

これまでの論点整理と対応の方向性(案)

令和元年11月22日

地域公共交通活性化再生法等の見直しの背景

平成26年地域公共交通活性化再生法改正の成果と課題

①地方公共団体が中心となった取組（網形成計画の策定）

- 全国で500件超の網形成計画の策定が進んでいる。
- 策定主体は市町村が中心で、都道府県等による広域的な計画策定は十分に進んでいない。
- 地域ごとに現状の把握や目標設定の方法等を含め粗密があり、PDCAを着実に進める観点から、より一層の具体性・客観性や、わかりやすさ等が必要。

②まちづくり（立地適正化計画等）との連携

- 網形成計画と立地適正化計画を併せて策定する地域が増加している。

③面的な公共交通ネットワークの再構築（再編実施計画制度の創設）

- 33件の再編実施計画が認定を受けて実施されている。
- メニューが限定的であること、複数事業者が連携した取組について独占禁止法の競争制限に該当する可能性があること、柔軟な事業実施が困難であること等から、取組が十分に進んでいない。

平成26年改正以降の地域公共交通をめぐる社会経済情勢の変化

高齢者運転の問題の顕在化

人口減少の本格化

運転者不足の深刻化

公共交通確保維持のための公的負担の増加

AI・IoT等のイノベーション

インバウンドの急増

課題・テーマ

地域が自らデザインする地域の足

移動者目線の徹底による
既存サービスの改善

郊外・過疎地等における移動手段の確保

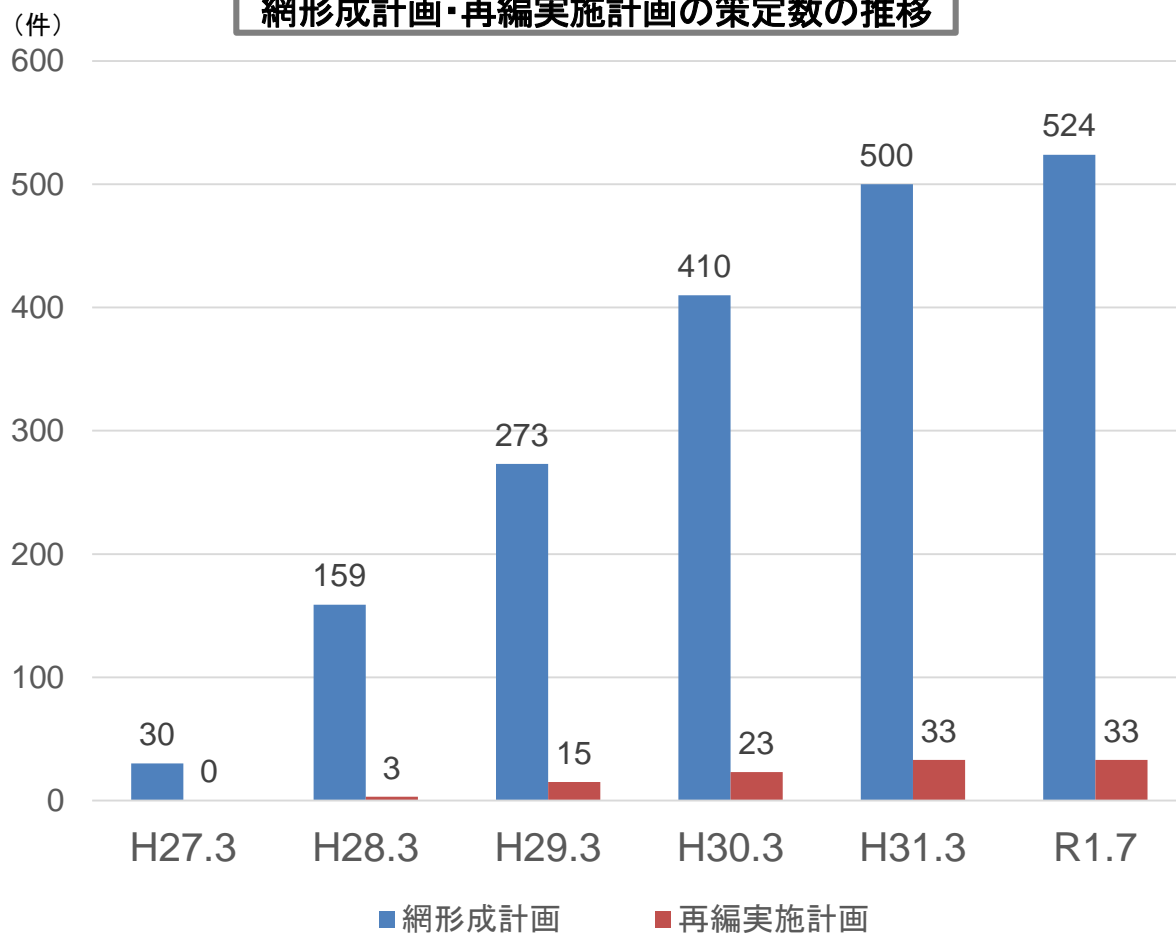
計画の実効性確保及び
サービスの持続性重視

① 地方公共団体が中心となった取組 (網形成計画の策定)

地域公共交通網形成計画の策定状況(令和元年7月末時点)

- 令和元年7月末時点で、**524件**の地域公共交通網形成計画が策定されている。
- 網形成計画の策定主体は、**市町村単独によるものが約9割**を占めており、**都道府県等による広域的な計画策定は十分に進んでいない**。
- また、**地域ごとに現状の把握や目標設定の方法等を含め粗密があり**、PDCAを着実に進める観点から、**より一層の具体性・客観性や、わかりやすさ等が必要**。

網形成計画・再編実施計画の策定数の推移



地域公共交通網形成計画の策定主体の内訳

単独	市町村単独	471件 (89.9%)
	複数市町村	28件 (5.3%)
	広域	
	県+市町村	20件 (3.8%)
	県(全域)	5件 (1.0%)
合計		524件

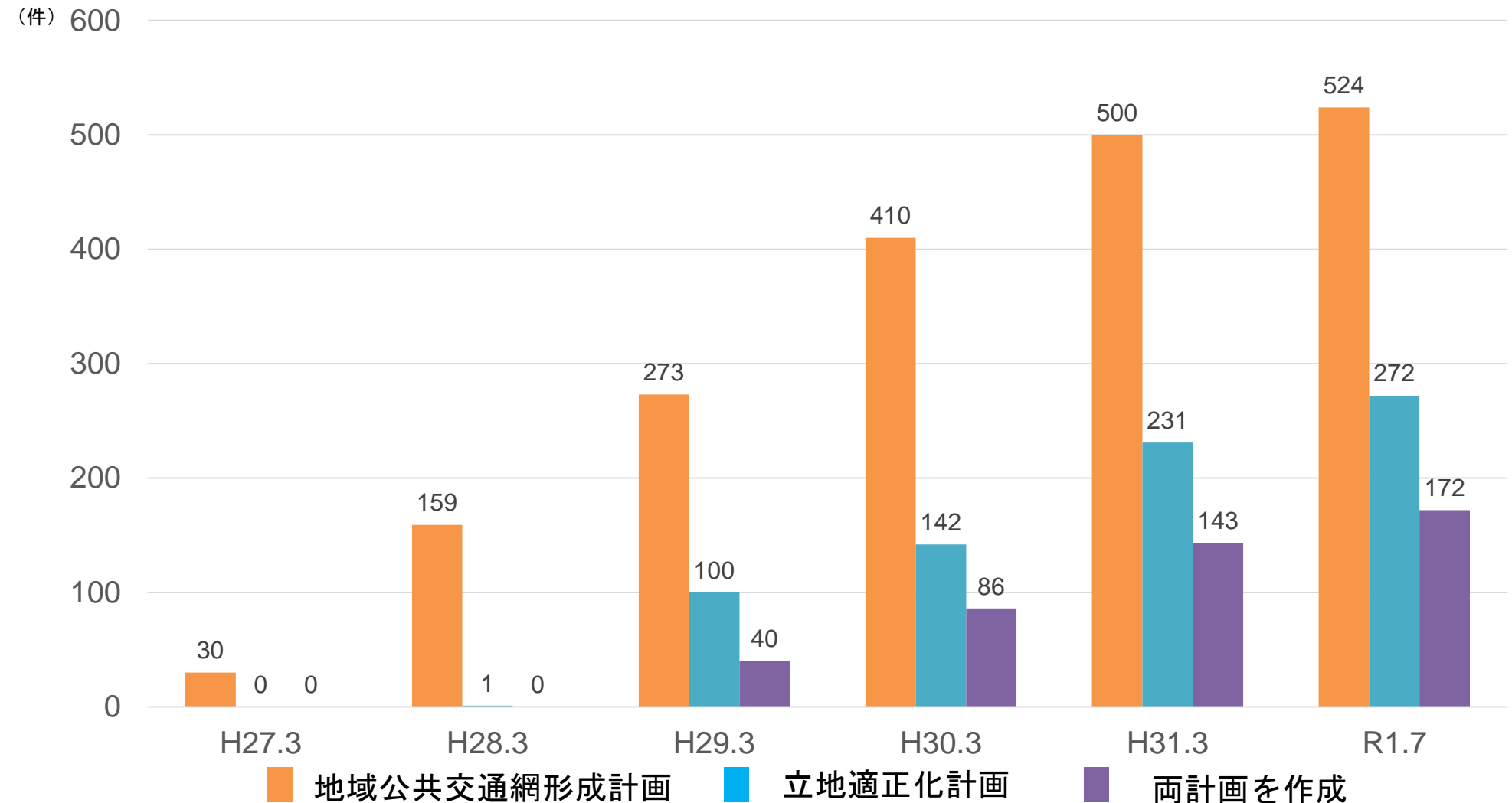
(参考)

市町村の全部または一部が網形成計画の区域に含まれている市町村数
739市町村 / 1,741 全市町村 (42.4%)

②まちづくり(立地適正化計画等)との連携

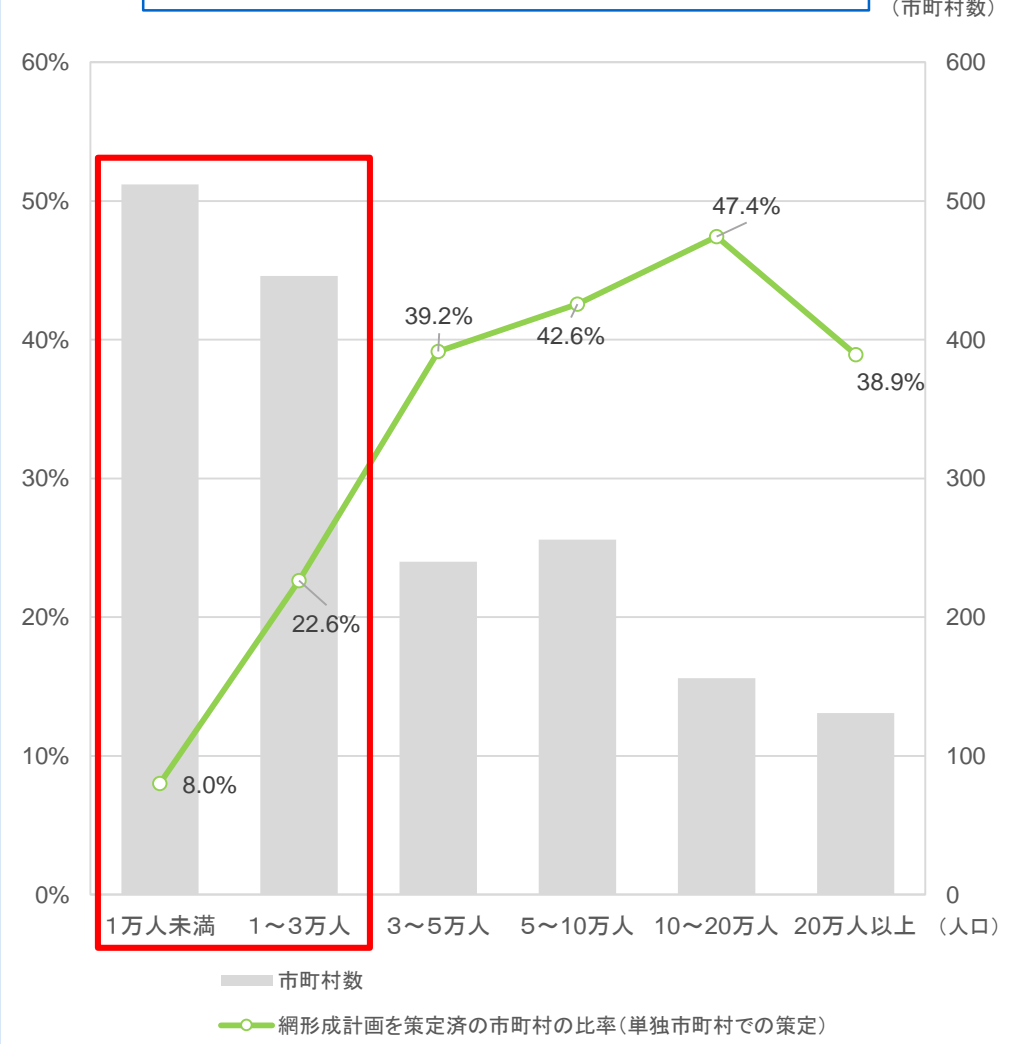
地域公共交通網形成計画・立地適正化計画の策定状況(年別推移)

