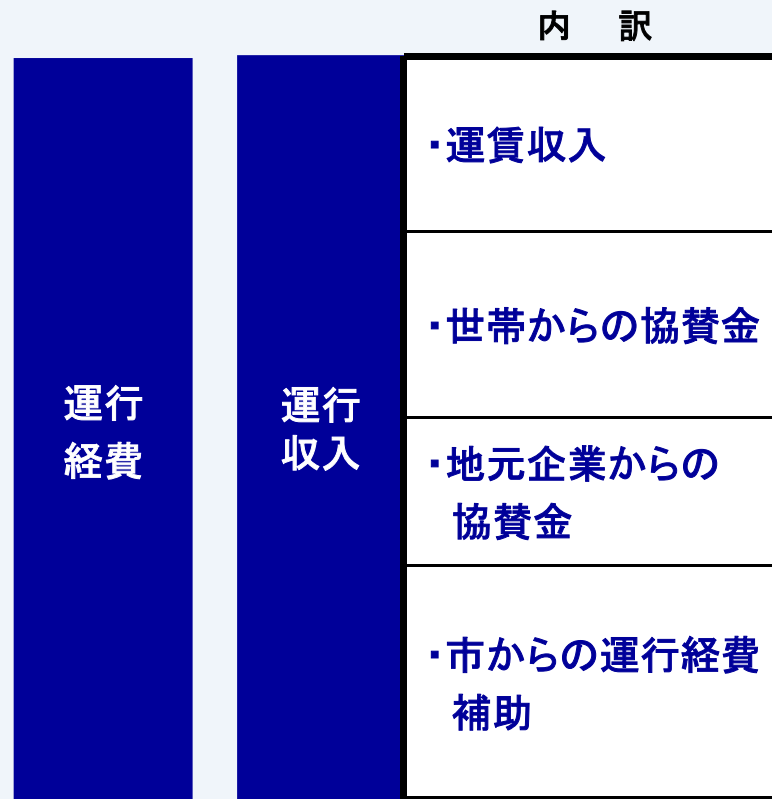
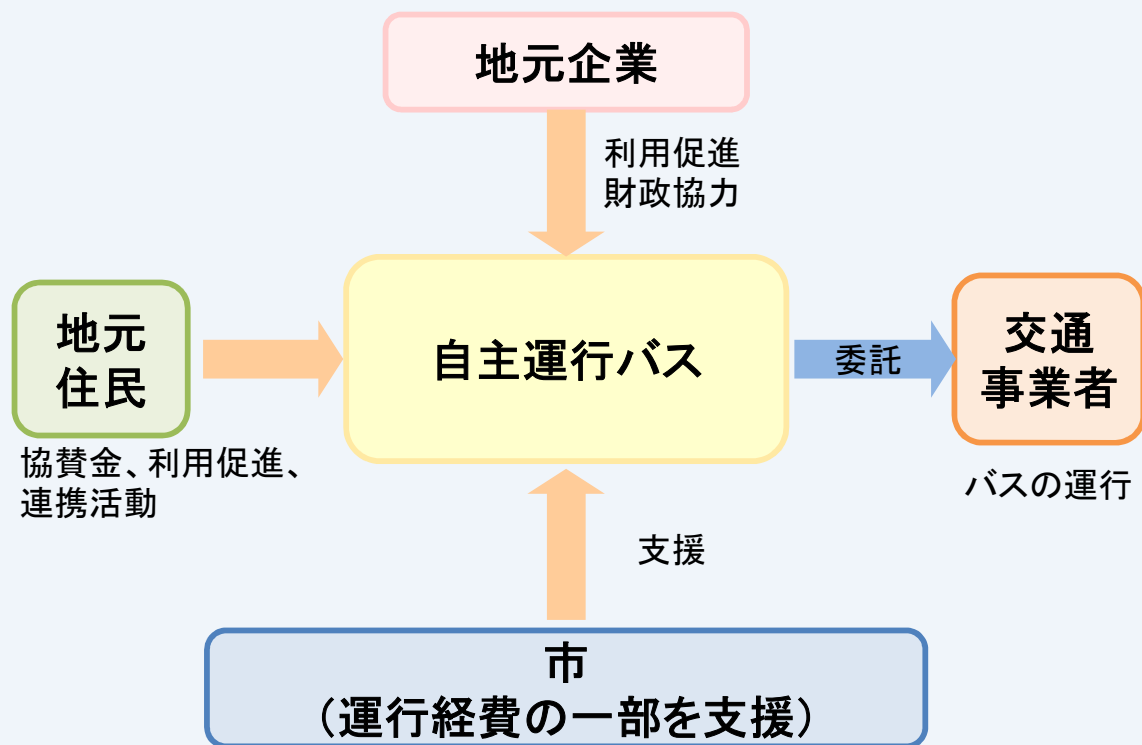
- 路線バス(39路線)
- 乗合タクシー(3路線)
- 市営バス(4路線)
- スクールバス混乗(4路線)
- スクールバス(23路線)

