



地域公共交通計画等の作成と運用の手引き

詳細編

第3版（令和4年3月）



公共交通利用促進キャラクター
のりたろう



国土交通省

Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

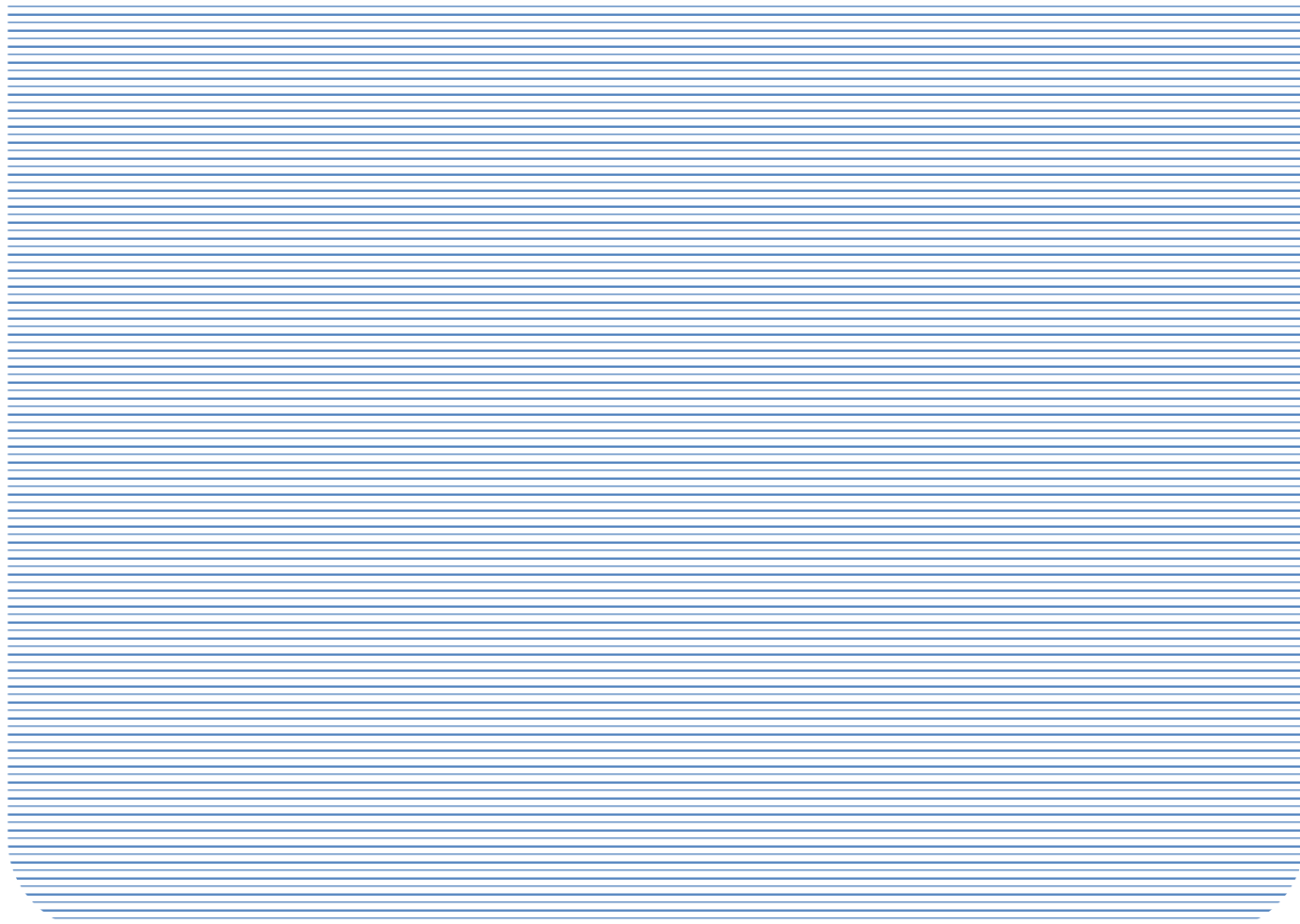
詳細編目次

第1章	地域公共交通計画作成について.....	1
1.1	地域公共交通計画作成の手順.....	2
1.2	地域公共交通計画作成のスケジュール.....	3
1.3	地域公共交通計画作成に必要な検討項目.....	4
1.4	地域公共交通計画の構成.....	8
1.5	複数市町村での計画作成について.....	9
1.6	網形成計画・連携計画との関連性について.....	13
1.7	地域公共交通計画と乗合バス等の補助制度の連動化.....	14
1.8	計画・評価結果の提出について.....	20
第2章	地域公共交通特定事業について.....	21
2.1	特定事業の概要.....	22
2.2	各事業のイメージ.....	23
第3章	地域旅客運送サービス継続事業について.....	31
3.1	継続事業とは.....	32
3.2	継続計画作成のメリット.....	34
3.3	サービス継続のための実施方針の策定.....	35
3.4	継続実施計画の記載項目.....	41
3.5	継続実施計画作成の留意点について.....	45
3.6	継続実施計画の変更について.....	47
第4章	地域公共交通利便増進事業について.....	49
4.1	利便増進事業とは.....	50
4.2	利便増進計画作成のメリット.....	52
4.3	利便増進計画作成の留意点について.....	53
4.4	利便増進計画の記載項目.....	57
4.5	利便増進計画の変更について.....	71
第5章	地域の現状や移動特性・ニーズを把握する手法について.....	73
5.1	地域の現状や移動特性・ニーズに関する整理項目の例.....	74
5.2	地域の現状を把握する方法.....	89
5.3	移動特性やニーズなどを把握する手法.....	96
第6章	将来の公共交通を考える手法について.....	111
6.1	駅・バス停勢圏を設定した簡易な検討手法.....	113
6.2	公共交通利用者実績データを用いた検討手法.....	115
6.3	実態調査・選好意識調査を用いた検討手法.....	116
6.4	P T（パーソントリップ）調査結果を用いた検討手法.....	117
6.5	収入・費用の推計への発展.....	119

6.6	簡易な収支分析手法	120
第7章	上位・関連計画との連携について	123
7.1	立地適正化計画との連携	125
7.2	都市計画マスタープラン等との連携	128
7.3	その他上位・関連計画との連携	129
第8章	法定協議会等について	131
8.1	法定協議会の設置方法	132
8.2	法定協議会の構成員と役割分担	136
8.3	法定協議会の進め方	141
8.4	住民参加手法	146
8.5	アドバイザー・コーディネーター	148
8.6	法定協議会での報告・協議に関する項目	151
8.7	協議会規約の事例	152
第9章	方針・目標の設定及び評価手法について	155
9.1	数値指標の設定に当たっての留意点・具体的な算出方法	156
9.2	目標値の設定手法	173
9.3	モニタリング・評価の進め方	176
第10章	具体的な施策・事業の検討について	183
10.1	目標達成のための施策・事業の考え方	184
10.2	施策・事業の具体例	185
第11章	新モビリティサービス事業について	205
11.1	新モビリティサービス事業の概要	206
11.2	新モビリティサービス事業計画の記載項目	208
11.3	新モビリティサービス協議会の設置方法	211
第12章	Q&A集	213
資料編		219
参考となる図書・報告書		279

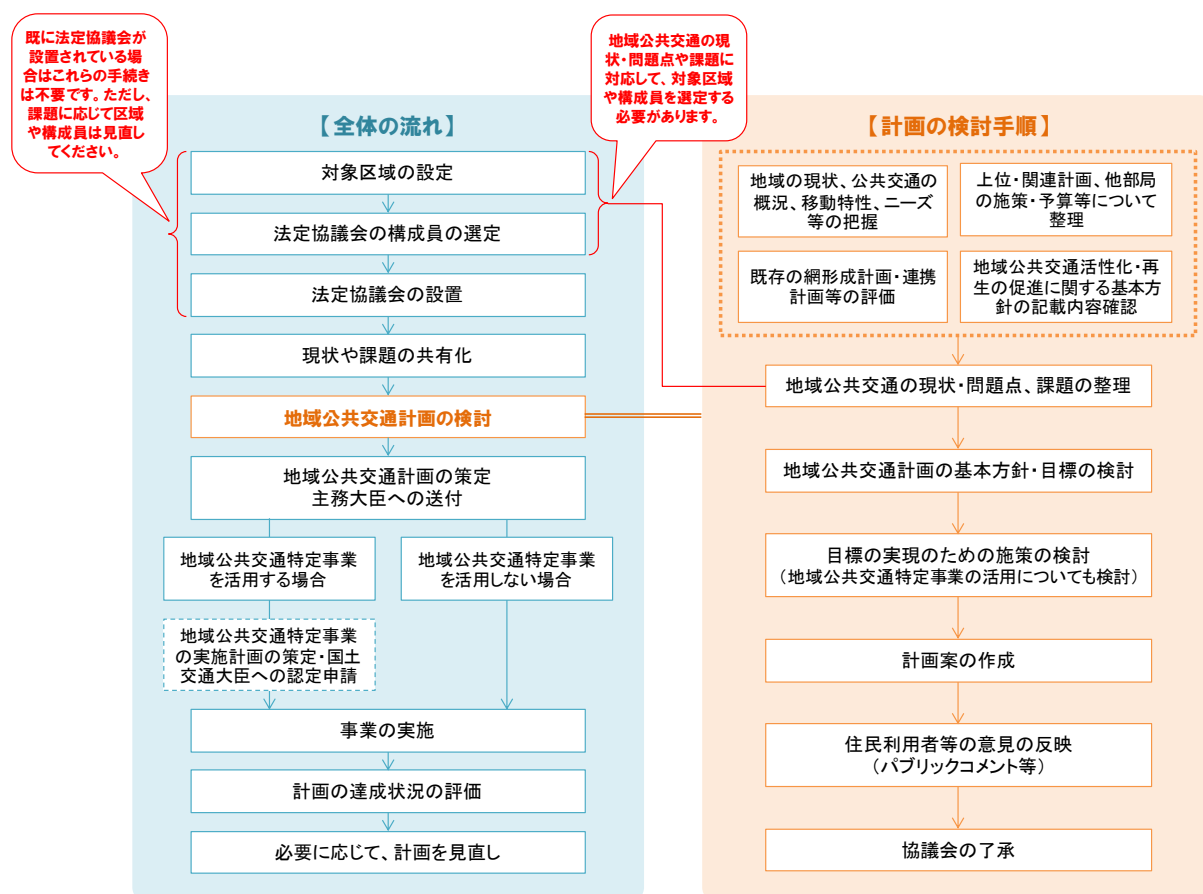
第1章

地域公共交通計画作成について



1.1 地域公共交通計画作成の手順

地域公共交通計画作成の手順については、下図のとおり、「活性化再生法に基づく協議会（以下、法定協議会と呼びます）」を含む全体の流れを踏まえた上で、計画そのものの検討手順を確認してください。



▲ 計画作成のプロセス（再掲）

なお、地域公共交通の現状・問題点や課題に対応して、計画の対象区域や構成員を設定する必要があります。新たに法定協議会を設置する場合はもちろんのこと、既に法定協議会が設置されている場合でも、現状・問題点や課題に対応して、法定協議会の対象区域や構成員を見直しするようにしてください。

1.2 地域公共交通計画作成のスケジュール

地域公共交通計画作成のスケジュール（期間・法定協議会開催回数等）は、地域の実情に応じ適切に設定することが重要です。以下に地域公共交通計画作成スケジュールの例を示しておりますが、各地域における過去の検討状況や必要と思われる協議内容によって、法定協議会における検討期間や開催回数等は様々となります。なお、これまでの地域公共交通網形成計画（以下、「網形成計画」という。）に関しては、年度末の3月に作成している地域が多いですが、年度末に間に合わせる必要はありません。各地方公共団体において適切に設定してください。また、1年間でこれら全ての項目の検討をこなすことも可能ですが、かなり厳しいスケジュール管理のもとで進める必要がありますので、できるだけ余裕を持った作成スケジュールを立てることをお勧めします。また、法定協議会の立ち上げ時期に関しては特に制約はありません。地域公共交通計画の作成に向けて検討を進める段階で速やかに立ち上げるようにしましょう。

事前段階で何も準備を行わないまま法定協議会を立ち上げることは、地方公共団体の担当者が調整に苦勞するだけでなく、地域旅客運送サービスに関する地域の課題意識の共有化が図られにくく法定協議会での議論が発散してしまったり、ビジョンが共有されないまま、他の地域の計画を模倣して形だけ整えられた計画ができあがってしまったりする危険性があります。例えば、以下の表に示すように、計画作成に着手する前の年度から助走期間を設け、関係者へのヒアリングや運輸支局や学識経験者、コンサルタント等への相談を行ったり、関係者でワーキンググループ等を立ち上げ、地域課題やビジョンの共有化を図ったりすることで、その後の議論の進行がスムーズになることがあります。加えて、計画作成年度の前年、前々年に、導入しようとする交通サービスの社会実験を行っておくと、その施策を地域に適応させるための検討も進み、社会実装できる確率も高まるでしょう。また、計画作成やその後の運用に向けた予算要求や補助事業活用の相談・要望なども必要となりますので、計画作成に着手するまでの前準備については余裕を持ったスケジュールで考えておきましょう。

▼地域公共交通計画作成スケジュールの例（再掲）※

※計画作成年度を「N年度」とした場合

作業項目	N-2年度			N-1年度												N年度		
	夏	秋	冬	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月	5月	6月
地域関係者へのヒアリング	■	■																
仮説設定と調査事項検討	■	■																
予算要求		■	■	■														
補助事業活用の相談・要望		■	■	■														
法定協議会の立ち上げ		■	■	■														
業務発注	■	■	■	■														
現状整理・上位関連計画の整理				■	■	■												
ニーズ把握						■	■	■										
問題点・課題の検討								■	■	■								
目標の実現のための施策の検討									■	■	■	■	■	■				
計画案の作成										■	■	■	■	■	■			
住民利用者等の意見の反映(パブコメ等)																■	■	■
計画の決定・国への送付																		■
法定協議会の開催																		④
N年度予算要求(初年度実施分)																		

※会議の開催時期、開催回数等は地域の実情に応じて決定してください。

1.3 地域公共交通計画作成に必要な検討項目

地域公共交通計画に記載すべき事項（法§5②）及び記載の上での基本的な留意点を以下に示します。

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、公共交通の活性化及び再生に向けた取組の方向性を定めます。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課題を詳細に検討した上で定めてください。なお、検討に当たっては、特に以下の各項目に留意してください。

【基本的な方針を定める上での留意点】

●まちづくり、観光振興等の地域戦略との一体性の確保

- ・ 交流拠点や観光スポットへの利便性向上による、サービス充実と利用者増加との一体的な実現
- ・ コンパクトなまちづくり推進のための、地域の実情に応じた公共交通の再編（幹線交通と支線交通の路線形成・改善や、運賃やダイヤなどサービス面での利用者の利便性向上等）、そのための交通結節点等の環境整備の推進
- ・ 観光客の移動手段を確保する観点や、公共交通自体の観光資源としての活用の可能性といった観点から地域公共交通の充実化

●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

- ・ 交通機関相互の連携
- ・ 路線ネットワークに限らず、運賃やダイヤなどサービス面からも捉えつつ、地域公共交通の利用者の利便性を向上
- ・ 従来からの公共交通のみでは地域の移動ニーズに対応できない場合には、自家用有償旅客運送や、スクールバス、福祉輸送、商業施設の送迎車両など他の交通手段により補完を行い、地域の輸送資源を総動員して移動手段を確保

●地域特性に応じた多様な交通サービスの組合せ

- ・ 多様な交通手段を有機的に組み合わせて身の丈に合った地域旅客運送サービスの持続可能な提供を確保

●住民の協力を含む関係者の連携

- ・ 住民のニーズを的確に反映させるだけでなく、住民主体による公共交通の検討や運営への関与等も必要

② 計画の区域

当該地域の交通圏をもとに、計画の区域を設定します。区域の検討に当たっては、交通圏の範囲が市町村の行政区域内で収まるのか、複数市町村にまたがるのかという観点が重要となります。このため、住民の日常生活における移動範囲に伴い形成される生活圏と公共交通ネットワークの範囲を踏まえ、適切な計画区域を設定するようにしてください。複数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、適切な区域を設定してください。複数市町村にまたがる広域での計画作成については、詳細編「第1章 1.5 複数市町村での計画作成について」でも解説していますので参考にしてみてください。

なお、合併によって広大な面積を有する市町村など、行政区域内に複数の交通圏が存在する場合は、複数の地域公共交通計画を作成することもできます。また、広域的な地域公共交通計画を作成する場合に、一部区域において重複する別の交通圏が存在する場合、当該交通圏について別の地域公共交通計画を作成することもできますので留意ください。ただし、この場合でも、両計画の関係について、当該計画の中に明示するなど、計画の整合性や連携を確保することが必要不可欠です。

③ 計画の目標

①の基本的な方針に即して、目標を設定します。目標の設定に当たっては、地域の関係者が共通認識をもって取組を推進できるよう、可能な限り、具体的かつ明確な目標を設定することが大切です。なお、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しつつも、地域公共交通計画に定められた事業に関するPDCAサイクルを強化し、実効性を高めていくためには、客観的な指標を設定することが有効であることを踏まえ、地域が目指す将来像の実現に貢献するアウトカムに係る目標についても、可能な限り定量的に設定することが望まれます。

また、地域公共交通の確保・充実により、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を間接的に軽減している効果があると考えられることから、公共交通がもたらすクロスセクター効果に着目した目標を設定することも望まれます。

具体的な検討項目については、入門編「第4章 目標設定と検証の方法を考えましょう」及び詳細編「第9章 方針・目標の設定方法および評価手法について」を参照してください。

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地域旅客運送サービスの全体像を明らかにします。ここでは、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することになります。その際には、おおまかな方向性を定めるだけでなく、目標を達成する上で必要となる路線等を明確化し、運行形態、運行回数や運賃などのサービス水準までなるべく詳細に設定することが望ましいでしょう。その上で、その実現のために必要な事業・実施主体を整理し、計画に記載します。

なお、既存路線の維持といった継続的な取組や、公的支援の有無にかかわらず、民間事業者による取組を整理するほか、公共交通サービス以外のスクールバスや福祉輸送、病院・商業施設等の送迎サービスなどの地域の輸送資源を活用する取組も含め、ここでは目標達成のために必要となる事業を体

系的に整理しましょう。また、検討に当たっては地域の関係者の間で十分な調整を行い、重複や漏れ等のないよう事業間の整合性を確保するようにしましょう。

また、事業の着手予定時期・実施予定期間については、可能な限り具体的かつ明確に記載しましょう（〇年に実施計画作成、△年より事業実施、等）。当面事業の実施の見込みがない場合は、事業の具体化に向けた検討の方向性を記載し、具体化した段階で、地域公共交通計画を適宜変更して事業の内容について記載を追加・修正しましょう。ただし、「検討」を行う事業がその多くを占める計画では実効性がないので、関係者間での議論を継続した上で、その成果を地域公共交通計画に盛り込むようにしてください。

さらに、地域公共交通特定事業に関する事項を定める場合は、少なくとも大まかな事業の実施エリア及び事業内容（〇〇線の自家用有償旅客運送による継続、××線と△△線の等間隔運行化など）を記載した上で、どの事業につき、地域公共交通特定事業としての実施を予定しているかを明示するようにしましょう。

その際、明示の方法としては、

- ・ 事業を列挙した上で、地域公共交通特定事業として行われるものに印をつける
- ・ 地域公共交通特定事業として行われるものをまとめて記載し、それ以外の事業と区別することが考えられます。

具体的なサービス内容の検討及びアクションプランの検討に当たっては、入門編「第5章 これからのサービスの在り方を考えましょう」及び詳細編「第10章 具体的な施策・事業の検討について」を参照してください。

⑤ 達成状況の評価

地域公共交通計画に定めた目標値と実績値を比較し、達成状況の評価を行うこととなります。評価時期は原則として毎年度、地域公共交通計画に定められた施策の実施状況に関する調査、分析及び評価を行うこととし、ここでの評価結果に基づき、地方公共団体や地域の関係者が議論を行った上で必要と認めるときは、計画の内容を見直すことが望ましいです。

目標を着実に達成する観点から、毎年度の定期的なフォローアップに加え、計画に位置付けられた各種事業については、実施状況を適切に管理するようにしましょう。

⑥ 計画期間

計画期間は、原則5年程度とします。計画目標や地域の実情等を踏まえ、柔軟な設定も可能ですが、計画期間が長期となれば地域旅客運送サービスの前提となる人口や施設立地が大きく変わるため、地域公共交通計画は、中期的に地域が目指すべき将来像も念頭に置きつつ作成するようにしましょう。

また、⑤の「達成状況の評価」とも関連しますが、計画期間中又は計画期間終了時における計画見直しのタイミング等についても検討しておきましょう。計画期間終了時には、計画区域内の地域旅客運送サービス全体について、「計画作成時に想定したサービスの提供が実現できているか」、「提供するサービスに対して適切な利用がなされているか」という視点から改めて網羅的に検証を行いましょう。検証結果と、計画期間終了時点の社会経済状況や地域旅客運送サービスの提供者・利用者の実態を踏まえ、地域公共交通計画を変更し、次期計画として新たな計画期間を設定することができます。

⑦ 他の計画との連携

地域公共交通は地域社会全体の価値を向上させるための手段のひとつです。地域公共交通の活性化及び再生は、まちづくり、観光振興、健康、福祉、環境など様々な分野と密接な関係を有していることから、地域公共交通計画を作成する地域において、以下に示すような他の分野の計画が作成されている場合には、これらの計画との整合が図られていることが必要ですので、関連する部署と連携して作成するようにしましょう。その際、データの収集から、方針・目標の設定、事業内容の検討など、それぞれの段階で連携・調整を行うことが重要です。なお、地域公共交通の活性化及び再生の取組が、交通分野の課題解決のみならず、上で挙げた様々な分野に大きな効果をもたらすものであることから、上位・関連計画を列挙するだけでなく、それぞれの分野に地域公共交通がどのように貢献できるか検討した上で、地域社会全体の価値向上を達成することができるよう、関連分野との連携については、④の「事業・実施主体」において具体的な取組まで定めるようにしましょう。

【上位・関連計画の例】

- 都市計画マスタープラン（都市計画法）
- 立地適正化計画（都市再生特別措置法）
- 観光圏整備計画（観光圏整備法）
- 地方公共団体実行計画（地球温暖化対策推進法）
- 基本計画（中心市街地活性化法）
- 基本構想（バリアフリー法）
- 港湾計画（港湾法）
- 総合戦略（まち・ひと・しごと創生法） 等

1.4 地域公共交通計画の構成

地域公共交通計画の構成例を以下に示します。地域公共交通計画に記載すべき項目については前に示したとおりですが、基本的な方針や目標等を定めるためには、それに至る現状分析や問題点・課題の整理を体系的に行い、基本的な方針や目標設定の根拠を明確化しておくことが大切です。計画書の前段部分も含め、計画書全体の構成を検討しましょう。

なお、計画書のうち「地域旅客運送サービスの現状等」に関する資料が大部にわたる場合には、読みやすさの観点から概要のみを記載し、詳細な内容については「資料編」のような形で後段に回すことも考えられます。

【地域公共交通計画の構成例】

はじめに

- ・ 計画作成の趣旨及び位置付け
- ・ 計画の区域
- ・ 計画の期間

1. 地域の現状等

- ・ 地勢・地理
- ・ 社会状況・経済状況

2. 上位・関連計画の整理

- ・ 総合計画
- ・ 都市計画マスタープラン
- ・ 立地適正化計画
- ・ 観光圏整備計画
- ・ その他の関連計画

3. 地域旅客運送サービスの現状等

- ・ 地域旅客運送サービスの整備状況
- ・ 地域旅客運送サービスの利用状況、利用者の意向等

4. 地域旅客運送サービスの役割と課題整理

- ・ 地域旅客運送サービスの役割
- ・ 地域旅客運送サービスの課題整理

5. 基本的な方針

6. 計画の目標

7. 目標達成のための施策・事業、資金調達計画

8. 計画の達成状況の評価

参考資料

- ・ 法定協議会の構成員・開催状況
- ・ 地域の現状、地域旅客運送サービスの現状等の詳細整理結果の紹介
- ・ 目標・数値指標・目標値設定の根拠 等

1.5 複数市町村での計画作成について

地域公共交通計画の作成主体については、計画区域と連動して判断することになります。交通圏の範囲が複数の市町村にまたがる場合は、複数市町村による共同での計画作成を検討しましょう。

これまでの地域公共交通計画の作成状況を見ると、「①複数市町村が連携して計画を作成（例：八戸圏域等）」のほか、「②都道府県が全域の計画を作成（例：奈良県等）」、「③都道府県と市町村が連携して計画を作成」に大別されており、地域の実情や生活圏の状況に応じて、計画区域及び計画作成主体が柔軟に設定されています。また、③に関しては、都道府県が主導するパターン（例：大分県等）と市町村が主導するパターン（例：南秋地域等）に細分化されます。

各地区の状況に応じて適切な体制を選択する必要がありますが、特に計画作成を主導する立場が都道府県か市町村かによって、議論の進め方や役割分担が大きく変わってきます。それぞれ以下のようなメリット・デメリットが考えられますので、留意するようにしましょう。

▼計画作成の主導者の違いによるメリット○・デメリット●の例

<p>都道府県が 主導する場合</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○市町村と比較するとマンパワーが比較的確保しやすい ○俯瞰的な立場からの議論を行いやすい ○市町村間で対立が生じる際に仲裁役になることができる ●（市町村の関与が少ない場合）市町村側に当事者意識が生まれにくい ●都道府県の立場からは各市町村の細かな課題やニーズを把握しにくい ●都道府県に調整等の負担がかかる
<p>市町村が 主導する場合</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○地域のことを良く知っている市町村職員によるきめ細やかな検討が可能である ○計画作成を通じて市町村間の連携の強化につながりやすい ●（都道府県の関与が少ない場合）第三者的な立場からの視点が入りにくい ●市町村の立場からは他の市町村の取組みについて意見しにくい ●市町村（特に幹事役）に調整等の負担がかかる

【参考】大分県：都道府県主導による移動圏に応じた協議会運営

大分県では、県内を地域公共交通の現状や県民の移動圏に着目し6つの圏域に分けて、順次、県主導で網形成計画・再編実施計画を策定しており、今後も引き続き、地域公共交通計画・利便増進実施計画を策定することとしています。

県主導で策定することで、市町村単独では調整や検討が困難であった地域間の幹線的なバス路線（複数の市町村をまたがって運行され、広域的な移動を担うバス路線）や、地域内の支線的なバス路線の運行内容の見直し等を行い、圏域ごとに今後も持続が可能な公共交通ネットワークの形成を図っています。

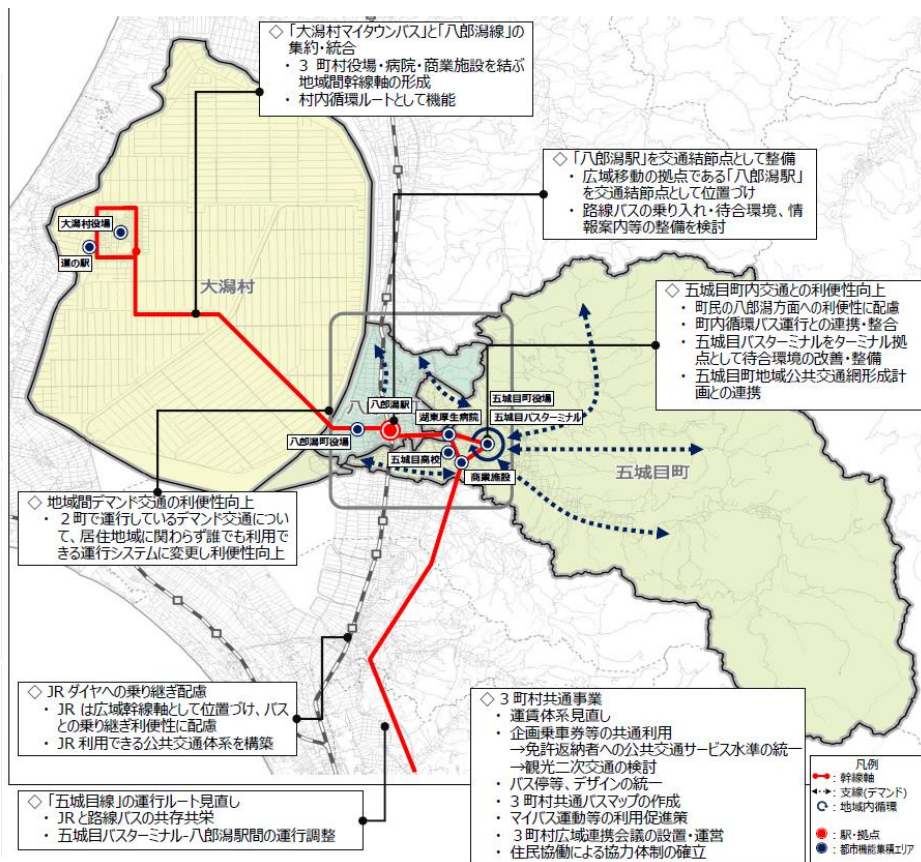
【参考】秋田県南秋地域：市町村主導による複数市町村での協議会運営

秋田県南秋地域（五城目町・八郎潟町・大潟村）では、地域内の乗合バスと各町村が運営するコミュニティ交通の連携が不十分だったことを受け、3町村を一つの地域として捉えた公共交通ネットワーク・運営体制の構築を実現することを目指し、秋田県の支援のもとで広域の網形成計画（南秋地域公共交通網形成計画）を作成しています。