- コンパクト・プラス・ネットワークを推進する観点から、地域公共交通網形成計画と立地適正化計画を併せて策定する地域が増加している。
- 両計画の作成部署が緊密な連携を取りつつ、両計画の整合を図って取組を進めることが重要である。



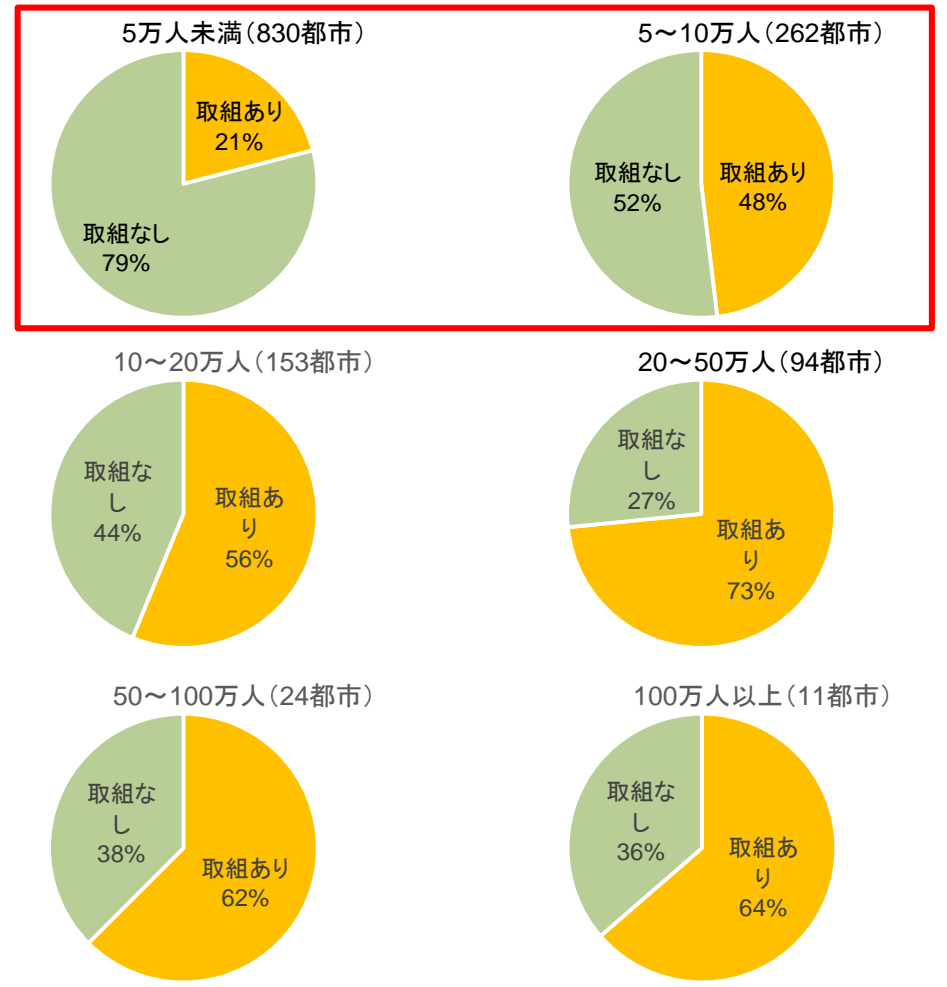
- 地域公共交通網形成計画は、様々な人口規模の自治体で策定されているが、**特に3万人未満の小規模な自治体での取組を促す必要がある。**
- 立地適正化計画は、20万から50万人規模の自治体の4分の3が取り組んでいる一方で、**10万人未満の中小規模の自治体の取組が遅れている。**
※いずれも令和元年7月末時点

地域公共交通網形成計画の策定状況



立地適正化計画の取組状況

※都市計画区域を有する都市(1,374都市)のうち、立地適正化計画を策定又は取組中の割合



(参考)地域公共交通網形成計画の策定状況一覧(令和元年7月末時点)

■ 地域公共交通網形成計画策定件数・・・524

■ 地域公共交通網形成計画及び立地適正化計画を両方策定・・・172(参考:立地適正化計画策定都市数・・・272)

北海道 函館市 深川市 岩見沢市 千歳市 釧路市 美瑛市 滝沢市 帯広市 紋別市 江別市 北広島市 旭川市 士別市 石狩市 稚内市 室蘭市 紋別市 名寄市 岩内町 白糠町 白老町 仁木町 安平町 斜里町 音更町 当別町 厚岸町 釧路町 せたな町 月形町 共和町 弟子屈町	岩手県 岩手県 八幡平市 釜石市 宮古市 北上市 滝沢市 花巻市 大船渡市 宮古市・久慈市・野田村・普代村・田野畑村・岩泉町・山田町・大槌町・釜石市・大船渡市・洋野町・陸前高田市 陸前高田市 一関市 久慈市 岩手町 白糠町 矢巾町 仁木町 安平町 斜里町 音更町 当別町 厚岸町 釧路町 せたな町 月形町 共和町 弟子屈町	山形県 山形市 鶴岡市 酒田市 長井市・南陽市・川西町・白鷹町 新庄市 小国町 福島県 福島県・田村市・南相馬市・川俣町・広野町・楡葉町・富岡町・川内村・大塚町・双葉町・浪江町・葛尾村・飯館村・福島市・郡山市・いわき市・相馬市 福島市 会津若松市 郡山市 大田市 南相馬市 喜多方市 白河市 須賀川市 二本松市 棚倉町 石川町 楡葉町 塩川町 会津美里町 南会津町 西郷村	栃木県 真岡市 大田原市 伊豆市 日光市 宇都宮市・芳賀町 佐野市 那須塩原市 那須塩原市・大田原市・那須町・那須川町 栃木市 上野原市 甲府市 益子町 那須町 茂木町 上三川町 市貝町	神奈川県 藤沢市 海老名市 大和市 伊勢原市 平塚市 真鶴町 湯河原町 山梨県 甲州市 北本市 上野原市 甲府市 新潟県 柏崎市 佐渡市 信濃町 魚沼市 木曾町 立科町 中川村 高山村 小山市 白鳥村 福井県 福井市・大野市・勝山市・あわら市・坂井市・永平寺町(えちぜん鉄道沿線地域) 福井市・鯖江市・越前市・越前町(福井鉄道沿線地域) 鯖江市 福井市・鯖江市・越前市・越前町・池田町・南越前町 富山県 高岡市 黒部市 富山市 魚津市 小矢部市 高岡市・氷見市・砺波市・南砺市(城端・氷見線沿線地域) 南砺市 石川県 七尾市 津幡町 志賀町	長野県 松本市・山形村 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・妻阜村・高木村・妻丘村・大鹿村 上田市 佐久市 小諸市 駒ヶ根市 長野市 安曇野市 千曲市 箕輪町 信濃町 木曾町 立科町 中川村 高山村 小山市 白鳥村 福井県 福井市・大野市・勝山市・あわら市・坂井市・永平寺町(えちぜん鉄道沿線地域) 福井市・鯖江市・越前市・越前町(福井鉄道沿線地域) 鯖江市 福井市・鯖江市・越前市・越前町・池田町・南越前町 岐阜県 岐阜市 高山市 恵那市・中津川市 羽島市 美濃加茂市 土岐市 各務原市 関市 多治見市 飛騨市 海津市 山県市 大垣市・美濃市・海津市・養老町・神戸町・揖斐川町・池田町(養老線沿線地域) 郡上市 中津川市 下呂市 可児市 八百津町 白川町・東白川村	静岡県 下田市 伊豆市 御殿場市 静岡県・沼津市(戸田地区)・下田市・伊豆市・南伊豆市・松崎町・西伊豆町 湖西市 藤枝市 掛川市 静岡県・沼津市・熱海市・三島市・伊東市・伊豆の国市・函南町・東伊豆町・河津町 焼津市 牧之原市 三島市 裾野市 静岡市 伊東市 小山市 愛知県 豊橋市 岡崎市 一宮市 豊川市 日進市 田原市 清海市 清須市 長久手市 豊田市 蒲郡市 東海市 新城市 豊明市 小牧市 半田市 安城市 知立市 瀬戸市 東郷町 豊山町 武豊町 南知多町 東浦町 飛鳥村 設楽町・東栄町・豊根村	三重県 津市 四日市市 伊勢市 松阪市 伊賀市 名張市 尾鷲市 鳥羽市 亀山市 紀北町 和歌山県 橋本市 和歌山市 紀の川市 京都府 木津川市 福知山市 京都府・綾部市・南丹市・京丹波町(JR山陰本線沿線) 京都府・笠置町・和東町・南山城村(JR関西本線沿線) 亀岡市 久御山町 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(北タノゴ鉄道沿線地域) 兵庫県 豊岡市 姫路市 神戸市 加古川市 加東市 たつの市 大洲市 三木市・小野市・神戸市 洲本市・淡路市・南あわじ市 西西市 西脇市 三田市 三木市 福崎町 多可町 滋賀県 彦根市・栗田町・豊郷町・甲良町・多賀町 甲賀市 長浜市 草津市	大阪府 河内長野市 岸和田市 貝塚市 和泉市 寝屋川市 太子町 奈良県 奈良県下全39市町村(うち桜井市・葛城市・五寺市・大和郡山・天理市・五條市・川西町・原田本町・大和高田市は立地適正化計画策定済) 宇陀市 五條市 天理市 広陵町 鳥取県 鳥取県・米子市・境港市・白津村・大山町・南部町・伯耆町・日南町・日野町・江府町 鳥取県・鳥取市・岩美町・若桜町・智頭町・八頭町 鳥取県・倉吉市・琴浦町・北栄町・湯梨浜町・三朝町 島根県 島根県・松江市・出雲市(一畑電車沿線地域) 江津市 松江市 大田市 邑南町 島根県・江津市・川本町・美郷町・邑南町・広島県・三次市・安芸高田市(三江線沿線地域) 岡山県 井原市 高梁市 瀬戸内市 玉野市 倉敷市 津山市 真庭市 赤磐市 久米南町 吉備中央町 和気町 笠岡市(岡山県) 福山市(広島県)	広島県 三原市 三次市 広島市 東広島市 廿日市市 江田島市 尾道市 安芸高田市 大竹市 府中市 北広島町 坂町 大崎上島町 安芸太田町 神石高原町 山口県 宇部市 周南市 光市 長門市 美祿市 山陽小野田市 下松市 下関市 防府市 山口市 岩国市 香川県 高松市 小豆島町・土庄町 愛媛県 愛媛県全域(うち松山市・伊予市・宇和島市・西条市・西予市・八幡浜市・新居浜市は立地適正化計画策定済) 東温市 西予市 新居浜市 松山市 愛南町 鬼北町	高知県 高知市 宿毛市 南州市 土佐清水市 四万十市 高知県東部広域地域公共交通協議会(高戸市・安芸市・南国市・香南市・東洋町・奈半利町・田野町・安田町・北川村・馬路村・芸西村) 高知県嶺北地域公共交通協議会(本山町・大豊町・土佐山町・大川村) 田野町 佐川町 津野町 中土佐町 本山町 安田町 徳島県 小松島市 阿波市 つるぎ町 福岡県 福岡市 北九州市 久留米市 中間市 筑紫野市 大牟田市 朝倉市 豊前市 筑紫郡 糸島市 嘉麻市 赤松市 柳川市 八女市 みやま市 大牟田市 松山市 愛南町 鬼北町	佐賀県 佐賀県全域(うち小城市・嬉野市は立地適正化計画策定済) 佐賀県・唐津市・玄海町 伊万里市 鹿島市 小城市 吉野ヶ里町 上峰町 太良町 長崎県 佐世保市 五島市 対馬市 大村市 松浦市 長崎県・諫早市・雲仙市・島原市・南島原市 杵築市 新上五島町 熊本県 熊本市・嘉島町 八代市 小城市 合志市 人吉市 荒尾市 上天草市 天草市 宇城市 山鹿市 大津町 美里町 和水町 芦北町 山都町 水上村 人吉市・錦町・多良木町・湯前町・水上村・相良村・五木村・山江村・球磨村・あさぎり町 熊本県・南阿蘇村・高森町	大分県 大分県・中津市・宇佐市・豊後高田市 大分県・竹田市・豊後大野市・臼杵市 大分県・佐伯市・津久見市 大分県・大分市・別府市・由布市 別府市 大分市 杵築市 中津市 臼杵市 豊後大野市 竹田市 宇佐市 日田市 由布市 九重町 玖珠町 宮崎県 宮崎県・日向市・門川町・美郷町・諸塚村・椎葉村 えびの市 都城市 小林市 日南市 延岡市 門川町 鹿児島県 薩摩川内市 鹿屋市 日置市 姪浜市 南さつま市 鹿児島市 霧島市 奄美市 志布志市 いちき串木野市 和泊町・知名町 さつま町 沖縄県 那覇市 沖繩市
--	--	--	--	--	--	--	--	--	---	---	---	---