枠内は、平成28年9月に認定された再編事業にあわせて行われる事業

## (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>



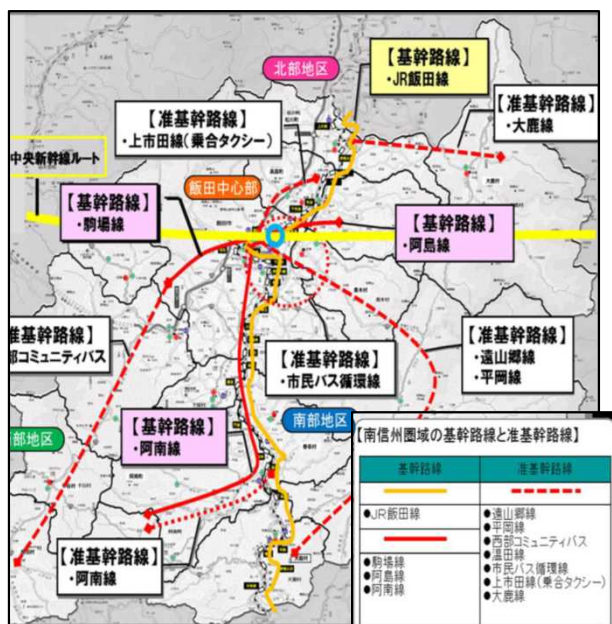
## (2)形成計画の区域 交通圏にあわせた地域公共交通ネットワークの広域性の確保

- 地域住民の通勤、通学、買物、通院といった日常生活を基本とした交通圏単位で公共交通に関する取組を行うことが重要である。各市町村が単独で生活機能を担うのには限界があるので、複数の市町村が連携して取組を行う必要がある。

### 南信州広域連合地域公共交通網形成計画

- 飯田市を中心に定住自立圏協定を締結（圏域内人口16万人）
- 同じ圏域で公共交通ネットワークの活性化・再生についても取り組むこととした。

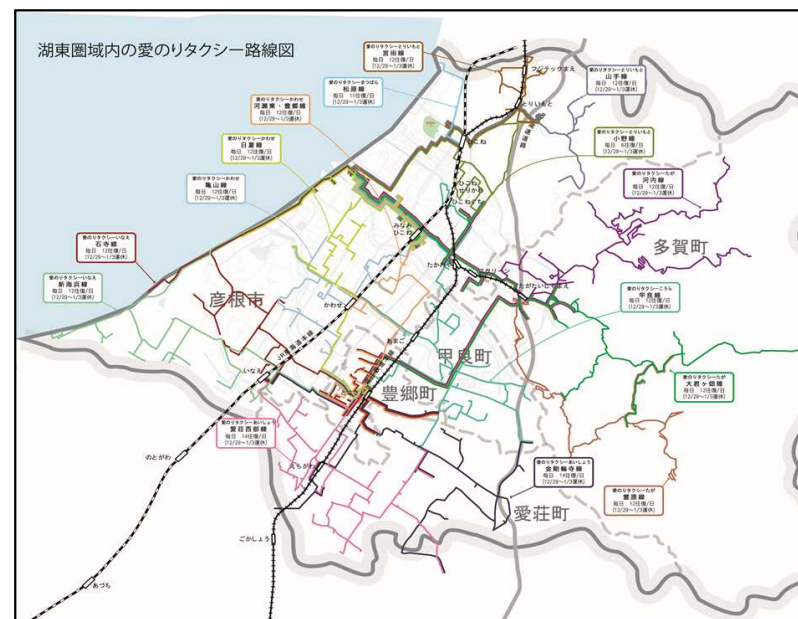
飯田市、松川町、高森町、阿南町、阿智村、平谷村、根羽村、下條村、売木村、天龍村、泰阜村、喬木村、豊丘村、大鹿村



### 湖東圏域地域公共交通網形成計画

- 彦根市を中心に定住自立圏協定を締結（圏域内人口15.6万人）
- 圏域全体で予約型乗合タクシーの路線を再編。平成29年度には地域公共交通再編実施計画の策定を予定している。

彦根市、多賀町、甲良市、豊郷町、愛荘町



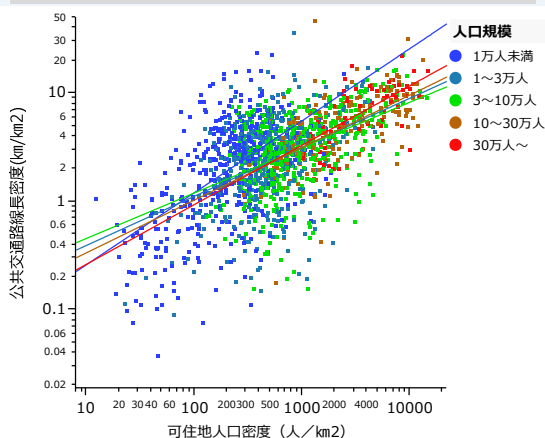


# (3) 形成計画の目標 具体的で可能な限り数値化した目標設定

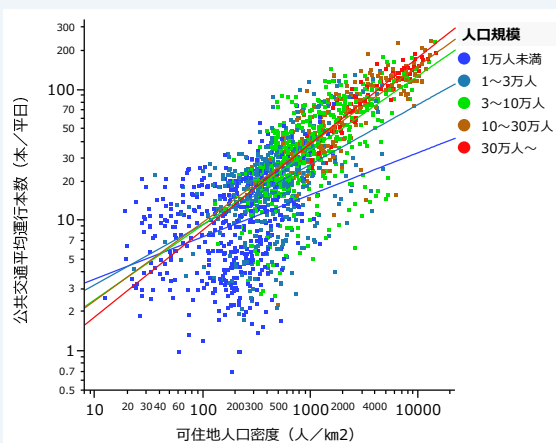
- 公共交通サービスが現状においてどのレベルにあるかをできる限り客観的に認識した上で、関係者が共通認識を持って取組を推進することができるよう、地域が自らの目指す方向性を**具体的な数値目標**として明示。