計画内容の検討にあたっては、既に単独で網形成計画を作成していた五城目町が中心となりつつ、3町村が各町村内の課題や事業内容を検討し、法定協議会等の場に持ち寄る形で内容を構築しています。

計画では、これまで各町村内で運行されていたバス路線・デマンド交通を再編し、3町村を結ぶ幹線軸としてコミュニティバス「南秋地域広域マイタウンバス」及び3町村すべての住民が利用できるデマンド交通を新設することとしており、現在計画に基づいて事業が進められています。このうち、マイタウンバスについては、令和元年から運行が開始されており、町村間移動における利用者の利便性が向上するとともに、運賃負担についても軽減されています。

また、事業そのものの効果発現のほか、町村側にとっては、計画内容の検討・調整を通じて、他の町村の施策や方針などを知り、互いの情報交換や交流の機会になっています。



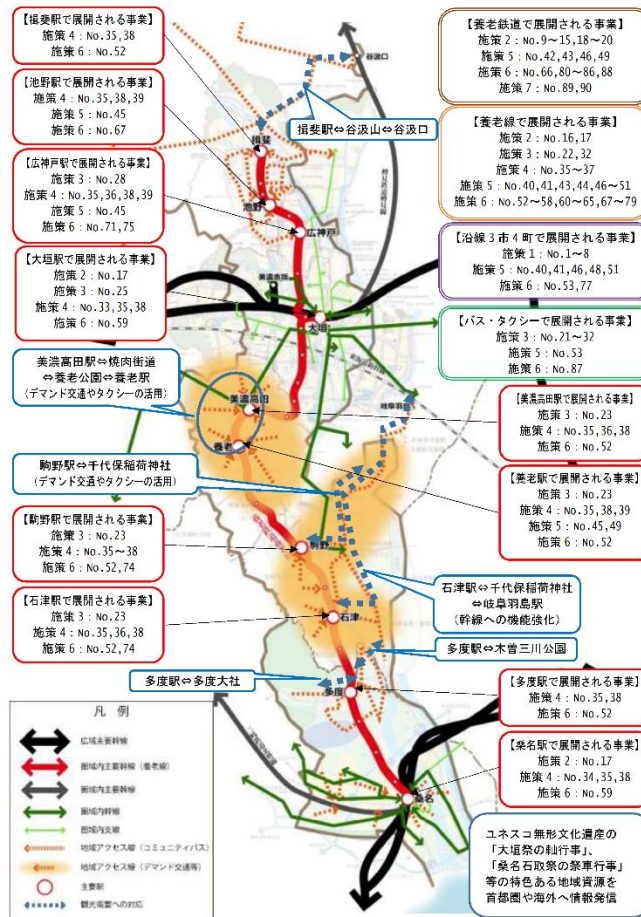
▲将来の公共交通ネットワーク（南秋地域）

資料：南秋地域公共交通網形成計画

【参考】養老線交通圏（岐阜県、三重県）：都道府県をまたがる連携

養老線は、近鉄養老線として運行していましたが、事業環境の悪化により対策勉強会を経て養老鉄道（株）を設立・運営移管し、沿線市町の支援を受け運行を続けてきました。こうした中、新たな事業形態に移行させるため、沿線3市4町（岐阜県大垣市、海津市、養老町、神戸町、揖斐川町、池田町、三重県桑名市）で養老線地域公共交通再生協議会を設立し、地域公共交通網形成計画を策定、鉄道事業再構築実施計画の大臣認定申請も行い認定を受けました。養老鉄道（株）への支援内容協議には、沿線市町がすべて参加する必要があったため、県をまたぐ市町での広域連携がなされました。計画策定にあたっては、沿線市町が主体となり計画策定や鉄道事業の再構築などに取り組み、県は協議会の委員として参画し助言などを行うとともに、補助制度での支援を継続する形で関わっています。

広域連携により、近隣の公共交通の実情や住民ニーズを知ることができたことや、沿線市町が一体となり取り組めたといったメリットが挙げられています。一方で、各市町の存続に対する考え方の擦り合わせや費用負担方法の議論に時間を要するといったことや、各県の支援に対する考え方や補助制度に違いがあるといった面もあります。



▲事業展開図（養老線交通圏）

資料：養老線交通圏地域公共交通網形成計画、関東運輸局 網形成計画・再編実施計画の策定に係る広域連携のあり方に関する調査報告書

▼複数市町村の連携による地域公共交通計画の作成実績（再掲）

分類	場所(都道府県)	計画作成団体		
		都道府県	市町村	
■都道府県が策定	青森県	青森県	(県内全域)	
	岩手県	岩手県	(県内全域)	
	山形県	山形県	(県内全域)	
	奈良県	奈良県	(県内全域)	
	鳥取県	鳥取県	(県内全域)	
	愛媛県	愛媛県	(県内全域)	
	佐賀県	佐賀県	(県内全域)	
	熊本県	熊本県	(県内全域)	
	大分県	大分県	(県内全域)	
	■都道府県と複数の市町村が連携して作成	岩手県(三陸鉄道沿線地域)	岩手県	久慈市、野田村、普代村、田野畑村、岩泉町、宮古市、山田町、大槌町、釜石市、大船渡市、洋野町、陸前高田市
福島県、宮城県(阿武隈急行沿線地域)		福島県、宮城県	福島市、伊達市、角田市、柴田町、丸森町	
福島県(福島圏地域)		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、大熊町、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	
福島県(会津圏地域)		福島県	会津若松市、喜多方市、会津坂下町、湯川村、柳津町、会津美里町	
東京都(東京都臨海部地域)		東京都	中央区、港区、江東区	
福井県(福井圏地域)		福井県	敦賀市、小浜市、美浜町、高浜町、おおい町、若狭町	
福井県(福井県並行在来線地域)		福井県	福井市、敦賀市、鯖江市、あわら市、越前市、坂井市、南越前町	
静岡県(南伊豆・西伊豆地域)		静岡県	沼津市、下田市、伊豆市、南伊豆町、松崎町、西伊豆町	
静岡県(東伊豆・中伊豆地域)		静岡県	沼津市、熱海市、三島市、伊東市、伊豆の国市、東伊豆町、河津町、函南町	
京都府(JR山陰本線(園部～綾部)沿線地域)		京都府	綾部市、南丹市、京丹波町	
京都府(JR関西本線(加茂以東)沿線地域)		京都府	笠置町、和束町、南山城村	
京都府、兵庫県(北近畿タンゴ鉄道沿線地域)		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	
滋賀県(大津湖南エリア地域)		滋賀県	大津市、草津市、守山市、栗東市、野洲市、湖南市	
滋賀県(近江鉄道沿線地域)		滋賀県	彦根市、近江八幡市、甲賀市、東近江市、米原市、日野町、愛荘町、豊郷町、甲良町、多賀町	
島根県(一畑電車沿線地域)		島根県	松江市、出雲市	
島根県、広島県(三江線沿線地域)		島根県、広島県	江津市、川本町、美郷町、邑南町、安芸高田市、三次市	
高知県(高知県東部広域地域)		高知県	室戸市、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(高知県嶺北地域)		高知県	本山町、大豊町、土佐町、大川村	
佐賀県(唐津地域)		佐賀県	唐津市、玄海町	
長崎県(長崎県南地域)		長崎県	諫早市、雲仙市、島原市、南島原市	
熊本県(南阿蘇鉄道沿線地域)		熊本県	高森町、南阿蘇村	
宮崎県(日向・東臼杵地域)		宮崎県	日向市、門川町、美郷町、諸塚村、椎葉村	
■複数の市町村が連携して作成		青森県(八戸圏)	-	八戸市、三戸町、五戸町、田子町、南部町、階上町、新郷村、おいらせ町
		青森県(下北地域)	-	むつ市、大間町、東通村、風間浦村、佐井村
		秋田県(南秋地域)	-	五城目町、八郎潟町、大湯村
		山形県(フラワー長井線沿線地域)	-	長井市、南陽市、川西町、白鷹町
		栃木県(芳賀・宇都宮東部地域)	-	宇都宮市、芳賀町
	栃木県(那須地域定住自立圏地域)	-	那須塩原市、大田原市、那須町、那珂川町	
	群馬県(館林都市圏)	-	館林市、板倉町、明和町、千代田町、邑楽町	
	新潟県(燕・弥彦地域)	-	燕市、弥彦村	
	富山県(城端・氷見線沿線地域)	-	高岡市、氷見市、砺波市、南砺市	
	長野県(松本地域)	-	松本市、山形村、朝日村	
	長野県(南信州地域)	-	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	
	福井県(えちぜん鉄道交通圏地域)	-	福井市、勝山市、坂井市、あわら市、永平寺町、大野市	
	福井県(福井鉄道交通圏地域)	-	福井市、鯖江市、越前市、池田町、南越前町、越前町	
	岐阜県(明知鉄道沿線地域)	-	恵那市、中津川市	
	岐阜県、三重県(養老線交通圏地域)	-	大垣市、桑名市、海津市、養老町、神戸町、揖斐川町、池田町	
	岐阜県(白川・東白川地域)	-	白川町、東白川村	
	愛知県(北設楽部地域)	-	設楽町、東栄町、豊根村	
	兵庫県(神戸電鉄粟生線地域)	-	神戸市、三木市、小野市	
	兵庫県(淡路島地域)	-	洲本市、南あわじ市、淡路市	
	滋賀県(湖東圏)	-	彦根市、愛荘町、豊郷町、甲良町、多賀町	
	岡山県、広島県(福山・笠岡地域)	-	笠岡市、福山市	
	香川県(小豆島地域)	-	土庄町、小豆島町	
	熊本県(熊本地域)	-	熊本市、嘉島町	
	熊本県(人吉・球磨地域)	-	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	
	鹿児島県(沖永良部地域)	-	和泊町、知名町	

(令和3年12月末までの作成状況)

1.6 網形成計画・連携計画との関連性について

改正法施行前に作成された網形成計画は、改正法施行後（令和2年11月27日以降）は、地域公共交通計画とみなされるため、手続き等はありませんが、次の計画見直しのタイミング等で、地域公共交通計画で定められている記載事項（努力記載事項を含む）を満たしているか確認を行います。

地域公共交通総合連携計画（以下「連携計画」という。）を作成している地域については、基本方針の内容に合致するものであれば、記載内容について一定の評価・見直しを行ったのち、法定記載事項を追加することで地域公共交通計画に転換することができます。作成年度が古い連携計画については、計画に記載している課題整理等と現状が乖離している可能性もあるので、改めて記載内容について確認するようにしてください。一方で、限られたエリアだけを対象としているもの、個別コミュニティバス路線に係る取組に限定されているもの、まちづくりや観光振興等と一体となった計画ではないものなど、基本方針に照らして内容が十分でない連携計画については、新たに地域公共交通計画として定めることが必要となります。（下記のチェックリストを活用してください）その場合、単に連携計画に新たな項目を追加すればよいのではなく、入門編に記載した地域公共交通計画作成の背景・趣旨等を十分に理解した上で、改めて地域や公共交通の現状分析、課題整理からやり直す必要があります。

【既存の連携計画等を地域公共交通計画として定めることができるかのチェックリスト】

- 日常生活における交通圏全体で計画が検討されているか？
 - ✓ 住民・利用者の日常的な生活圏の調査・分析の上で作成されているか？
 - ✓ 住民の日常的な生活圏を踏まえて計画の区域が設定されているか？
- まちづくり、観光振興等の地域戦略との一体性が確保されているか？
 - ✓ 都市計画・土地利用の見直しや中心市街地活性化など、まちづくりと一体となった計画となっているか？
 - ✓ 観光振興などの地域活性化策と一体となった計画となっているか？
 - ✓ 健康・福祉や環境などの多様な分野との連携が図られているか？
- 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を目指しているか？
 - ✓ 目指すべき公共交通ネットワークの姿が明確に記載されているか？
 - ✓ 運賃やダイヤなどのサービス面からも地域公共交通の利用者の利便性が検討されているか？
 - ✓ 特定の路線やエリアに限定した計画内容になっていないか？
- 地域特性に応じた多様な交通サービスの組合せを目指しているか？
 - ✓ コミュニティバスなど、個別の事業のみを取り扱う計画となっていないか？
 - ✓ 交通モード間の役割分担や連携策が盛り込まれているか？
- 住民の協力を含ま関係者の連携を図っているか？
 - ✓ 地域住民や各種団体等の積極的な参加によって計画が作成されているか？
 - ✓ 地域住民や各種団体等が地域公共交通の活性化に主体的に参加するような内容が盛り込まれているか？
- 具体的で数値化された目標値が設定されているか？
 - ✓ 課題や基本方針や対応した数値指標や目標値が設定されているか？特に、地域公共交通の利用者数や事業の効率性に関する指標について定量的に設定されているか？
 - ✓ 目標値が関係者の間できちんと共有されているか？

1.7 地域公共交通計画と乗合バス等の補助制度の連動化

改正法の施行に伴い、地域公共交通計画の作成が地域公共交通確保維持事業による補助要件として定められることになりました。そのため、今後、当該事業による補助が必要な路線については、補助の必要性や有効性、定量的な目標等も含めて地域公共交通計画の中に位置付ける必要があります。

地域公共交通確保維持事業では、乗合バス等運行費への補助メニューとして地域間幹線系統補助及び地域内フィーダー系統（※）への補助がありますが、地域公共交通計画への具体的な位置づけ方としては、以下のパターンを想定しています。

（※バスの停留所、鉄軌道駅、海港及び空港において、地域間交通ネットワークと接続する系統。）

幹線	作成主体:都道府県又は市町村	フィーダー	作成主体:市町村
<ul style="list-style-type: none"> 地域公共交通計画に幹線補助を位置づける場合、計画の作成主体は以下の3パターンを想定。 <ol style="list-style-type: none"> 幹線沿線の単独市町村が個々に計画作成 <small>※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</small> 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。 		<ul style="list-style-type: none"> 地域公共交通計画にフィーダー補助を位置づける場合、基本的には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。 	

▲ 地域公共交通計画の作成主体について（再掲）

▼ 法定計画の作成主体と補助金の補助対象者について（再掲）

	現行		法定計画(地域公共交通計画)の有無	経過措置期間 (~令和6年事業年度)		経過措置期間終了後 (令和7年事業年度~)	
	補助計画	交付先		補助計画	交付先	補助計画	交付先
幹線	生活交通確保維持改善計画(幹線) ※主に県単位	乗合事業者 又は 都道府県・市町村法定協議会	都道府県法定計画あり	都道府県法定計画 又は 生活交通確保維持改善計画(幹線)	都道府県法定協議会 又は 乗合事業者	都道府県法定計画	都道府県法定協議会 又は 乗合事業者
			都道府県法定計画なし 市町村法定計画あり	市町村法定計画 又は 生活交通確保維持改善計画(幹線)	市町村法定協議会 又は 乗合事業者	市町村法定計画	市町村法定協議会 又は 乗合事業者
			都道府県・市町村法定計画なし	生活交通確保維持改善計画(幹線)	乗合事業者	補助対象外	
フィーダー	生活交通確保維持改善計画(フィーダー) ※主に市町村単位	乗合事業者、 自家用有償旅客運送者 又は 市町村法定協議会	都道府県法定計画なし 市町村法定計画あり	市町村法定計画 又は 生活交通確保維持改善計画(フィーダー)	市町村法定協議会 又は 乗合事業者等	市町村法定計画	市町村法定協議会
			都道府県・市町村法定計画なし	生活交通確保維持改善計画(フィーダー)	乗合事業者等	補助対象外	

※補助系統を位置付けるべき地域公共交通計画の作成主体等について、悩まれる場合はお近くの地方運輸局・運輸支局にご相談ください。

① 補助システムを計画本体に位置付ける際のイメージ

補助システムを位置付けた地域公共交通計画を作成する際には、法定協議会において協議を行う必要があります。今後は原則として法定協議会（地域間幹線システムについては乗合バス事業者又は法定協議会）に対して補助を行うこととなりますので、地域公共交通計画に位置づける補助システムに対する補助の必要性や有効性、定量的な目標等も含めて、法定協議会での十分な議論が必要です。

地域公共交通計画に補助システムを位置づける場合、地域公共交通計画本体に、補助システムの地域の公共交通における位置づけ、補助事業の必要性等について記載するとともに、補助システムに関する詳細等について記載した別紙を補助事業の認定申請時に提出する必要があります。

なお、地域公共交通ネットワークにおいて、地域の重要な「軸」であり、多くの利用者を確保しているシステムは、補助システムではないケースも多くあると思いますが、地域公共交通ネットワークにおける重要性に鑑み、原則として補助システム以外も含め、対象地域内の全ての交通手段・システムを対象に地域公共交通計画内での位置づけを検討するようにしてください。

▼補助事業の認定申請に際して記載が必要な事項**【地域公共交通計画本体に位置付ける事項】**

- ① 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行システム（補助システム）の地域の公共交通における位置づけ・役割
- ② 地域の公共交通における位置づけ等を踏まえた地域公共交通確保維持事業の必要性
- ③ 補助システムに係る事業及び実施主体の概要
- ④ 地域公共交通計画全体の定量的な目標・効果とその評価手法

【地域公共交通計画の別紙に記載する事項】

- ① 地域公共交通確保維持事業の内容及び実施主体に関する詳細
 - ② 補助システムの概要及び運送予定者
 - ③ 補助システムに関する定量的な目標・効果及びその評価手法・測定方法
 - ④ 地域公共交通確保維持事業に要する費用の総額、負担者、負担額
 - ⑤ 地域公共交通確保維持事業の生産性を向上させる取組（※）
 - ⑥ 車両の取得や貨客混載の導入等に関する事項
 - ⑦ その他詳細な事項
- （※⑤は幹線システムのみ）

■法定の記載事項における補助関連の記載事項

法定の記載事項における補助関連の記載事項については以下に示す通りです。

地域公共交通計画における法定の記載事項	補助関連の記載事項
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、取組の方向性を記載	補助系統について、公共交通の将来像や取組の方向性の中で位置付けるべき事項があれば記載(幹線・支線の将来像や、コミュニティバス・デマンド交通等に係る取組の方向性などを記載することを想定)
②区域 ・住民の通勤、通学、買い物といった日常生活に関して形成される交通圏を基本として設定	補助系統を含めるよう区域を設定。その際、幹線とフィーダーの位置づけや役割を明示
③目標 ・定量的な目標(利用者数、収支、行政負担額等)を設定し、データに基づくPDCAを強化	地域公共交通全体の定量的な目標・数値指標・目標値を設定(個別の補助系統に関する目標は別紙に記載)
④目標を達成するために行う事業及びその実施主体 ・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、取組の方向性を記載	補助系統を明示するとともに、それぞれの事業内容や実施主体について記載。あわせて、車両の更新などの事業の方向性を記載
⑤計画の達成状況の評価 ・事業実施後、設定した具体的な目標に基づき、適切にPDCAを運用するための評価方法等について記載	地域公共交通計画全体の定量的な目標に関する評価手法等について記載(個別の補助系統の目標に関する評価手法等は別紙に記載)

※上記はあくまでも例示です。

▲法定の記載事項における補助関連の記載事項

■補助系統の地域公共交通における位置づけ・役割

補助系統の地域公共交通における位置づけ・役割の整理イメージは以下の通りです。地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統(補助系統)の地域の公共交通における位置づけ・役割について、表・地図を使って分かりやすく整理しましょう。

Check! **系統の記載**
表内の系統名は図と整合させて記載してください。

Check! **取組の方向性の記載**
幹線・フィーダーの将来像や、コミュニティバス・デマンド交通等に係る取組の方向性などを記載してください。

<表での整理イメージ>

位置づけ	系統	役割	確保・維持策
広域幹線	各鉄道路線	都市拠点から市外への広域交通を担う。	交通事業者と協議の上、一定以上の運行水準を確保
地域内幹線	乗合バス 水色系統	××駅を発着地として、市内並びに隣接市の各拠点を連絡する。	地域公共交通確保維持事業(幹線補助)を活用し持続可能な運行
	乗合バス 赤系統		
支線	乗合タクシー(区域運行) 橙系統	市内各地域を運行し、軸となる幹線や地域拠点に接続する。	交通事業者と連携した取組により一定以上の需要を確保
	乗合バス 青系統、黄緑系統		

<地図での整理イメージ>

Check! **補助系統の位置**
計画区域内での補助系統(幹線・フィーダー)の位置を地図内で明示してください。

Check! **計画区域の設定**
補助系統を含めるよう区域が設定されていることを確認してください。

Check! **確保・維持策の記載**
補助系統以外も含めた地域公共交通全体のあらましが分かるように記載した上で、補助系統をわかりやすく明示してください。

Check! **ネットワークの全体像**
補助系統以外も含めて、地域公共交通ネットワークが分かるような概要図を掲載してください。

▲地域公共交通計画本体における補助系統の位置づけ・役割の整理イメージ

■地域公共交通確保維持事業の必要性

補助系統の位置づけ等を踏まえ、対象地域における補助事業の必要性について記載しましょう。

<説明イメージ>

- **赤系統**は、XX市内外の拠点間を連絡し、通勤通学、買物、通院等の日常生活行動だけではなく、観光、ビジネス等、多様な目的での移動を担う。起終点の××駅前並びに☆☆バスターミナル、経由地である〇〇支所では、他モードや地域内交通と連絡し、公共交通ネットワークを構築する上で特に重要な役割を担っている。一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。
- **青系統**は、地域拠点である〇〇支所から周辺部の居住地や、□□病院等の生活必需施設を連絡する近距離の路線であり、地域の移動手段としての役割を担っており、また、〇〇支所では**赤系統**への接続により広域への移動も可能とするなど、**赤系統**を補完する欠かせない路線である。一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。
- **黄緑系統**は、地域拠点である〇〇支所から…(以下略)

Check! 補助事業の必要性
地域の公共交通ネットワークにおける各補助系統の機能や役割を文章で具体的に記載してください。

▲地域公共交通計画本体における補助系統の必要性の記載イメージ

■補助系統に係る事業及び実施主体の概要

補助系統を含む地域公共交通の事業及び実施主体の概要について、表などを使って整理しましょう。

▼地域公共交通計画本体における系統別情報整理のイメージ

Check! 整理対象の事業
補助系統以外も含め、全体の事業内容や事業区分等を記載してください。

Check! 実施主体の記載
主体が行政なのか交通事業者なのかは必ず明記してください。

Check! 補助系統の記載
補助系統を明示してください。

系統名	起点	経由地	終点	事業許可区分	運行態様	実施主体	補助事業の活用
赤系統	××駅前	〇〇支所	☆☆BT	4条乗合	路線定期運行	交通事業者	幹線補助
青系統	〇〇支所		□□病院	4条乗合	路線定期運行	交通事業者	フィーダー補助
橙系統	◇◇地区内			4条乗合	区域運行	XX市(運行は交通事業者に委託)	なし
…							

② 運行系統ごとの目標と結びついた計画全体の目標の設定について

地域が自らの目指す方向性に合わせて、具体的な数値指標・目標値を設定します。加えて、各数値指標の評価方法についても記載してください。なお、地域公共交通の利用者数や収支状況、当該地域公共交通に投じられる公的負担額など事業の効率性に関する指標については、「標準指標」として位置づけており、原則全ての計画において設定してください。（標準指標については、詳細編「第9章 9.1 数値指標の設定に当たっての留意点・具体的な算出方法」を参照してください）。

▼地域公共交通計画本体における目標設定のイメージ

目標	数値指標	データ取得方法	現況値(R元年度)	目標値(R6年度)
交通事業者との連携強化による路線の維持・改善	市内路線バスの年間利用者数	バス事業者保有の乗降データにより毎年計測	50,000千人/年	55,000千人/年
	青系統の年間利用者数		2,000千人/年	2,100千人/年
市民の外出機会の創出	市民における路線バスの利用率	市民意識調査により毎年計測	40%	45%
地域全体で支える持続可能な公共交通	公共交通に係る市の財政負担額	普通会計決算より毎年整理	3,700万円/年	3,800万円/年
	市内路線バスの収支差	事業者報告書、決算報告書等の資料から毎年計測	▲4,500万円/年	▲4,000万円/年

Check! 数値指標・目標値

地域公共交通計画全体の定量的な目標を設定してください。

Check! 個別系統の目標

基本的に、個別の補助系統に関する目標・評価手法等は別紙に記載してください。ただし、特に重要な系統については、個別の補助系統に関する目標を本体に記載しても構いません。

Check! 単位について

利用者1人当たり又は住民1人当たりでも差し支えありません。

Check! 収支について

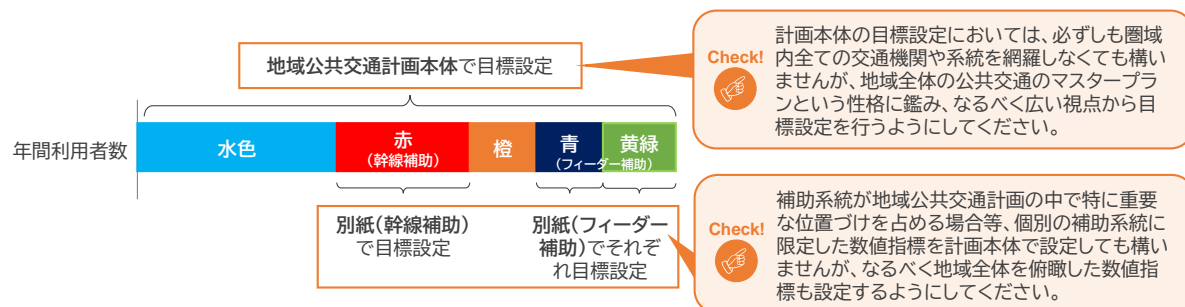
収支については、収支率でも差し支えありません。

Check! データ取得手法




具体的なデータ取得方法について記載してください。

地域公共交通計画本体に記載する「計画全体の目標」と、別紙に記載する「運行系統ごとの目標」の違いについては、以下のイメージに示す通りです。

<例:年間利用者数を設定する場合>



▲地域公共交通計画本体と別紙における目標設定の違い

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)	
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)	
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策定等の後押し)	

<支援の内容>

- 高齢化が進む過疎地域等の足を確保するための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、貨客混載の導入を支援
 - ・過疎地域等において、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地域内交通の運行や車両購入、貨客混載の導入を支援
- 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

<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

<支援の内容>

- 地域における一層の連携・協働とイノベーションに向けた取組の促進を図るための「地域公共交通計画」の策定に資する調査等
- 地域におけるバリアフリー化の促進を図るための移動等円滑化促進方針・基本構想の策定に係る調査

※国の認定を受けた鉄道事業再構築実施計画、地域公共交通利便増進実施計画等に基づく事業(地域鉄道の上下分離、利便性向上・運行効率化等のためのバス路線の再編、旅客運送サービス継続のためのデマンド型等の多様なサービスの導入等)について、まちづくりとも連携し、特例措置により支援
 ※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、都道府県と複数市町村を含む協議会が主体となった協働による取組に対し、計画の策定やバス等の運行への支援の特例措置により後押し(地域公共交通協働トライアル推進事業)

▲地域公共交通確保維持改善事業の概要

[参考資料を確認]

- ・国土交通省 総合政策局 地域交通課「地域公共交通計画と乗合バス等の補助制度の連動化に関する解説パンフレット」(令和4年3月)

1.8 計画・評価結果の提出について

地域公共交通計画及び地域公共交通計画の評価結果については、下記宛てに提出ください。提出に当たっては、原則として、電子メール等を用いて電子データによりご提出をお願いいたします。また、法定協議会での協議を元に作成した場合は、当該法定協議会の構成員にも配布・共有してください。なお、作成された地域公共交通計画については、遅滞なくHP等で公表する必要があります。