表は地域公共交通網形成計画策定済みの団体
 ・赤字は立地適正化計画策定済みの団体
 ・オレンジ色は再編実施計画策定済みの団体:33件(参考)

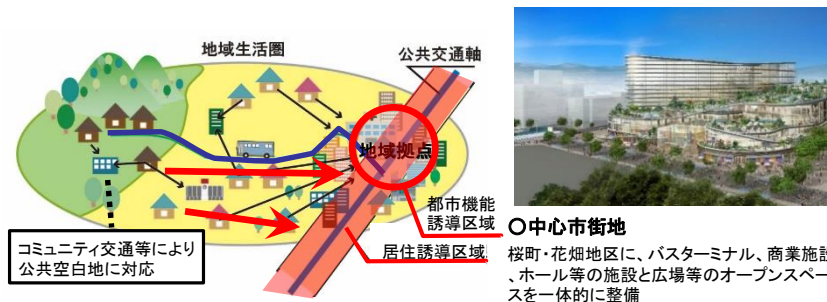
- 熊本市では、立地適正化計画において、公共交通利用圏への居住や都市機能の誘導を図るとともに、網形成計画において、中心市街地と地域拠点を結ぶ基幹公共交通軸の機能を強化し、その周辺への居住誘導を図ることとし、両計画の整合を図って取組を進めることとしている。

熊本市立地適正化計画(平成28年4月1日公表)

- 都市機能誘導区域における都市機能の維持・確保
- 居住誘導区域における人口密度の維持
- 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



○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

■ 岐阜市では、網形成計画において、まちづくり、中心市街地活性化等との一体性を確保し、コンパクトシティの実現とあわせて都市の基軸となる公共交通ネットワークの構築を目指している。

■ 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により、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】



※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面的な公共交通ネットワークの再構築 (再編実施計画制度の創設)

多様な再編のあり方

- 従来の再編実施計画の多くは、周辺部への長大な路線の分割や乗換により、ダウンサイジング等を進めるもの。
- 近年、政令市や中核市等において、中心市街地への乗り入れ制限(中心市街地の減便と路線分割・乗換)や、中心市街地の減便を伴う等間隔運行やゾーン制運賃の導入等と周辺部の路線のサービス水準の確保による再編の取組も見られるようになってきている。
- 一方で、現行の再編事業は、路線等の変更を必須としており、ダイヤや運賃の調整のみは対象としていない。

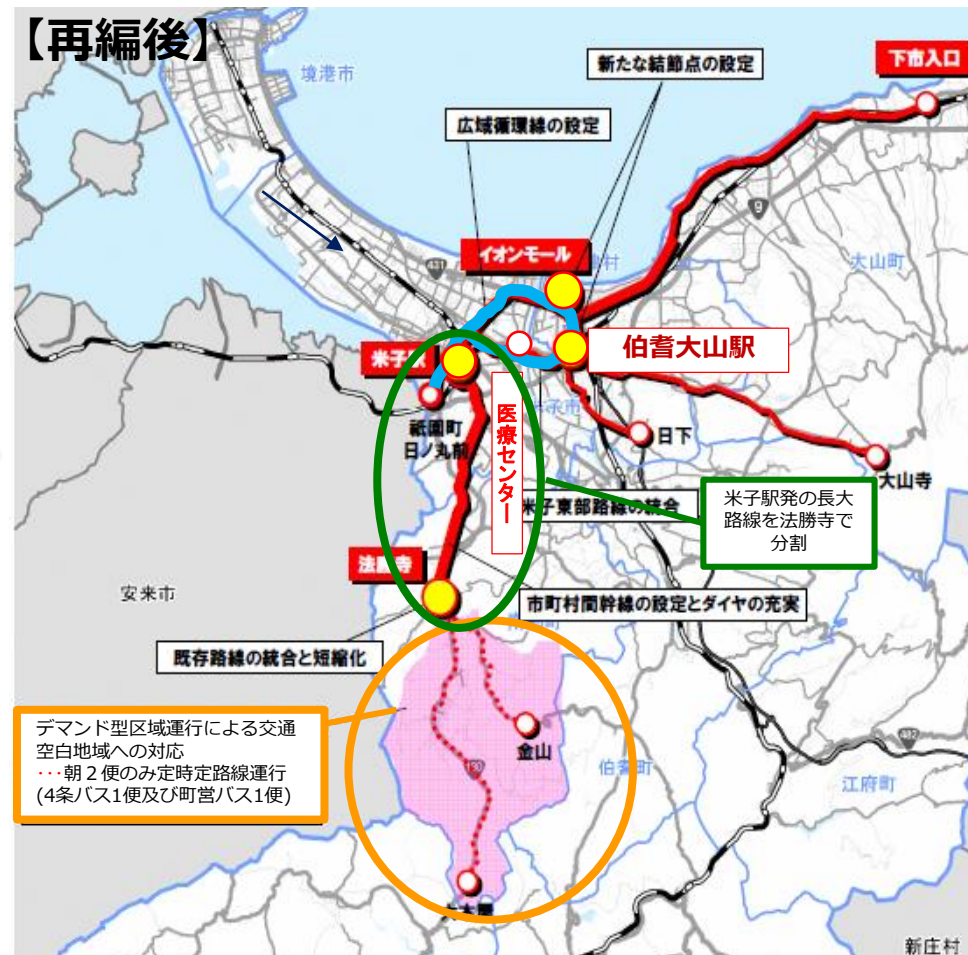
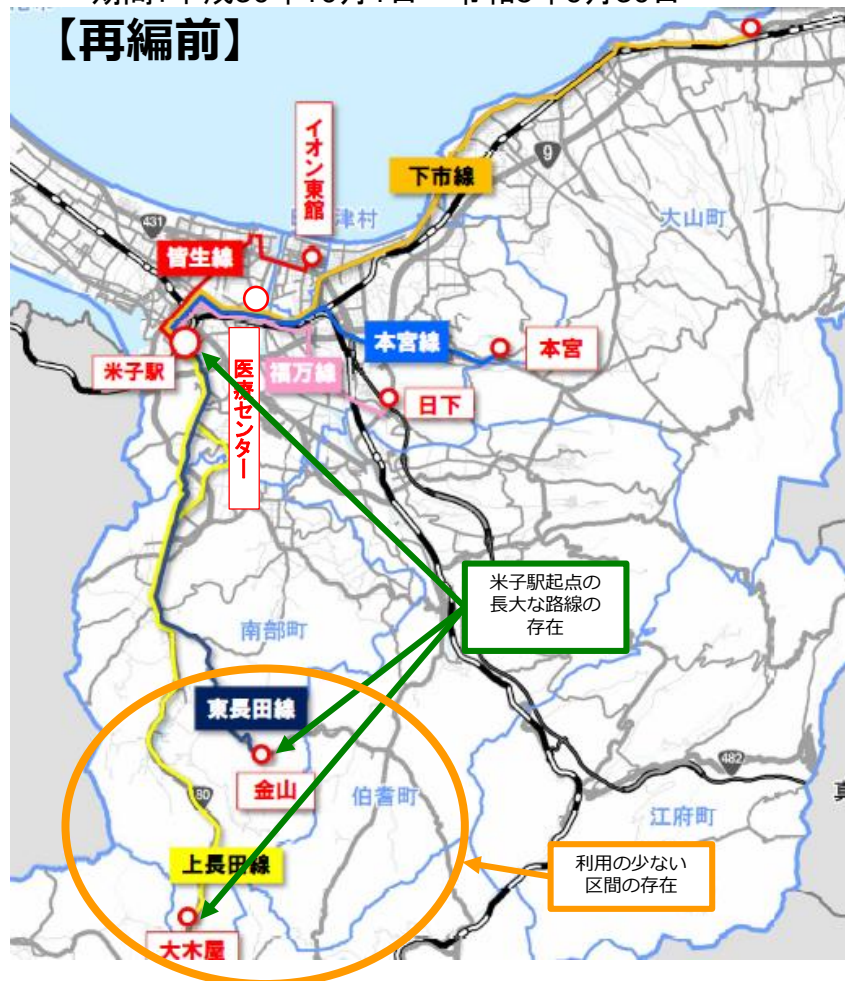
①周辺部への長大路線分割・乗換	②中心市街地への乗り入れ制限 (中心市街地の減便 + 路線分割・乗換)	③中心市街地の減便等を伴う等間隔運行、ゾーン制運賃の導入等 + 周辺部の路線のサービス水準の確保
<p>(例) 再編実施計画: 鳥取県西部、大分県南部圏 ほか多数</p> <p>中心部 (県庁所在地等の中核市等)</p> <p>周辺部</p> <p>路線バス</p> <p>再編</p> <p>路線バス</p> <p>コミュニティバス</p> <p>デマンド運行</p>	<p>(例) 再編実施計画: 広島市</p> <p>紙屋町</p> <p>広島駅</p> <p>再編</p> <p>既存路線の再編</p> <p>紙屋町</p> <p>広島駅</p> <p>循環線の新設</p>	<p>(例) 再編実施計画: 八戸圏域、佐世保市</p> <p>A事業者</p> <p>中心部</p> <p>6~22時 6本/時</p> <p>周辺部</p> <p>8~18時 5本/日</p> <p>コミュニティバス</p> <p><等間隔運行></p> <p>A事業者</p> <p>9:00</p> <p>10:00</p> <p>B事業者</p> <p>再編</p> <p>9:00</p> <p>10:00</p> <p><ゾーン制運賃></p> <p>350</p> <p>300</p> <p>250</p> <p>300</p> <p>200</p> <p>150</p> <p>300</p> <p>100</p> <p>300</p> <p>200</p> <p>100</p> <p>再編</p> <p>300</p> <p>200</p> <p>100</p> <p>各社バラバラの非効率な運行を、等間隔運行の実現により利便性向上を図る</p> <p>各社バラバラの運賃体系を、ゾーン制運賃の実現により利便性向上を図る</p>