## 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)

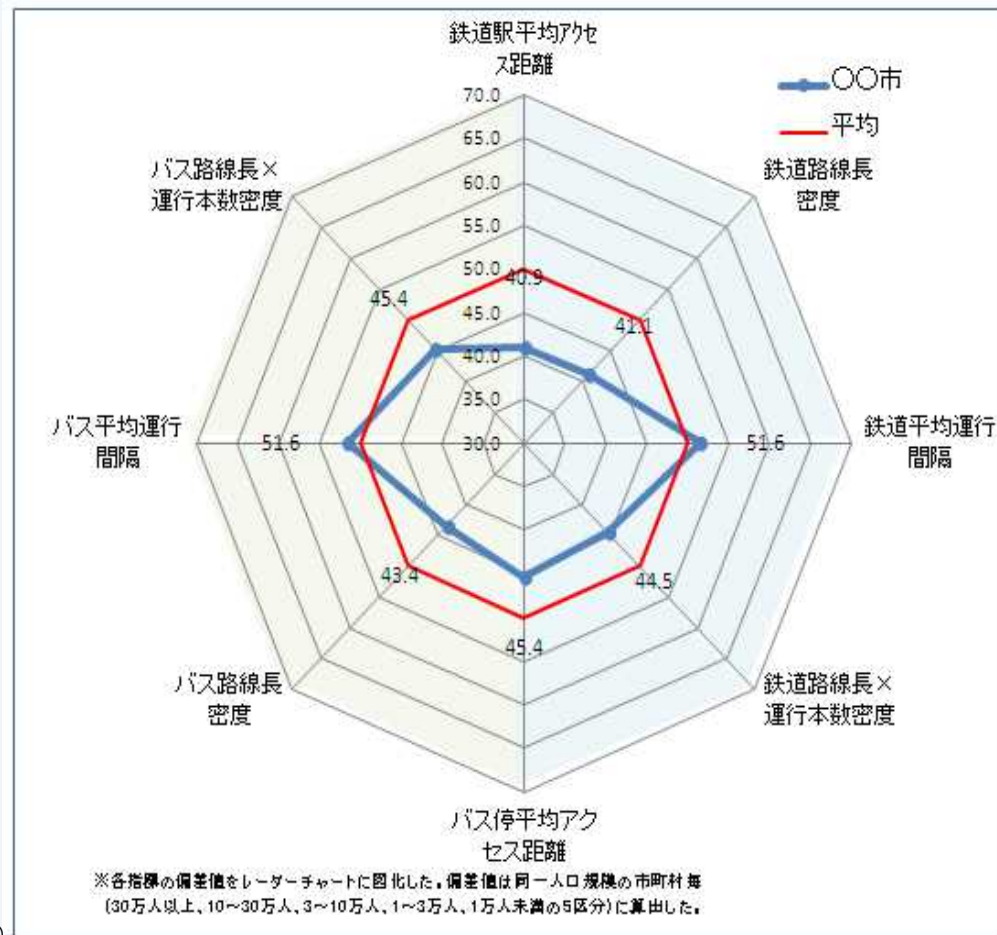


※公共交通路線長密度 = (鉄道路線長 + バス路線長) / 可住地面積 (km / km²)

※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



## (4) 目標を達成するために行う事業・実施主体

- 公共交通サービスの全体像を明らかにすることが重要である。
- 計画の目標達成のために必要となる事業を可能な限り網羅的に記載することが望まれる。
- 事業の着手予定時期、実施予定期間について可能な限り具体的かつ明確に記載する。



事業体系のイメージ

# (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

## 事例：飛驒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

飛驒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・高校通学がカーシェア率・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驒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	飛驒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	
路線別詳細な目標値	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	・日常の最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
	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)		
JR	便別・路線別収支	濃飛バスの規定による	年1回
	駅別利用者数	JRの規定による	JR東海の規定による
飛驒市	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月に飛驒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、飛驒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：八戸市地域公共交通網形成計画

本計画は、平成28年度から平成34年度までの7年間を計画期間とします。

※計画期間は原則5年程度とされているが、立地適正化計画で想定する評価・見直し期間（5年程度）との整合を図るため、平成34年度までの7年間とする。

	H28	H29	H30	H31	H32	H33	H34	H35以降
上位計画	第6次八戸市総合計画 (H28~H32)							
関連計画	八戸市都市計画マスタープラン計画 (H30~H50)							
	八戸市立地適正化計画 (H30~H50)					見直し計画		
公共交通	八戸市地域公共交通網形成計画 (H28~H34)							⇕
	※基本的な方針 (基本理念、方針、目標、ネットワーク構築等) : 約20年後を展望							
	※事業・プロジェクト : 7カ年間で優先的に実施すべき施策 (リーディングプロジェクト)							
			八戸市地域公共交通再編実施計画 (H30~H34予定)					