【計画の評価結果の提出先】

●国土交通省

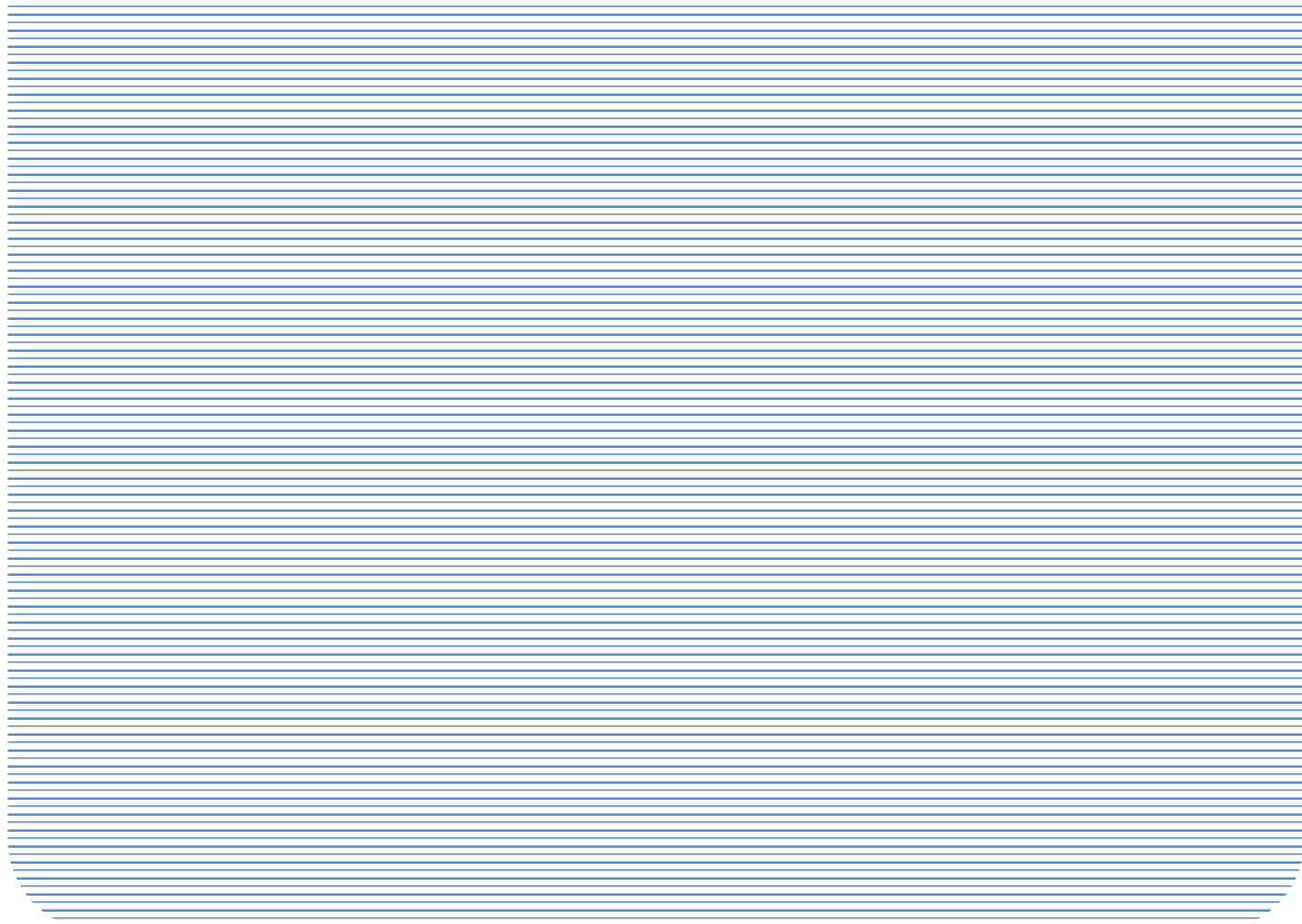
- ・ 各地方運輸局交通政策部交通企画課
- ・ 神戸運輸監理部総務企画部企画課
- ・ 沖縄総合事務局運輸部企画室

●総務省

- ・ 総務省自治行政局地域政策課

第2章

地域公共交通特定事業について



2.1 特定事業の概要

ここでは、地域公共交通計画に基づき、事業者等が地方公共団体の支援を受けつつ実施する「地域公共交通特定事業」の概要について説明します。

▼地域公共交通特定事業

事業名	事業概要	主体		主な特例措置
		上段：計画作成主体		
		下段：事業実施主体		
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（法§10①及び②） ・計画認定による軌道事業の特許のみなし取得（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（法§12）
		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	事業者	○道路運送法の特例（法§15） ・計画認定による事業許可等のみなし取得 ○地方債の特例（法§17）
		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	事業者	○海上運送法の特例（法§20） ・計画認定による事業許可等のみなし取得
		事業者		
鉄道事業 再構築事業	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（法§25①及び②） ・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）
		事業者		
地域公共交通 利便増進事業 【新設】 （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	事業者	○鉄道事業法・軌道法・道路運送法・海上運送法の特例（法§27の18～法§27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
		事業者		
貨客運送 効率化事業 【新設】	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	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（法§27の10～法§27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
		事業者		
地域旅客運送 サービス継続 事業【新設】	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	事業者	○鉄道事業法・軌道法・道路運送法・海上運送法の特例（法§27の4～法§27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
		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	事業者	○鉄道事業法の特例（法§27①～⑤） ・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
		事業者		

2.2 各事業のイメージ

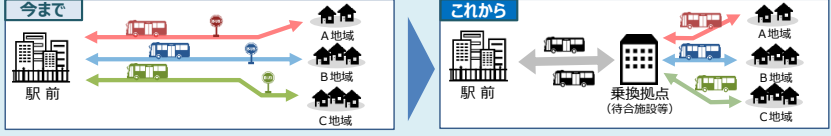





ここでは、地域公共交通計画に基づき、事業者等が地方公共団体の支援を受けつつ実施する「地域公共交通特定事業」の概要について説明します。



事業名	軌道運送高度化事業
事業概要	LRTの導入等により、定時性の確保、速達性の向上、快適性の確保等の運送サービスの質の向上を図る事業。（軌道運送高度化実施計画の認定により、上下分離による軌道事業の整備・運行が可能となる。）
イメージ	<div style="text-align: center;"> <p style="text-align: center;">(※)車両を含む場合も想定しうる。</p> </div> <div style="text-align: center; margin-top: 10px;"> </div>
主体	<計画作成主体>事業者 <事業実施主体>事業者
主な特例措置	○軌道法の特例（法§10①及び②） ・計画認定による軌道事業の特許のみなし取得（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（法§12）
例	<ul style="list-style-type: none"> ・富山市地域公共交通総合連携計画 ・札幌市地域公共交通総合連携計画 ・芳賀・宇都宮東部地域公共交通網形成計画

事業名	道路運送高度化事業
事業概要	BRT 等の導入による定時性、速達性及び快適性に優れた道路運送を確保する事業の推進
イメージ	<div style="display: flex; flex-direction: column; align-items: center;"> <div style="border: 1px solid black; border-radius: 10px; padding: 5px; margin-bottom: 10px;"> <p>概要</p> <p>○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</p> <ul style="list-style-type: none"> ①より大量の輸送を可能とする連節バス等の導入 ②車両の位置、運行状況の情報等収集・提供するシステムの導入 ③道路交通の円滑化に資する措置に対応した機器施設の整備 ④旅客の乗降を円滑にするための措置 </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; width: 100%;"> <div style="border: 1px solid black; border-radius: 10px; padding: 5px; width: 45%;"> <p>法律の特例</p> <p>○道路運送高度化事業計画の認定を受けた場合に、以下の道路運送法の手続きを行ったものとみなすもの</p> <ul style="list-style-type: none"> -事業開始の許可(法第4条第1項) -事業計画の変更認可(法第15条第1項) -事業計画変更の届出(法第15条第3項、第4項) </div> <div style="border: 1px solid black; border-radius: 10px; padding: 5px; width: 45%;"> <p>特例による効果</p> <p>○事業者の手続き負担を軽減することで事業の促進を図り、運送サービスの質の向上につなげる。</p> </div> </div> </div>
主体	<計画作成主体>事業者 <事業実施主体>事業者
主な特例措置	○道路運送法の特例(法§15) ・計画認定による事業許可等のみなし取得 ○地方債の特例(法§17)

事業名	海上運送高度化事業
事業概要	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
イメージ	<div style="display: flex; flex-direction: column; align-items: center;"> <div style="border: 1px solid black; border-radius: 10px; padding: 5px; margin-bottom: 10px;"> <p>概要</p> <p>○定時性、速達性及び快適性に優れた海上交通を確保する事業</p> <ul style="list-style-type: none"> ①より優れた加速の性能等を有する船舶の導入 ②より快適な船内設備等を有する船舶の導入 ③旅客の乗降を円滑にするための措置 ④航路の新設、再編又はダイヤの変更等による利便性向上を図るための措置 </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; width: 100%;"> <div style="border: 1px solid black; border-radius: 10px; padding: 5px; width: 45%;"> <p>法律の特例</p> <p>○海上運送高度化事業計画の認定を受けた場合に、以下の海上運送法の手続きを行ったものとみなすもの</p> <ul style="list-style-type: none"> -事業開始の許可(法第3条第1項) -事業計画の変更認可(法第11条第1項) -事業開始の届出(法第19条の5第1項、第20条第2項) </div> <div style="border: 1px solid black; border-radius: 10px; padding: 5px; width: 45%;"> <p>特例による効果</p> <p>○事業者の手続き負担を軽減することで事業の促進を図り、運送サービスの質の向上につなげる。</p> </div> </div> </div>
主体	<計画作成主体>事業者 <事業実施主体>事業者
主な特例措置	○海上運送法の特例(法§20) ・計画認定による事業許可等のみなし取得

<p>事業名</p>	<p>鉄道事業再構築事業</p>
<p>事業概要</p>	<p>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、市町村等と鉄道者が協働で計画を作成し、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</p>
<p>イメージ</p>	
<p>主体</p>	<p><計画作成主体> 地方公共団体・事業者共同 <事業実施主体> 事業者</p>
<p>主な特例措置</p>	<p>○鉄道事業法の特例（法§25①及び②）</p> <ul style="list-style-type: none"> 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）
<p>例</p>	<ul style="list-style-type: none"> 三陸鉄道沿線地域等公共交通活性化総合連携計画 福井鉄道福武線地域公共交通総合連携計画 若桜谷公共交通活性化総合連携計画 甲賀市信楽高原鐵道沿線地域公共交通総合連携計画 北近畿タンゴ鉄道沿線地域公共交通網形成計画 四日市市地域公共交通網形成計画 フラワー長井線沿線地域公共交通網形成計画 伊賀市地域公共交通網形成計画 養老線交通圏地域公共交通網形成計画 三陸鉄道沿線地域等公共交通網形成計画

事業名	地域公共交通利便増進事業
事業概要	<ul style="list-style-type: none"> 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 詳細編「第4章 地域公共交通利便増進事業について」を参照
イメージ	<div style="border: 1px dashed blue; padding: 10px;"> <p>イ. 特定旅客運送事業※に係る路線等の編成の変更</p> <p>《事業例》</p> <ul style="list-style-type: none"> バス路線の幹線と支線の分割 中心市街地を回遊できるバスの新設 など 市街地中心部のバス路線の集約化  <p>ロ. 他の種類への旅客運送事業への転換又は自家用有償旅客運送から旅客運送事業への転換</p> <p>《事業例》</p> <ul style="list-style-type: none"> 旅客鉄道から路線バス（一般乗合旅客自動車運送事業）へ転換 路線バス・コミュニティバスから一般タクシー（一般乗用旅客自動車運送事業）へ転換 旅客船（定期航路事業）から海上タクシー（不定期航路事業）へ転換 自家用有償旅客運送から路線バス・一般タクシーへの転換 など  <p>ハ. 自家用有償旅客運送の導入又は路線若しくは区域の変更</p> <p>《事業例》</p> <ul style="list-style-type: none"> 交通空白地における自家用有償旅客運送の新規導入 自家用有償旅客運送の区域の拡大 など  <p>ニ. 運賃又は料金の設定</p> <p>《事業例》</p> <ul style="list-style-type: none"> 定額制乗り放題運賃 通し運賃 など  <p>ホ. 運行回数又は運行時刻の設定</p> <p>《事業例》</p> <ul style="list-style-type: none"> 等間隔運行やパターンダイヤ など  <p>ヘ. 共通乗車船券の発行</p> <p>《事業例》</p> <ul style="list-style-type: none"> 電車・バス一日乗り放題切符、観光周遊フリーバスの発行 など  </div> <p>ト. イ〜ハに掲げる事業と併せて行う以下の事業(施行規則 §9の3)</p> <p>《事業例》</p> <ol style="list-style-type: none"> 乗継ぎを円滑にするための運行計画の改善 交通結節施設における乗降場の改善 乗継ぎに関する分かりやすい情報提供 ICカード又は二次元コードの導入 ①〜④に掲げる事業の他、地域公共交通の利用を円滑化するための措置 <p>※ 特定旅客運送事業：旅客鉄道事業、旅客軌道事業、一般乗合旅客自動車運送事業及び国内一般旅客定期航路事業</p>
主体	<計画作成主体> 地方公共団体 <事業実施主体> 事業者
主な特例措置	<ul style="list-style-type: none"> 〇鉄道事業法・軌道法・道路運送法・海上運送法の特例（法 §27 の 18～ §27 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

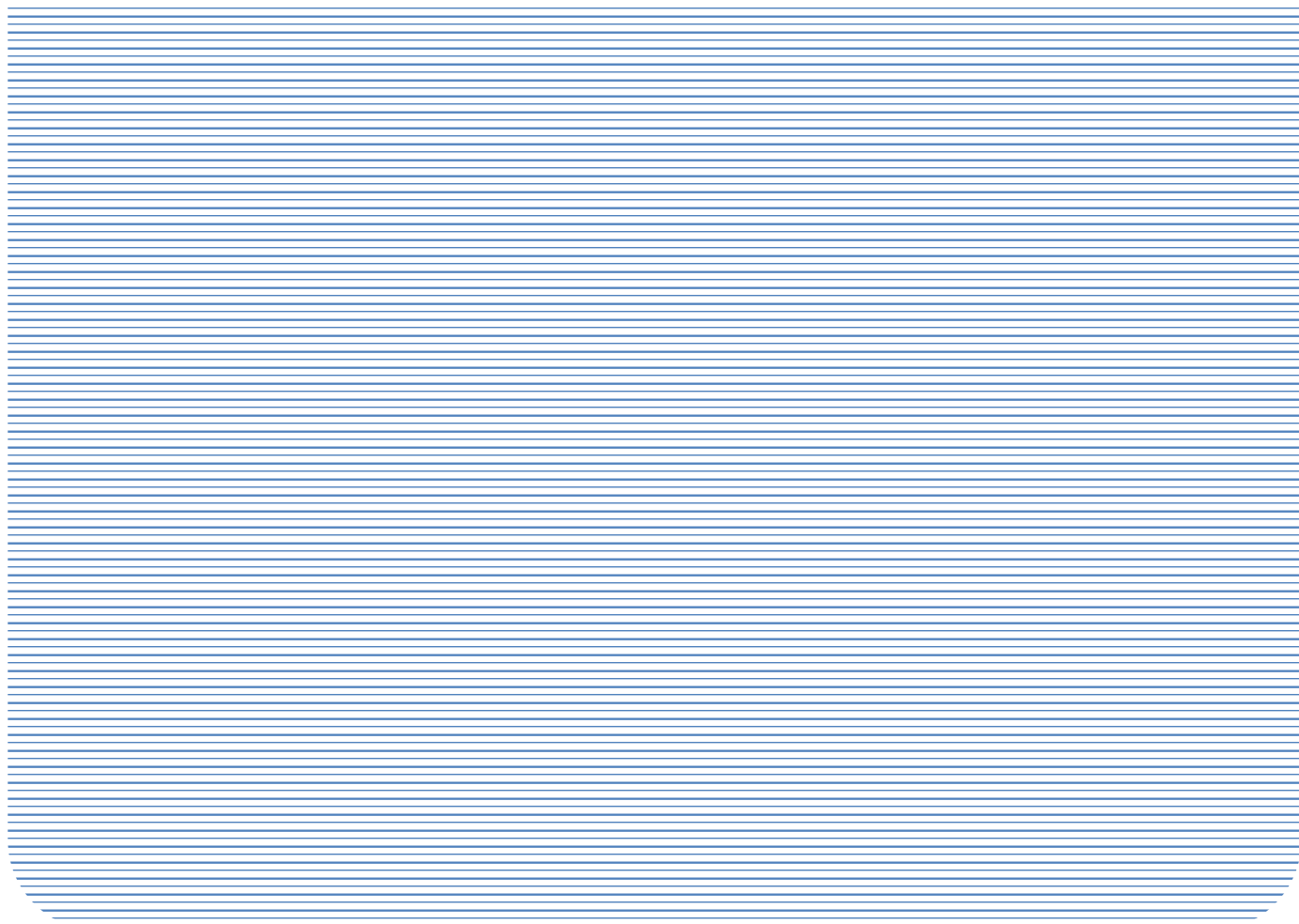
事業名	貨客運送効率化事業									
事業概要	旅客運送事業者による貨客混載運送の導入を円滑化することで、継続的な地域旅客運送サービスを確保する事業									
イメージ	<div style="text-align: center;"> <p>貨客混載の効果</p> <table border="1" style="margin: auto;"> <thead> <tr> <th></th> <th style="background-color: #003366; color: white;">人流</th> <th style="background-color: #993333; color: white;">物流</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <th style="background-color: #003366; color: white;">課題</th> <td style="background-color: #e6f2ff;">地方部における輸送減による収支の悪化</td> <td style="background-color: #ffe6e6;">担い手不足</td> </tr> <tr> <th style="background-color: #003366; color: white;">効果</th> <td style="background-color: #e6f2ff;">新たな収入源の確保</td> <td style="background-color: #ffe6e6;">地方部における物流サービスの確保</td> </tr> </tbody> </table> <p style="margin-top: 10px;"> 「貨客運送効率化事業」を創設し、国土交通大臣の認定を受けた場合における法律上の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 </p> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 10px;"> <div style="text-align: center;">  <p>貨客混載(鉄道)</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>貨客混載(乗合バス)</p> </div> </div>		人流	物流	課題	地方部における輸送減による収支の悪化	担い手不足	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
	人流	物流								
課題	地方部における輸送減による収支の悪化	担い手不足								
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								
主体	<計画作成主体>事業者 <事業実施主体>事業者									
主な特例措置	○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（法§27の10～法§27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									

事業名	地域旅客運送サービス継続事業
事業概要	<ul style="list-style-type: none"> ・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 ・詳細編「第3章 地域旅客運送サービス継続事業について」を参照
イメージ	<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 45%;"> <p style="text-align: center;">手 続</p> <p>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）</p> <p style="text-align: center;">↓</p> <p>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（実施区域、対象路線等を追記）</p> <p style="text-align: center;">↓</p> <p>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者等を選定。</p> <p style="text-align: center;">↓</p> <p>地方公共団体が、サービス提供者と連携して、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は法律上の特例措置（事業許可等のみなし特例等）</p> </div> <div style="width: 45%;"> <p style="text-align: center;">実施方針に定めるメニュー例</p> <p>○ 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。</p> <p>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）</p> <p>② コミュニティバスによる継続</p> <p>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</p> <p>④ タクシー（乗用事業）による継続</p> <p>⑤ 自家用有償旅客運送による継続</p> <hr/> <p>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</p> </div> </div>
主体	<計画作成主体>地方公共団体 <事業実施主体>事業者
主な特例措置	○鉄道事業法・軌道法・道路運送法・海上運送法の特例（法§27の4～法§27の7） <ul style="list-style-type: none"> ・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

<p>事業名</p>	<p>鉄道再生事業</p>
<p>事業概要</p>	<p>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</p>
<p>イメージ</p>	<p>The diagram illustrates two processes for railway cancellation. On the left, the '従来廃止手続' (Traditional Cancellation Procedure) shows a '非公式協議' (Non-formal agreement) leading to '廃止の意向表明 (非公式)' (Intention to cancel, non-formal), followed by '廃止届出' (Cancellation notice) and a '1年間' (1-year) period of operation with '代替交通機関協議' (Alternative transport agreement), ending in '廃止' (Cancellation). On the right, the '鉄道再生事業方式 (想定される運用)' (Railway Regeneration Business Method) shows '廃止の意向表明 (非公式)' (Intention to cancel, non-formal) leading to '総合連携計画に鉄道再生事業の実施を記載' (Recording in comprehensive cooperation plan), then '廃止届出' (Cancellation notice). A '協議' (Agreement) step follows, where '市町村等と事業者の合意が成立すれば作成' (Agreement with municipalities and operators) leads to '鉄道再生実施計画の作成・実施' (Creation and implementation of railway regeneration plan). This is supported by '市町村の支援により実施' (Implementation with municipal support). If '経営改善目標を達成しなかった場合' (If business improvement goals are not met), it leads to '廃止の再届出' (Re-cancellation notice) and a '6ヶ月間' (6-month) period. If '達成した場合' (If goals are met), it leads to '地域の支援を恒久化して存続' (Perpetuating regional support for continuation). A green box notes '透明性・効率性の高い公式協議を制度化' (Institutionalizing high transparency and efficiency formal agreements). Another green box notes '地域の支援による鉄道再生事業が選択肢に' (Railway regeneration business as an option supported by regional support). A small photo of a train is at the bottom.</p>
<p>主体</p>	<p><計画作成主体> 地方公共団体・事業者共同 <事業実施主体> 事業者</p>
<p>主な特例措置</p>	<p>○鉄道事業法の特例（法§27①～⑤）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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

第3章

地域旅客運送サービス継続事業 について



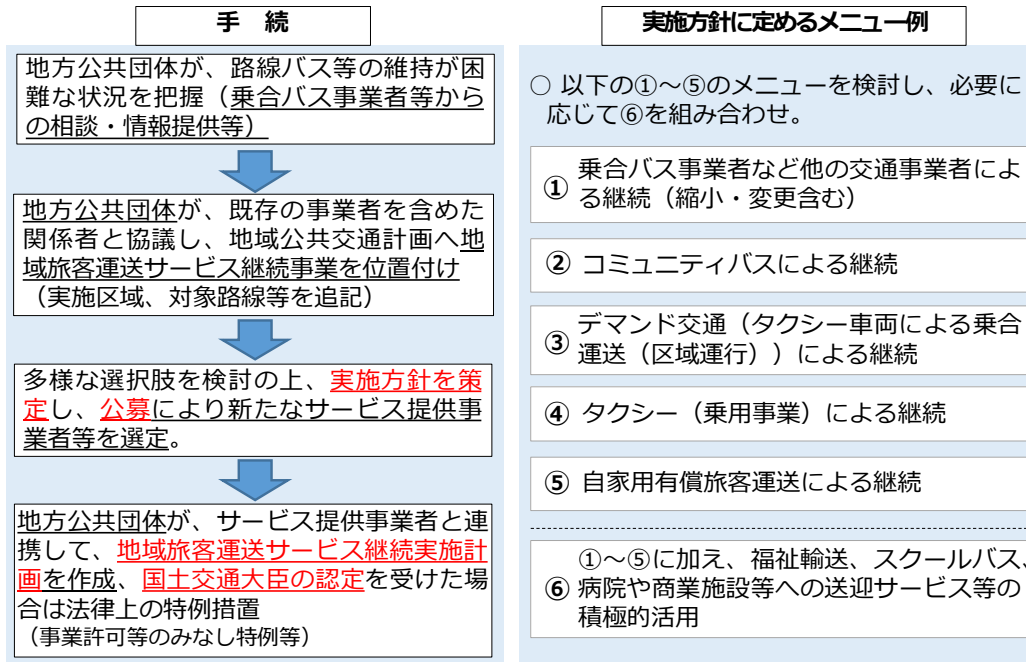
3.1 継続事業とは

生活交通を担う乗合バスや鉄道等が廃止される場合、地域住民等の移動ニーズに対応できる代替サービスを確保する必要があります。しかし、例えば乗合バスの場合、現行の道路運送法では、路線の廃止に際して原則6か月前に届出を行う必要があります。この6か月間という短い期間では、代替するサービスの確保に向けた十分な検討や議論を行うことができず、サービスが廃止されてしまったり、導入された代替サービスへの財政支援が地方公共団体にとって大きな負担となってしまったりするケースが散見されます。

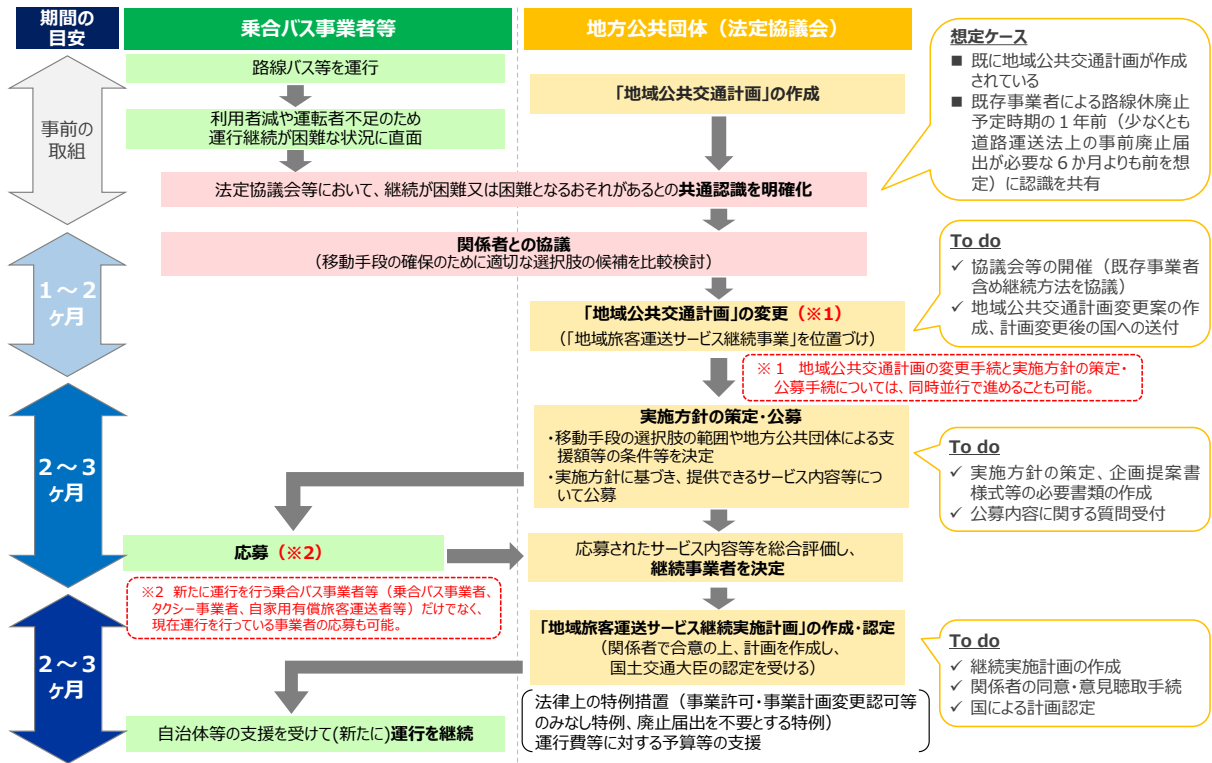
このような問題に対し、乗合バスや鉄道等の特定旅客運送事業の利用状況や収支状況、その事業者の経営状況などを地方公共団体が把握し、今後の事業の維持が困難と見込まれる場合は、地方公共団体が関係者と協議して、サービス継続のための実施方針を策定し、公募により新たなサービス提供事業者を選定する「地域旅客運送サービス継続事業」（以下「継続事業」という。）が創設されました。この事業は、交通事業者がこれ以上のサービスの維持が困難だと相談するきっかけの場を用意するとともに、地方公共団体が中心となって、既存の交通事業者を含む関係者と連携し、代替サービスの維持・確保を図っていくためのものです。

具体的な手順を次ページの図に示します。まず、乗合バス事業者等からの相談や情報共有等により、地方公共団体が事業の維持が困難と見込んだ段階で、法定協議会等において地域の関係者間で協議し、事業の維持困難性について地域の共通認識を明確化します。その上で地方公共団体が、可能な限り同一の乗合バス事業者等による同一路線の継続（縮小・変更含む）を検討・協議し、それが困難な場合には、既存の事業者を含めた関係者と、継続する運送サービスについて多様な選択肢を検討・協議し、地域公共交通計画に継続事業を位置付けます。その後、維持を図る路線と運送サービスの内容、継続旅客運送を実施する者の条件、地方公共団体による支援の内容等を定めた公募に関する実施方針を策定します。実施方針の策定に当たっては、利便性・効率性等の観点から、代替輸送手段として、バスやタクシー、デマンド交通、自家用有償旅客運送などの中から、適切な輸送手段を地域の関係者と十分に検討・協議することが重要です。その際、路線ネットワークに限らず、運賃やダイヤなどのサービス面も踏まえ、地域公共交通の利用者の利便性を向上させることが重要であるとともに、公共交通サービスのみでは地域の移動ニーズに対応しきれない場合には、スクールバス、福祉輸送、商業施設の送迎サービスなど地域の輸送資源を活用することも含め、検討することが重要です。

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が選定された後、地方公共団体は、選定された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（以下「継続実施計画」という。）」を作成し、国土交通大臣の認定を受けた場合は、法律上の特例措置（事業許可等の見なし特例等）を受けることができます。



▲継続事業の手続きの進め方



▲継続事業の具体的な実施フロー（路線バス等の維持が困難である場合のイメージ）

3.2 継続計画作成のメリット

継続実施計画について国土交通大臣の認定を受けることにより、以下のような法制上の措置を受けることが可能となります。

① 手続きのワンストップ化

継続実施計画と個別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。（法 § 27 の4①、 § 27 の5、 § 27 の6①、 § 27 の7①）

※なお、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。（道路運送法 § 9④）（法定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（道路運送法施行規則 § 9②））

② 廃止届出手続の省略

継続事業に係る従前の鉄道事業や乗合バス事業等について、事業廃止が必要となる場合においては、個別事業法に基づく事前の廃止届出を行う必要がなくなります。（法 § 27 の4②、 § 27 の6③、 § 27 の7②）

③ サービスの持続的な提供

公共交通事業者が正当な理由なく計画に定められた事業を実施していない場合には、国土交通大臣が勧告・命令を行い、事業の確実な実施を担保します。（法 § 28③及び④）

3.3 サービス継続のための実施方針の策定

サービス提供事業者の公募に当たっては、地方公共団体が策定する実施方針を示して行うこととなります。実施方針とは、継続して実施する予定の運送サービスに関する具体的な内容や、当該サービスに対して予定している地方公共団体による支援の具体的な中身等について記載するものであり、地方公共団体の財務規則等に基づく公募実施要領等も参考にしながら、作成いただくことを想定しています。実施方針への記載が必要な具体的な項目は以下の通りです（施行規則 § 9 の 2 ②）。

