

参考資料

- 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

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：計画確定主体 下段：事業実施主体	主な特例措置	認定件数 (R3.6時点)
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	○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）	3件 ・富山 ・札幌 ・芳賀・宇都宮
			事業者		
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	○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）	0件
			事業者		
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	○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	0件
			事業者		
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	○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）	10件 ・福井鉄道(株) ・若桜鉄道(株) ・三陸鉄道(株) 等
			事業者		
地域公共 交通利便増 進事業 (R2改正前： 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策や、ダイヤ・運賃などの改善により、利便性の高い地域旅客運送サービスの提供を図るための事業	地方公共団体	○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18～第27条の21） ・計画認定による事業許可等のみなし取得、乗合バスの新規参入に係る特例 ・一般乗合旅客自動車運送事業に係る計画阻害行為の防止 ・自家用有償旅客運送者による少量貨物の運送の特例	44件
			事業者		
貨客運送 効率化事業 (R2創設)		旅客運送事業者による貨客混載運送の導入を円滑化することで、継続的な地域旅客運送サービスを確保する事業	事業者	○鉄道事業法・軌道法・道路運送法・貨物自動車運送事業法・貨物利用運送事業法の特例（第27条の10～第27条の15） ・計画認定による事業許可・事業計画変更認可等のみなし取得、運輸に関する協定のみなし取得	0件
			事業者		
地域旅客運 送サービス 継続事業 (R2創設)		地域公共交通の維持が困難と見込まれた場合、公募により新たなサービス提供者を選定し、地域旅客運送サービスの継続を図る事業	地方公共団体	○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・事業計画変更認可等のみなし取得、廃止届出を不要とする特例	0件
			事業者		
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	○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	0件
			事業者		

地域旅客運送サービス継続事業について

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

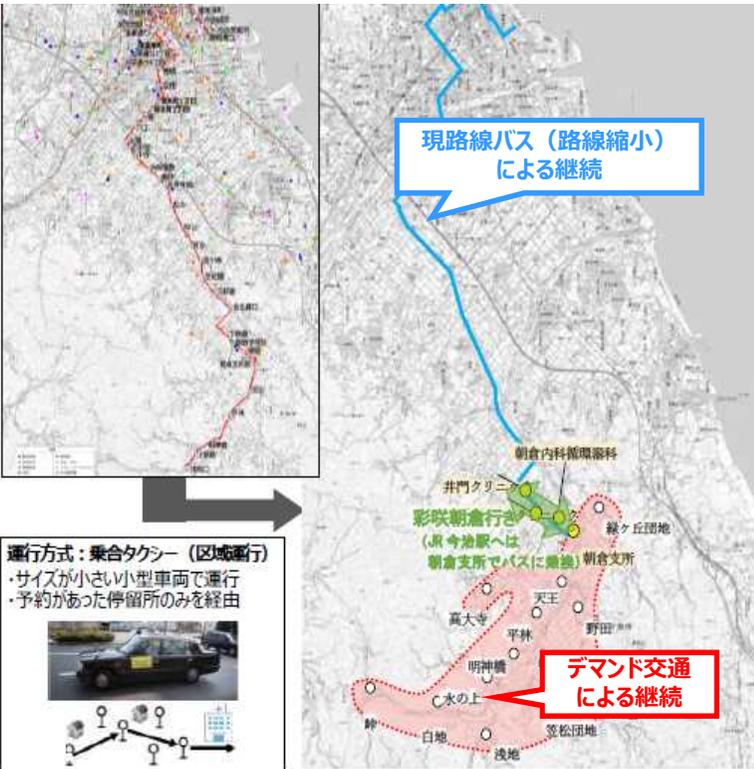
○ 今治市では、維持することが困難な**現行路線バス2路線(路線廃止1路線、路線縮小1路線)**について、**地域のニーズに合った経路・ダイヤによるタクシー車両を用いたデマンド運行**を行い、**利便性を確保し、事業の効率化による収支改善**を目的としてサービス継続実施計画を作成。



①朝倉地域 (朝倉上・下・南・北地区)