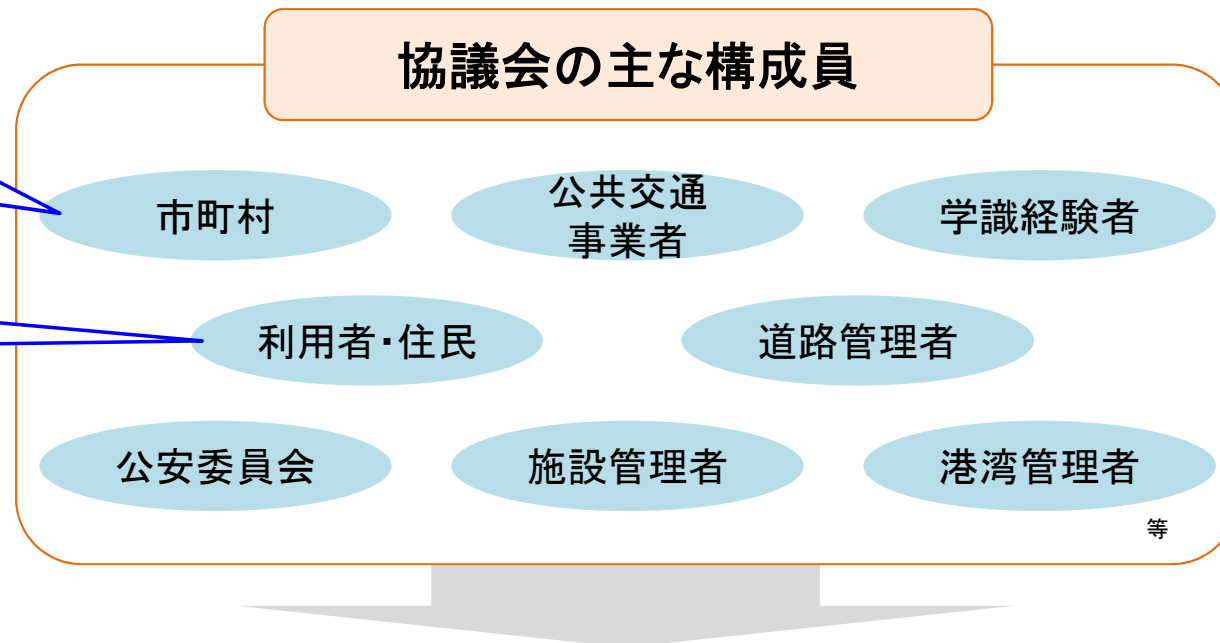
まちづくりに関する計画の見直し時期と公共交通に関する取組を検討する時期を一致

まちづくりと公共交通に関する取組を連動

# 協議会を通じた関係者の連携

- 構成員は、地方公共団体の判断により柔軟に追加可能。（例：商業施設、地元企業、病院、学校、観光事業者等）
- 必要な構成員の追加により、本法に基づく協議会に道路運送法に基づく地域公共交通会議等の他の協議会の機能を付加し、合同で開催するなど、事務負担の軽減が可能。

## 協議会の主な構成員



交通部局のみならず、まちづくり、観光振興、健康、福祉、環境等を管轄する幅広い部局からの参画を期待。

日頃から当該交通を利用し、その実情をよく知る者の参画も欠かせない。

### 協議応諾義務

：公共交通事業者等、道路管理者、港湾管理者、形成計画に定めようとする事業を実施すると見込まれる者

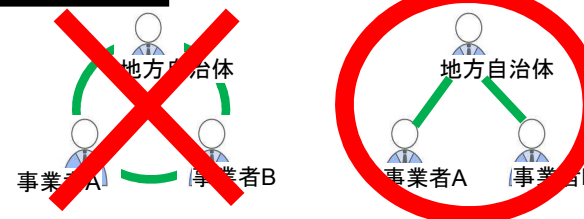
## 地域公共交通網形成計画の作成・実施

### 独禁法上の留意点

- 協議会において事業者の間で、例えば公共交通サービスに係る個別・具体的な運賃・料金、運行回数、路線・運行系統等について合意がなされるなど、**独占禁止法の規定に抵触しないよう留意。**
- このため、事業者の個別・具体的な運賃・料金、運行回数、路線・運行系統等の設定について協議する場合には、地方公共団体が個々の事業者との間で個別に協議。