【記載する事項】

- ① 実施区域
- ② 事業を実施する路線等において現に実施されている特定旅客運送事業の状況
- ③ ②の路線等において地域旅客運送サービスの維持を図るために引き続き実施する運送（継続旅客運送）に係る運送機関の種類、態様その他の内容
- ④ 継続旅客運送を実施する者の条件
- ⑤ 地方公共団体による支援の内容
- ⑥ 実施予定期間
- ⑦ 公募の期間
- ⑧ 継続旅客運送を実施する者の選定の方法
- ⑨ その他必要な事項

① 実施区域

継続事業を実施する区域を記載します。当該区域は、地域公共交通計画の計画区域内に含まれる必要がありますが、地域公共交通計画の計画区域と必ずしも同じになるとは限らず、その中の一部区域となることも想定されます。実施区域として、市町村の一部区域を指定する場合は、区域が厳密に設定されるよう区名や町丁名まで記載します。

▼記載イメージ

- ・〇〇市〇〇区
- ・〇〇市〇〇町

※必要に応じて区域図などを添付してください。

また、実施区域の範囲については、継続事業を実施する路線等が含まれるように設定して下さい。なお、継続事業を実施する路線等が現に運行されている路線等の中の一部のみである場合などは、路線等全域を実施区域に含める必要があります。

【継続事業を実施する区域が広域に跨がる場合について】

例えば、事業の維持が困難と見込まれる乗合バスの路線がA市・B町に跨がっている場合に、当該路線において継続事業を実施しようとする際には、実施方針や継続実施計画等について、以下の方針で作成の手続きを進めてください。

○A市・B町の両地方公共団体において既に地域公共交通計画が作成されている場合

両地域公共交通計画において継続事業の実施が明記されていない場合は、当該明記をするための計画変更を行うとともに、実施方針及び継続実施計画については、原則として（※1）、両地方公共団体の連名によりまとめて作成して下さい。

（※1）継続事業を実施しようとする路線の中のA市・B町に跨がっている部分において、それぞれ異なる運送機関や運行態様によるサービス継続を予定している場合（A市部分：コミュニティバス、B町部分：デマンド交通 等）には、それぞれの地方公共団体において、別個の実施方針及び継続実施計画を作成することも可能です。

○A市・B町いずれか一方の地方公共団体でしか地域公共交通計画が作成されていない、若しくはいずれの自治体においても同計画が作成されていない場合

原則として（※2）、地域の移動圏の範囲等を踏まえ、両地方公共団体の連名によりまとめて地域公共交通計画、実施方針及び継続実施計画を作成して下さい。

（※2）複数の地方公共団体に跨がる地域公共交通計画作成のための関係者間の調整が非常に困難である場合、若しくは（※1）のような場合等には、それぞれの地方公共団体において、別個の地域公共交通計画、実施方針及び継続実施計画を作成することも可能です。

② 事業を実施する路線等において現に実施されている特定旅客運送事業の状況

維持が困難と見込まれるに至った路線等において、現在（実施方針を示す時点）提供されているサービス内容（路線、ダイヤ、運賃等）や実施主体等について記載します。あわせて、実施区域内にその他の運送サービスが実施されている路線等が存在する場合には、当該路線等も明示してください。

<サービス内容>

① 路線



② ダイヤ

路線 (系統) 名	平日		土曜		休日		事業者 名	事業の 種類	運行の 態様
	往	復	往	復	往	復			
赤路線	〇回		〇回		〇回		〇〇株 式会社	一般乗 合旅客 自動車 運送事 業	路線定 期運行

③ 運賃

〇〇	〇〇円	〇〇円	〇〇円
-	〇〇	〇〇円	〇〇円
-	-	〇〇	〇〇円
-	-	-	〇〇

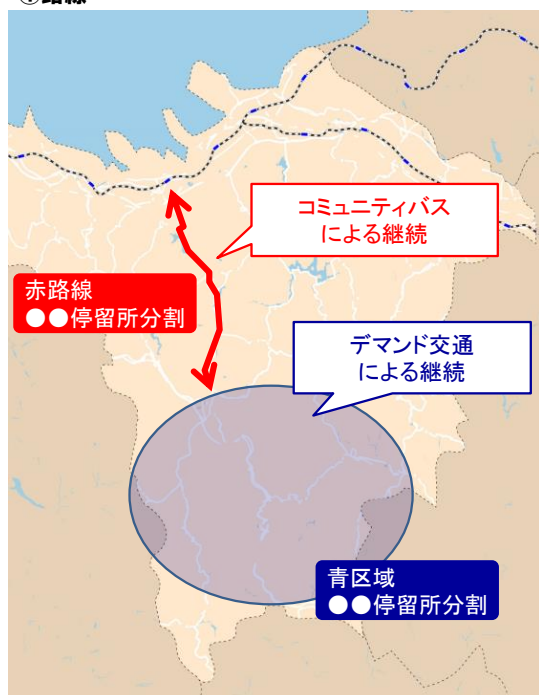
▲ 記載イメージ

③ ②の路線等において地域旅客運送サービスの維持を図るために引き続き実施する運送（継続旅客運送）に係る運送機関の種類、態様その他の内容

実施方針を策定する地方公共団体として、②の路線等において引き続き担ってほしいサービスの種類（乗合バス・自家用有償旅客運送等）や態様（路線定期・区域運行等）等の具体的な内容について記載します。当該内容を検討する際には、既存の運送サービス水準（車両・路線・ダイヤ・便数等）をそのまま踏襲するのではなく、利用者のニーズをしっかりと把握した上で、路線定期運行から区域運行への変更や車両の小型化によるダウンサイジング、便数やダイヤの見直し等も視野に入れつつ、利用者の利便性と事業の継続性の両方の側面から検討することが重要です。なお、便数やダイヤ等の具体的なサービス水準については、一定程度幅を持った記載も可能です。

また、事業の実施方法としては、地方公共団体の委託によるコミュニティバスの運行や、交通事業者に対する運行費の補助などが考えられます。

①路線



<引き続き実施するサービスの内容>

- 赤路線…コミュニティバスによる継続
 - ・運送機関の種類…一般乗合旅客自動車運送事業
 - ・態様…路線定期運行
- 青区域…デマンド交通による継続
 - ・運送機関の種類…一般乗合旅客自動車運送事業
 - ・態様…区域運行

②ダイヤ

路線（系統）名	平日		土曜		休日	
	往	復	往	復	往	復
赤路線	○回		○回		○回	
青区域	○回		○回		○回	

▲記載イメージ

【実施方針におけるメニュー例】

- ・乗合バス事業者など他の交通事業者による継続（区域の縮小・路線の変更含む）
 - ・コミュニティバスによる継続
 - ・デマンド交通（タクシー車両による乗合輸送（区域運行））による継続
 - ・タクシー（乗用事業）による継続
 - ・自家用有償旅客運送による継続
- ※必要に応じて、上記のメニューに、福祉輸送、スクールバス、病院や商業施設等への送迎サービス等を組合せ。

なお、福祉輸送、スクールバス、病院や商業施設等への送迎サービス等については、法・施行規則上、旅客運送事業（※）又は自家用有償旅客運送によるものでない限り、継続旅客運送の内容には含まれません。しかし、例えばコミュニティバスやデマンドタクシー等による運行継続を中心としながら、病院や介護施設に近接する地域においては福祉輸送によって地域住民の足の確保を行うといったサービス維持も有効であるため、必要に応じてこれらの地域の輸送資源の活用も組み合わせることも考えられます。

（※）旅客運送事業：鉄道、軌道、乗合バス、タクシー又はフェリーによる運送事業

【参考】

○地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成十九年法律第五十九号）（抄）

（定義）

第二条 この法律において次の各号に掲げる用語の意義は、それぞれ当該各号に定めるところによる。

一～十 （略）

十一 地域旅客運送サービス継続事業 最近における経営状況に鑑み、その継続が困難となり、又は困難となるおそれがあると認められる特定旅客運送事業（旅客鉄道事業、旅客軌道事業、一般乗合旅客自動車運送事業及び国内一般旅客定期航路事業をいう。以下同じ。）に係る一又は二以上の路線若しくは航路又は営業区域（以下「路線等」という。）について、**旅客運送事業（旅客鉄道事業、旅客軌道事業、一般乗合旅客自動車運送事業、道路運送法による一般乗用旅客自動車運送事業及び国内一般旅客定期航路事業等をいう。以下同じ。）**を営む者又は自家用有償旅客運送者であって地方公共団体が国土交通省令で定めるところにより選定したものが、当該地方公共団体の支援を受けつつ、当該路線等における運送を実施することにより、地域旅客運送サービスの維持を図るための事業をいう。

十二～十六 （略）

④ 継続旅客運送を実施する者の条件

公募に当たっての参加資格等について記載します。なお、公募に当たっては、その維持が困難と見込まれるに至った乗合バス等を現在運行する事業者（従前からの交通事業者）の応募も可能です。

【記載項目の例】

- ・ 地方自治法施行令(昭和 22 年政令第 16 号)第 167 条の 4 の規定に該当しない者
- ・ 会社更生法（平成 14 年法律第 154 号）の規定による更生手続開始の申立てがなされている者（更生手続開始の決定を受けている者を除く）又は民事再生法（平成 11 年法律第 225 号）の規定による再生手続開始の申立てがなされていない者（更生手続開始の決定を受けている者を除く）であること。
- ・ ○○市の入札参加資格を有すること。（指名停止処分を受けていないこと。）
- ・ ○○市内に本社、支店、営業所等を有していること。
- ・ 国税及び地方税を滞納していないこと。
- ・ ○○市の暴力団排除条例に規定する暴力団又は暴力団員に該当しないこと。
- ・ 道路運送法（昭和 26 年法律第 183 号）第 4 条に定める、一般乗合旅客自動車運送事業の許可を受けていること。
- ・ ○○市内の路線における～年間にわたる輸送実績があること。 等

※上記は記載例ですので、地方公共団体の規則等に沿って必要な項目を記載して下さい。

⑤ 地方公共団体による支援の内容

継続事業に関連して地方公共団体が行う支援策の具体的内容について記載します。なお、地方公共団体による支援の額等については、一定程度幅を持った記載も可能です。

【記載項目の例】

- ・ 運行費に係る補助金や運行委託費等の予算措置
- ・ 地域住民と連携した利用促進策 等

⑥ 実施予定期間

継続事業の実施予定期間を記載します。継続事業は地域公共交通計画に即して実施される以上、実施予定期間は地域公共交通計画の計画期間内に含まれる必要がありますが、必ずしも一致させる必要はありません。

⑦ 公募の期間

公募の期間を記載します。地方公共団体の規則等に沿って適切な公募期間を設定して下さい。

⑧ 継続旅客運送を実施する者の選定の方法

公募型プロポーザル方式等の選定方法や、選定委員会の設置など選定に係る手順等について記載します。なお、施行規則 § 9 の 2 ① に規定する「公募」とは、例えば、運行委託を行う場合であれば、一般競争入札や企画競争入札のように広く一般（実施対象路線等において現に運行を行っている交通事業者も対象に含みます。）に向けて募集を行う方式を指しており、随意契約のように特定の事業者のみを対象として実施する方式は対象とはならないので、注意して下さい。

⑨ その他必要な事項

①～⑧のほか、公募にあたって地方公共団体が必要と認める事項（申し込みにあたって必要な書類等）について記載します。

3.4 継続実施計画の記載項目

公募によりサービス提供事業者等を選定した後、地方公共団体とサービス提供事業者が連携し、継続実施計画を作成します。継続実施計画の記載項目は以下のとおりです（法§27の2②、施行規則§33）。

なお、継続実施計画は、詳細編「第3章 3.3 サービス継続のための実施方針の策定」で作成した実施方針を基本に作成することになるため、実施区域や事業の内容、地方公共団体による支援の内容等の実施方針と記載が重複する事項については、継続実施計画本体に実施方針を添付し、当該事項の記載箇所を明示することで、計画本体における記載として代えることも可能です。

【記載する事項】

- ① 実施区域
- ② 事業の内容・実施主体
- ③ 地方公共団体による支援の内容
- ④ 実施予定期間
- ⑤ 事業実施に必要な資金の額・調達方法
- ⑥ 事業の効果
- ⑦ 地域公共交通計画に継続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
- ⑧ その他継続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

① 実施区域（実施方針と同様）

継続事業を実施する区域を記載します。なお、継続事業の実施に当たり、従前の路線や区域等を変更する場合は、当該区域も含めて記載して下さい。

② 事業の内容・実施主体

継続事業の具体的な事業内容及び実施主体（選定した継続旅客運送を実施する者）を一覧表などで表すとともに、事業の種別、運行の態様、運行回数、運賃を始めとするサービス内容を具体的かつ明確に記載します。

併せて、上記の事業メニューと組み合わせる実施する事業（福祉輸送、スクールバス、商業施設等への送迎サービスの活用等）があれば、その具体的な内容を記載します。

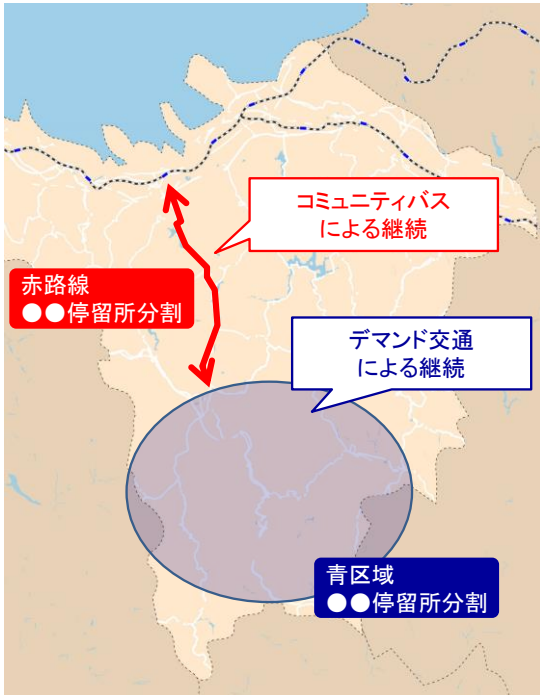
なお、事業の内容のうち、便数やダイヤ等の具体的なサービス水準については、一定程度幅を持った記載も可能です。

▼記載イメージ：実施内容・実施主体

	赤路線	青区域
事業主体	〇〇株式会社	△△株式会社
運送機関	一般乗合旅客自動車運送事業	一般乗合旅客自動車運送事業
態様	路線定期運行	区域運行
運行期間	令和〇年〇月〇日～令和〇年〇月〇日	
運行路線	別紙路線図※のとおり	
運行日	毎日	
運行時間・ 運行便数	別紙時刻表※のとおり	
運行車両	ワゴンタイプ車（10人乗り程度）	
運賃体系	別紙運賃表※のとおり	

【※別紙イメージ】

①路線



②ダイヤ

路線（系統）名	平日		土曜		休日	
	往	復	往	復	往	復
赤路線	〇回		〇回		〇回	
青区域	〇回		〇回		〇回	

③運賃
赤路線

〇〇	〇〇円	〇〇円	〇〇円
—	〇〇	〇〇円	〇〇円
—	—	〇〇	〇〇円
—	—	—	〇〇

青区域

〇〇	〇〇円	〇〇円	〇〇円
—	〇〇	〇〇円	〇〇円
—	—	〇〇	〇〇円
—	—	—	〇〇

▼記載イメージ：公募の結果

選定方式	公募プロポーザル方式	
スケジュール	・プロポーザル公告	令和〇年〇月〇日
	・企画提案書の提出期限	令和〇年〇月〇日
	・業者選定委員会	令和〇年〇月〇日
	・審査結果の通知・公表	令和〇年〇月〇日
応募事業者数	〇社	
選定事業者	〇〇株式会社	

③ 地方公共団体による支援の内容

継続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。）の具体的内容について記載します。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」の項目にも記載して下さい。なお、地方公共団体による支援の額等については、一定程度幅を持った記載も可能です。

④ 実施予定期間（実施方針と同様）

継続事業の実施予定期間を記載します。継続事業は地域公共交通計画に即して実施される以上、実施予定期間は地域公共交通計画の計画期間内に含まれる必要がありますが、地域公共交通計画の計画期間と必ずしも一致させる必要はありません。

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、内容等を記載してください。事業の実施に関して補助金等を申請する予定であって、補助金等の対象、金額等が未定の場合も、これに準じて記載してください。

なお、事業実施年度によって、事業費やその内訳が異なる場合には、実施年度毎に記載するようにしてください。事業費やその内訳が全ての実施年度において一定の場合は、実施年度を「〇〇年度～〇〇年度」とし、まとめて記載することも可能です。

▼記載イメージ

項目	総事業費	内訳	調達方法		実施年度
			調達主体	(補助金等)	
コミュニティバスによる継続	〇〇	〇〇	〇〇株式会社	〇〇補助金	〇〇
デマンド交通による継続	〇〇	〇〇	△△株式会社	〇〇補助金	〇〇

※本表記載の補助金等の額については、現時点の見込み額であり、記載の通り調達がなされない場合があり得る。

⑥ 事業の効果

地域公共交通計画に記載した目標や評価指標を踏まえて、継続事業を実施する路線等において見込まれる利用者数や収支、目標項目や評価項目ごとに継続事業の効果を記載して下さい。なお、記載に当たっては、具体的な数値等を用い、可能な限り定量的に記載するようにしてください。

▼記載イメージ

項目	事業の効果	地域公共交通計画での目標における位置付け
コミュニティバスによる継続	
	
デマンド交通による継続	
	

⑦ 地域公共交通計画に継続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

地域公共交通計画に継続事業に関連して実施される事業（地域住民と連携した利用促進策に係る事業等）が定められている場合は、当該事業に関する事項について記載してください。

⑧ その他継続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

その他、継続事業の運営に重大な関係を有する事項がある場合には、その事項についても記載してください。

3.5 継続実施計画作成の留意点について

① 地方公共団体と地域の関係者との間における認識の共有

継続事業の実施を検討するに当たっては、まず、継続実施計画の作成主体となる地方公共団体及び実施の対象となる路線等において現に運行を行っている交通事業者等の中で、当該路線等の継続が困難であること又はそのおそれがあることについての認識（以下「継続困難性の認識」という。）が共有されることが必要です（法§2⑪）。

継続困難性の認識の共有の方法としては、例えば、交通事業者からの路線等の休廃止に係る事前の相談や、協議会等において地域の交通事業者の状況を定期的に把握すること等が考えられます。また、各地方運輸局や支局等とも連携しながら、地域の交通事業者との今後の路線等の維持に関する議論の場を設ける等、地方公共団体が自ら積極的に交通事業者に働きかけていくことも重要です。

なお、運送サービスが円滑に継続されないことにより、当該路線等の周辺地域が交通空白地となってしまう期間が生ずるのを避けるため、継続実施計画の作成等の諸手続に要する期間等も踏まえて、各事業法上の路線等の休廃止の手続が可能な時点よりも一定程度前の段階で継続困難性の認識の共有が行われることが望ましい（※）です。

（※）例えば、乗合バスの場合、道路運送法において、事業の休廃止を行おうとする6ヶ月前までに国に届出を行うこととされています。そのため、乗合バスの路線において継続事業の実施を検討するに当たっては、継続実施計画の作成等の諸手続に要する期間等も鑑み、休廃止に至ることが予想される時期から6ヶ月よりも前までに地域の関係者間で継続困難性の認識が共有されていることが望ましい、と言えます。

② 地域公共交通計画への記載について

継続実施計画の作成に当たっては、地域公共交通計画において、継続事業に関する事項を定める必要があります（法§27の2①）。仮に地域公共交通計画の計画期間を5年間とするのであれば、向こう5年間で危険水域に入る可能性がある路線に関してしっかりと抽出・議論し、継続事業の対象となる路線を計画内に位置付けておきましょう。継続事業に関する事項として、少なくとも大まかな事業の実施工エリアや対象路線等を記載した上で、どの事業につき、継続事業としての実施を予定しているかを明示するようにしましょう。

その際、明示の方法としては、

- ・ 事業を列挙した上で、継続事業として行われるものに印をつける
- ・ 継続事業として行われるものをまとめて記載し、それ以外の事業と区別することが考えられます。

また、どれだけ事前にしっかりと議論していても、社会動向の急激な変化等に伴い、地域公共交通計画の計画期間中に廃止の危機にさらされる路線が出てくることも考えられます。その際は、即座に法定協議会等において地域公共交通計画の見直しを行い、対象路線の位置づけを行いましょ。

なお、継続事業に関する事項の記載を行うための地域公共交通計画の作成又は変更の手続については、実施方針の策定及び公募の手続と同時並行で進めることも可能です。

③ 継続実施計画の認定について

継続実施計画の認定に当たっては、継続事業を実施する路線等において現に特定旅客運送事業を実施している者、当該路線等において引き続き運送を実施しようとする者その他の関係者の同意のほか、以下が必要となります（法§27の3②）。

- a) 基本方針に照らして適切なものであること
- b) 事業を確実に遂行するため適切なものであること
- c) 個別事業法の許可基準に適合すること

a)については、基礎となっている地域公共交通計画が基本方針に沿って作成されているか、すなわち、継続事業によって実現される地域旅客運送サービスが基本方針一2に掲げる「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目標」を実現するか、基本方針三1（7）「地域旅客運送サービス継続事業に関する留意事項」に留意されているかが考慮されます。

なお、継続実施計画の認定に係る審査に当たって、公募時に実施方針を示したことと、実施方針において記載された事項と継続実施計画において記載された事項に概ね相違がないことを確認するため、原則として、計画本体に実施方針を添付した上で認定の申請を行って下さい。

④ 関係者の同意について

継続実施計画を定めようとするときは、その維持が困難と見込まれるに至った乗合バス等を運行する事業者（従前からの事業者）と、地方公共団体による公募手続を経て、当該事業者に代わってその地域でサービスを継続することとなった事業者（新規の事業者）、地方公共団体が必要と認める者（関係する都道府県や継続事業を実施する路線に近接した路線において事業を営む者など）の同意を得なければなりません。併せて、事業内容に関係を有する公共交通事業者、道路管理者、港湾管理者や公安委員会など必要な関係者に対して、意見聴取を行う必要がある点について留意しましょう。なお、同意の形式については、同意が行われたことを地方公共団体と同意対象者の間でより明確にするため、原則として、書面により行うことが望ましいです。

3.6 継続実施計画の変更について

継続事業を実施する区域においては、事業の実施期間中、実施主体たる公共交通事業者、地方公共団体は、継続実施計画に基づき、計画に定められた路線、運行回数、運賃等を持続する必要がある。加えて、事業の実施状況については適時・適切に把握・評価を行いましょ。評価結果によっては、地域での協議も踏まえ、必要に応じて事業内容を見直し、実効性の高い計画としていくことが重要です。

計画の変更については、以下の2通りが考えられます。

① 作成と同様の認定手続きを経て、変更が必要となった時点で直ちに変更の認定を受け べきもの

■ 区域を変更する場合

■ 事業の内容を変更する場合

※継続実施計画の現在の記載内容の範ちゅうに収まる場合、変更認定手続きは不要。

■ 地方公共団体による支援の内容を変更する場合

※軽微なものにとどまる場合、変更認定手続きは不要。

■ 実施予定期間を変更する場合

■ 資金の額及び調達方法を変更する場合

※収入・費用の内訳の額の±10%以内の変動がある場合や、国による補助金の交付額が見込みと異なる際に他の主体による補填を行う場合、変更認定手続きは不要。

② 計画の記載内容の微修正として認定手続きを要しないもの

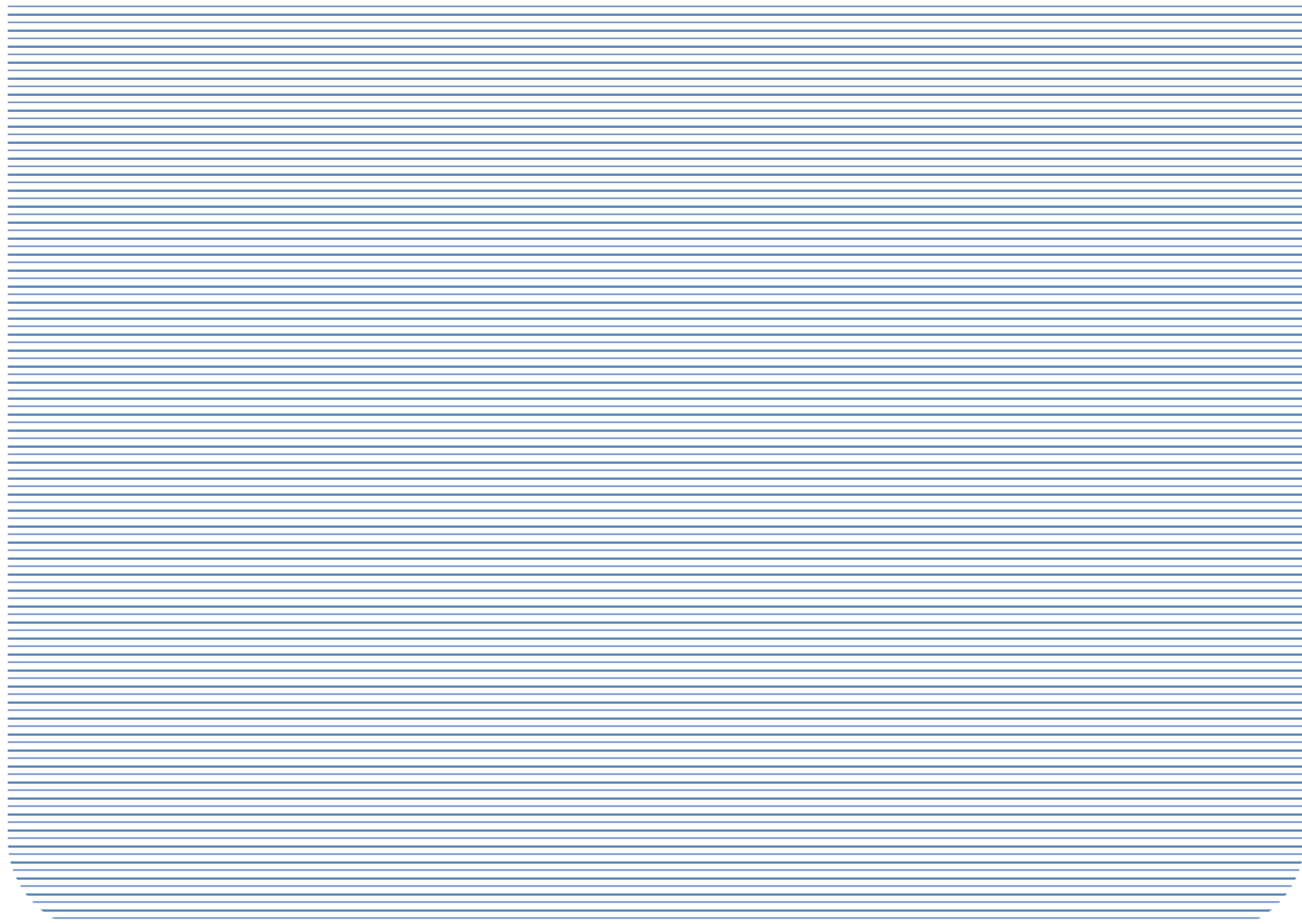
■ バス停名の変更

■ バス停の位置変更・改廃を要しない微細なルート変更 等

なお、実施主体を新たに選定する等、継続事業の大幅な見直しを行う場合に、改めて実施方針の策定及び公募の手続を行う必要があるかについては、個別に各地方運輸局や支局までご相談ください。

第4章

地域公共交通利便増進事業 について



4.1 利便増進事業とは

利便性の高い地域旅客運送サービスの持続可能な提供を確保するためには、地域における公共交通ネットワークの再編のみならず、ダイヤ・運賃などのサービス面の改善を含め、地域のニーズにきめ細かく対応することが重要です。その際、不便な路線・ダイヤの改善や画一的な運賃設定の見直し等が必要となる場合には、地域公共交通利便増進実施計画（以下「利便増進計画」という。）を作成することができます。

地方公共団体は、地域公共交通計画において地域公共交通利便増進事業（以下「利便増進事業」という。）の概要を定めた上で利便増進事業を実施しようとする者等の同意を得て当該事業の実施計画である利便増進計画を作成し、国土交通大臣の認定を申請することが可能です。

なお、利便増進事業は、従前の地域公共交通再編事業の内容を更に充実させた事業であり、地域における公共交通ネットワークの再編を行う取組に加え、運賃・ダイヤ等の見直しも含め、利用者の利便の増進に資する取組を対象としている事業です。

【地域公共交通再編事業】

地方公共団体を中心となって、バス路線網の見直し等により地域公共交通を再編する取組を通じて、コンパクトなまちづくりと連携しつつ、面的な公共交通ネットワークの再構築を図る事業



【地域公共交通利便増進事業】

地方公共団体を中心となって、路線ネットワークにとどまらず、運賃やダイヤ等の見直しも含めた利用者の利便の増進に資する取組を通じて、地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保を図る事業