地域公共交通再編実施計画の具体例(鳥取県西部)

- 米子市～南部町間の長大な幹線バスを分割。
- 南部町内の利用の少ない区間を路線統合・フィーダー化(市町村自家用有償旅客運送によるデマンド運行(一部路線運行))。

区域: 鳥取県西部(米子市・境港市・日吉津村・南部町・大山町・江府町・日南町・日野町・江府町)

期間: 平成30年10月1日～令和5年9月30日



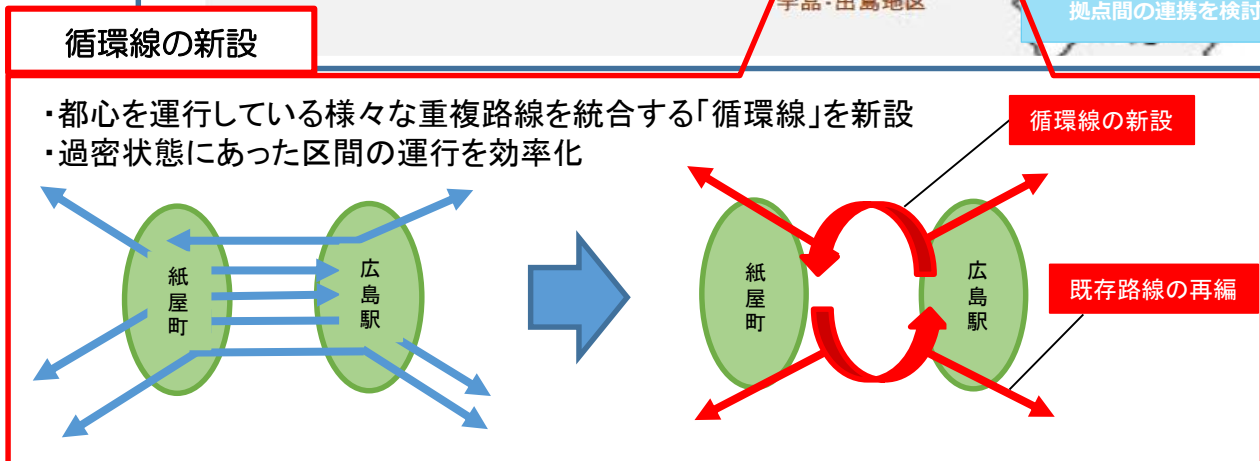
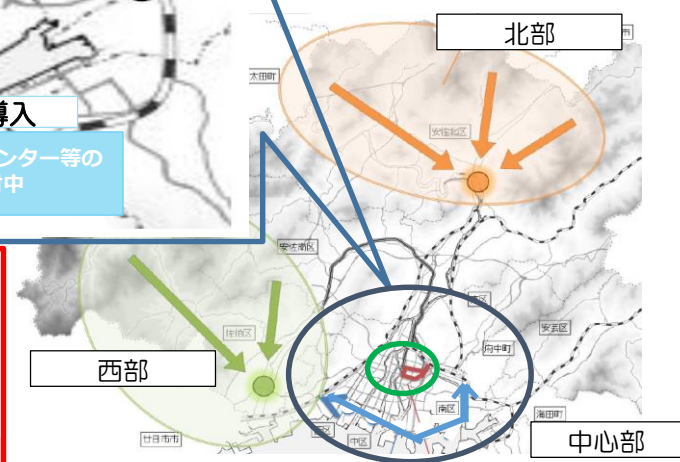
地域公共交通再編実施計画の具体例(広島県広島市)

- 都心を運行している重複路線を統合する「循環線」を新設し、都心部のバスの過密運行の解消を図る。
- 併せて路線が集中していた既存のバス系統を合理化することで収支を改善。

【作成主体】広島市 【区域】中区全域、南区一部、西区一部 【実施予定期間】平成30年度～令和2年度

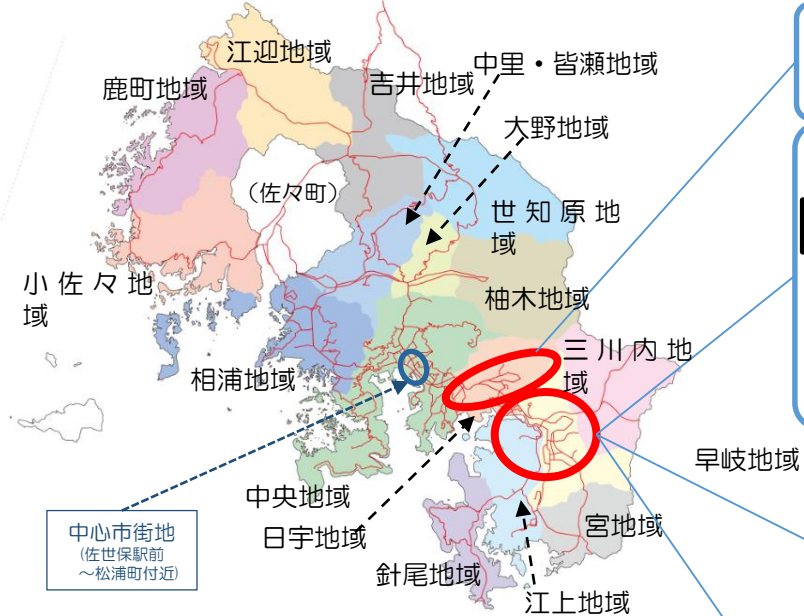


<参考>
西部・北部についても交通拠点でのフィーダー化を予定

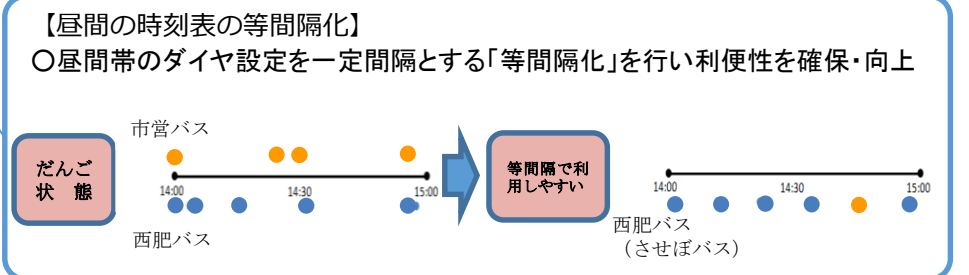
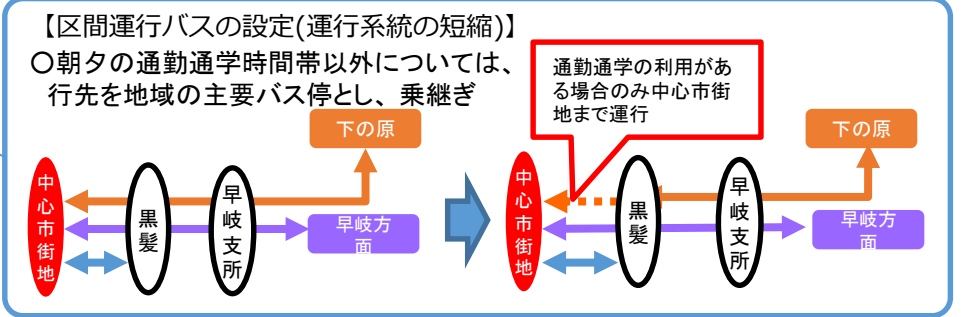
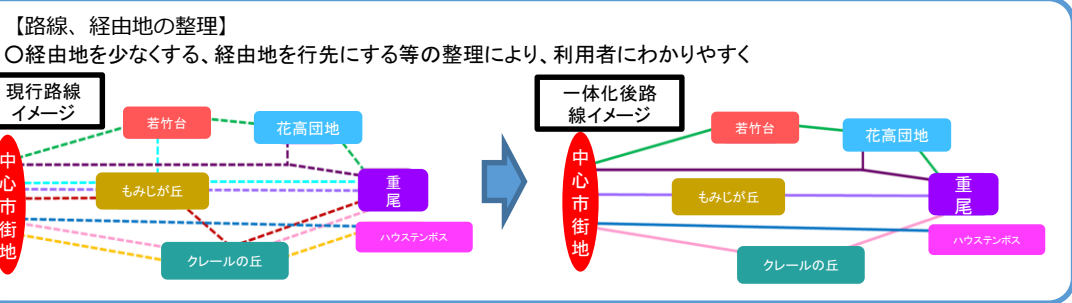


■ 都心部で等間隔運行や減便等で利便性向上と過密運行の解消。周辺部でサービス水準を設定。

【作成主体】 佐世保市 【区域】 佐世保市全域（離島を除く）
 【実施予定期間】 平成31年3月～令和4年2月



【交通不便地区対策】
 ○需要の少ないエリアにおいては、区域運行型のデマンドタクシーへの転換を実施（黒髪地区）
 ○比較的需要の多い不便地区対策においては、定時定路線の乗合タクシーを新たに導入（日宇地区）



【バス運行本数の適正化】 ※佐世保市全体
 ○需給バランスを踏まえ運行本数・ダイヤを設定。中心市街地付近の起終点を佐世保駅・松浦町にまとめ、重複を排除。

区間本数	前	後	減少率
競合区間	6,636本	4,813本	27.5%
非競合区間	2,340本	1,928本	17.6%

その他の利便性向上策

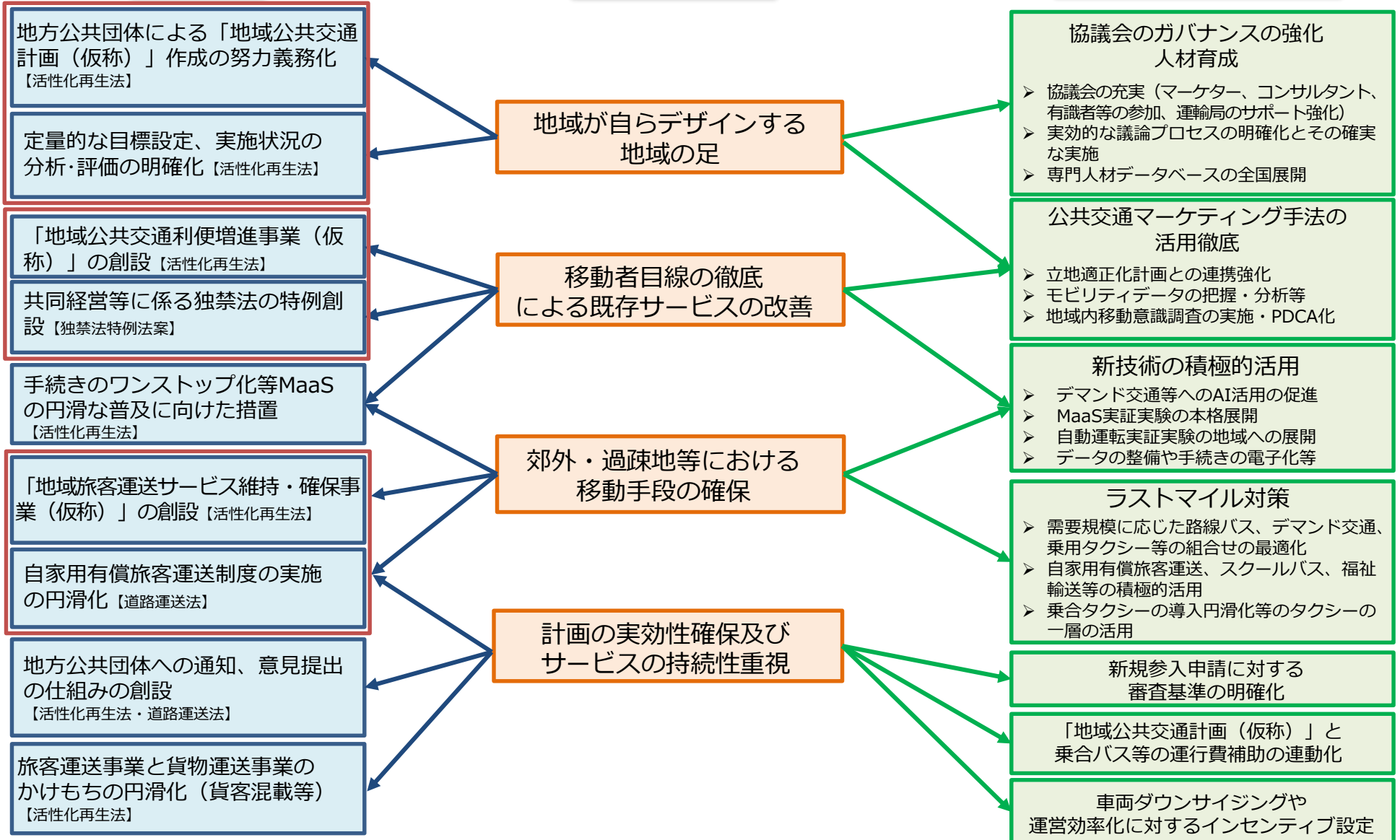
- ①事業者共通の定期券の設定
- ②低床バスの導入促進
- ③全国共通ICカードの導入
- ④佐世保駅前のバス停の整理(事業者別であったものを方面別に)