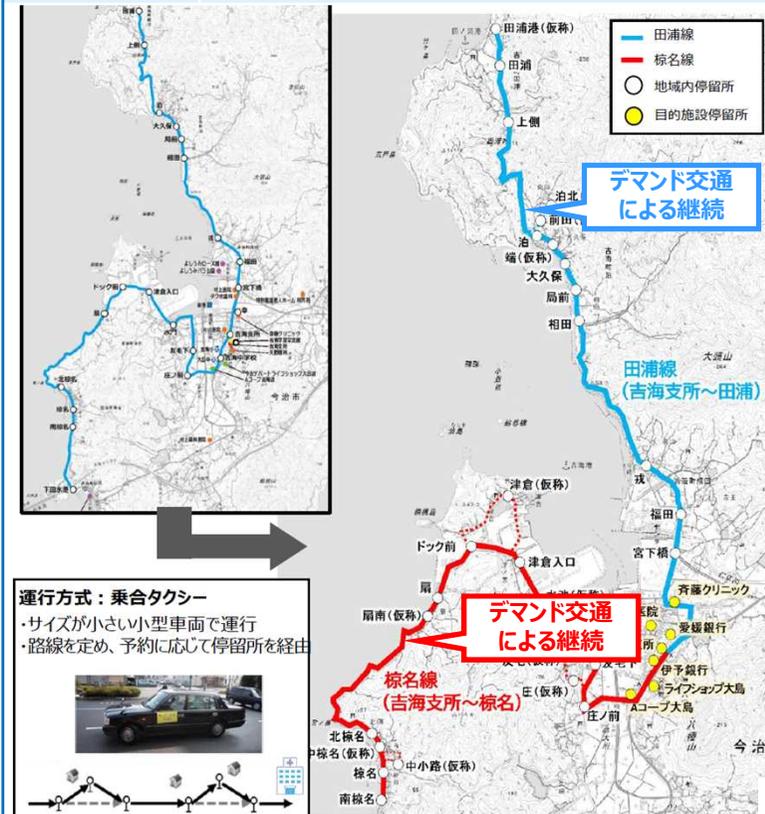
現行事業者	瀬戸内運輸株式会社
継続事業者	常盤タクシー株式会社
継続対象	路線廃止区間「朝倉支所前～浅地口」 (キロ程：3.1km)

※縮小継続区間「今治営業所～朝倉支所前」瀬戸内運輸株式会社



②吉海地域 (田浦・泊地区 等)

現行事業者	瀬戸内海交通株式会社
継続事業者	有限会社おおしまタクシー
継続対象	路線廃止区間「下田水港～田浦」 (キロ程：11.9km)



＜選定方法＞
公募型プロポーザル方式

＜公募の期間＞
令和3年9月～11月

＜実施予定期間＞
令和4年4月1日
～令和7年3月31日

地域公共交通利便増進事業について

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



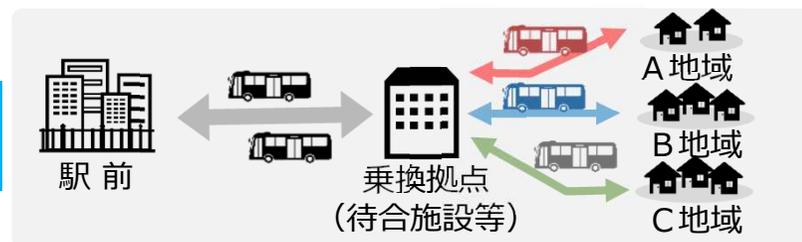
地方公共団体が、必要な関係者の同意
を得た上で、**地域公共交通利便
増進実施計画**を作成



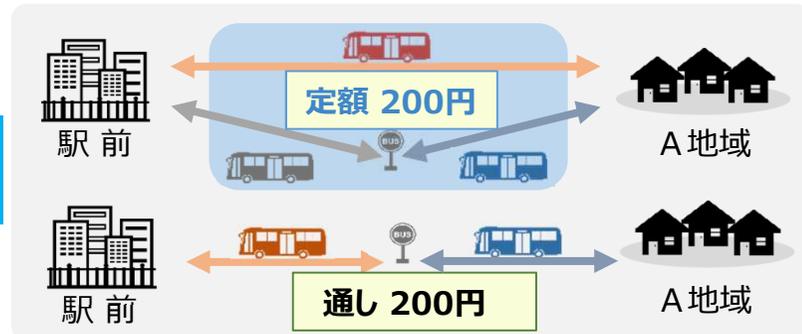
国土交通大臣の認定を受けた場合、
法律上の特例措置
(事業許可等のみなし特例等)