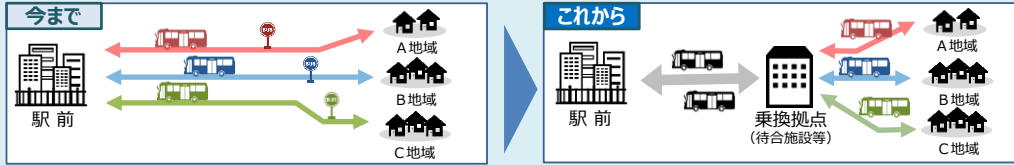
▲地域公共交通再編事業と地域公共交通利便増進事業の考え方の違い

利便増進事業の内容として含まれ得る事業については以下の通りです。

イ. 特定旅客運送事業※に係る路線等の編成の変更

《事業例》

- ・バス路線の幹線と支線の分割
- ・市街地中心部のバス路線の集約化
- ・中心市街地を回遊できるバスの新設 など



ロ. 他の種類への旅客運送事業への転換又は自家用有償旅客運送から旅客運送事業への転換

《事業例》

- ・旅客鉄道から路線バス（一般乗合旅客自動車運送事業）へ転換
- ・路線バス・コミュニティバスから一般タクシー（一般乗用旅客自動車運送事業）へ転換
- ・旅客船（定期航路事業）から海上タクシー（不定期航路事業）へ転換
- ・自家用有償旅客運送から路線バス・一般タクシーへの転換 など



ハ. 自家用有償旅客運送の導入又は路線若しくは区域の変更

《事業例》

- ・交通空白地における自家用有償旅客運送の新規導入
- ・自家用有償旅客運送の区域の拡大 など



ニ. 運賃又は料金の設定

《事業例》

- ・定額制乗りの放題運賃
- ・通し運賃 など



ホ. 運行回数又は運行時刻の設定

《事業例》

- ・等間隔運行やパターンダイヤ など



ヘ. 共通乗車船券の発行

《事業例》

- ・電車・バス一日乗り放題切符、観光周遊フリーパスの発行 など



ト. イ〜ハに掲げる事業と併せて行う以下の事業(施行規則 § 9 の 3)

《事業例》

- ① 乗継ぎを円滑にするための運行計画の改善
- ② 交通結節施設における乗降場の改善
- ③ 乗継ぎに関する分かりやすい情報提供
- ④ ICカード又は二次元コードの導入
- ⑤ ①〜④に掲げる事業の他、地域公共交通の利用を円滑化するための措置

※ 特定旅客運送事業：旅客鉄道事業、旅客軌道事業、一般乗合旅客自動車運送事業及び国内一般旅客定期航路事業

▲ 地域公共交通利便増進事業（法 § 2 ⑬、施行規則 § 9 の 3）

4.2 利便増進計画作成のメリット

利便増進計画について国土交通大臣の認定を受けることにより、以下のような法制上の措置を受けることが可能となります。

① 手続きのワンストップ化

利便増進計画と個別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。（法 § 27 の 18、 § 27 の 19、 § 27 の 20①、 § 27 の 21）

※なお、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。（道路運送法 § 9④）（法定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（道路運送法施行規則 § 9②））

② サービスの持続的な提供

公共交通事業者が正当な理由なく計画に定められた事業を実施していない場合には、国土交通大臣が勧告・命令を行い、事業の確実な実施を担保します。（法 § 28③及び④）

③ 計画を阻害する行為の防止（※ 一般乗合旅客自動車運送事業のみ）

利便増進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、
i) 利便増進事業の実施区域では、一般乗合旅客自動車運送事業の許認可が制限されます。
ii) 利便増進事業の実施区域では、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。（法 § 27 の 20④及び⑤）

また、道路運送法による乗合バスの新規参入等に係る通知を受けた地方公共団体は、当該新規参入等により想定される利便増進計画への影響について、定量的に明らかにした上で、法定協議会等における議論を踏まえ、国に意見を提出することができます。（法 § 27 の 20⑧）

④ 少量貨物の運送（※ 自家用有償旅客運送のみ）

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。（法 § 27 の 20②）

4.3 利便増進計画作成の留意点について

① 地域公共交通計画への記載について

利便増進計画作成に当たっては、地域公共交通計画において、利便増進事業に関する事項を定める必要があります（法§27の16①）。地域公共交通特定事業に関する事項として、少なくとも大まかな事業の実施エリア及び事業内容（△△を乗継拠点とする〇〇線の分割、××線における等間隔ダイヤの導入、等）を記載した上で、どの事業につき、地域公共交通特定事業としての実施を予定しているかを明示するようにしましょう。

その際、明示の方法としては、

- ・ 事業を列挙した上で、利便増進事業として行われるものに印をつける
- ・ 利便増進事業として行われるものをまとめて記載し、それ以外の事業と区別することが考えられます。

② 利便増進計画の認定について

利便増進計画の認定に当たっては、利便増進事業を実施しようとする者その他の関係者の同意のほか、以下が必要となります（法§27の17②）。

- a) 基本方針に照らして適切なものであること
- b) 事業を確実に遂行するため適切なものであること
- c) 個別事業法の許可基準に適合すること

a)については、基礎となっている地域公共交通計画が基本方針に沿って作成されているか、すなわち、利便増進事業によって実現される地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保が基本方針一2に掲げる「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目標」を実現するか、基本方針三1（9）「地域公共交通利便増進事業に関する留意事項」に留意されているかが考慮されます。

さらに、当該利便増進計画については、基本方針において、「公共交通の効率性を高めながら、地域のニーズにきめ細かく対応することで利便性の高い地域旅客運送サービスの持続可能な提供を確保することを念頭に」実施されるものであるとされていることから、利便増進事業の効果についても、認定の判断の要素となります。よって、利便性の向上の観点から、利便増進事業の効果を可能な限り定量的に記載し、地域旅客運送サービスの持続可能な提供が確保されることを示す必要があることに留意しましょう。

③ 複数のバス事業者との協議について

サービスの改善を図るにあたって、複数事業者間の路線、ダイヤ、運賃などの調整が必要となる場合には、独占禁止法の規定に抵触しないよう留意する必要がありますが、こうした場合には、地方公共団体が個々の交通事業者との間で個別に協議を行う必要がありますが、独占禁止法特例法に基づく共同経営計画の作成を前提として協議を行う場合には、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、複数事業者の間で協議を行うことができます。

地域において上記の調整の必要性がある際には、積極的に検討し、独占禁止法の適用除外制度と、利便増進事業の一体的な活用を図ることが重要です。具体的には、地域旅客運送サービスの維持確保を図る上で、複数事業者間の連携の可能性が考えられる場合は、連携によって実現しようとする路線・ダイヤ・運賃等を事業の内容とする利便増進事業を地域公共交通計画内で位置づけ、利便増進計画と共同経営計画の作成に向け事業者間で協議を進めることになります。（※）

（※）利便増進計画と共同経営計画の関係について

利便増進事業の内容として、ハブ&スポーク型の再編、定額制乗り放題運賃、パターンダイヤ等を複数の乗合バス事業者等の間で共同して実施する場合があります。

この場合、当該事業の内容について、独占禁止法特例法に基づく共同経営に関する協定を締結し、当該協定に係る共同経営計画を作成している際には、利便増進計画本体に当該共同経営計画を添付することで、当該利便増進計画の内容に代えることができます。その場合、利便増進計画本体において、記載事項と対応する共同経営計画の該当箇所を明示する必要があります。

なお、利便増進計画として必要な記載事項であって、共同経営計画に記載することが想定されない事項（地方公共団体による支援の内容や、事業の実施に必要な資金の額等）については、利便増進計画本体において詳細に記載することが必要です。（次頁掲載の通知を参照）

④ 関係者の同意について

利便増進計画を定めようとするときは、あらかじめ「利便増進事業を実施しようとする者」と「利便増進事業に関係すると地方公共団体が認める者」の同意を得なければなりません（法§27の16③、施行規則§36の14）。同意の形式については、同意が行われたことを地方公共団体と同意対象者の間でより明確にするため、原則として、書面により行うことが望ましいです。併せて、事業内容に関係を有する公共交通事業者や道路管理者、公安委員会など必要な関係者に対して、意見聴取を行う必要がある点について留意しましょう。

なお、「利便増進事業に関係すると地方公共団体が認める者」については、各地方公共団体が利便増進計画の区域や利便増進事業の内容等に応じて個別具体的に判断することが必要ですが、基本的に、利便増進事業を実施しようとする路線等と重複区間を有する路線等や地理的に近接する路線等において、当該利便増進事業の内容に含まれない旅客運送事業を営む事業者については、利便増進事業を円滑に実施する上で、関係者として同意を得ておくことが望ましいです。（次頁掲載の通知を参照）

【地域公共交通計画の送付、地域公共交通利便増進実施計画の認定、新地域旅客運送事業計画の認定等に係る運用上の留意事項について（平成26年国総計第74号）※令和2年一部改正】

●地域公共交通利便増進実施計画と共同経営計画の関係について

利便増進事業の内容として、法第2条第13号イ、ニ及びホに規定する事業（ハブアンドスポーク型の再編、定額制乗り放題運賃、パターンダイヤ等）を複数の一般乗合旅客自動車運送事業者等の間で共同して実施する場合が考えられる。

この場合、当該事業の内容について、地域における一般乗合旅客自動車運送事業及び銀行業に係る基盤的なサービスの提供の維持を図るための私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律の特例に関する法律（令和2年法律第32号。以下「独禁法特例法」という。）に基づく共同経営に関する協定の締結に際し、当該協定に係る共同経営計画（独禁法特例法第10条に規定する計画をいう。以下同じ。）を作成している場合には、利便増進実施計画本体に当該共同経営計画を添付することで、当該利便増進実施計画の内容に代えることができることとする。その場合、利便増進実施計画本体において、記載事項と対応する共同経営計画の該当箇所を明示しなければならない。

ただし、利便増進実施計画として必要な記載事項であって、共同経営計画に記載することが想定されない事項（地方公共団体による支援の内容や、事業の実施に必要な資金の額等）については、利便増進実施計画本体において詳細に記載することが必要である。

●利便増進実施計画を定めようとする際の関係者の同意

法第27条の16第3項及び規則第36条の14においては、地方公共団体は、地域公共交通利便増進実施計画（以下「利便増進実施計画」という。）を定めようとするときは、あらかじめ、利便増進実施計画に係る地域公共交通利便増進事業（以下「利便増進事業」という。）を実施しようとする者及び地方公共団体が当該利便増進事業に関係を有する者として必要と認める者の同意を得なければならないこととされている。これは、「利便増進事業を実施しようとする者」については、利便増進実施計画の認定を受けた場合に事業の実施義務を負うこととなることを踏まえたものであり対象は明確であるが、「関係を有する者として必要と認める者」については、利便増進計画の対象となる区域や事業の規模が大きい場合等は対象に含める者について判断に疑義が生じる場合が考えられるため、以下の点について、地方公共団体に適切に情報提供等を図られたい。

当該「関係を有する者として必要と認める者」については、各地方公共団体が利便増進計画の区域や利便増進事業の内容等に応じて個別具体的に判断することが必要であるが、基本的に、利便増進事業を実施しようとする路線若しくは航路又は営業区域（以下「路線等」という。）と地理的に近接する路線等において、当該利便増進事業の内容に含まれない旅客運送事業（法第2条第11号に規定する旅客運送事業をいう。以下同じ。）を営む事業者については、利便増進事業を円滑に実施する上で、当該「関係を有する者として必要と認める者」として同意を得ておくことが望ましい。

特に、利便増進計画の区域内に含まれる路線又は営業区域に係る一般乗合旅客自動車運送事業を営む者については、当該計画が認定された場合、法第27条の20第4項等に規定する乗合バスの新規参入に係る特例の対象となりうるため、利便増進実施計画作成の段階で十分な調整を行い、同意を得ておくことが望ましい。

⑤ 利便増進事業の段階的な実施について

利便増進事業については、路線等の編成を伴わないような運賃・ダイヤ等の見直し等の個別の取組についても、事業の内容として実施することが可能です（法§2⑬、施行規則§9の3）。

そのため、実施を予定している事業の中の一部の取組について、当該取組を実施しようとする者や関係者の同意が得られていない等の事情から、当初の利便増進計画の認定段階では事業の内容として記載することができない場合も考えられます。

このような場合、当該取組（利便増進事業として実施予定ではあるものの、認定当初の段階での実施が困難な取組）については、調整が整い次第段階的に実施する旨を利便増進計画に記載することが望ましいです。その上で、実施が可能になった段階で、事業の内容として記載した上で、利便増進計画の変更認定の申請を行って下さい。

⑥ 複数市町村による利便増進事業の検討について

複数の市町村が広域の利便増進計画を作成する際には注意が必要です。この場合においては、利便増進事業の実施区域内に含まれる支線的な路線のサービス内容（経路、運行回数、運賃等）について十分な分析、検証を進めることが必要です。

⑦ 利便増進計画の公表について

利便増進計画を作成（変更）したときは、計画の区域、期間、事業内容等の概要を地方公共団体の公報やホームページへの掲載等により、公表する必要があります。（法§27の16⑤、施行規則§36の15）

4.4 利便増進計画の記載項目

利便増進計画の記載項目は以下のとおりです（法§27の16②、施行規則§36の13）。

【記載する事項】

- ① 実施区域
- ② 事業の内容・実施主体
- ③ 地方公共団体による支援の内容
- ④ 実施予定期間
- ⑤ 事業実施に必要な資金の額・調達方法
- ⑥ 事業の効果
- ⑦ 地域公共交通計画に利便増進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
- ⑧ 地域公共交通計画に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、観光の振興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
- ⑨ その他利便増進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

① 実施区域

利便増進事業を実施する区域を記載します。当該区域は、地域公共交通計画の計画区域内に含まれる必要があります。ただ、複雑な交通網を抱える交通圏等においては、利便増進計画の作成について、地方公共団体と関係者との間で合意を形成するため、時間をかけた調整が必要となるほか、そうした合意が形成できる区域は、地域公共交通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なることも想定されます。利便増進事業の実施区域として、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します。

とりわけ、利便増進事業の対象となる路線等が隣接市町村まで及んでいる場合には、当該隣接市町村の地域公共交通に与える影響に応じて、当該市町村と連携をしつつ利便増進事業を実施することが必要です。当該連携については、様々な方法が考えられますが、特に、ゾーンバス化を行う場合であって、乗継拠点が隣接市町村側にあるときは、乗継拠点の設定・整備は、利便増進事業の主たる内容となることから、原則として、実施区域には、隣接市町村の区域まで含むことが必要となります。その場合、あらかじめ隣接市町村と共同で地域公共交通計画を作成し、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ことに留意してください。

なお、利便増進事業の実施区域では、計画を阻害する行為の防止などの法的な効果も生じることから、当該区域が必要以上に過大にならないように設定する必要があります。そのため、利便増進事業の内容と密接な関係を有していると言えない路線等については、計画区域に含めることは適切ではありません。

▼記載イメージ

- ○○市○○区
- ○○市○○町

※必要に応じて区域図などを添付してください。

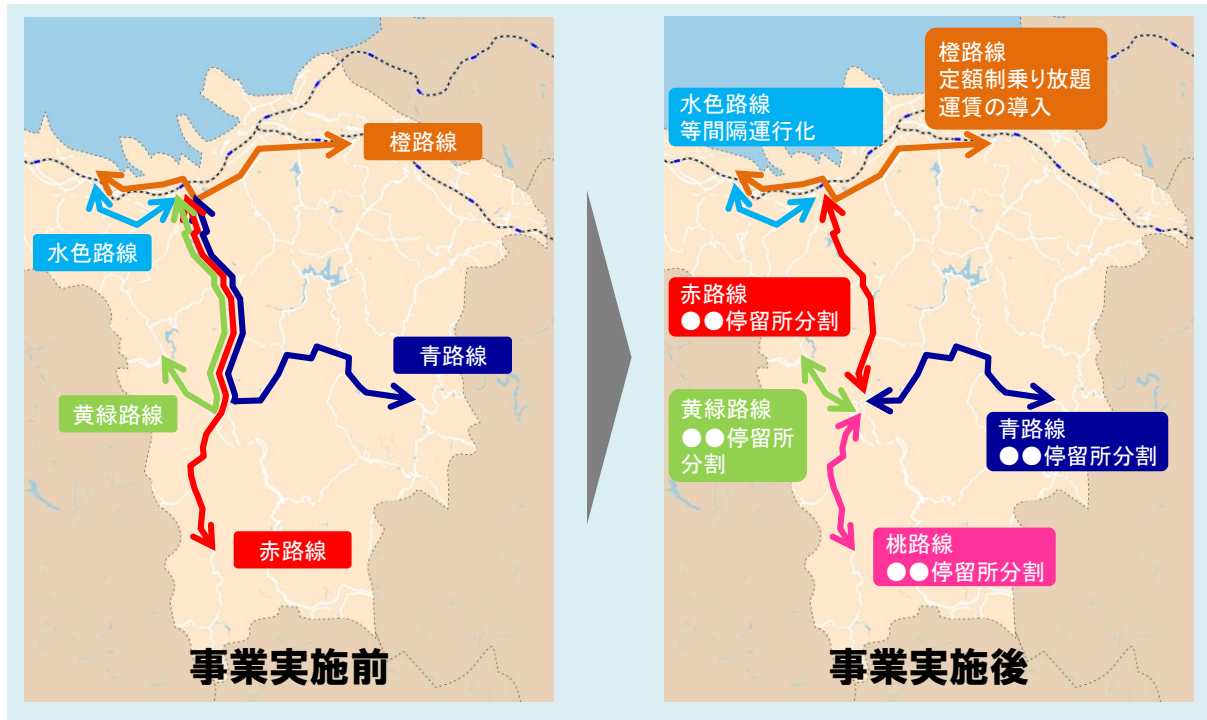
② 事業の内容・実施主体

利便増進事業の具体的な事業内容及び実施主体（委託先含む）を一覧表などで表すとともに、当該事業の実施区域内で事業の対象となった路線・ダイヤ・運賃などのサービス内容について、事業実施前と後についてそれぞれ掲載します。

▼記載イメージ：事業内容・実施主体

項目	事業内容	実施主体
○○地区における路線の編成の変更	
○○路線の幹線と支線への分割	○○
.....	○○
○○線の利用を円滑化するための運賃の設定	
○○地域における定額制乗り放題運賃の導入	○○
.....	○○
○○路線の利用を円滑化するためのダイヤの設定	
○○路線の等間隔運行化	○○
.....	○○
.....	○○

※事業内容に応じ、事業を行う路線の路線図や、再編前後の路線図、ダイヤ、運賃の比較図を掲載してください。



▲事業実施前後の全体像の記載イメージ

■事業内容の記載イメージ（法§2⑬、施行規則§9の3）。

事業の内容として含まれる内容は以下の通りです。次ページ以降に事業内容の記載イメージを示します。

【事業内容】

- イ. 特定旅客運送事業※に係る路線等の編成の変更
- ロ. 他の種類への旅客運送事業への転換又は自家用有償旅客運送から旅客運送事業への転換
- ハ. 自家用有償旅客運送の導入又は路線若しくは区域の変更
- 二. 運賃又は料金の設定
- ホ. 運行回数又は運行時刻の設定
- ヘ. 共通乗車船券の発行
- ト. イ～ヘに掲げる事業を併せて行う以下の事業
 - ① 乗継ぎを円滑にするための運行計画の改善
 - ② 交通結節施設における乗降場の改善
 - ③ 乗継ぎに関する分かりやすい情報提供
 - ④ ICカード又は二次元コードの導入
 - ⑤ ①～④に掲げる事業の他、地域公共交通の利用を円滑化するための措置

※特定旅客運送事業：旅客鉄道事業、旅客軌道事業、一般乗合旅客自動車運送事業及び国内一般旅客定期航路事業

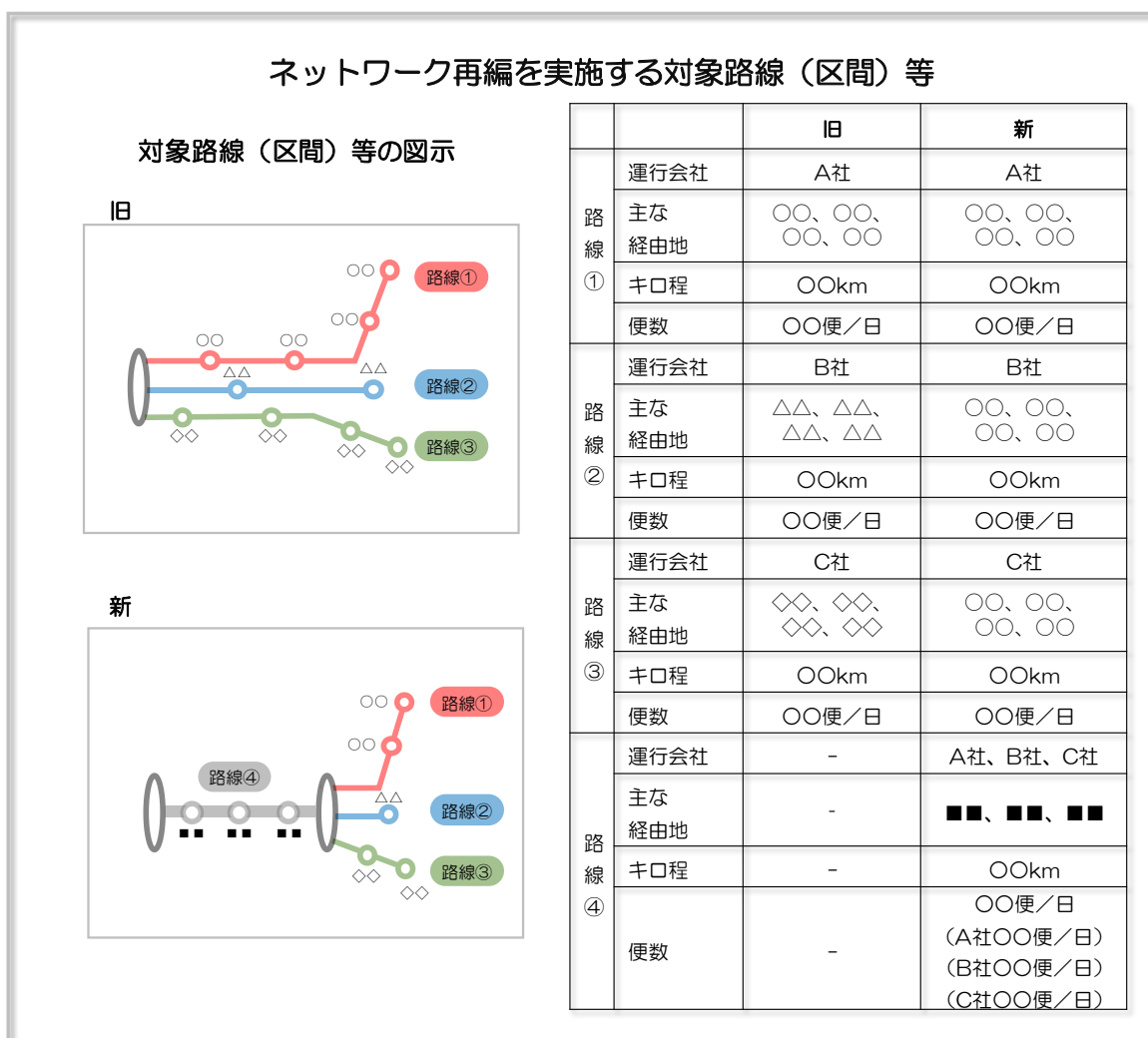
■イ. 特定旅客運送事業*に係る路線等の編成の変更

・例：ハブ&スポーク型のネットワーク再編

再編後の路線（区間）について、道路運送法上の事業計画への記載事項（起点および終点、キロ程、バス停の位置、始発時刻及び終発時刻など）に加え、新たに乗換拠点や転回所を設ける場合には、その位置についても記載する必要があります。また、再編前の路線（区間）、便数等の内容についても記載し、再編前後の比較を可能とすることで、事業の効果やねらいを具体的かつ明確に記載する必要があります。

・例：新規路線の設置

新規路線について道路運送法上の事業計画に準じた記載事項（起点および終点、キロ程、バス停の位置、始発時刻及び終発時刻など）に加え、新たに乗換拠点や転回所を設ける場合には、その位置についても記載する必要があります。



▲ネットワーク再編の記載イメージ

*特定旅客運送事業：旅客鉄道事業、旅客軌道事業、一般乗合旅客自動車運送事業及び国内一般旅客定期航空事業

■ロ. 他の種類への旅客運送事業への転換又は自家用有償旅客運送から旅客運送事業への転換

- ・例：旅客鉄道から路線バス（一般乗合旅客自動車運送事業）へ転換
- ・例：自家用有償旅客運送から路線バスへ転換

転換前後の状況を比較できるようにするため、転換前と転換後の輸送実施主体、輸送機関の種類・運行態様や、転換を行う路線・区間や運送の区域等について、それぞれ鉄道事業法や道路運送法等の各事業法に基づく計画記載事項に準じて記載することが必要です。

■ハ. 自家用有償旅客運送の導入又は路線若しくは区域の変更

- ・例：交通空白地における、自家用有償旅客運送の新規導入

自家用有償旅客運送を実施する主体の名称や運送の種類、運送区域や運送しようとする旅客の範囲等、道路運送法上の申請書の記載事項に準じて記載することが必要です。

- ・例：自家用有償旅客運送の区域拡大 等

変更前後の状況を比較できるようにするため、拡大前と拡大後の運送区域について、平面図を用いてそれぞれわかりやすく表示することが必要です。

■ニ. 運賃又は料金の設定

- ・例：定額制乗り放題運賃

定額制乗り放題運賃の対象エリア、路線（区間）、時間帯に関する内容を明らかにします。対象エリア及び路線（区間）については、平面図を用いてわかりやすく表示します（※1つの図で表示することが難しい場合は、対象エリアをいくつかに分割した拡大図上で路線（区間）を表示するなど工夫します）。また、路線（区間）の起点および終点、運行会社、時間帯及び定額運賃の額についても記載します。

なお、対象エリア内とエリア外をまたがる路線を利用する場合には、エリア内では定額運賃が適用され、エリア外では通常の対距離制運賃が適用されることが想定されます。そのようなエリア内外での併用運賃の取扱いなど定額制乗り放題運賃の適用に関する注意事項を設ける場合は、ここで記載する必要があります。

定額制乗り放題運賃を適用する対象路線（区間）等

対象路線（区間）等の図示

系統（区間）	運行会社	時間帯	運賃
系統①（〇〇～〇〇）	A社	【平日】 〇〇時～〇〇時	定額 〇〇円
系統②（△△～△△）	B社	【土曜、日曜、祝日】 〇〇時～〇〇時	
系統③（◇◇～◇◇）	C社	〇〇時～〇〇時	

【定額乗り放題運賃に関する注意事項】
対象エリアを超えて乗車する場合は、上記定額運賃に対距離運賃を加算するものとします。

▲定額制乗り放題運賃に関する記載イメージ

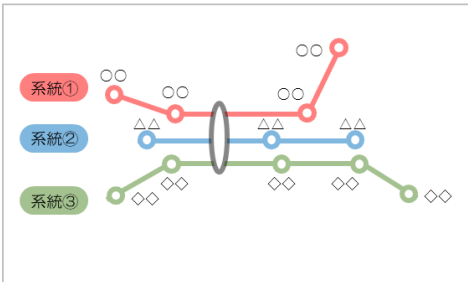
・例：通し運賃

初乗り料金を二重に発生しないこととする対象路線（区間）を明らかにします。対象路線（区間）については、路線図を用いてわかりやすく表示するとともに、起点および終点、運行会社についても記載します。

なお、ある路線から他の路線へ乗り換えるにあたって、乗り換えの時間が一般的な範囲を超えて長くなった場合には通常の下車及び再乗車とみなして新たに初乗り料金が発生するなど、通し運賃の適用に関する注意事項を設ける場合は、ここで記載する必要があります。

通し運賃を適用する対象路線（区間）等

対象路線（区間）等の図示



系統（区間）	運行会社
系統①（〇〇～〇〇）	A社
系統②（△△～△△）	B社
系統③（◇◇～◇◇）	C社

【通し運賃に関する注意事項】
乗り換え時間は1時間以内とし、1時間を超えた場合は通常の乗車と同様に初乗り運賃が発生するものとします。

▲通し運賃に関する記載イメージ

・例：ゾーン運賃

ゾーンの設定、路線（区間）に関する内容を明らかにします。設定するゾーン及び路線（区間）については、平面図を用いてわかりやすく表示します（※1つの図で表示することが難しい場合は、対象ゾーンをいくつかに分割した拡大図上で路線（区間）を表示するなど工夫します）。また、路線（区間）の起点および終点、運行会社、ゾーン利用数ごとの運賃の額についても記載します。

なお、ゾーン内とゾーン外をまたがる路線がある場合には、ゾーン内ではゾーン運賃が適用され、ゾーン外では通常の対距離制運賃が適用されることが想定されます。そのようなゾーン内外での併用運賃の取扱いなどゾーン運賃の適用に関する注意事項を設ける場合、ここで記載する必要があります。

そして、特定のゾーン内について一定の時間内であれば下車も含め定額運賃とするなど、定額制乗り放題運賃を組み合わせることも想定されます。そのような場合も、ここで記載する必要があります。

ゾーン運賃を適用する対象路線（区間）等

対象路線（区間）等の図示

		Aゾーン	Bゾーン	Cゾーン
系統①	運行会社	A社		
	主な経由地	〇〇、〇〇	〇〇、〇〇	〇〇、〇〇
系統②	運行会社	B社		
	主な経由地	△△、△△	△△、△△	△△、△△
系統③	運行会社	C社		
	主な経由地	◇◇、◇◇	◇◇、◇◇	◇◇、◇◇