### 結果尊重義務

#### 簡略図



## (3) 地域公共交通網再編実施計画について

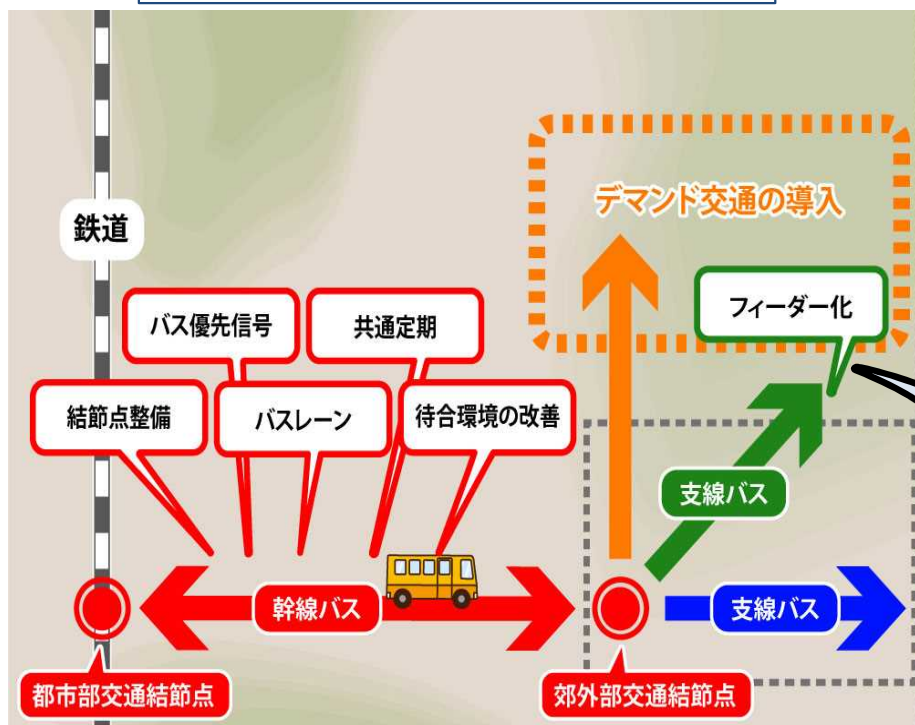
---

# 地域公共交通再編実施計画のイメージ

## 具体的な運行事業者やダイヤなど運行計画を定める計画

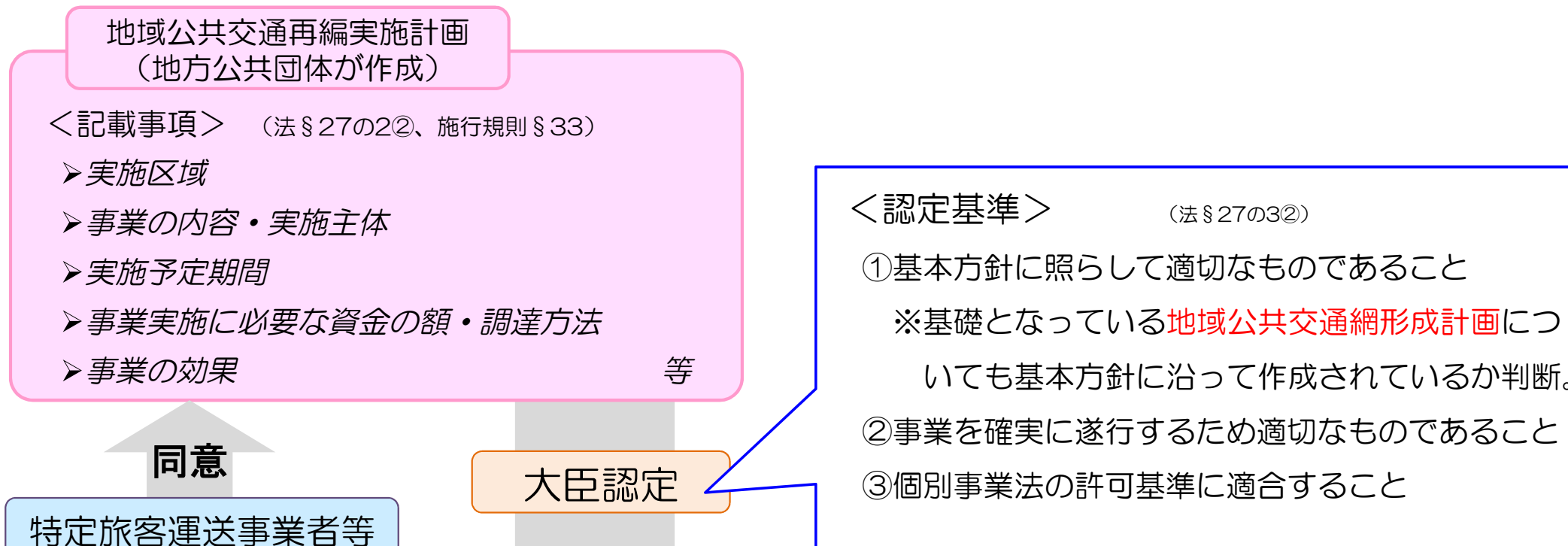
策定した網形成計画にもとづき、再編に伴う各路線の運行事業者や運行経路・停留所、運行回数、運賃体系などまで記載

### 地域公共交通網形成計画



# 地域公共交通再編実施計画の認定

- 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。



## 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よる法的効果①

- 地方公共団体が中心となり、地域公共交通網を再編し、持続可能な地域公共交通網の形成を目指すことが可能となる。

## 地域公共交通再編事業の実施

- 地域公共交通再編実施計画は特定旅客運送事業を営む全ての者等の合意を得て作成するものであり、当該計画に基づき、交通事業者等は事業を実施することとなる。
- 認定を受けた地域公共交通再編実施計画に係る事業については、以下のとおり、事業の実施を担保するための措置が設けられている。

## 事業の実施を担保するための措置

### 【計画を阻害する行為の禁止（法§27の6④⑤）】

地域公共交通再編実施計画の維持が困難となり、かつ、公衆の利便が著しく阻害されるおそれがある場合には、

- ①計画区域内での一般乗合旅客自動車運送事業の許認可が制限されます。
- ②計画区域内での一般乗合旅客自動車運送事業の実施方法の変更を命じることができます。  
（※一般乗合旅客自動車運送事業のみ）