事業の実施イメージ（一例）

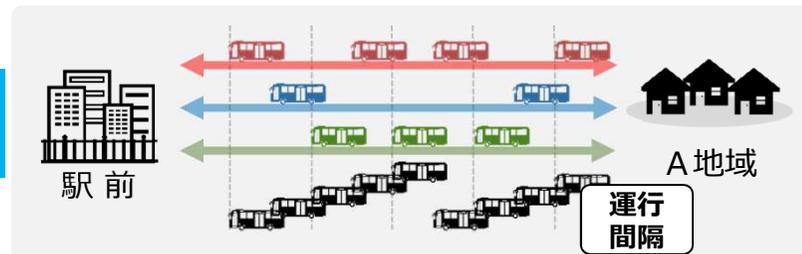
ハブ&スポーク型の
路線再編



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



令和4年度予算案
20,692百万円(前年度比1.01倍)

地域公共交通確保維持改善事業の概要

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)

<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

令和4年度予算案 116百万円
(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）

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であり（※1）、

- ・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～150人／日と見込まれること

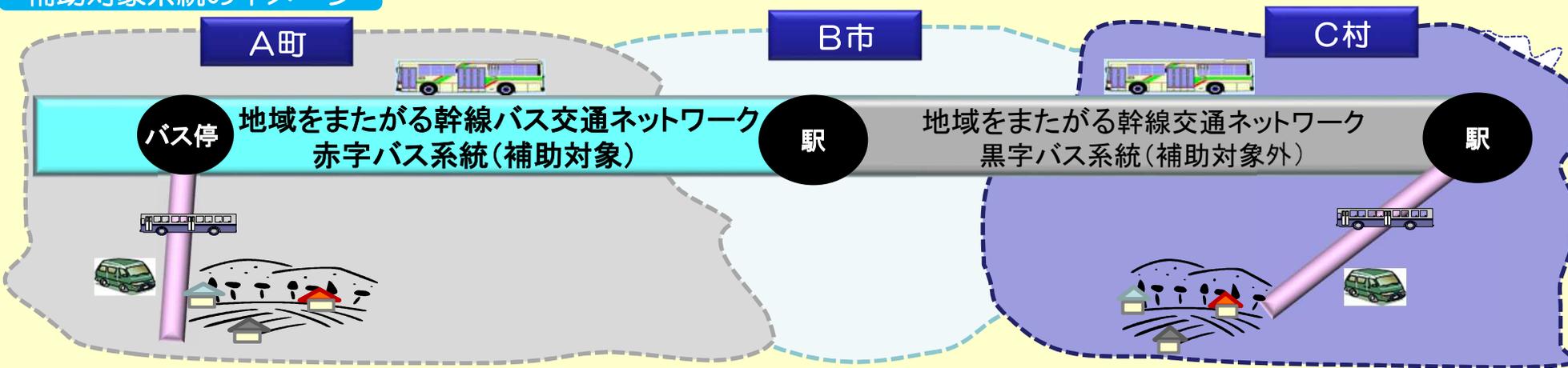
※ 1日の運行回数3回（朝、昼、夕）以上であって、1回当たりの輸送量5人以上（乗用車では輸送できず、バス車両が必要と考えられる人数）

※ ①復興特会から移行する応急仮設住宅非経由系統のうち、東日本大震災前に輸送量要件を満たし、補助対象期間に輸送量見込が要件を満たさない系統、②熊本地震前に輸送量要件を満たし、補助対象期間に輸送量見込が要件を満たさない系統については、輸送量要件を緩和（一定期間）