通過ゾーン数	運賃
1	〇〇円
2	〇〇円
3	〇〇円

【ゾーン運賃に関する注意事項】
上記のゾーンを超えて乗車する場合は、上記ゾーン運賃に対距離運賃を加算するものとします。

（定額制乗り放題運賃を組み合わせる場合）

対象エリア	時間帯	運賃
Aゾーン	【平日】	定額 〇〇円
	〇〇時～〇〇時	
	【土曜、日曜、祝日】	
	〇〇時～〇〇時	

【ゾーン運賃及び定額乗り放題運賃に関する注意事項】
上記対象エリアを超えて乗車する場合は、当該エリアを除いた通過ゾーン数に応じた上記ゾーン運賃を適用するものとします。

▲ゾーン運賃の記載イメージ

■ホ. 運行回数又は運行時刻の設定

・例：等間隔運行

等間隔運行の対象区間、運行会社、時間帯毎の運行間隔などを記載します。また、等間隔運行実施前の当該区間における便数、最大待ち時間等の内容についても記載する必要があります。

▼等間隔運行を行う場合の記載イメージ

対象となる区間	運行会社		運行間隔	
			平日	土曜、日曜及び祝日
系統①（〇〇～〇〇間） 系統②（△△～△△間）	A社 B社	旧	〇時台（〇便）：最大待ち時間〇分	〇時台（〇便）：最大待ち時間〇分
		新	〇時台（〇便）：〇〇分間隔	〇時台（〇便）：〇〇分間隔

・例：パターンダイヤ

パターンダイヤの対象区間、運行会社、当該一定の運行時刻、時間帯毎の運行回数を記載します。また、パターンダイヤ実施前の当該区間における便数、最大待ち時間等の内容についても記載する必要があります。

▼パターンダイヤを行う場合の記載イメージ

対象となる路線 （区間）	運行会社		運行パターン	
			平日	土曜、日曜及び祝日
系統②（△△～△△間） 系統③（◇◇～◇◇間）	B社 C社	旧	〇時台（〇便）：最大待ち時間〇分	〇時台（〇便）：最大待ち時間〇分
		新	〇時台（〇便）：〇分,〇分,〇分	〇時台（〇便）：〇分,〇分,〇分

■ 4. 共通乗車船券の発行

共通乗車船券の発行を行う場合、以下の項目について明示してください。

【記載する事項】

- ・乗継ぎできる交通機関や利用できる区間及び期間
- ・事業を実施するに当たり連携する事業者（観光事業者やデータ・通信事業者等）及び連携の方法
- ・共通乗車船券を発行する媒体（紙の切符、スマートフォンアプリ等） 等

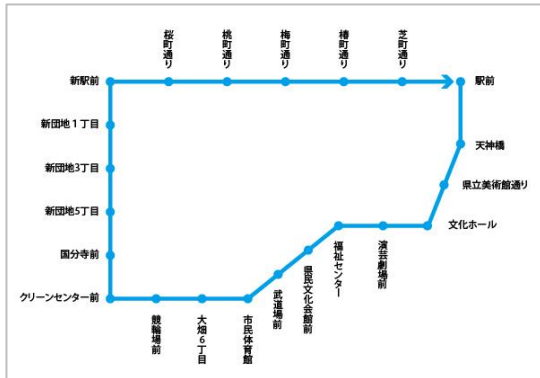
＜備考＞

・路線毎の詳細の記載イメージ

①地図上に記載する場合



②模式図で記載する場合



〇〇線 運行概要

※赤字は変更箇所

項目	内容	
運行のねらい	・・・のため、・・・する。	
運行事業者	〇〇株式会社	
事業の種類	一般乗合旅客自動車運送事業	
運行の態様	路線定期運行	
	旧	新
系統①	起点	〇〇
	主な経由地	〇〇、〇〇、…
	終点	〇〇
系統②	起点	〇〇
	主な経由地	〇〇、〇〇、…
	終点	〇〇
系統③	起点	〇〇
	主な経由地	〇〇、〇〇、〇〇、…
	終点	〇〇
車両	〇〇	〇〇
運行日	各系統共通 通年運行（12/29～1/3を除く）	

※ 自家用有償運送の場合

旅客の運送に付随した、少量の郵便物、新聞紙等の貨物の運送 行う・行わない

・運行回数等の記載イメージ

変更・転換・代替後の運行系統別の1日当たり運行回数を記載します（記載イメージ①）。ただし、運行系統別に記載すると、複数運行系統の重複する区間におけるサービス内容を適切に表すことが難しい場合には、任意の区間別の運行回数を記載することも可能です（記載イメージ②）。

なお、当該運行回数については、利便性にほとんど影響を及ぼさない場合に限り、例えば、105～107回/日のように幅をもって記載することも可能です。しかし、今後提供すべきサービス内容を明確に定める観点から、幅をもって記載する場合であっても、運行回数を明確に記載するとともに、その幅は限りなく小さくすることが必要です。

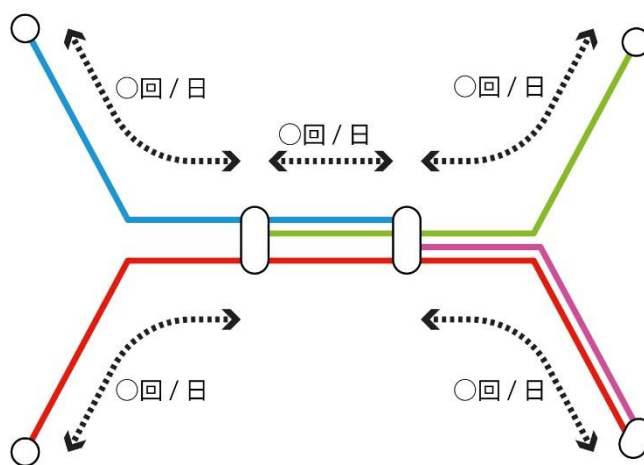
▼変更後の日別の運行回数の記載イメージ①

路線（系統）名	平日		土曜		休日	
	往	復	往	復	往	復
〇〇線	〇回		〇回		〇回	
〇〇線	〇回		〇回		〇回	
〇〇線	〇回		〇回		〇回	

▼変更後の日別の運行回数の記載イメージ②

区間	運行回数	対象路線（又は系統）
〇〇～〇〇	〇〇回	〇〇線、〇〇線、〇〇線
〇〇～〇〇	〇〇回（平日） 〇〇回（土日祝）	〇〇線、〇〇線、〇〇線

※特定の区間における運行頻度について明示したもの。必要に応じ概念図も記載。



▲記載イメージ②に関する変更後の運行回数の概念図

【補足】

運行回数等に関連する情報として、

- ・ 時間帯別運行回数
- ・ 始発、終発の時刻
- ・ 具体的な運行時刻

などについても利便増進計画に記載可能です。

<参考> 幅をもった記載について

これまで説明してきた項目について、運行回数・運賃など計画開始段階では詳細に設定しきれない部分に関しては、幅をもって記載することも可能です。例えば、運行回数については、利便性にほとんど影響を及ぼさない限り 105 回～107 回/日のような記載も許容されます。しかし、今後のサービス内容を明確に定める観点から、運行回数を明確に記載するとともに、その幅は可能な限り小さくする等、変わり得るとしてもその方向性がわかるような記載とすることが必要です。

ただし、利便増進計画をもって道路運送法等の届出とする際は、改めて公示等による規定に適合するよう、配慮が必要です。

▼幅のある記載の例 1（幅が一定に抑えられている記載）

	区間			キロ程	運行回数（括弧内は運行開始当初）		
	起点	主な経由地	終点		平日	土曜日	日曜日・祝日
旧	—			—	—	—	—
新	A	B	C	4.8 キロ	68～84 回/日 (76回/日)	63～77 回/日 (70回/日)	63～77 回/日 (70回/日)

▼幅のある記載の例 2（当初案から増加させていく、という方向性が確かな記載）

	区間			キロ程	運行回数（括弧内は運行開始当初）		
	起点	主な経由地	終点		平日	土曜日	日曜日・祝日
旧	A	B	C	8.5 キロ	57.0 回/日	54.5 回/日	54.5 回/日
新	A	B	C	8.5 キロ	21.0～57.0 回/日 (21.0回/日)	12.5～54.5 回/日 (12.5回/日)	12.5～54.5 回/日 (12.5回/日)

③ 地方公共団体による支援の内容

利便増進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。）の具体的内容について記載します。なお、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ます。

④ 実施予定期間

利便増進事業の実施予定期間を記載します。その際、実際に利便増進事業を行う時点のみではなく、利便増進計画に位置付けられた事業により事業実施後の地域旅客運送サービスを維持する期間についても含めて定めます。利便増進事業は、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ための取組であることから、その趣旨を踏まえた適切な期間を設定しましょう。

なお、利便増進事業は地域公共交通計画に即して実施される以上、実施予定期間は地域公共交通計画の計画期間内に含まれる必要がありますが、地域公共交通計画の計画期間の一部の期間において利

便増進事業を実施する場合も想定されるため、地域公共交通計画の計画期間と必ずしも一致する必要はありません。

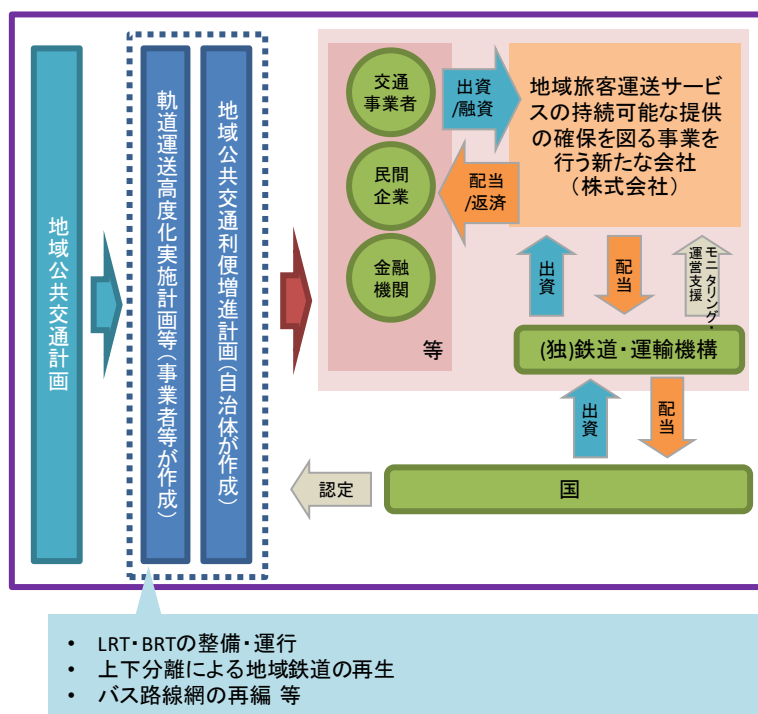
まちづくりに関する施策等の進捗状況等に応じ、一旦事業を実施した地域公共交通についても、一定期間経過後に総合的な評価や見直しを行う必要があるため、地域公共交通計画の計画期間内で、適切な期間を設定することが必要です。

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、内容等を記載してください。事業の実施に関して補助金等を申請する予定であって、補助金等の対象、金額等が未定の場合も、これに準じて記載してください。ただし、資金調達が必ずしも計画通りになされるとは限らないので、その際の調整先についても記載するようにしましょう。

なお、事業実施年度によって、事業費やその内訳が異なる場合には、実施年度毎に記載するようにしてください。事業費やその内訳が全ての実施年度において一定の場合は、実施年度を「〇〇年度～〇〇年度」とし、まとめて記載することも可能です。

また、資金調達のために出資が行われる際には、当該出資者のうち、出資先法人の議決権割合が3分の1を超える株主については記載するとともに、法§29条2①Iに規定する独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構による出資又は貸付けを受けようとする場合においては、その旨を明記します。



▲独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構による出資又は貸付け

▼記載イメージ

項目	総事業費	内訳	調達方法		実施年度
			調達主体	(補助金等)	
〇〇地区における路線の編成の変更	〇〇				
〇〇路線の幹線と支線への分割		〇〇	〇〇株式会社	〇〇補助金	〇〇
.....		〇〇	〇〇株式会社	〇〇補助金	〇〇
〇〇路線の利用を円滑化するための運賃の設定	〇〇				
〇〇地域における定額制乗り放題運賃の導入		〇〇	〇〇株式会社		〇〇
.....		〇〇	〇〇株式会社	〇〇補助金	〇〇
〇〇路線の利用を円滑化するためのダイヤの設定	〇〇				
〇〇路線の等間隔運行化		〇〇	〇〇株式会社	〇〇補助金	〇〇
.....		〇〇	〇〇株式会社		〇〇

※本表記載の補助金等の額については、現時点の見込み額であり、記載の通り調達がなされない場合があります。

⑥ 事業の効果

地域公共交通計画に記載した目標や評価指標等を参考にしながら、目標項目や評価項目ごとに利便増進事業の効果を記載すること等が考えられます。なお、記載に当たっては、具体的な数値等を用い、可能な限り定量的に記載するようにしてください。

▼記載イメージ

項目	事業の効果	地域公共交通計画での目標における位置付け
〇〇地区における路線の編成の変更		
〇〇路線の幹線と支線への分割	〇〇
.....		
.....		

基本方針において、「公共交通の効率性を高めながら、地域のニーズにきめ細かく対応することで利便性の高い地域旅客運送サービスの持続可能な提供を確保することを念頭に」実施されるものとされていることから、利便増進事業によりこれらが達成できるかどうか重要なポイントとなりますので、効果の記載については認定の判断の要素となります。とりわけ、利便増進再編事業を実施することにより、いかに利用者の利便性の向上が図られるかに留意しつつ記載することが必要です。

具体的な数値指標の設定方法・目標値の設定方法等については、地域公共交通計画における設定方法と同じ考え方に基きますので、入門編 第4章並びに詳細編 第9章等を参考にしてください。

⑦ 地域公共交通計画に利便増進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

地域公共交通計画に利便増進事業に関連して実施される事業がある場合、地域公共交通計画における記載内容（施策体系、施策・事業名、事業概要、実施主体、実施時期等）を記載してください。

▼記載イメージ

地域公共交通 計画上の施策 体系	施策・事業名	事業概要	実施主体	実施時期
○ー○	○○○

⑧ 地域公共交通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、観光の振興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

地域公共交通計画に関係施策に関する事項がある場合、地域公共交通計画における記載内容（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、観光の振興に関する施策その他の関係する施策）を記載してください。

▼記載イメージ

地域公共交通 計画上の記載 箇所	記載内容 (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、観光の振興に関する施策その他の関係する施策に関する記載のうち、当該事業に関連する事項)
○○○

⑨ その他利便増進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

その他、新幹線の開業、新たな橋の開通をはじめとして、利便増進事業の対象となる路線等の利用状況に影響を与えるもの等、利便増進事業の運営に重大な関係を有する事項がある場合には、その内容について記載してください。

4.5 利便増進計画の変更について

利便増進事業を実施する区域においては、事業の実施期間中、実施主体たる公共交通事業者、地方公共団体は、利便増進計画に基づき、計画に定められた路線、運行回数、運賃等を持続する必要があります。加えて、事業の実施状況については適時・適切に把握・評価を行いましょ。評価結果によっては、地域での協議も踏まえ、必要に応じて事業内容を見直し、実効性の高い計画としていくことが重要です。

計画の変更については、以下の2通りが考えられます。

① 作成と同様の認定手続きを経て、変更が必要となった時点で直ちに変更の認定を受けべきもの

■ 区域を変更する場合

■ 事業の内容を変更する場合

※利便増進計画の現在の記載内容の範ちゅうに収まる場合、変更認定手続きは不要。

■ 実施主体を変更する場合

※コミュニティバスの委託先の変更についても同様に変更が必要。

■ 地方公共団体による支援の内容を変更する場合

※利便増進計画に記載された支援が行われなくなる場合に加え、重要な支援が新たに追加される場合にも変更が必要。軽微なものにとどまる場合、変更認定手続きは不要。

■ 実施予定期間を変更する場合

■ 資金の額及び調達方法を変更する場合

※収入・費用の内訳の額の±10%以内の変動がある場合や、国による補助金の交付額が見込みと異なる際に他の主体による補填を行う場合、変更認定手続きは不要。

② 計画の記載内容の微修正として認定手続きを要しないもの

■ バス停名の変更

■ バス停の位置変更・改廃を要しない微細なルート変更 等

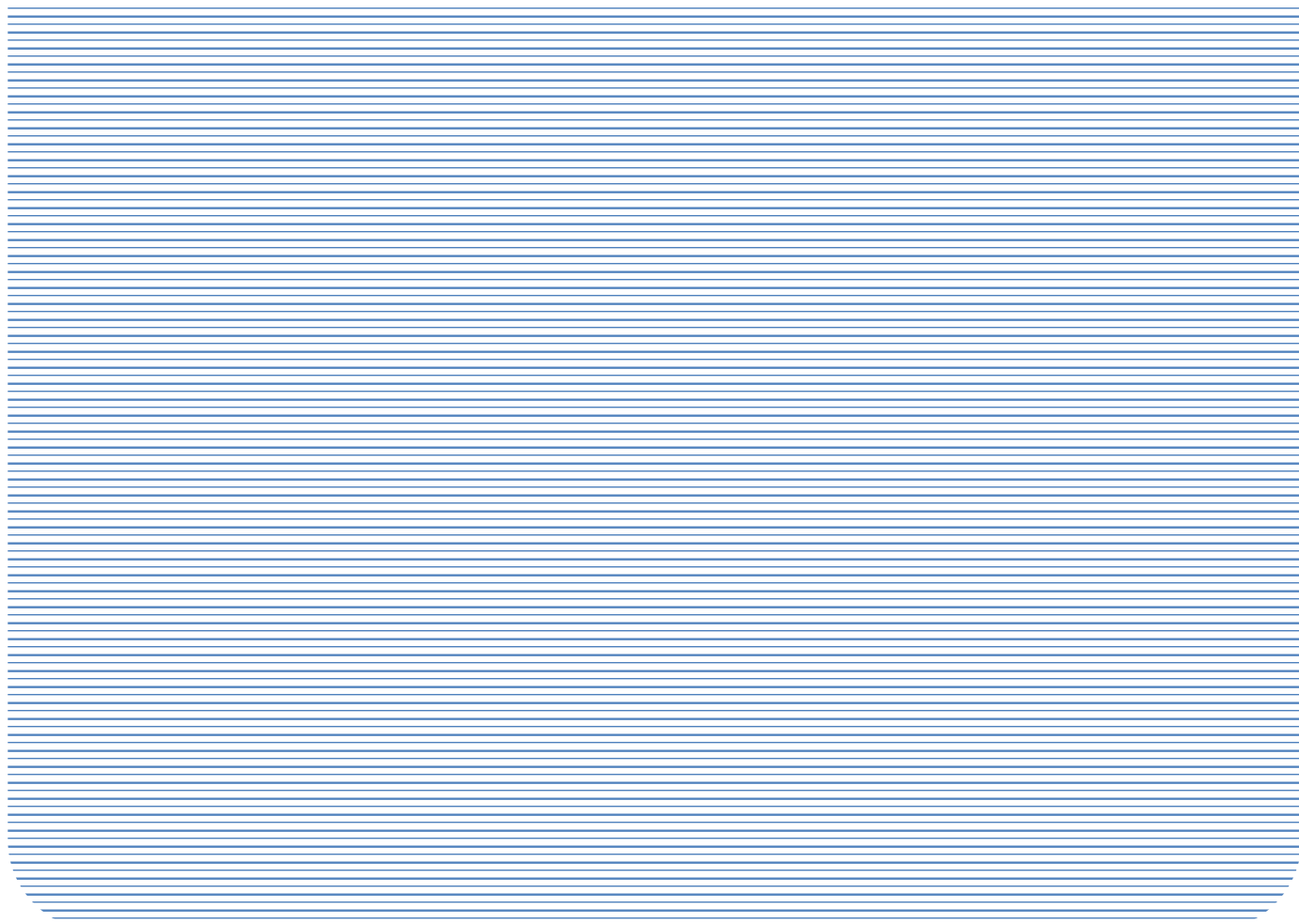
また、変更の認定に際しては、原則として変更の前後で定量的に利便性が向上しているかをチェックしていますが、地域の実情等により、計画作成時の想定と実情が大きく乖離した事業の修正が必要といった事情がある場合等には、当初作成前と変更後で利便性が一定程度改善していれば良いとして、柔軟な変更もある程度許容していますので、地域の要望がある場合はお気軽に運輸局にご相談ください。

【補足】

道路整備、施設立地の変更や交通施設整備などは、利便増進計画作成時にはその大枠が判明していることが多いため、これにより将来的に地域旅客運送サービスの変更も見込まれる場合、当該事象の変更を「関係する施策との連携に関する事項」または「利便増進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」として記載し、それに伴う地域旅客運送サービスの事業内容の変更について、最低限のサービスレベル（交通モードと最低運行回数）を記載するようにしてください。

第5章

地域の現状や移動特性・ニーズを
把握する手法について



5.1 地域の現状や移動特性・ニーズに関する整理項目の例

地域公共交通計画等の検討に当たって、地域課題の整理・共有化、事業の達成目標の設定、事業実施効果の予測など、調査は全ての作業の基本になります。しかし、調査を実施するにはお金と労力が必要です。無計画に新たな調査を実施するようなことは避け、既存資料等を有効活用するなど効率的な調査手法を選定しつつ、必要な調査はしっかりと実施するという、メリハリが重要です。また、あらかじめ地域の移動の実態について詳しい関係者（交通事業者や地域住民等）と話をし、「仮説」を定めた上で調査内容を絞り込むことも一考です。

地域の現状や特性を把握する際には、まずは既存資料等の活用を考えてみましょう。既存資料等としては、国勢調査をはじめとする各種統計資料や、交通事業者が保有しているデータなどがあります。なお、これらの資料は都市部では比較的整備されている一方、地方部においては整備が不十分な場合もあります。しかし、地方部においても、市町村独自で実施している調査などが活用できるケースもありますので、自前で調査を行う前に活用できるデータを探してみましょう。

① 地域の現状等

地域の地勢や土地利用、人口動態や日常生活圏、施設立地、観光動態等について、既存の統計資料の活用に加え、必要に応じて追加調査等を実施し、地域の現況に関する項目を整理しましょう。なお、地域内の人口分布や通勤・通学流動、施設の立地状況等については、地図上で示した上で、バスや鉄道等の公共交通ネットワークの図面と重ね合わせて示すことができれば、現状の公共交通ネットワークが十分なものかどうか、必要とされる場所に整備されているか、などの分析に活用できます。

▼地域の現状等での記載項目例

項目	概要	利用するデータ等
地勢・自然	<ul style="list-style-type: none"> 地形・地勢や気象状況等について説明します。 地形については高低差が分かるような地図で説明することも有効です。 	<ul style="list-style-type: none"> 地図 気象庁のデータ
土地利用	<ul style="list-style-type: none"> 市街地の広がりや、市街地における商業地／住宅／工業等の土地利用の状況を説明します。 道路や鉄道の整備状況や整備計画について説明します。 	<ul style="list-style-type: none"> 土地利用現況図 都市計画図
人口・世帯数	<p>【人口・世帯数等の推移】</p> <ul style="list-style-type: none"> 人口・世帯数の推移や地区別の分布を表やグラフ等で示し、人口動態について説明します。 人口については、年齢3階層別に示すなど、年齢構成の変化についても説明します。 対象区域が広域であるなど、多様な地区が存在する場合には、地区別の人口・世帯数等についても説明します。なお、GIS（地図情報システム）の活用も積極的に検討しましょう。 <p>【将来人口】</p> <ul style="list-style-type: none"> 「人口ビジョン」等で独自に将来人口の予測をしている場合、これを使用して将来的な人口動態を説明します。また、国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来人口推計（都道府県・市町村）」も活用可能です。 	<ul style="list-style-type: none"> 国勢調査 住民基本台帳
日常生活圏	<ul style="list-style-type: none"> 市町村間・区間における通勤・通学、買物・通院等の流動についての現状を、表や地図を用いて説明します。 パーソントリップ調査（詳細編 第6章6.4参照）や独自の実態調査等を実施している場合は、その結果を用います。なければ、国勢調査結果の通勤・通学に係る統計数値の活用が可能です。 	<ul style="list-style-type: none"> パーソントリップ調査 地方公共団体独自の実態調査 国勢調査
事業所・従業者数	<ul style="list-style-type: none"> 事業所数や従業者数の推移や地区別の分布を表やグラフ等で示し、事業者・企業の立地状況等について説明します。 	<ul style="list-style-type: none"> 経済センサス
各種施設分布	<ul style="list-style-type: none"> 医療・福祉施設、役所や図書館などの公共施設、大規模商業施設、観光施設などの集客施設の分布を地図で説明します。 施設の集客数やその推移が分かれば、それについても説明します。 今後の施設整備計画についても分かる範囲で説明します。 	<ul style="list-style-type: none"> 地図 各施設の来場者データ 各種施設計画
観光動向	<ul style="list-style-type: none"> 観光施設の分布を地図で説明します。 観客数の推移や、利用交通手段、出発地等の分布についても説明しましょう。 	<ul style="list-style-type: none"> 各種観光動態調査
その他	<ul style="list-style-type: none"> 必要に応じて、自家用者の保有台数とその推移、高齢者運転免許証の返納状況等、自家用車保有・利用並びに交通事故に関する最近の動向等についても説明しましょう。 	<ul style="list-style-type: none"> 各種調査

② 公共交通の現況

地域の公共交通を構成する交通手段それぞれについて、整備状況や運行状況、利用状況、経営状況等を把握し、地図やグラフ等を用いて分かりやすく説明しましょう。また、住民・利用者の公共交通に対する意見についても整理しておきましょう。今後の公共交通の需要について、人口推計結果等を用いて推計値を算出し、このまま対策を打たなければ公共交通がどうなっていくのかを示し、関係者間で共有することも有効と考えられます。

なお、調査の対象とする公共交通は、乗合バスだけに限定せず、地域公共交通計画の中で活用の可能性のある地域旅客運送サービスを幅広く捉えるようにしてください。例えば、鉄道や航路、タクシー、自家用有償旅客運送等を含めた公共交通全般のほか、必要に応じてスクールバス、福祉輸送、病院・商業施設などの送迎サービスなどを含めて整理・把握しましょう。また、一市町村内で完結する路線だけではなく、近接市町村に跨る広域路線についても現況を把握しておくことが重要です。

▼公共交通の現況での記載項目例

項目	内容	利用データ
公共交通の種類	<ul style="list-style-type: none"> 鉄道や航路、バス、タクシー、自家用有償旅客運送など、地域に存在する全ての公共交通の種類と、事業の主体・事業手法等について表形式等で整理します。 必要に応じて、(有償・無償を問わず)スクールバス、福祉輸送、病院・商業施設送迎サービス等の現状についても情報収集し、整理しておきましょう。 	<ul style="list-style-type: none"> 事業者資料
整備状況	<ul style="list-style-type: none"> 鉄道網や駅の位置、バス路線・系統の現状、タクシー乗り場の位置、及び今後の整備計画等について、地図や路線図等を用いて資料を作成します。 必要に応じて、事業所や営業所等、配車の拠点となる場所も情報収集し、整理しておきましょう。 人口分布や通勤・通学流動、施設の立地状況等などと、地図上で重ね合わせて示すことができれば、現状の公共交通ネットワークが十分なものかどうか、必要とされる場所に整備されているか、などの説明が可能となります。 GIS(地図情報システム)を用いれば、鉄道駅の勢圏、停留所の勢圏における人口や面積等の集計ができ、それをもとに、地域での鉄道やバスの「カバー率」を計算することもできます。なお、鉄道駅や停留所の勢圏については、一般的に前者が500m、後者が300mなどと言われますが、地域の地形条件や取り付けの道路や通路の状況等によって適切な水準を設定します。 	<ul style="list-style-type: none"> 各種地図 路線図
運行状況	<ul style="list-style-type: none"> 鉄道やバス路線について、路線・系統別の運行回数や運行時間帯、運賃などの状況を、地図やグラフを用いて資料作成します。 バス路線については複数の系統が輻輳(ふくそう)することもあり、それぞれの系統の運行状況については、地図上で色分けしたり、太さを変えたりして示すことが考えられます。 また、系統数が多い場合、それらを方面別にまとめて集計して表示するなど、分かりやすくするように工夫しましょう。 事業者別、補助の有無別の整理も有効です。 	<ul style="list-style-type: none"> 路線図 時刻表 事業者資料