対応の方向性(案)

法改正

課題・テーマ

運用改善・支援強化



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(仮称)

(原則として全ての地方公共団体が策定)

- 公共交通事業者による旅客運送サービスの提供に加えて、自家用有償旅客運送や、スクールバス、福祉輸送等地域の旅客運送サービスの総動員
- 定量的な目標(利用者数、収支率、公的負担等)の設定と実施状況の分析・評価を明確化
- 乗合バス等の運行費補助との連動化
- マイカー利用者の潜在需要の取込みを目指す公共交通マーケティング手法の活用徹底

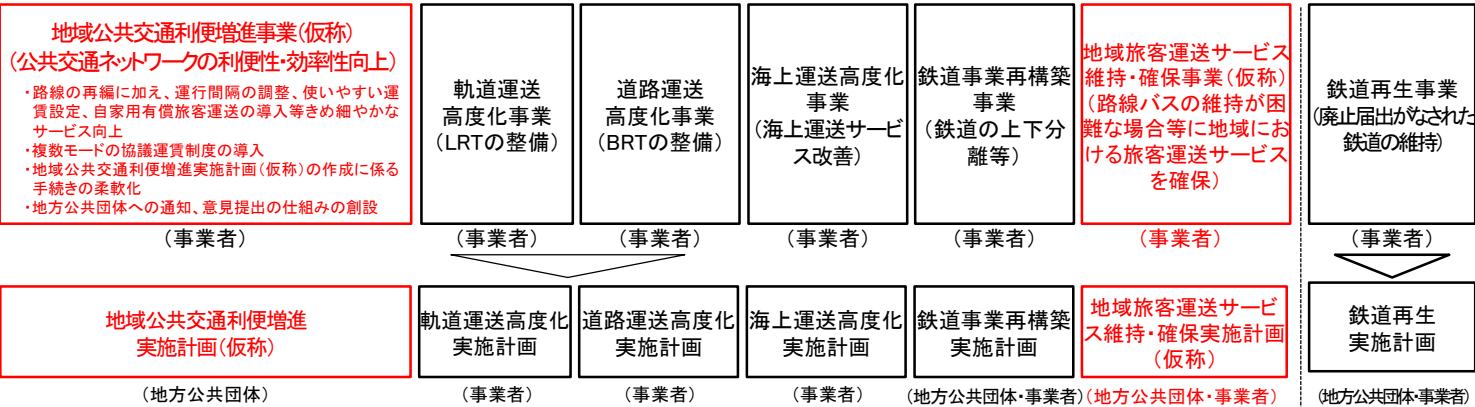
協議会を開催し策定
(地方公共団体・交通事業者・道路管理者・利用者・学識者等から構成)

新地域旅客運送事業計画

(DMV、水陸両用車等)
(事業者が策定)

地域公共交通特定事業

(必要に応じて地域公共交通計画(仮称)に事業実施を記載できる)



<独占禁止法特例法案において措置>

共同経営計画(仮称)

(事業者)

国土交通大臣が認可

法律の特例措置(独占禁止法のカルテル規制の適用除外)

国土交通大臣が認定

法律の特例措置

国土交通大臣に届出

国土交通大臣が認定

法律の特例措置(各事業法の事業許可等の一括取得)

※上記のほか、MaaSの円滑な普及や旅客運送事業と貨物運送事業のかけもちの円滑化に向けた措置も検討。

凡例 ○：法改正で対応 ●：運用等で対応

地域が自らデザインする地域の足

- 「地域公共交通計画（仮称）」の作成（マスタープランの充実）
 - 地方公共団体による計画作成の努力義務化
 - ネットワークの形成に加え、持続可能性のあるサービスの提供の確保
 - ●公共交通マーケティング手法の活用徹底
 - 公共交通事業者による旅客運送サービスに加えて、自家用有償旅客運送やスクールバス、福祉輸送等地域の旅客運送サービスの総動員
 - ●協議会のガバナンスの強化・人材育成
 - 定量的な目標の設定と、実施状況の分析・評価を明確化
 - 都道府県と市町村の連携強化（市町村から都道府県への計画作成要請）

郊外・過疎地等における移動手段の確保

- 手続きのワンストップ化等MaaSの円滑な普及に向けた措置（再掲）
- 「地域旅客運送サービス維持・確保事業（仮称）」の創設
 - 路線バスの維持が困難な場合等に、地域における旅客運送サービスを確保する仕組みを構築
- 自家用有償旅客運送の位置づけの明確化
- 自家用有償旅客運送制度の実施の円滑化【道路運送法等】
 - 交通事業者が自らのノウハウを通じて自家用有償旅客運送に協力する場合について特例を創設
 - 観光客も自家用有償旅客運送の対象となることを明確化
- ラストマイル対策
 - 需要規模に応じた路線バス、デマンド交通、乗用タクシー等の組合せの最適化

移動者目線の徹底による既存サービスの改善

- 「地域公共交通利便増進事業（仮称）」の創設
 - 路線の再編に加え、運行間隔の調整、使いやすい運賃設定、自家用有償旅客運送の導入等きめ細かなサービス向上を促進
 - 複数モードの協議運賃制度の導入
 - 地域公共交通利便増進実施計画（仮称）の作成に係る手続きの柔軟化
- 共同経営等に係る独禁法の特例創設【独禁法特例法案】
 - 運賃・料金、路線、運行回数等の調整等について、独禁法の適用を除外
- 手続きのワンストップ化等MaaSの円滑な普及に向けた措置
 - 新技術の積極的活用

計画の実効性確保及びサービスの持続性重視

- 「地域旅客運送サービス維持・確保事業（仮称）」の創設（再掲）
- 地方公共団体への通知、意見提出の仕組みの創設
 - 乗合バスに係る新規参入申請があった場合、国土交通大臣が地方公共団体へ通知
 - 地方公共団体・事業者間の協議による意見提出
- 旅客運送事業と貨物運送事業のかけもちの円滑化（貨客混載等）
 - 物流のラストマイル対策とあわせたバス路線等の収支改善
- 「地域公共交通計画（仮称）」と乗合バス等の運行費補助の連動化

地域公共交通計画(仮称)作成の努力義務化

- 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し、「**地域公共交通総合連携計画**」を作成し、法定計画に基づき取組を推進する制度を創設。
- 平成26年に同法を改正し、①まちづくりと連携し、②面的な公共交通ネットワークを再構築するため、「**地域公共交通網形成計画**」を法定計画として規定。計画の作成主体について、市町村だけでなく、都道府県を追加。
- しかしながら、人口減少の本格化、運転者不足の深刻化等で**地域公共交通の経営環境は悪化し、路線廃止等が相次いでいる状況**。
- このため、これまでの法定計画を活かしつつ、「**地域公共交通ネットワークの形成**」に加え、「**地域における輸送資源を総動員**」することで、**持続可能な地域の旅客運送サービスの提供を確保することを目的とする「地域公共交通計画(仮称)」の作成・実施を推進する**。
- また、**地方公共団体による「地域公共交通計画(仮称)」の作成を努力義務化し、国が予算・ノウハウ面の支援を行うことで、地域における取組を更に促進**。

地域公共交通総合連携計画(H19)

(市町村が作成)

地域の多様な主体の連携による主体的で
創意工夫を活かした取組の推進

地域公共交通網形成計画(H26)

(市町村又は都道府県(市町村と共同)が作成)

まちづくりと連携した地域公共交通
ネットワークの形成の促進

地域公共交通計画(仮称)

(市町村又は都道府県(市町村と共同)が作成)

まちづくりと連携した地域公共交通ネットワークの形成



地域における輸送資源の総動員

持続可能な旅客運送サービスの提供の確保

地域旅客運送サービス

公共交通機関



鉄道



軌道



乗合バス



旅客船



乗用タクシー



デマンド交通



自家用有償旅客運送



スクールバス、福祉輸送、病院・商業施設等の送迎サービスなど

地方公共団体による計画作成を努力義務化することで、地域における取組を更に促進

定量的な目標設定、実施状況の分析・評価の明確化

【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」については、2割程度にとどまる。

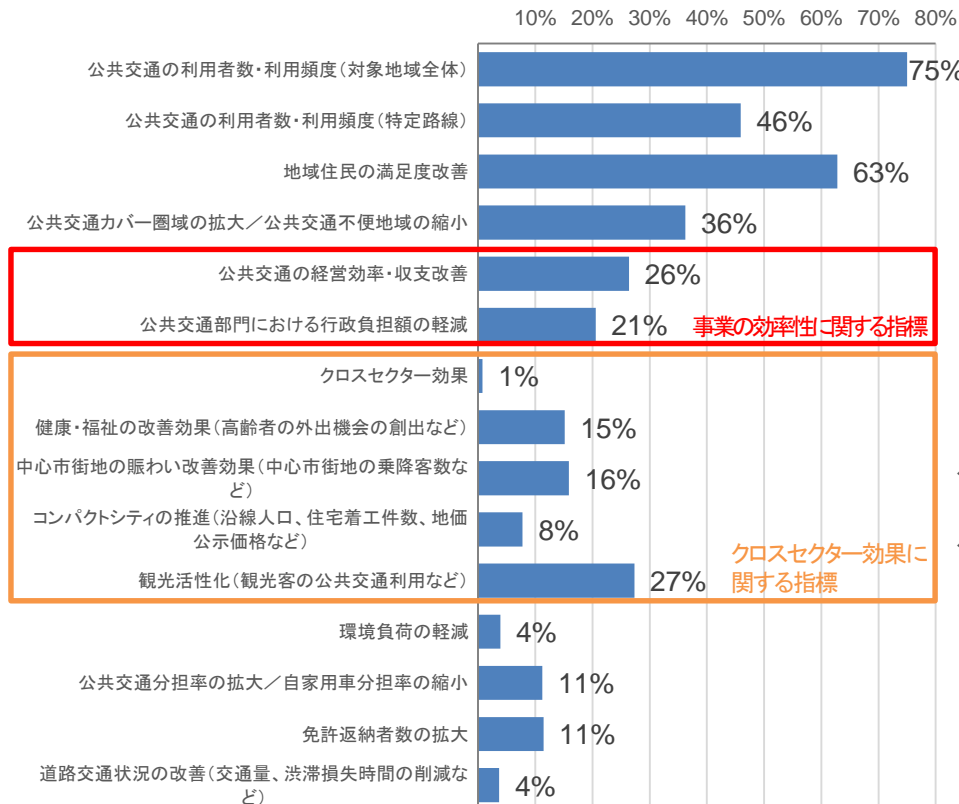
■人の移動がもたらすクロスセクター効果（健康、福祉、医療、まちづくり、観光等への影響）を考慮した目標設定も重要。