### 【国土交通大臣による勧告・命令（法§28）】

地方公共団体は、当該事業を実施すべき者に対し、その実施を**要請**



地方公共団体は、当該事業を実施すべき者が当該要請に応じない旨を国土交通大臣に**通知**



国土交通大臣は、当該要請を受けた者に対し、当該事業を実施すべきことを**勧告**



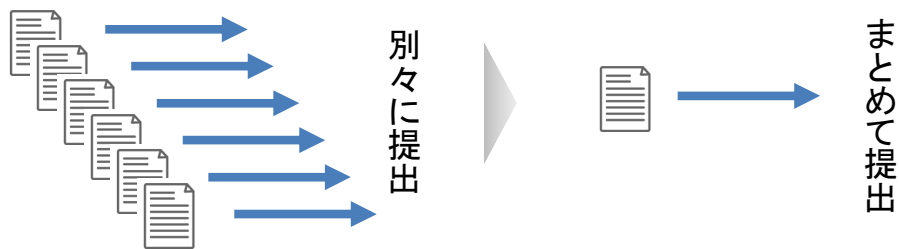
国土交通大臣は、勧告を受けた者にたいし、事業実施を**命令**

# 地域公共交通再編実施計画の認定による法的効果②

- 地域公共交通再編実施計画の認定を受けた場合には、手続きのワンストップ化などの特例を受けることが可能（法第27条の4～第28条）

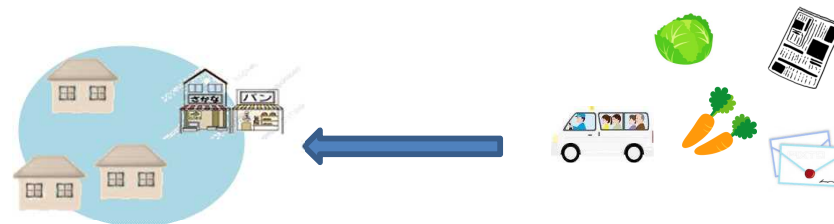
## 手続きのワンストップ化

地域公共交通再編実施計画と各運送事業法に基づく事業計画等を、別々に提出する必要がなくなります。



## 少量貨物の特例

旅客の運送に付随して、少量の貨物を運送することができます。（※自家用有償旅客運送のみ）



※乗合バス・タクシーは既に可能（道路運送法 § 82）

## 【その他】

### 運賃・料金に係る審査が不要

住民その他の関係者の合意の上で一般乗合旅客自動車運送事業の運賃及び料金が記載されている場合には、国の審査を受けることが不要となります。

（※協議会が道路運送法上の地域公共交通会議の構成員を含んでいる場合）

# 地域公共交通再編実施計画の記載事項①

<記載事項> (法§27の2②、施行規則§33)

## ① 実施区域

- 再編事業を実施する区域を記載
- 網形成計画の計画区域と必ずしも同じになるとは限らず、その中の一部の区域とすることも可能
- 市町村の一部区域を指定する場合には、区域が厳密に設定されるよう区名や町丁名まで記載
- 実施区域を隣接市町村の区域まで含むためには、あらかじめ隣接市町村と共同で網形成計画を作成し、当該計画の区域に隣接市町村の区域を含めておく必要がある

## ② 事業の内容・実施主体

- 再編事業の具体的な事業内容及び実施主体（委託先含む）を明確に記載
- 再編により、実際には路線等の形状が変化しない路線等についても、一体的に再編事業の対象とした上で、交通サービスの持続性を担保

## ③ 地方公共団体による支援の内容

- 再編事業に関連して地方公共団体が行う支援策（予算的支援以外の支援を含む。）の具体的な内容について記載
- 補助金等の予算支援を行う場合には、その旨を本項目に記載した上で、額や支援対象といった具体的な内容については、⑤事業実施に必要な資金の額・調達方法の項目に記載することが考えられる。

# 地域公共交通再編実施計画の記載事項②

## ④ 実施予定期間

- 再編事業の実施予定期間を記載
- 5年間が原則とされている網形成計画の計画期間内で、適切な期間を設定することが必要

## ⑤ 事業実施に必要な資金の額・調達方法

- 総事業費、交通事業者等の負担額とともに、事業の実施に必要な資金に国又は地方公共団体からの補助金等を充当することを見込んでいる場合には、当該補助金等の名称、金額、内容等を記載
- ※補助金等の額については、計画作成時には見込み額となるため、不足分については、地方公共団体がその調達の調整を行う。

## ⑥ 事業の効果

- 具体的な数値等を用い、可能な限り定量的に記載

## ⑦ その他事項

- 網形成計画に再編事業に関連して実施される事業が定められている場合には、当該事業に関する事項
- 網形成計画に都市機能の増進に必要な立地の適正化に関する施策その他の関係する施策との連携に関する事項が定められている場合には、当該連携に関する事項
- その他再編事業の運営に重大な関係を有する事項がある場合には、その事項

- 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。

### 基本方針 三.1.1) 実施計画の認定

- 同計画（地域公共交通再編実施計画）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

#### 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

※…地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する基本方針二.1.(1)に掲げる基本的な方針（参考）

- 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役割を明確化したうえで、持続的な公共交通ネットワーク形成に向け、
  - 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
 に留意しつつ、公共交通の活性化及び再生に向けた取組の方向性が定められていること。

- 地域公共交通再編実施計画の認定に当たっては、**地域公共交通再編事業が地域公共交通網形成計画の目標を実現するものであるか**チェックする。

### 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、基本方針一.2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

#### 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

地域公共交通再編実施計画においては、ただ単に公共交通の効率性や利便性を向上させればよいのではなく、地域の将来像に沿った公共交通ネットワークの実現に向けたサービス内容の変更でなければならない。

# 地域公共交通ネットワークの面的な再構築

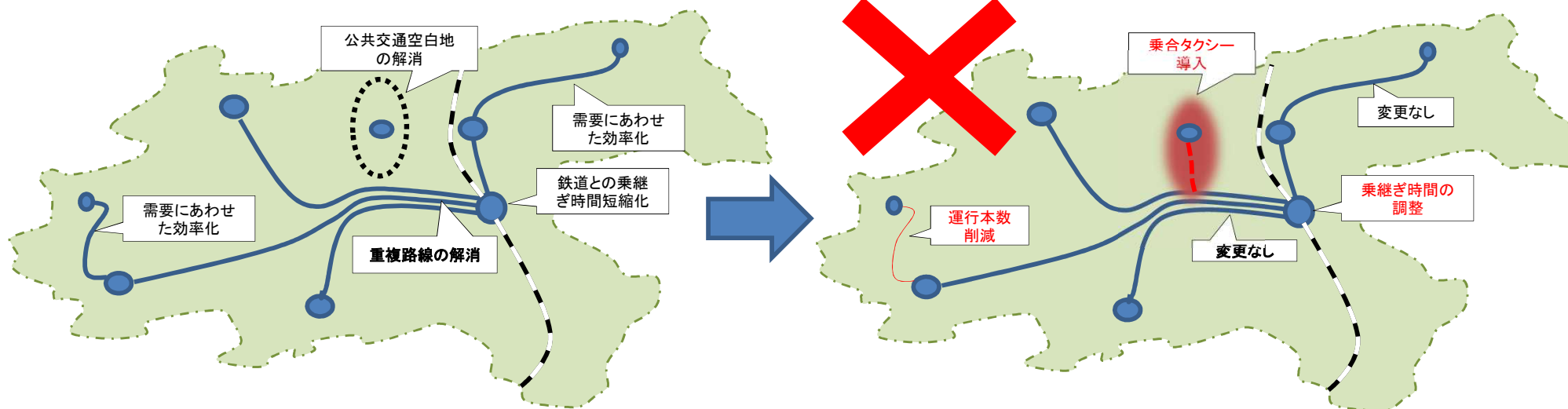
- 地域公共交通再編実施計画の作成に当たっては、区域内の既存の公共交通サービスの総点検がしっかりとなされており、その見直しを基に、面的な再構築を行っていることが重要。