▼公共交通の現況での記載項目例（つづき）

項目	内容	利用データ
利用状況	<p>【路線別の状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> バス路線別あるいは鉄道駅別に、利用者数の現状や推移、利用者の内訳（通勤定期・通学定期、普通乗車等）について、表やグラフを使用して示します。 バス路線については複数の系統が輻輳（ふくそう）することもあり、それぞれの路線の利用状況については、地図上で色分けしたり、太さを変えたりして示すことが考えられます。 バス系統の数が多い場合、それらを方面別にまとめて集計して表示するなど、分かりやすくするように工夫しましょう。 利用者総数だけでなく、例えば、1運行当たりの利用者数を示すなど、多角的に分析できるように工夫しましょう。 タクシー利用については、路線・方面別の集計が困難であり、地域全体の利用者数やその推移について資料作成します。 <p>【詳細な利用状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> これまでに乗降場所別の乗降者数調査、OD調査等を実施していれば、区間別・時間帯別等の利用状況や、特定区間間の利用状況等、必要に応じて説明資料を作成しましょう。 バス路線の系統別に、バス停別乗車・降車人数、バス停間車内人員（バス停別通過人員）を整理することも、区間別の利用実態を把握する上で有効です。 事業者のICカードの利用データを用いて、利用状況について分析することも考えられます。 <p>※各種調査手法については、本章内で説明していますので、参照ください。</p>	<ul style="list-style-type: none"> 事業者資料
利用環境	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通の利用環境について、以下のような状況について資料作成します。なお、既存の資料・データ等がない場合には、必要に応じて実態調査を行いましょう。 <ul style="list-style-type: none"> 駅等での乗換え・乗継ぎの状況 駅・停留所、車両等でのバリアフリー化の状況 駅・停留所等での情報提供（のりばや路線・ダイヤ化の案内等）の状況 駅・停留所等での上屋等の整備状況 HP等での情報提供の状況 	<ul style="list-style-type: none"> 事業者資料 施設管理者資料 現地実態調査
経営状況	<ul style="list-style-type: none"> 公表できる範囲で、各事業者の運行（総走行キロ等）及び収支状況（できれば路線別の運行状況・収支状況）の資料を入手し、表やグラフで説明しましょう。 必要に応じて、乗務員や車両等の充足状況も把握しましょう。 	<ul style="list-style-type: none"> 事業者資料
住民・利用者等の意向	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通の現状に対する住民、利用者等の意向を把握し、住民、利用者等の不満点、要望等に関する資料を作成します。 必要に応じて利用者へのアンケート調査やヒアリング調査等を実施しましょう。 	<ul style="list-style-type: none"> アンケート調査 ヒアリング調査
将来予測	<ul style="list-style-type: none"> 将来人口推計結果等を用いて、将来の需要推計を行います。また、需要推計結果を用いて、今後の収支状況がどうなっていくかの経営シミュレーションを実施することも考えられます。 <p>※詳細編「第6章 将来の公共交通を考える手法について」において分析手法を紹介していますので、参照ください。</p>	<ul style="list-style-type: none"> 実態調査 事業者資料

なお、個別のバス路線等の運行や収支状況については、交通事業者から下記のようなデータを入手しておき、必要に応じて表・グラフ作成等を行いましょう。

▼個別のバス路線等の運行・収支状況を示すデータ例

運行状況	収支状況
<ul style="list-style-type: none"> ・路線名 ・系統番号 ・起点 ・経由地 ・終点 ・系統キロ ・実車走行キロ 	<ul style="list-style-type: none"> ・運送収入・経常収入 ・運送費用・経常費用 ・経常費用総損益 ・収支率 ・補助金額 ・補助金込み収支

なお、系統別の収支については、可能な限り、最新のデータ等を用いて算出しましょう。下記の例を参考に、交通事業者と協力して収入と費用を算出し、系統別の収支状況を把握しましょう。

▼系統別の収支状況の算出方法例

系統別収入	系統別費用
<p>(例1) バスの利用実態調査結果やICカード利用データを用いて、乗客一人一人の乗降停留所や利用者種別、券種等を把握し、区間別・券種別の運賃と掛け合わせることによって、系統別の収入を推計する。</p> <p>(例2) 運賃箱での現金収入額に基づいて、各系統の収入を算出する。</p> <p>(例3) 上記の(例1)と(例2)を組み合わせて、収入額算出の精度を上げる。</p>	<p>(例1) 系統別の運行費用は、概ね実車走行キロに比例するものと考え、各系統の実車走行キロに基づいて全社又は営業所単位での総費用(人件費、燃料費、車両費等)を系統別に配分・按分する。</p> <p>(例2) 系統別の運行費用は、概ね実車走行キロと比例するものと考え、それ以外の要素(例えば、特定系統にのみ大型車両・ノンステップバス等を導入しているなど)も加味する。各系統の実車走行キロ及びその他の費用増の要因を用いて系統別の配分基準を設定し、全社又は営業所単位での総費用を系統別の配分基準によって配分・按分する。</p>

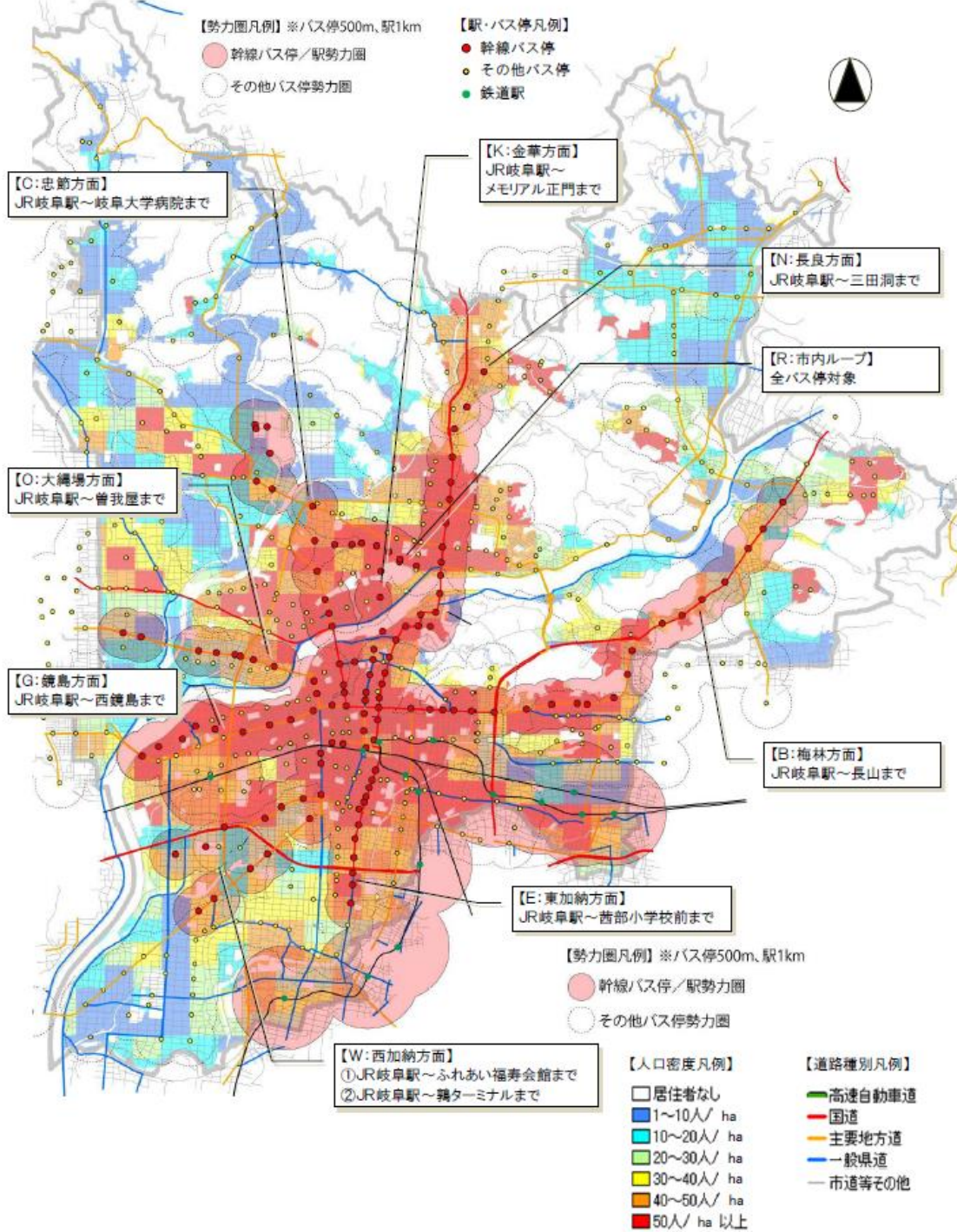
③ 現況整理の事例

以下に、既に作成された網形成計画における特徴的な現況整理の事例を紹介します。地域の現状、公共交通の現状、移動の実態等に加え、データの入手状況等によって対象とする地域に適した現況整理の在り方は異なりますが、分析の着眼点として参考にしてください。

【参考】岐阜県岐阜市：バス路線沿線の人口集積状況の整理

バス停留所の勢力圏と人口密度のメッシュデータを重ねあわせることにより、各路線沿線への人口の集積状況を整理しています。

■ 幹線バス8路線及び市内ループ線沿線の人口集積状況

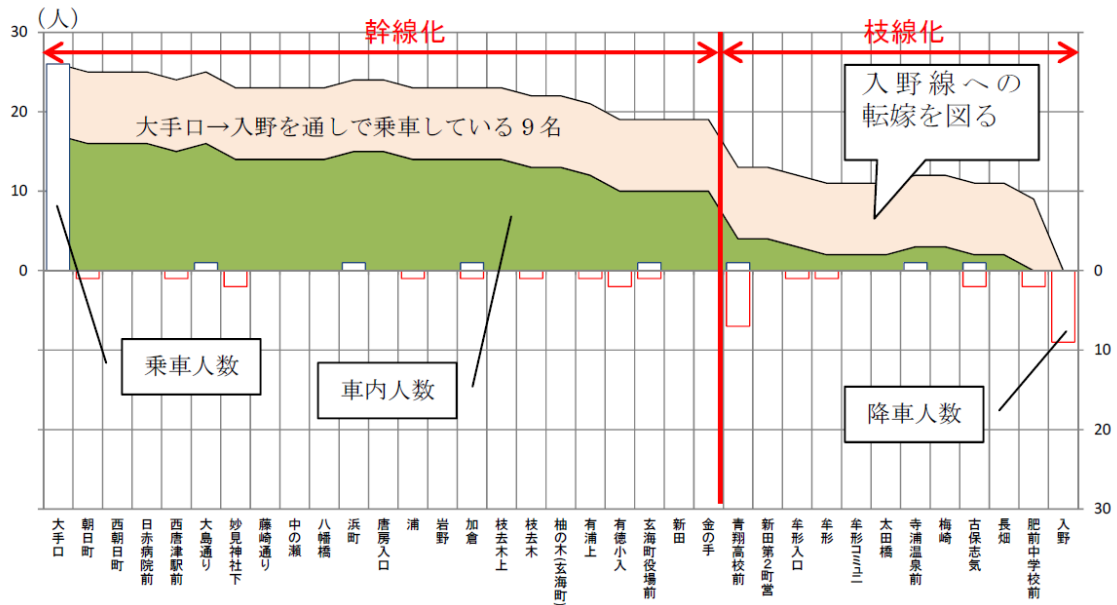


▲ バス路線沿線の人口集積状況の整理の例（岐阜市）

資料：岐阜市地域公共交通網形成計画

【参考】佐賀県・唐津市・玄海町：公共交通の利用実態に基づく運行水準・運行形態の適正化検討

佐賀県・唐津市・玄海町では、乗合バスの利用実態をOD調査により把握し、時間帯別・年齢別利用状況や停留所別乗降客数を路線別に整理することで、車両の小型化や運行回数の適正化、幹線化・枝線化の方針検討等に活用しています。

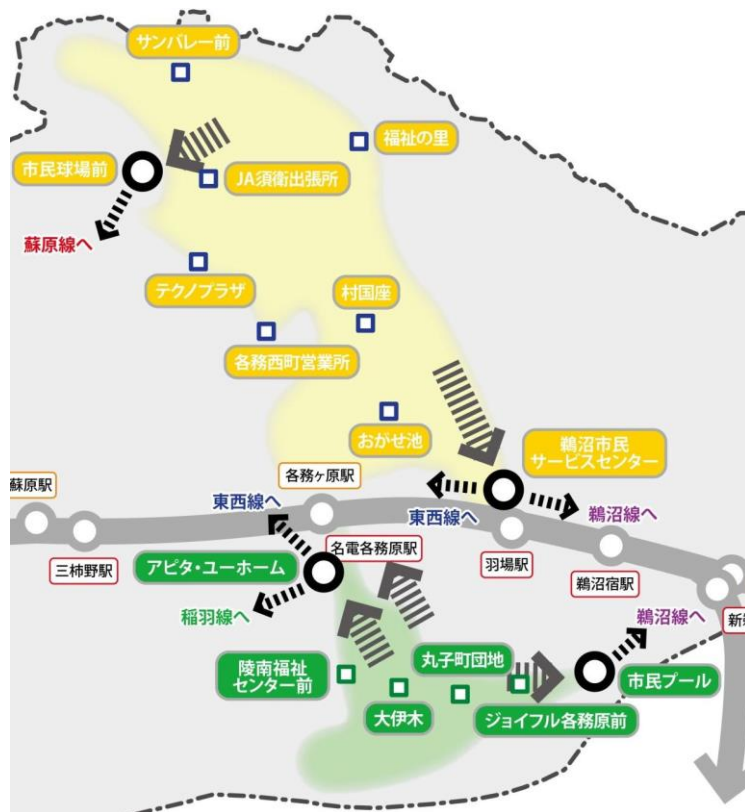
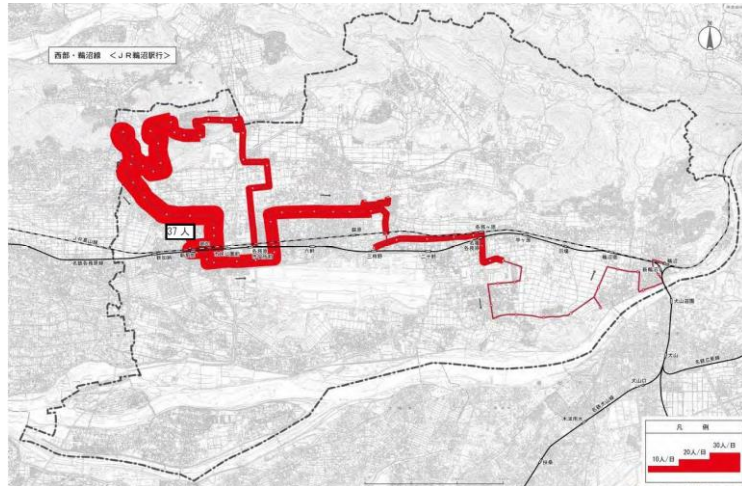


▲停留所別乗降客数の整理による幹線化・支線化区間の検討例（佐賀県・唐津市・玄海町）

資料：唐津地域公共交通網形成計画

【参考】岐阜県各務原市：公共交通の利用実態に基づくデマンド化の検討

各務原市では、乗降実態調査により市内乗合バスの停留所区間別の詳細な利用者数を整理し、結果をもとに交通事業者と地元住民との対話を重ねることで、デマンド化する路線の抽出とサービス内容の検討を行いました。



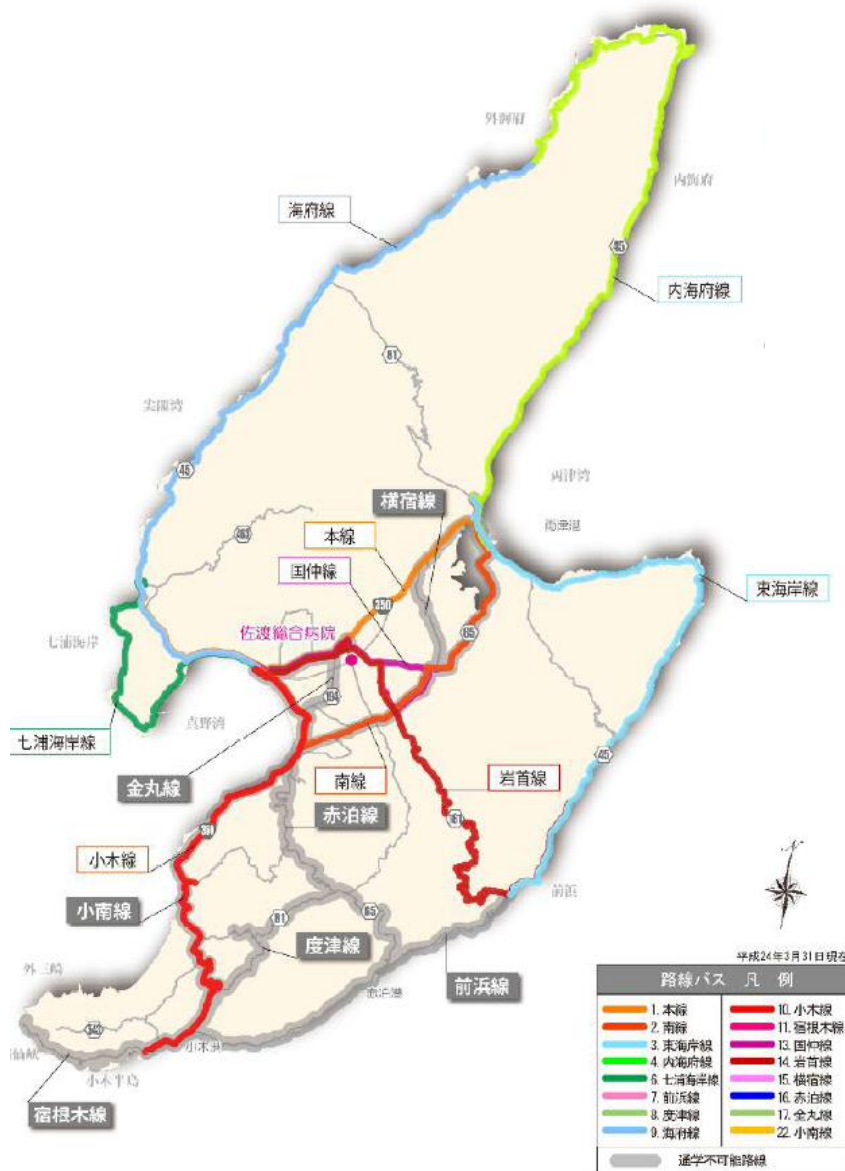
▲乗降調査の結果（上）とデマンド交通導入エリアの検討（下）の例（各務原市）

資料：各務原市地域公共交通網形成計画

【参考】新潟県佐渡市：「おでかけ」のしやすさに着目したサービス実態の整理

佐渡市では、市内バスを利用する場合の主な病院の診察受付開始や高校の始業に間に合う路線及び区間を整理しています。こうした分析を行うことにより、路線は通っていても診察受付時間内や始業時間に間に合わないバス路線及びエリアが存在していることを把握することができます。こうした便数や利用者数だけでは把握しきれない、実態としての「おでかけ」のしやすさを整理することも重要な視点のひとつです。

佐渡総合病院（受付時間8：00～）

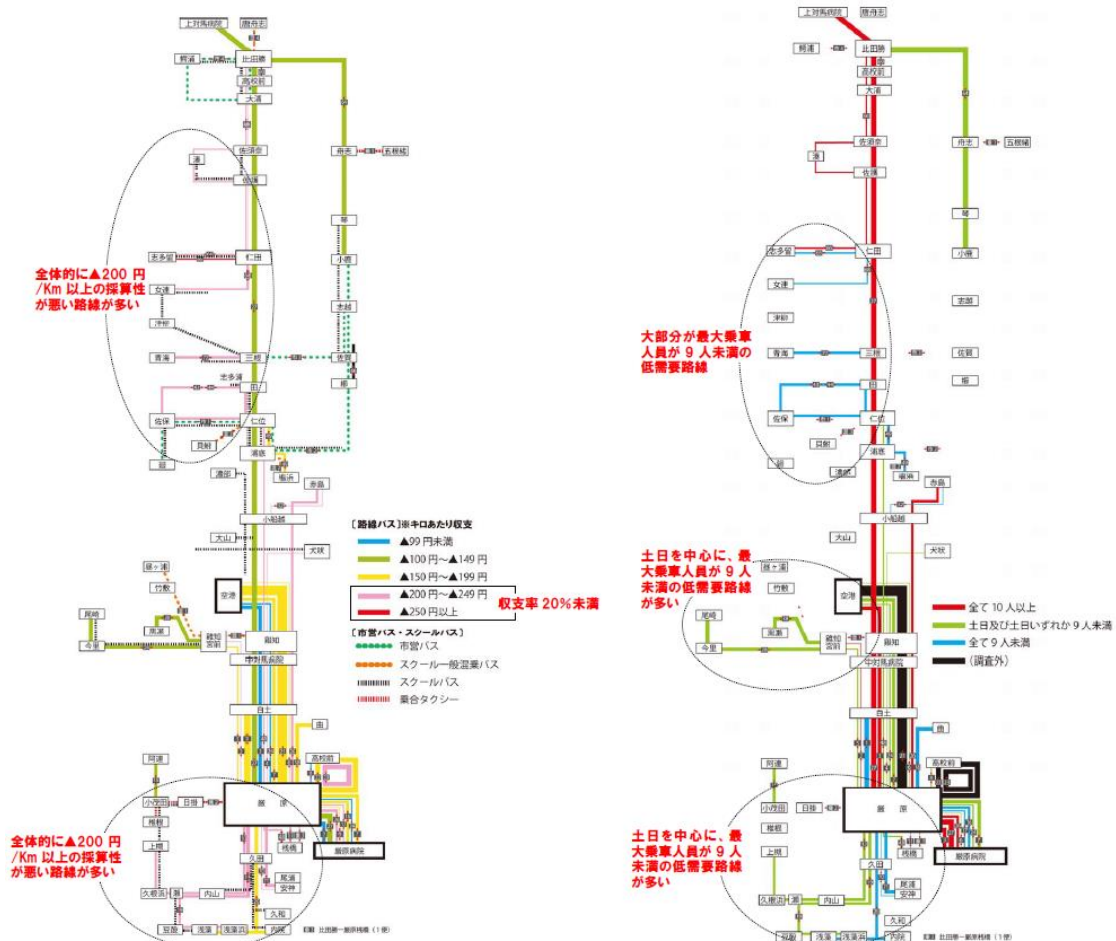


▲ 病院別バス通院可能区間の整理の例（佐渡市）

資料：佐渡市地域公共交通網形成計画

【参考】長崎県対馬市：路線図上での利用状況・収支状況の整理

対馬市では、交通事業者から提供してもらった運行データをもとに、市内乗合バスの収支状況（キロ当たり収支）と利用状況（最大車内乗車人数）等を路線図上で整理することにより、路線の位置関係を意識しつつ、様々な視点から再編に向けた問題点・課題の整理を行っています。

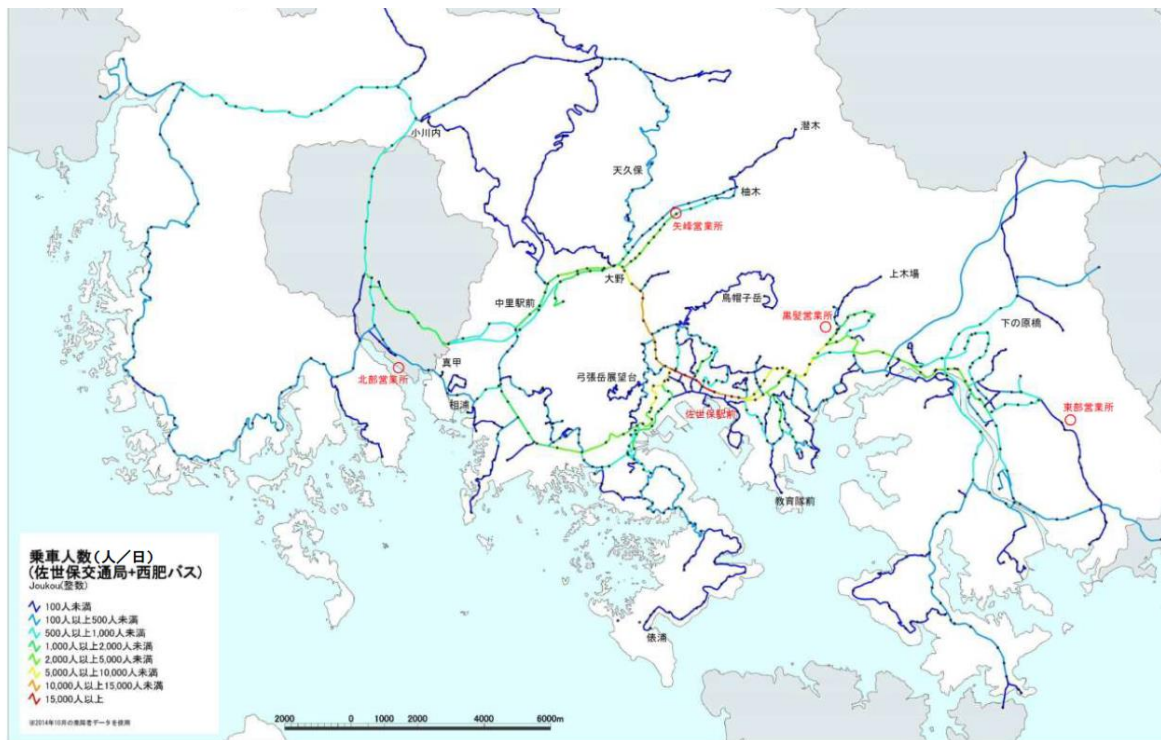


▲ 路線別収支状況（左）と利用状況（右）の整理の例（対馬市）

資料：対馬市地域公共交通網形成計画

**【参考】長崎県佐世保市：ICカードデータを用いた詳細なバス利用実態の整理
（区間別乗車人員の整理）**

佐世保市ではICカードデータを分析に活用することにより、停留所区間別の非常に細かい乗車人数の実績を整理しています。また、同情報をGISで整理することにより、利用が多い区間と少ない区間を空間的に把握することを可能にしています。

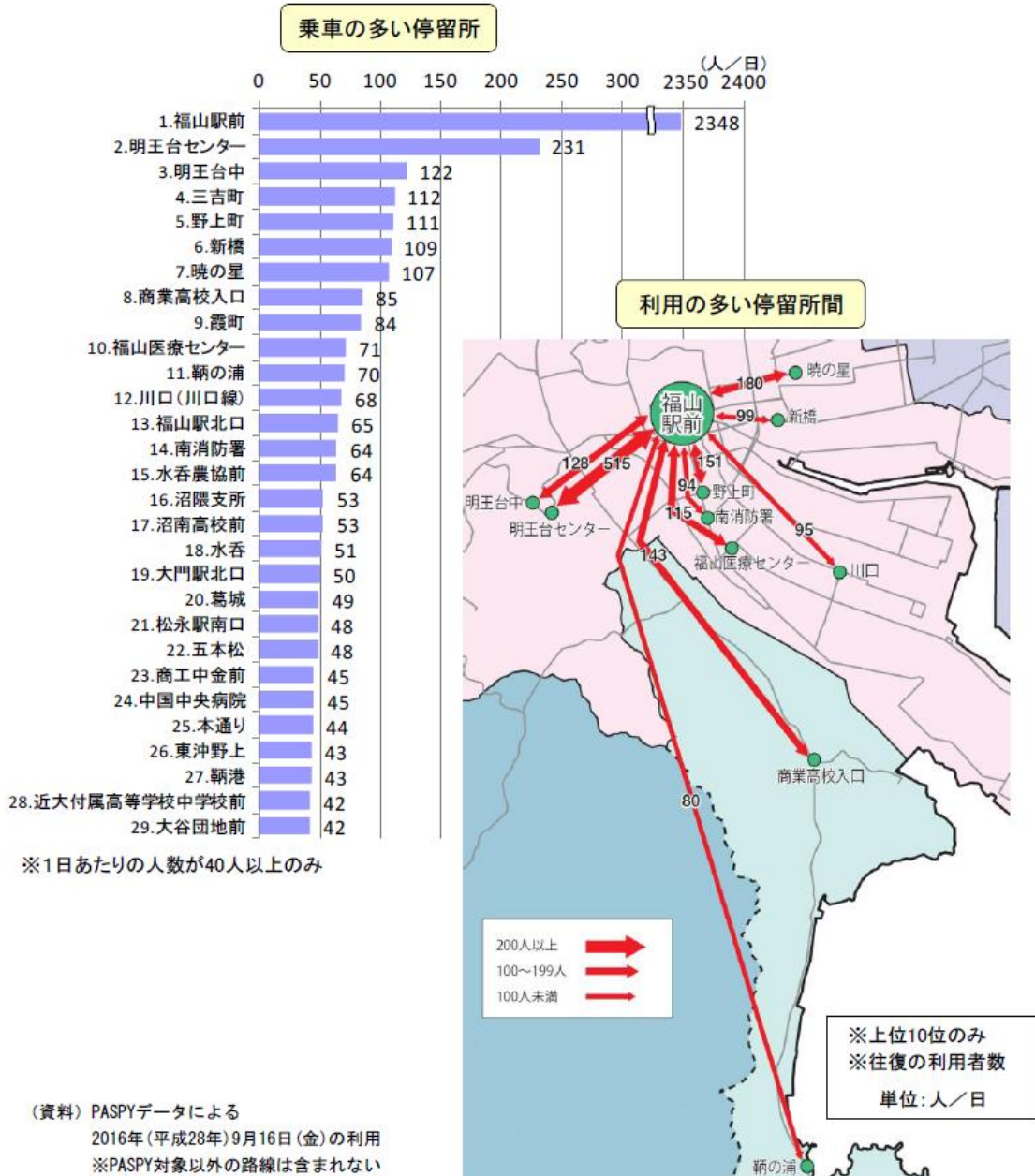


▲ICカードデータを活用した区間別乗車人員の整理の例（佐世保市）

資料：佐世保市地域公共交通網形成計画

**【参考】福山・笠岡地域：ICカードデータを用いた詳細なバス利用実態の整理
(停留所間の移動量の把握)**

福山市・笠岡市内を運行する乗合バスの利用実態について、ICカードデータを活用することにより、停留所別の乗車人数だけでなく、利用の多い停留所間の移動量についても明確化しています。停留所間の移動量を把握することにより、路線の見直し方針を検討しやすくなるほか、バスの利用目的を簡易に推測することも可能です（学校の近くの停留所での乗降が多い場合、通学目的の移動と判断するなど）。