【実施状況の分析・評価】

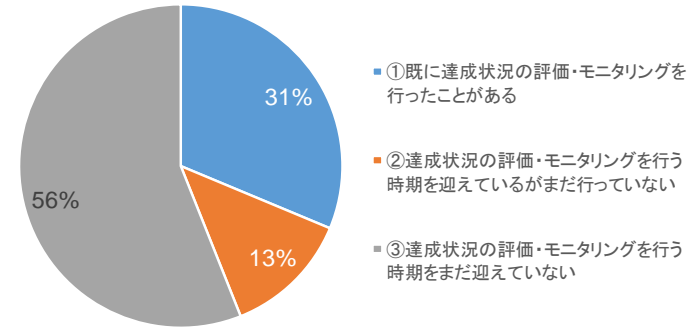
■既に評価を実施した地域は、3割程度。一方、実施予定時期が到来しているものの、評価を未実施の地域もある。

■「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。

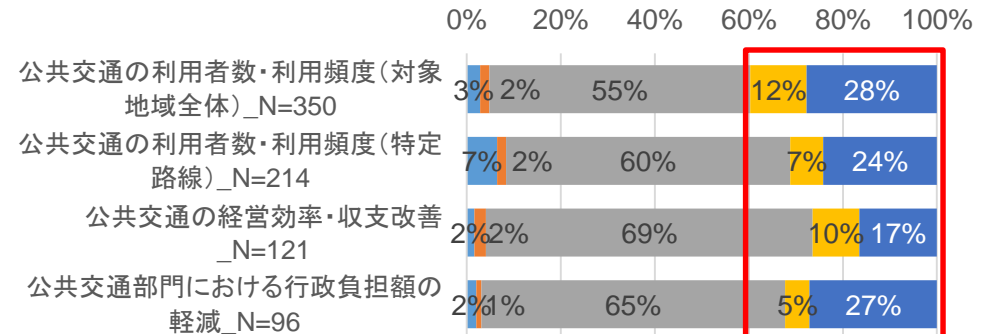
● 網形成計画等での数値指標の設定状況 (N=516)



● 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



■ 毎月 ■ 数ヶ月に1度 ■ 毎年 ■ 数年に1度 ■ 計画期間中に1度

※令和元年度国土交通省アンケート調査より

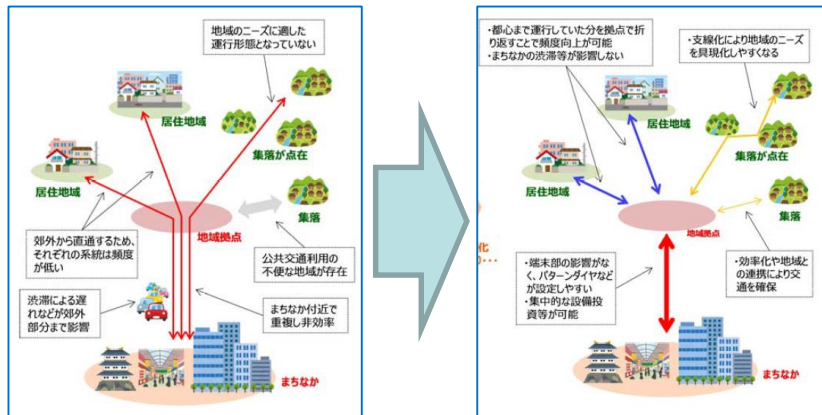
地域公共交通利便増進事業(仮称)の創設

- 現行の「地域公共交通再編事業」は、地域公共交通ネットワークの再編(路線の変更等)を対象としている。
- 運転者不足の深刻化等を踏まえ、都市の中心部において、ダイヤ、運賃等のサービス内容を見直し、運行の効率化と利用者の利便性向上を図るニーズが増加。しかしながら、複数の乗合バス事業者間のダイヤ、運賃等の調整は、独占禁止法の規制(カルテル)に抵触するおそれ。
- 独占禁止法特例法案により、複数の乗合バス事業者間の共同経営が可能となる見込みであることを踏まえ、路線の変更等を伴わない「等間隔運行」や「利用者が使いやすい運賃」等のメニューを追加した「地域公共交通利便増進事業(仮称)」の実施を促進する。

地域公共交通再編事業

地域公共交通ネットワークの再編

- 幹線・支線を明確にし、幹線部については多頻度化、支線部については車両の小型化・デマンド化等
- (※路線再編とあわせて、乗継ぎを円滑に行うための運行計画の改善等を実施可能)



▲「ハブ・アンド・スポーク型のネットワーク再編」のイメージ(和歌山市網形成計画より)

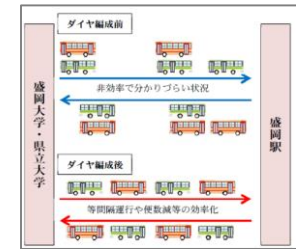
地域公共交通利便増進事業(仮称)

地域公共交通の利用者の利便の増進

独占禁止法特例法案により、複数の乗合バス事業者間の共同経営が可能となる見込みであることを踏まえ、地域公共交通ネットワークの再編に加え、下記のメニュー単体で実施することを促進

等間隔運行等

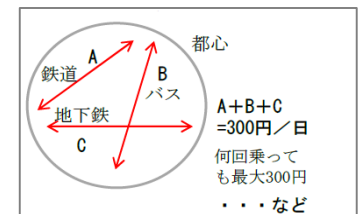
- 複数路線のダイヤを調整して、等間隔で運行することや、ダイヤをパターン化(10分、15分サイクル等)することなど。
- 平均待ち時間の短縮や、利用者によりやすき利用しやすいダイヤ設定が可能となり、事業の改善・交通ネットワーク全体の維持に寄与。



「等間隔運行」のイメージ(滝沢市網形成計画より) ▲

利用者が使いやすい運賃等

- 一定エリア内の複数路線を定額で乗り放題とする運賃制(定額制乗り放題運賃)や、他路線に乗り継いでも初乗り料金がかからない運賃制(乗継ぎ無料運賃)など。
- 多頻度利用者の負担軽減や、利用者によりやすき運賃設定が可能となり、事業の改善・交通ネットワーク全体の維持に寄与。



▲「定額制乗り放題運賃」のイメージ(神戸市網形成計画より)

一般乗合旅客自動車運送事業者等及び地域銀行に係る私的独占禁止法の適用除外について

目的

この法律は、一般乗合旅客自動車運送事業者等及び地域銀行（地域基盤企業）のサービスの重要性に鑑み、**独禁法の特例について定め**、合併等又は共同経営による経営力の強化、生産性の向上等を通じて、**地域基盤企業が提供するサービスを将来にわたって維持することにより、一般消費者の利益を確保**するとともに、国民経済の健全な発展に資することを目的とする。

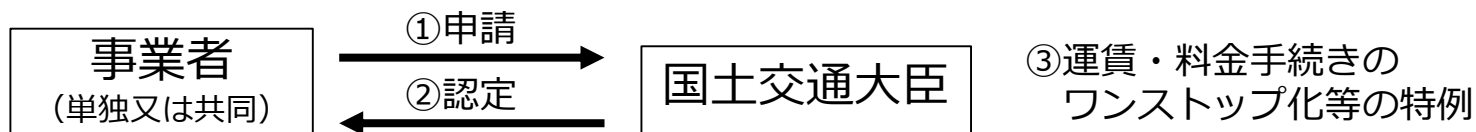
構成

1. **総則** - **特例法案の目的**（上記）、特例法案の対象となる**地域基盤企業（乗合バス・地銀）の定義**等を規定
2. **合併等の認可等**
 - 主務大臣の認可を受けて行う**地域基盤企業（乗合バス・地銀）の合併等には独禁法を適用しない旨**規定
 - 申請者による**基盤的サービス維持計画**の提出、主務大臣の**認可基準、公取委との協議**について規定
 - 主務大臣による**事後的な是正命令（公取委からの措置請求が可能）**について規定
3. **共同経営（カルテル）の認可等**
 - 主務大臣の認可を受けて行う**地域基盤企業（乗合バス）等の共同経営には独禁法を適用しない旨**規定
 - 申請者による**共同経営計画**の提出、主務大臣の**認可基準、公取委との協議**について規定
 - 主務大臣による**事後的な是正命令（公取委からの措置請求が可能）**について規定
4. **雑則・罰則** - 主務大臣（乗合バス→国土交通大臣、地銀→内閣総理大臣）、是正命令違反への罰則等を規定
5. **附則** - **10年以内に本法を廃止するものとする旨**を規定

- MaaSの円滑な普及に向けて、事業者の取組を後押しするスキームにより官民の関係者が連携・協力するための措置を講じる。

1. スキーム

「モビリティサービス事業」（仮称）：アプリ等を活用して複数の交通機関の利用にかかる予約、料金の支払その他の行為を一括として行うことができるようするサービスその他の利用者の利便を増進するサービス



2. 計画内容

- ・ 区域、目標、内容、時期等を定めることとする。

3. 円滑な普及に向けた措置

- ・ 認定を受けた計画に基づき、公共交通事業者が共通乗車船券に係る運賃・料金の届出を行おうとするときは、これを一括・共同して行うことができることとする。
 - 行政手続きの簡素化・効率化
- ・ 新モビリティサービスの実施に関し必要な協議を行うための協議会を組織することができることとし、協議会の構成員は協議が調った事項について、協議の結果を尊重しなければならないこととする。
 - 関係者間の協議・連携の促進
- ・ MaaSの円滑な実施のため、国は必要な情報及び資料の提供、助言等を行うものとする。
 - 国の役割の明確化（例：優良モデルの横展開、データ連携ガイドラインの策定等）

地域旅客運送サービス維持・確保事業(仮称)の創設

- 路線バス・コミュニティバスの廃止が増えている中で、地域住民等にとって必要な旅客運送サービスを維持・確保していくためには、多様な選択肢を検討・協議し、真に効果的・効率的な事業を実施する必要がある。
- 路線バス等の廃止に際しては、道路運送法により原則6ヶ月前に届出をする必要がある一方で、廃止届出がなされてから6ヶ月では、代替する旅客運送サービスの維持・確保に向けた議論を行うには十分な期間とは言い難い場合もある。
- このため、路線バスやコミュニティバスの維持が困難と見込まれる段階で、地方公共団体が、関係者とサービスの維持・確保のあり方を協議し、合意のうえで実施方針(仮称)を策定し、公募等の手続を経て、サービス提供事業者を選定することにより、地域旅客運送サービスの持続的な提供の確保を図る。

手続き

路線バス・コミュニティバスの維持が困難な状況等



地方公共団体が既存の路線バス事業者を含めた関係者と合意のうえで**実施方針(仮称)**を策定し、サービス提供事業者を募集



地方公共団体とサービス提供事業者が地域旅客運送サービス維持・確保実施計画(仮称)を作成
国土交通大臣の認定を受けた場合は、法律上の特例措置

※地域公共交通利便増進事業等の活用により、可能な限り同一の路線バス事業者等による同一路線の継続(縮小・変更を含む)を目指す。
困難な場合には、順次①以降のメニューを検討する。

実施方針(仮称)に定めるメニュー例

①他の乗合旅客自動車運送事業者による継続(縮小・変更含む)