- ・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。

補助対象系統のイメージ



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（※1）

○ 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



<補助対象経費算定方法>

経常費用
 （事業者のキロ当たり経常費用
 × 系統毎の実車走行キロの実績）
 -

経常収益
 （系統毎の運送収入、運送雑収
 及び営業外収益の実績）

○ 補助率 1/2以内

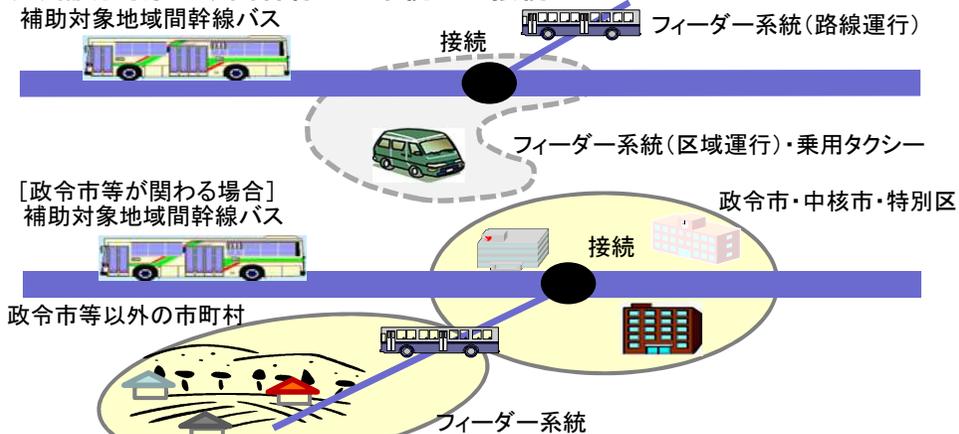
○ 主な補助要件

- 市町村等が定めた地域公共交通計画に位置付けられた系統であり（※1）、
- 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（※2）、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
- 新たに運行を開始するもの又は公的支援を受けるものであること
- 乗車人員が2人/1回以上であること
 （路線不定期運行、区域運行及び乗用タクシーによる運行を除く。）
- 経常赤字であること

※1: 令和6年度までは経過措置により、バス事業者等も補助対象とすること、また、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: 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。

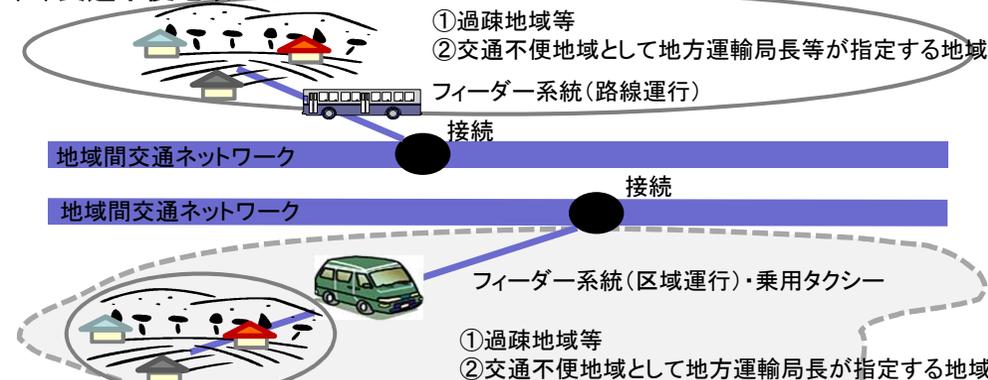
補助対象システムのイメージ

(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、幹线性(複数市町村間、運行頻度)が必要

* 乗用タクシーによる運行は、過去に路線バス等による運行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ものであること。

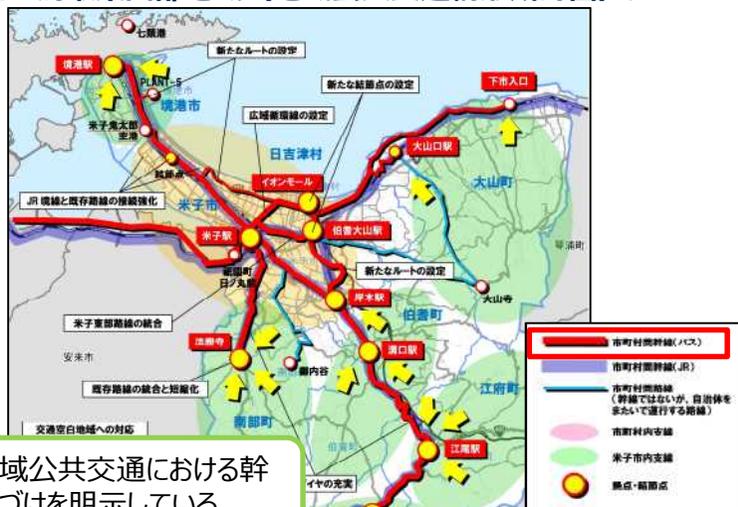
- これまでの補助制度は、要綱に基づく補助計画を作成することとし、**法定計画（地域公共交通計画）の作成を補助要件としていなかったが**、今後は乗合バス等への**補助制度と連動化**させることにより、**市町村等による地域公共交通計画の作成を促進**。（令和3年4月に要綱を改正。令和6年まで経過措置あり。）
- 幹線補助**は、幹線沿線の市町村（単独・複数）が作成する地域公共交通計画又は、都道府県が作成する**広域的な地域公共交通計画**に位置付けることを想定。**フィーダー補助**は、主に**市町村単位で作成される地域公共交通計画**に位置付けることを想定。また、これらの計画を作成する際には、**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）＞