## 基本方針 三.1.7) 再編事業に関する留意事項

- ・ 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

地域公共交通網形成計画において、持続的な公共交通網の形成のため、サービスの変更が必要とされた路線

局所的な取組では、持続可能な公共交通ネットワークの形成はできない



なお、地域公共交通ネットワークがシンプルな場合などは、地域公共交通再編実施計画に基づき再編事業を行わなくても、地域公共交通網形成計画に基づく事業として行っても足りる。地域公共交通ネットワークが一定以上の規模を有しており、サービスの効率化・利便性の向上の余地が大きい場合などに、地域公共交通再編事業の実施が有意義

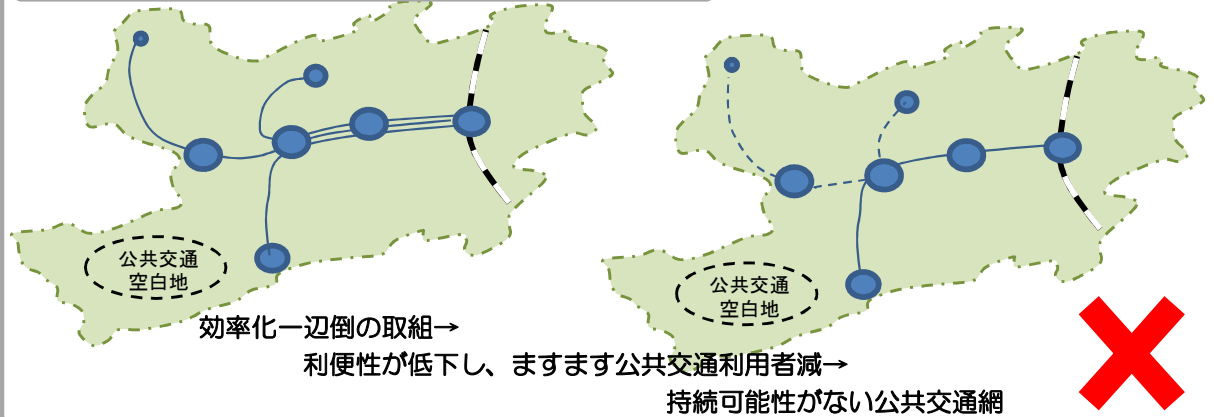
# 利便性及び効率性をバランスよく実現

- 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**効率化及び利便性の向上が図られることで、持続性が確保される**ことが必要。