②コミュニティバスによる継続

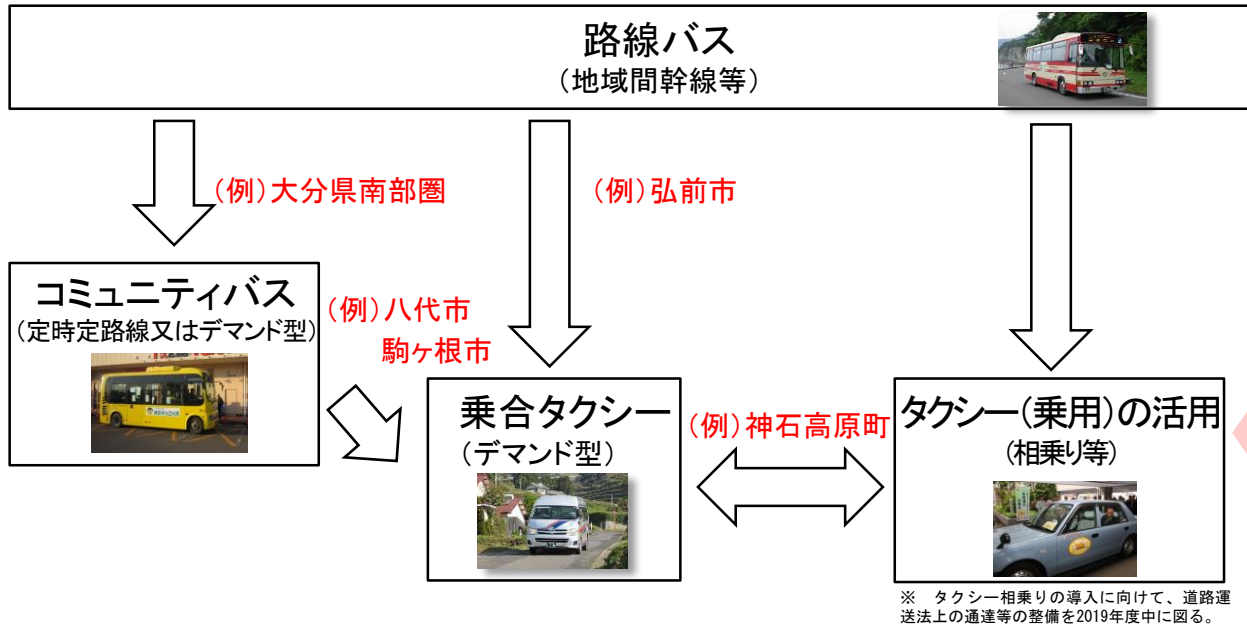
③デマンド交通(タクシー車両による乗合運送(区域運行))による継続

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

⑥スクールバス、福祉輸送、病院・商業施設等への送迎サービス等の積極的活用

- 地方公共団体、交通事業者等の地域の関係者の協議の下で、
 - ・路線バスについては、生産性の向上を図るとともに、
 - ・地域の実情に合わせてダウンサイジング等(車両の小型化、運行経路やダイヤ(頻度等)の見直し等)を行いつつ、
地方公共団体の公的負担によるコミュニティバス、乗合タクシー等の運行
 - ・自家用有償旅客運送の活用、スクールバス、福祉輸送等の積極的活用により、
地域の暮らしや産業に不可欠な移動手段を確保。



※上記に併せて、①運行経路・ダイヤ等の見直し、②利用促進等を実施

バス・タクシーによるサービスの提供が困難な場合

自家用有償旅客運送
(市町村自ら又はNPO等による運行)
(例)鳥取県西部、八幡浜市



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






需要規模に応じた効率的・効果的な運行

定時定路線

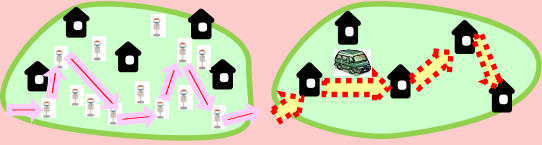
路線を定めて運行するものであって、かつ、路線毎にダイヤが定められている運行の形態。
⇒目的地への一定の輸送ニーズ(通学・通院等)を束ねることで効率的にサービスを提供できる。



決められた場所を決められた時間に運行

デマンド型

路線・ダイヤを定めず、旅客毎の需要に応じた乗合運送を行う運行の形態。
⇒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。

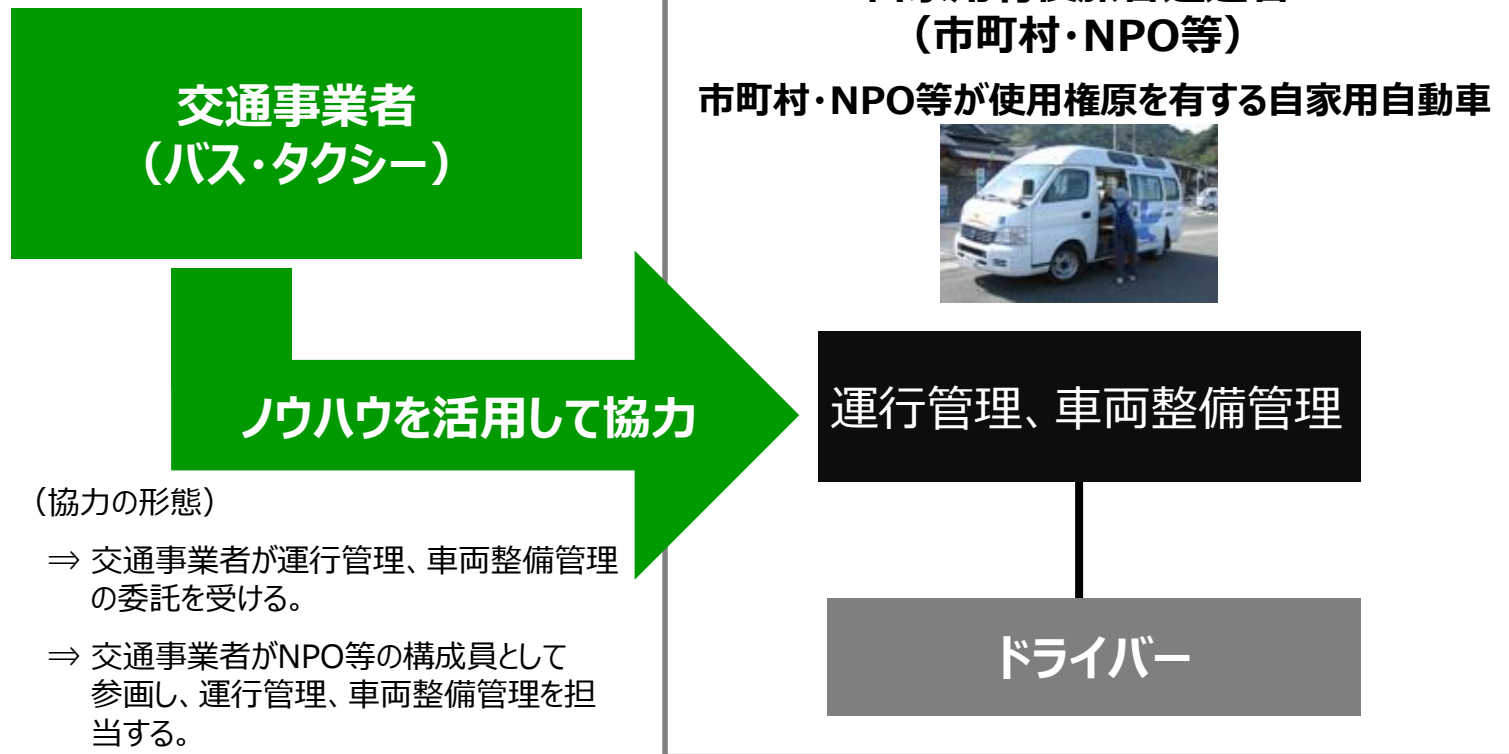


バス停等のミーティングポイントをあらかじめ定め予約があった場合に運行する**ミーティングポイント型**

バス停等を定めず区域内で予約の集積による最短経路で運行する**予約型**

- 交通事業者が委託を受けたり、実施主体に参画することで、運行管理、車両整備管理を担う自家用有償旅客運送制度を創設し、合意形成手続きや申請手続きの簡素化等の特例措置を講じる。

○交通事業者協力型自家用有償旅客運送の概要



(協力の形態)