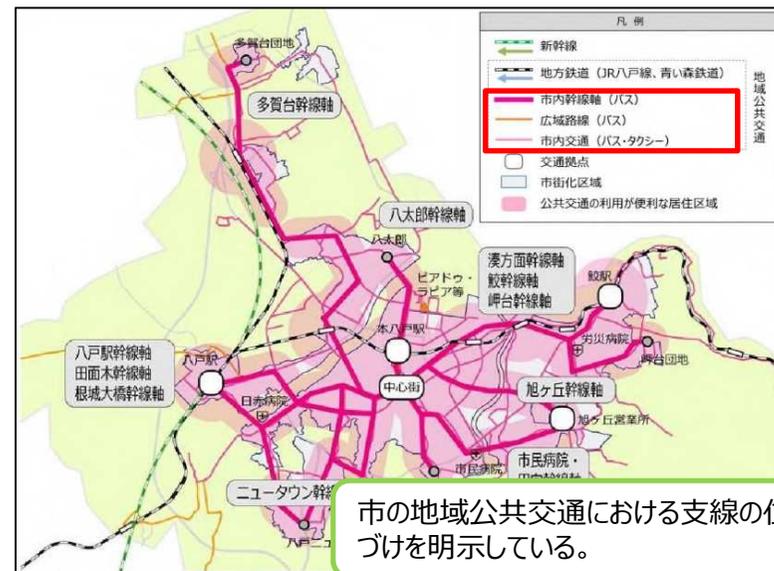
県内の地域公共交通における幹線の位置づけを明示している。

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）＞



市の地域公共交通における支線の位置づけを明示している。

- 欧州各国では、我が国と同様、採算の取れる路線を民間事業者が自ら運営するケースもあるが、**多くの地域で交通管理団体が交通事業者と委託契約を結んで地域交通を運営している。イギリスにおいては、日本と同様、民間企業が運送サービスを提供し、行政はそれを支援するという考え方が基本**である。

	ロンドンのバス事業における入札制度	地域（ロンドン以外）のバス事業における入札制度
実施主体	TfL (Transport for London ロンドン交通局)	LTA (Local Transport Authority)
入札方式	総合評価型 (事業遂行能力・車両、提案内容、財務状況などを考慮) ※入札資格は、事業認可を得ているバス事業者	価格及び品質（環境や提供サービスなど）で選定する場合もあれば価格のみで選定する場合など様々 ※入札資格は、事業認可を得ているバス事業者
対象路線	高頻度路線から低頻度路線まで	過疎路線、スクールバス、福祉バス等 (営利サービスによって提供されないが、社会的に必要な路線)
入札範囲	路線単位での入札	複数路線一括、複数モード（エリア単位）での入札
契約期間	5年	平均4.2年（最低18か月～最長7年）
契約手法	総費用契約をベースにした品質インセンティブ契約	純費用契約が多い (※同じ自治体でも総費用契約と純費用契約を併用する場合もあり)

総費用 (Gross Cost) 契約

- ・契約時の見込みに基づき行政が事業者に対して総費用額（固定額）を支払う。運行費実績との差額精算は行わない。
- ・運行に必要な経費が安定的に支払われる仕組みであって、事業者にとって安定的な事業運営が可能になりリスクヘッジのコストを低減できることから、入札参加企業の数の増加、委託料などの低減などの可能性がある。
- ・一方、利用者数が増えても減っても事業者が受け取る補助金額は変わらないことから、利用者増に向けた取組を行うインセンティブは働かない。

純費用 (Net Cost) 契約

- ・路線バスの需要予測及び収支予測を行い、行政はその収支不足額（固定額）を支払う。収支実績との差額精算は行わない。
- ・交通事業者は利用者の増加による運賃収入の増加に対するインセンティブが付与され、サービスの改善を事業者が自主的に行うことが期待される。
- ・交通事業者が運賃収入リスクを負担することとなるため、実際の利用者数によっては安定的に収入が得られなくなり、事業運営に支障が出る危険性がある。