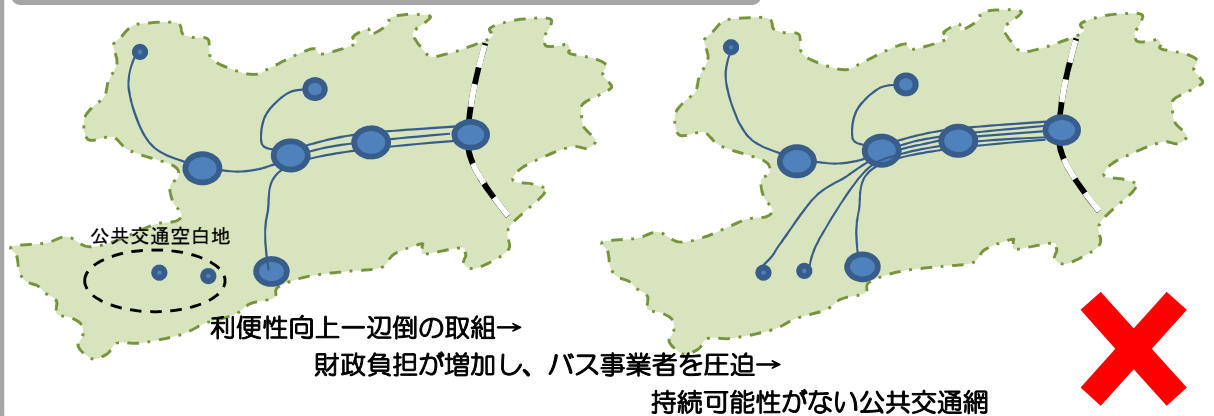
## 基本方針 三.1.7) 再編事業に関する留意事項

- 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

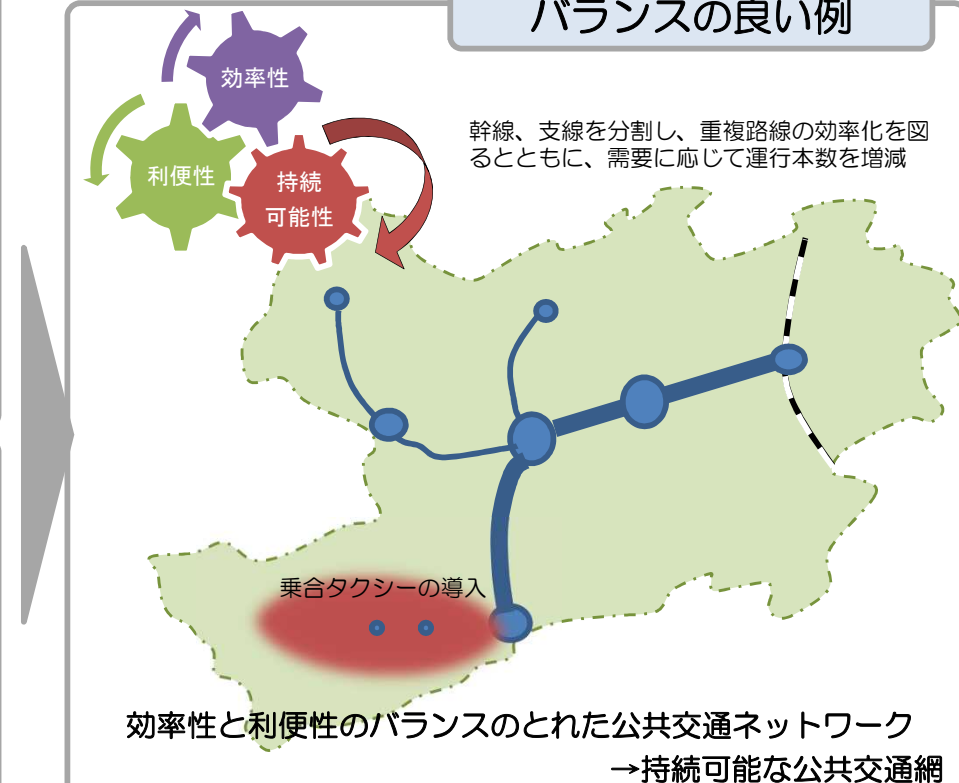
### バランスの悪い取組例（効率化一辺倒）



### バランスの悪い取組例（利便性を重視しすぎる例）



### バランスの良い例





# (参考)効率性・利便性の向上を実現する要素

## 利便性の維持・向上

- (例)
- 運行本数
  - 所要時間
  - 運賃体系
  - 停留所位置
  - 情報提供
  - 運行日、時間帯
  - 乗継回数
  - 沿線施設
  - 待合環境
- 等

## 効率性の維持・向上

- (例)
- 交通需要に対する供給のバランス
  - 事業者収支
  - 国、地方公共団体の財政負担
  - 車両、人材等の資源
  - (交通分野、他の施策分野)
- 等

双方のバランス  
を取りつつ図る

## 持続可能性の向上

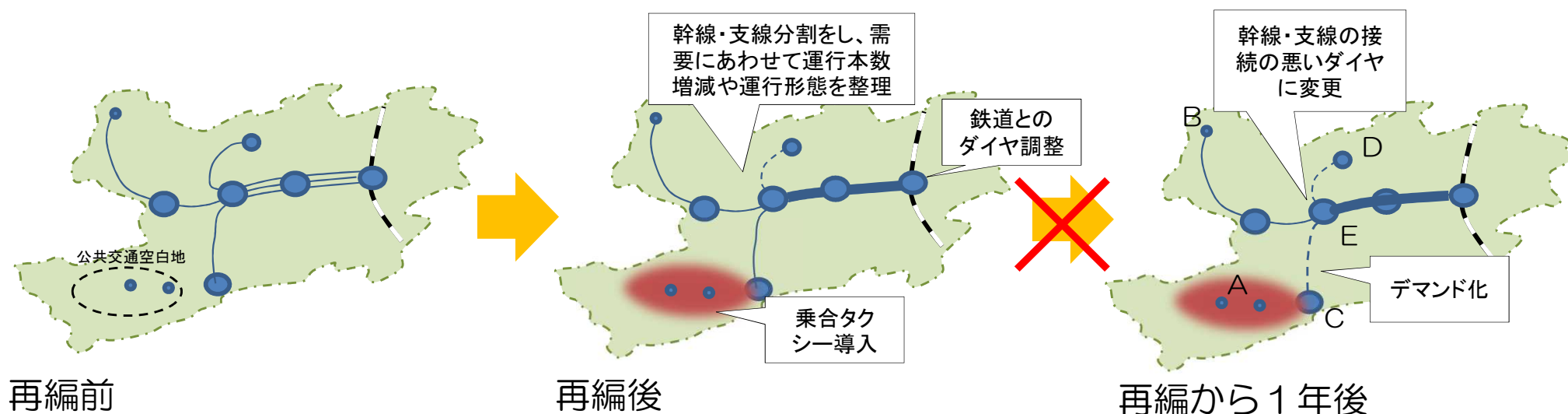
再編された地域公共交通の効率性・利便性について、再編直後のみならず、事業の実施期間中、持続可能化

# 再編により実現した公共交通サービスの持続的な提供

- 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であるため、再編により実現した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。

## 基本方針 三.1.7) 再編事業に関する留意事項

- ・ 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



A地域の住民は、駅への移動が大変困難になり、生活に必要な移動ができなくなるほか、B~D地点の住民もEでの乗継ぎが不便なことから、おでかけを控え、公共交通が使われなくなってしまう

# 計画策定のための手引き

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. 将来の公共交通を考える手法
5. 上位計画との連携
6. 地域の問題点・課題の整理
7. 協議会等
8. 方針・目標の設定及び評価手法
9. 地域公共交通再編のための事業
10. 地域公共交通特定事業
11. Q&A