- ⇒ 交通事業者が運行管理、車両整備管理の委託を受ける。
- ⇒ 交通事業者がNPO等の構成員として参画し、運行管理、車両整備管理を担当する。

【期待される効果】

【利用者目線】

- ・安全、安心な交通サービスの提供

【主体目線】

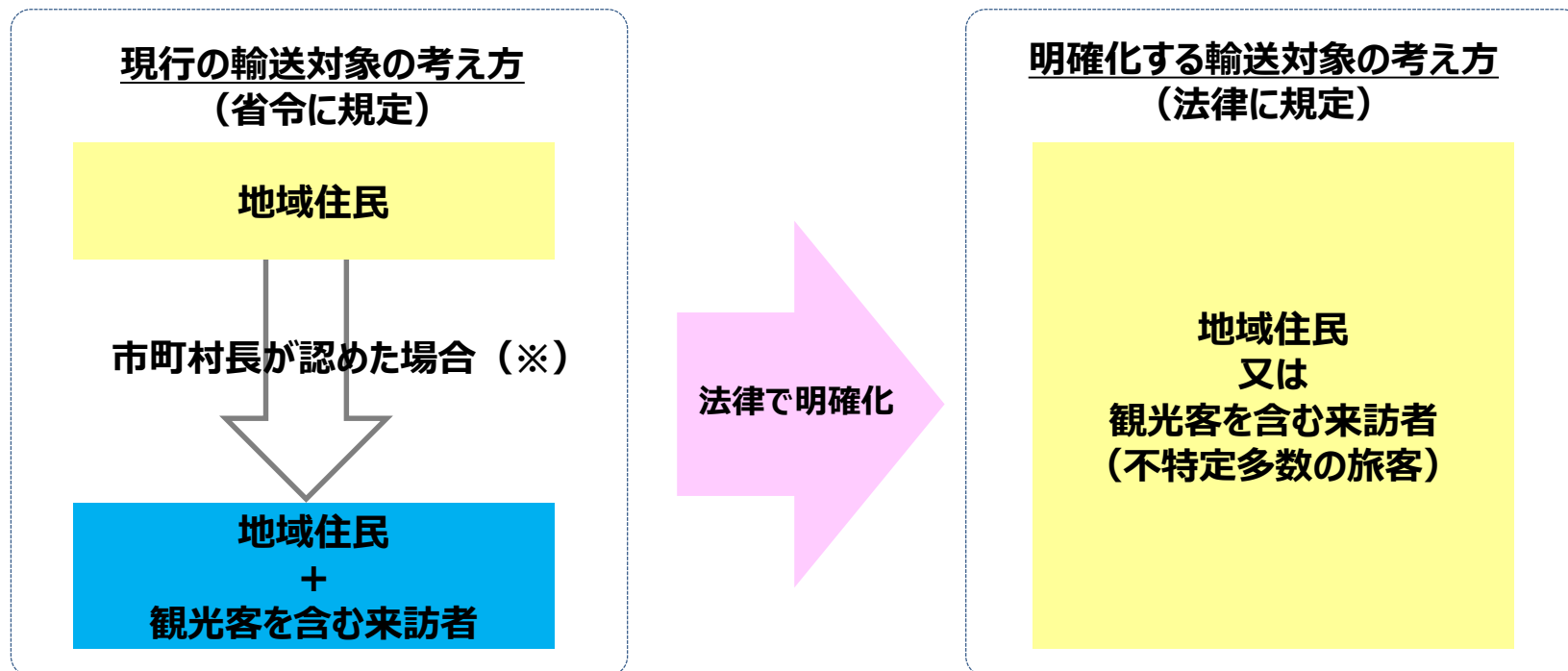
- ・業務負担の軽減
- ・サービス持続性の向上

【交通事業者目線】

- ・人手不足への対応
- ・委託費の確保

観光ニーズへの対応のための輸送対象の明確化

- 地域住民だけでなく観光客を含む来訪者も対象とすることを法律において明確化することを検討。



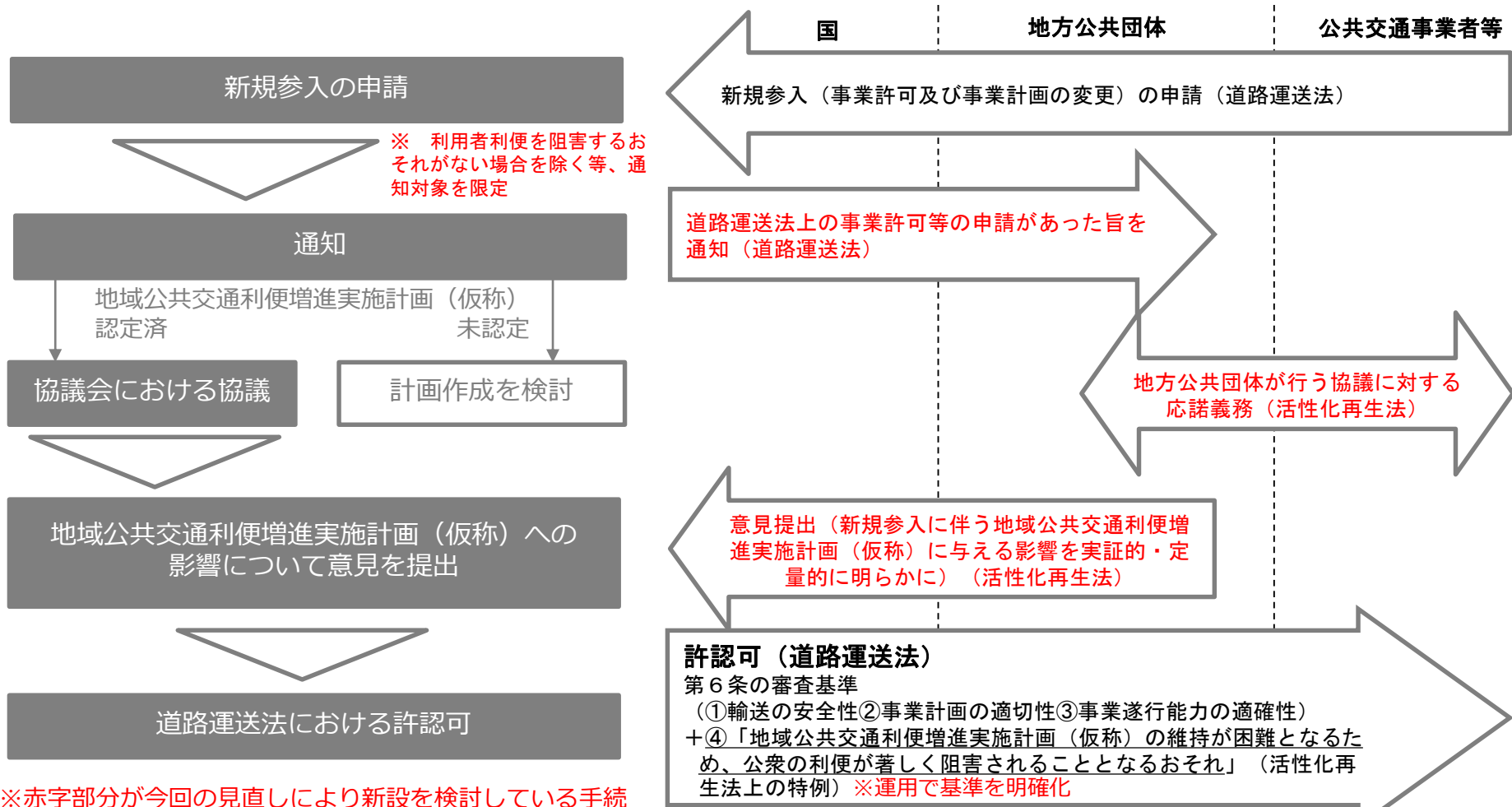
(※) 地域の交通が著しく不便であることその他交通手段の確保を図ることが必要な事情があることを市町村長が認めた場合

【期待される効果】

- ・インバウンドを含む観光ニーズの取り込みにより、生活交通も含め、地域交通の持続性が高まる
- ・観光客の移動ニーズに対応し、地域の観光資源の活用を図る

地方公共団体への通知、意見提出の仕組みの創設

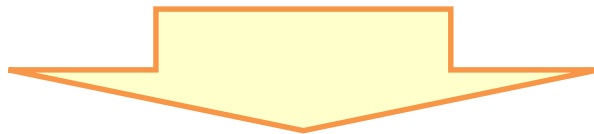
- 地方公共団体が活性化再生法に基づく地域公共交通計画(仮称)の作成・実施を円滑に行うためには、地方公共団体が、**路線バスに係る新規参入の情報を速やかに把握**できるようにする必要がある。このため、**路線バスに係る新規参入の申請があった場合に、国土交通大臣は地方公共団体に対し、その旨を通知**することとする。
- また、現行制度では、認定地域公共交通利便増進実施計画(仮称)の区域における路線バスに係る新規参入の申請があった場合には、国土交通大臣は、道路運送法第6条に掲げる審査基準に加えて、「計画の維持が困難となるため、公衆の利便が著しく阻害されるおそれがないか」についても審査することとしている。当該審査については、その**基準を明確化**するとともに、国として実効的な判断を行うことを可能とする必要がある。
- このため、計画区域内における新規参入の申請があった場合には、国土交通大臣は、地方公共団体に対し、その旨を通知するとともに、通知を受けた地方公共団体は、**関係者による協議を行い、国土交通大臣に対し、意見を提出することができる**こととするなど、地域の意見を反映する仕組みを創設する必要がある。



- 鉄道や乗合バス等については、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、物流については、担い手不足が深刻化している。
- このため、貨客混載等の旅客運送事業と貨物運送事業のかけもちの円滑な実施に係る特例措置を講じることにより、地方部における物流サービスの確保とあわせて、旅客運送事業における新たな収入源を確保すること等で生産性の向上を図り、地域における旅客運送サービスの提供を確保する。

貨客混載等の効果

	人流	物流
課題	地方部における輸送減による収支の悪化 <ul style="list-style-type: none"> ・ 地方部の乗合バス事業者の収支率は89%、地域鉄道事業者の収支率は94% (自動車局資料、鉄道局「鉄道統計年報」より総合政策局集計) ・ 全国の約7割の乗合バス事業者が赤字 (自動車局発表資料より総合政策局集計) 	担い手不足 <p>ドライバーについて、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 約7割の企業が不足 ((公社) 全日本トラック協会「トラック運送業界の景況感」) ・ 有効求人倍率が約3倍 (厚生労働省「職業安定業務統計」) ・ 約4割が50歳以上 (総務省「労働力調査」)
効果	新たな収入源の確保	地方部における物流サービスの確保



旅客運送事業と貨物運送事業のかけもちの円滑な実施に係る特例を措置することで、地方部における物流サービスの確保とあわせて、地域における旅客運送サービスの提供の確保を実現

取組事例(貨客混載の例)

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一杉安峡一村所線(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。

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。



【宮崎県西米良村】
(出典:宮崎交通(株))



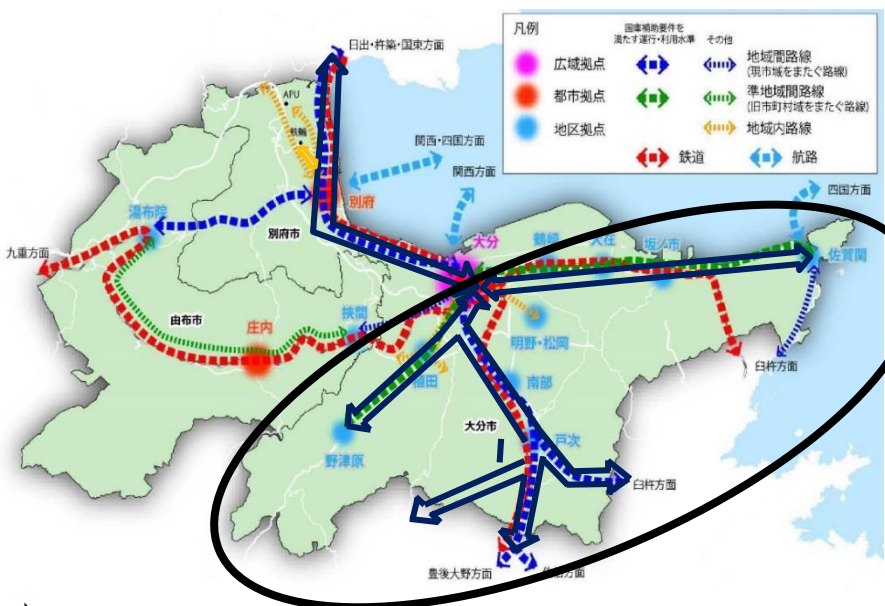
【新潟県】
(出典:佐川急便(株))

- 現行の補助制度は、法定計画(網形成計画)の作成を補助要件として求めておらず、別途に要綱に基づく補助計画を作成することとしている。また、網形成計画に定める具体的な内容については、各地域の判断に委ねられている。
- 実態としても、地域内フィーダー系統補助を受けている551市町村等(※1)のうち、網形成計画を作成しているのは約半数(293(※2))にすぎない。 (※1)平成30年度事業(平成29年10月～平成30年9月)の運行。 (※2)平成30年7月末の状況。
- 乗合バス等の運行費補助について、「地域公共交通計画(仮称)」と連動化することで、真に公的負担による確保維持が必要な路線等に対し、効果的・効率的な補助を実施。

網形成計画における補助対象系統の位置づけのイメージ

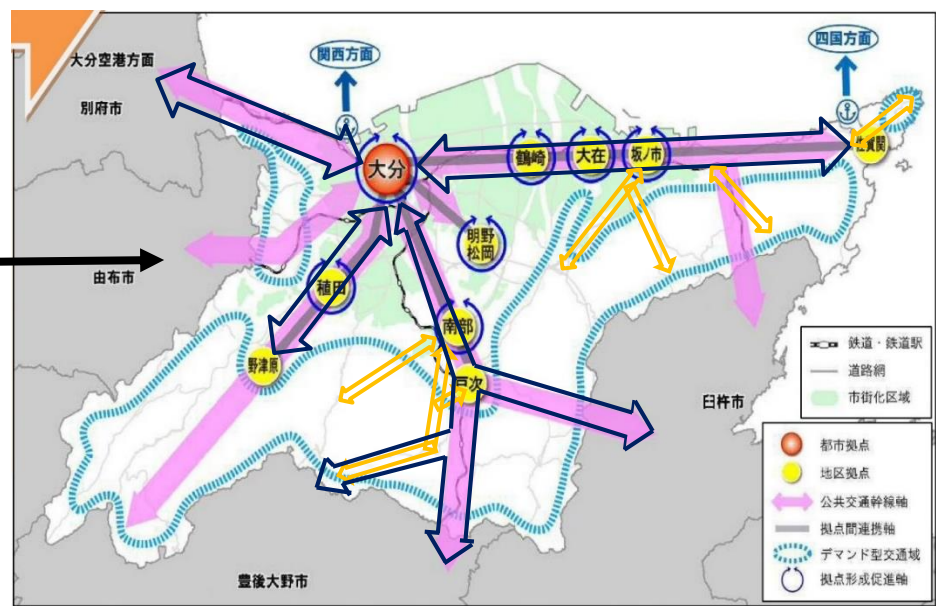
大分県中部圏 網形成計画

大分県中部圏における公共交通ネットワークの形成方針



大分市 網形成計画

大分市の地域公共交通網のあるべき姿



補助対象幹線系統

補助対象幹線系統

補助対象フィーダー系統