▲ICカードデータを活用した停留所間移動量の整理の例(福山・笠岡地域)

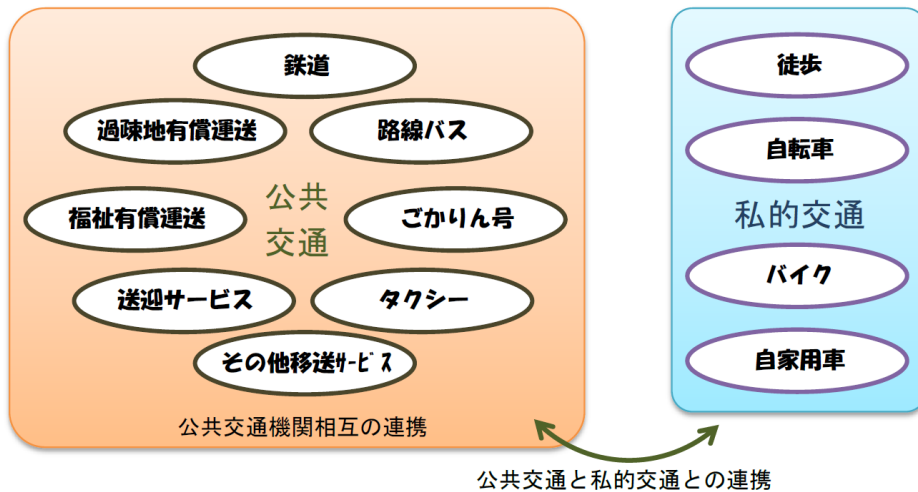
資料: 福山・笠岡地域公共交通網形成計画

【参考】五霞町：地域旅客運送サービスの網羅的な整理

五霞町では、バスやタクシーのほか、送迎サービス（公営・民間）を含めて地域の輸送資源を網羅的に洗い出し、その実態を詳細に整理しています。その上で、これらのサービスも公共交通の一翼として捉えて、公共交通相互の連携を強化することを計画に位置付けています。

▼五霞町内の公共交通手段の整理

定時定路線型*	路線バス（五霞幸手線）
	五霞町コミュニティ交通（ごかりん号）
デマンド型*	タクシー
	過疎地有償運送
送迎サービス（公営）	スクールバス（東小、西小）
	福祉送迎
送迎サービス（民間）	企業送迎バス
	芝田クリニック
	民間介護福祉タクシー



▲五霞町地域公共交通網形成計画における公共交通施策の対象

資料：五霞町地域公共交通網形成計画

【参考】大分県大分市：「真の利用者」自らが運行計画を作成・見直し

大分市では、交通不便地域を対象に登録制・予約制の乗合タクシー「ふれあい交通」を運行しており、各ルートにおいて地域住民が主体となり、市と運行計画の作成・見直しを行う「地域検討会」開催しています。地域検討会では、地域住民の中でも「真の利用者」自らが運行計画を作成・見直し、地域住民の「おでかけ」の手段として定着しています。また、市の方でも地域検討会・説明会を精力的に運営し、利用者からの意見を大分市地域公共交通協議会において議論し、実際の運行に反映する仕組みを構築しています。

地域住民主体の地域検討会



「テーマ・ヒマ・オジャマ」の精神

のべ85回開催、
地域からは合計1,711人が参加

・運行形態：路線不定期（予約制）
・週当たり便数：6～20便

H29年度開催の検討会・説明会一覧

開催日	開催場所	参加人数	開催内容
10/10	大分市	120	説明会
10/15	大分市	80	説明会
10/20	大分市	90	説明会
10/25	大分市	100	説明会
10/30	大分市	110	説明会
11/5	大分市	120	説明会
11/10	大分市	130	説明会
11/15	大分市	140	説明会
11/20	大分市	150	説明会
11/25	大分市	160	説明会
11/30	大分市	170	説明会
12/5	大分市	180	説明会
12/10	大分市	190	説明会
12/15	大分市	200	説明会
12/20	大分市	210	説明会
12/25	大分市	220	説明会
12/30	大分市	230	説明会
1/5	大分市	240	説明会
1/10	大分市	250	説明会
1/15	大分市	260	説明会
1/20	大分市	270	説明会
1/25	大分市	280	説明会
1/30	大分市	290	説明会
2/5	大分市	300	説明会
2/10	大分市	310	説明会
2/15	大分市	320	説明会
2/20	大分市	330	説明会
2/25	大分市	340	説明会
2/30	大分市	350	説明会
3/5	大分市	360	説明会
3/10	大分市	370	説明会
3/15	大分市	380	説明会
3/20	大分市	390	説明会
3/25	大分市	400	説明会
3/30	大分市	410	説明会
4/5	大分市	420	説明会
4/10	大分市	430	説明会
4/15	大分市	440	説明会
4/20	大分市	450	説明会
4/25	大分市	460	説明会
4/30	大分市	470	説明会
5/5	大分市	480	説明会
5/10	大分市	490	説明会
5/15	大分市	500	説明会
5/20	大分市	510	説明会
5/25	大分市	520	説明会
5/30	大分市	530	説明会
6/5	大分市	540	説明会
6/10	大分市	550	説明会
6/15	大分市	560	説明会
6/20	大分市	570	説明会
6/25	大分市	580	説明会
6/30	大分市	590	説明会
7/5	大分市	600	説明会
7/10	大分市	610	説明会
7/15	大分市	620	説明会
7/20	大分市	630	説明会
7/25	大分市	640	説明会
7/30	大分市	650	説明会
8/5	大分市	660	説明会
8/10	大分市	670	説明会
8/15	大分市	680	説明会
8/20	大分市	690	説明会
8/25	大分市	700	説明会
8/30	大分市	710	説明会
9/5	大分市	720	説明会
9/10	大分市	730	説明会
9/15	大分市	740	説明会
9/20	大分市	750	説明会
9/25	大分市	760	説明会
9/30	大分市	770	説明会
10/5	大分市	780	説明会
10/10	大分市	790	説明会
10/15	大分市	800	説明会
10/20	大分市	810	説明会
10/25	大分市	820	説明会
10/30	大分市	830	説明会
11/5	大分市	840	説明会
11/10	大分市	850	説明会
11/15	大分市	860	説明会
11/20	大分市	870	説明会
11/25	大分市	880	説明会
11/30	大分市	890	説明会
12/5	大分市	900	説明会
12/10	大分市	910	説明会
12/15	大分市	920	説明会
12/20	大分市	930	説明会
12/25	大分市	940	説明会
12/30	大分市	950	説明会
1/5	大分市	960	説明会
1/10	大分市	970	説明会
1/15	大分市	980	説明会
1/20	大分市	990	説明会
1/25	大分市	1000	説明会
1/30	大分市	1010	説明会
2/5	大分市	1020	説明会
2/10	大分市	1030	説明会
2/15	大分市	1040	説明会
2/20	大分市	1050	説明会
2/25	大分市	1060	説明会
2/30	大分市	1070	説明会
3/5	大分市	1080	説明会
3/10	大分市	1090	説明会
3/15	大分市	1100	説明会
3/20	大分市	1110	説明会
3/25	大分市	1120	説明会
3/30	大分市	1130	説明会
4/5	大分市	1140	説明会
4/10	大分市	1150	説明会
4/15	大分市	1160	説明会
4/20	大分市	1170	説明会
4/25	大分市	1180	説明会
4/30	大分市	1190	説明会
5/5	大分市	1200	説明会
5/10	大分市	1210	説明会
5/15	大分市	1220	説明会
5/20	大分市	1230	説明会
5/25	大分市	1240	説明会
5/30	大分市	1250	説明会
6/5	大分市	1260	説明会
6/10	大分市	1270	説明会
6/15	大分市	1280	説明会
6/20	大分市	1290	説明会
6/25	大分市	1300	説明会
6/30	大分市	1310	説明会
7/5	大分市	1320	説明会
7/10	大分市	1330	説明会
7/15	大分市	1340	説明会
7/20	大分市	1350	説明会
7/25	大分市	1360	説明会
7/30	大分市	1370	説明会
8/5	大分市	1380	説明会
8/10	大分市	1390	説明会
8/15	大分市	1400	説明会
8/20	大分市	1410	説明会
8/25	大分市	1420	説明会
8/30	大分市	1430	説明会
9/5	大分市	1440	説明会
9/10	大分市	1450	説明会
9/15	大分市	1460	説明会
9/20	大分市	1470	説明会
9/25	大分市	1480	説明会
9/30	大分市	1490	説明会
10/5	大分市	1500	説明会
10/10	大分市	1510	説明会
10/15	大分市	1520	説明会
10/20	大分市	1530	説明会
10/25	大分市	1540	説明会
10/30	大分市	1550	説明会
11/5	大分市	1560	説明会
11/10	大分市	1570	説明会
11/15	大分市	1580	説明会
11/20	大分市	1590	説明会
11/25	大分市	1600	説明会
11/30	大分市	1610	説明会
12/5	大分市	1620	説明会
12/10	大分市	1630	説明会
12/15	大分市	1640	説明会
12/20	大分市	1650	説明会
12/25	大分市	1660	説明会
12/30	大分市	1670	説明会
1/5	大分市	1680	説明会
1/10	大分市	1690	説明会
1/15	大分市	1700	説明会
1/20	大分市	1710	説明会
1/25	大分市	1720	説明会
1/30	大分市	1730	説明会
2/5	大分市	1740	説明会
2/10	大分市	1750	説明会
2/15	大分市	1760	説明会
2/20	大分市	1770	説明会
2/25	大分市	1780	説明会
2/30	大分市	1790	説明会
3/5	大分市	1800	説明会
3/10	大分市	1810	説明会
3/15	大分市	1820	説明会
3/20	大分市	1830	説明会
3/25	大分市	1840	説明会
3/30	大分市	1850	説明会
4/5	大分市	1860	説明会
4/10	大分市	1870	説明会
4/15	大分市	1880	説明会
4/20	大分市	1890	説明会
4/25	大分市	1900	説明会
4/30	大分市	1910	説明会
5/5	大分市	1920	説明会
5/10	大分市	1930	説明会
5/15	大分市	1940	説明会
5/20	大分市	1950	説明会
5/25	大分市	1960	説明会
5/30	大分市	1970	説明会
6/5	大分市	1980	説明会
6/10	大分市	1990	説明会
6/15	大分市	2000	説明会
6/20	大分市	2010	説明会
6/25	大分市	2020	説明会
6/30	大分市	2030	説明会
7/5	大分市	2040	説明会
7/10	大分市	2050	説明会
7/15	大分市	2060	説明会
7/20	大分市	2070	説明会
7/25	大分市	2080	説明会
7/30	大分市	2090	説明会
8/5	大分市	2100	説明会
8/10	大分市	2110	説明会
8/15	大分市	2120	説明会
8/20	大分市	2130	説明会
8/25	大分市	2140	説明会
8/30	大分市	2150	説明会
9/5	大分市	2160	説明会
9/10	大分市	2170	説明会
9/15	大分市	2180	説明会
9/20	大分市	2190	説明会
9/25	大分市	2200	説明会
9/30	大分市	2210	説明会
10/5	大分市	2220	説明会
10/10	大分市	2230	説明会
10/15	大分市	2240	説明会
10/20	大分市	2250	説明会
10/25	大分市	2260	説明会
10/30	大分市	2270	説明会
11/5	大分市	2280	説明会
11/10	大分市	2290	説明会
11/15	大分市	2300	説明会
11/20	大分市	2310	説明会
11/25	大分市	2320	説明会
11/30	大分市	2330	説明会
12/5	大分市	2340	説明会
12/10	大分市	2350	説明会
12/15	大分市	2360	説明会
12/20	大分市	2370	説明会
12/25	大分市	2380	説明会
12/30	大分市	2390	説明会
1/5	大分市	2400	説明会
1/10	大分市	2410	説明会
1/15	大分市	2420	説明会
1/20	大分市	2430	説明会
1/25	大分市	2440	説明会
1/30	大分市	2450	説明会
2/5	大分市	2460	説明会
2/10	大分市	2470	説明会
2/15	大分市	2480	説明会
2/20	大分市	2490	説明会
2/25	大分市	2500	説明会
2/30	大分市	2510	説明会
3/5	大分市	2520	説明会
3/10	大分市	2530	説明会
3/15	大分市	2540	説明会
3/20	大分市	2550	説明会
3/25	大分市	2560	説明会
3/30	大分市	2570	説明会
4/5	大分市	2580	説明会
4/10	大分市	2590	説明会
4/15	大分市	2600	説明会
4/20	大分市	2610	説明会
4/25	大分市	2620	説明会
4/30	大分市	2630	説明会
5/5	大分市	2640	説明会
5/10	大分市	2650	説明会
5/15	大分市	2660	説明会
5/20	大分市	2670	説明会
5/25	大分市	2680	説明会
5/30	大分市	2690	説明会
6/5	大分市	2700	説明会
6/10	大分市	2710	説明会
6/15	大分市	2720	説明会
6/20	大分市	2730	説明会
6/25	大分市	2740	説明会
6/30	大分市	2750	説明会
7/5	大分市	2760	説明会
7/10	大分市	2770	説明会
7/15	大分市	2780	説明会
7/20	大分市	2790	説明会
7/25	大分市	2800	説明会
7/30	大分市	2810	説明会
8/5	大分市	2820	説明会
8/10	大分市	2830	説明会
8/15	大分市	2840	説明会
8/20	大分市	2850	説明会
8/25	大分市	2860	説明会
8/30	大分市	2870	説明会
9/5	大分市	2880	説明会
9/10	大分市	2890	説明会
9/15	大分市	2900	説明会
9/20	大分市	2910	説明会
9/25	大分市	2920	説明会
9/30	大分市	2930	説明会
10/5	大分市	2940	説明会
10/10	大分市	2950	説明会
10/15	大分市	2960	説明会
10/20	大分市	2970	説明会
10/25	大分市	2980	説明会
10/30	大分市	2990	説明会
11/5	大分市	3000	説明会
11/10	大分市	3010	説明会
11/15	大分市	3020	説明会
11/20	大分市	3030	説明会
11/25	大分市	3040	説明会
11/30	大分市	3050	説明会
12/5	大分市	3060	説明会
12/10	大分市	3070	説明会
12/15	大分市	3080	説明会
12/20	大分市	3090	説明会
12/25	大分市	3100	説明会
12/30	大分市	3110	説明会
1/5	大分市	3120	説明会



[参考資料を確認]

- 国土交通省 総合政策局「事業評価を通じた地域公共交通確保維持改善事業の効果的実施に向けてガイダンス」（平成 25 年 11 月）
- 国土交通省 都市・地域整備局（現：都市局）「都市・地域総合交通戦略及び特定の交通課題に対応した都市交通計画検討のための実態調査・分析の手引き」（平成 22 年 7 月）
- 土木学会「バスサービスハンドブック」（平成 18 年 9 月）
- 国土交通省 九州運輸局「なるほど！！公共交通の勘どころ」（平成 28 年 3 月）
- 国土交通省 中部運輸局「バスデータ活用大百科」（令和 2 年 3 月）

5.2 地域の現状を把握する方法

前項で紹介した統計資料、交通事業者データから地域の現状を把握する方法をいくつか紹介します。

① 既存の統計資料などから整理する手法

■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（利用交通手段調査については10年に一度）。市町村レベルよりも小さなゾーン（小地域やメッシュなど）の詳細なデータも整理されています。総務省統計局のホームページ（<http://www.stat.go.jp/data/index.htm>）から電子データを入手することができます。

▼国勢調査の調査項目

- 人の属性（性別・年齢・配偶関係・国籍・居住期間・就学・就業状況など）
- 世帯属性（世帯員数・住宅の種類など）
- 従業地又は通学地及び利用交通手段 など

■パーソントリップ調査（PT調査）

パーソントリップ調査（以下、PT調査と呼びます）は一定の地域（〇〇都市圏など）を対象に、「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。また、PT調査結果については、現状分析や将来予測等の手法が確立されている点もメリットです。

▼PT調査の調査項目

- 人の属性（現住所・勤務先又は通学先・性別・年齢・職業・産業）
- 出発地・到着地
- 出発及び到着の時間（この差がトリップの所要時間）
- 交通目的（勤務先・買物先など、到着地へ行った目的）
- 交通手段（鉄道・バス・自動車・徒歩などの別） など

■道路交通センサス

全国の道路状況、交通量、旅行速度、自動車のOD、運行目的等を調査するもので、概ね5年ごとに実施されています。「一般交通量調査」、「自動車起終点調査（OD調査）」の2つの調査で構成されています。一般交通量調査（※平成27年度道路交通センサスデータ）については国土交通省のホームページで入手できます（<https://www.mlit.go.jp/road/census/h27/index.html>）。なお、ODデータについては、国土交通省の各地方整備局に許可申請を提出し、オーナーマスターODデータを入手する必要があります。

なお、道路交通センサスのデータから公共交通の利用状況等を直接把握することは難しいですが、道路の交通量や混雑状況を把握できるほか、各地域の移動特性を把握する上で有効と考えられます。

▼道路交通センサスの調査項目

＜一般交通量調査の調査項目＞

- 道路状況
- 交通量
- 旅行速度 など

＜自動車起終点調査の調査項目＞

- 車両の情報（車種・所有形態・主な運転者など）
- 世帯の情報（自家用乗用車のみ：世帯員の性別・年齢・運転免許の保有など）
- 事業所の情報（自家用貨物車のみ：業種、営業用貨物車のみ：事業の種類）
- 自動車のトリップ情報（出発地・目的地、出発時刻・到着時刻、移動目的、乗車人数、駐車場所、移動距離、積載品目・積載重量） など

■大都市交通センサス

首都圏（東京都、神奈川県、埼玉県、千葉県、茨城県、群馬県、栃木県、山梨県）、中京圏（愛知県、岐阜県、三重県）、近畿圏（大阪府、兵庫県、京都府、奈良県、滋賀県、和歌山県、三重県）の三大都市圏について、大量公共交通機関の利用実態を把握することを目的に、5年ごとの調査を実施しています。電子データについては、国土交通省のホームページから入手できます。

（https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport_tk_000007.html）

▼大都市交通センサスの調査項目

- 鉄道・バス利用者調査：出発地、目的地、利用区間、移動目的など
- 鉄道・バスOD調査：降車時間帯別駅（停留所）間移動人員
- 鉄道・バス輸送サービス実態調査：時間帯別駅（停留所）間輸送力
- 乗換施設実態調査：整備状況、乗換時間など

■各種 GIS（地図情報システム）データの活用

GIS（地図情報システム）とは、位置に関する様々なデータを電子的な地図上で扱う情報システム技術の総称です。社会経済統計や乗合バスなどの交通事業における営業・業務実績を、位置情報を持ったデータベースとして蓄積することにより、複数のデータを地図上で重ねあわせ、視覚的に判読しやすい状態で表示できるため、高度な分析ができるだけでなく、分析結果の共有・管理もしやすくなります。国土交通省のホームページ等において無償で配布されているデータもありますので、積極的に活用してみましょう。

▼各種 GIS データの活用

〈活用できるGISデータの例〉

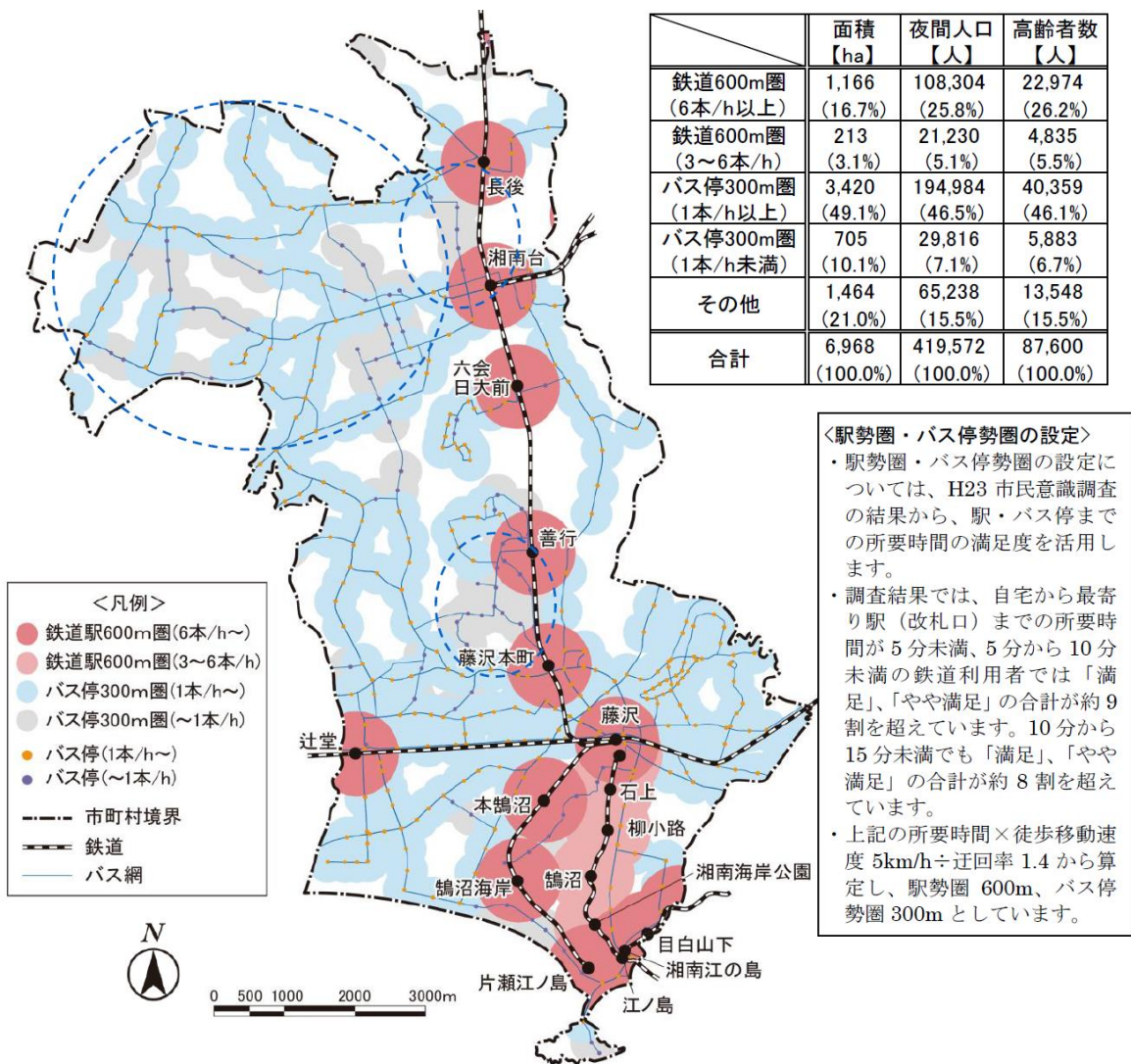
- 国土交通省国土政策局 GIS ホームページ
<https://nlftp.mlit.go.jp/>
- 総務省統計局 地図で見る統計（統計GIS）ホームページ
<https://www.e-stat.go.jp/gis>

〈入手できるGISデータの例〉

- 国勢調査（メッシュ、小地域）
- 経済センサス（メッシュ）
- パーソントリップ調査データ（発生・集中量、OD量）
- 標高・傾斜度（メッシュ）
- 土地利用（メッシュ）
- バスルート・バス停留所
- 鉄道・鉄道駅、駅別乗降客数
- 空港・空港間流動量
- 航路・港湾間流動量
- 市町村役場や公共施設の位置
- 道路ネットワーク図 など

【参考】神奈川県藤沢市：GIS を活用した公共交通の現況整理

藤沢市では、鉄道、バスなどの市内全ての公共交通網及び乗降場所を GIS 上で図示するとともに、鉄道駅・バス停別の勢圏を設定してサービス水準（1 時間当たり運行本数）別に図示して、市内各地での公共交通のサービス状況を整理・分析しています。この整理により、公共交通のサービスがない、あるいは少ない地域を視覚的に明らかにするとともに、これらの圏域に居住する人口（高齢者数）も把握し、今後の公共交通見直しの基礎資料としています。



▲GIS を活用した公共交通のサービス状況の整理の例

資料：藤沢市地域公共交通網形成計画（藤沢市交通アクションプラン）

② 交通事業者などから提供してもらう手法

■提供してもらう資料と依頼に当たっての留意点

交通事業者が会社の運行実績及び補助申請等を行う基礎資料として毎年「輸送実績報告書」を整理し、担当地方運輸局に提出しています。この輸送実績には下記の項目が「会社別、系統別」に整理されています。さらに、交通事業者が独自に乗り込み調査等を実施している場合、駅別・バス停別乗降客数についても入手できる可能性があります。

▼交通事業者が整理しているデータの例

- ・ 運行ダイヤ：始発・終発時刻、所要時間、運行回数
- ・ 輸送人員：定期、定期外客、1人当たり乗車キロ
- ・ 平均乗車人員、平均乗車密度、運賃収入 など

なお、交通事業者からデータを提供してもらうためには、協力してもらえる交通事業者、関係者との協力体制を構築する必要があります。この際、単に交通事業者、関係者にデータ提供のみを依頼するのではなく、提供されたデータをもとに、行政と交通事業者、関係者が共同してデータを加工・分析するなどの取組に発展させ、ともに課題解決を図っていくためのスタートラインとすることが望まれます。また、依頼に当たっては、地域公共交通計画等を作成することで交通事業者にとってどのようなメリットが生じるのか、計画作成に当たってどのような実態を把握するためにどのようなデータが必要になるのか、地方公共団体から明確に示してお願いすることが重要です。

ただし、例えば、乗合バスの収支状況等のデータについては交通事業者の企業情報を含みますので、取扱いには注意しましょう。交通事業者に提供を依頼する際には、データの利用目的と分析方針、分析後のデータの取扱い等について双方で認識を共有し、トラブルが発生しないように十分に留意しましょう。

【参考】岐阜県岐阜市：交通事業者と連携したデータ分析

岐阜市では、交通事業者が保有しているICカードデータを市が提供を受けて分析し、現況の利用状況の整理や将来の利用状況のシミュレーションを行っています。そして、分析結果をもとに、市と交通事業者が議論することで、より実効的・具体的な再編計画の立案を可能にしています。

■ICカードデータの活用について

ICカードが導入されている交通事業者の場合、ICカードシステムには利用者の乗車記録（出発地・目的地、使用した便等）が記録されていますので、ICカードデータの集計結果は路線再編等の検討に当たって有力な検証ツールになり得ます。積極的な活用を考えてみましょう。なお、そもそも交通事業者がICカード等を導入しておらず、乗降等に関する各種データが容易に入手できない場合は、詳細編「第5章 5.3 移動特性やニーズなどを把握する手法 ①利用実態調査（乗降調査）」を参考に、新

規調査の実施が必要となります。調査に当たっては、事業者の一部を依頼することも考えられますが、交通事業者任せにするのではなく、調査計画や集計を事業者と協力して行うようにしましょう。

■バスロケーションデータの活用について

バスロケーションシステムが導入されている交通事業者の場合、バスロケーションシステムのデータによりバス停発着時間が把握できるため、ダイヤ通りにバスが運行されているか（遅延はないか）、バス停間の平均速度はどの程度かといった運行状況を把握することができます。また、道路交通状況に即したダイヤ設定の検討が可能となります。

■オープンデータの活用について

オープンデータとして、バス事業者や地方公共団体がバス路線、バス停、ダイヤ等の静的データや、バスの運行状況（現在位置等）の動的データを公表している場合がありますので、バス路線等の実態を整理・把握する際に活用を考えてみましょう。

また、地域公共交通計画の作成をきっかけに、地域公共交通に関する各種データをオープンデータ化し、地域公共交通以外の分野での様々な検討の際に活用できる情報としてストックすることも有効だと考えられます。

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

事業者からのデータ提供

- ・事業概要
- ・路線別収支データ 等

※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

- 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

事業者からのデータ提供

- ICカードデータ 等

- ※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
- 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
- ⇒将来の収支見直し(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

▲交通事業者と連携したデータ分析のイメージ

[参考資料を確認]

- ・国土交通省 総合政策局「事業評価を通じた地域公共交通確保維持改善事業の効果的実施に向けてガイダンス」(平成25年11月)
- ・国土交通省 都市・地域整備局(現：都市局)「都市・地域総合交通戦略及び特定の交通課題に対応した都市交通計画検討のための実態調査・分析の手引き」(平成22年7月)
- ・土木学会「バスサービスハンドブック」(平成18年9月)
- ・国土交通省 九州運輸局「なるほど!!公共交通の勤どころ」(平成28年3月)
- ・国土交通省 中部運輸局「バスデータ活用大百科」(令和2年3月)



5.3 移動特性やニーズなどを把握する手法

地域の公共交通を検討するに当たっては、地域の住民や従業者、来訪者の移動実態と移動ニーズを的確に把握することが基本となります。更に、現在の実態だけでなく、現状では公共交通のサービス水準が低いために外出機会を逃している人々のニーズを把握することも重要となります。

ここでは、利用実態調査（乗降調査）・アンケート調査・ヒアリング調査の3つの調査手法について概要を説明します。なお、より詳細な調査手法については、「バスサービスハンドブック」（土木学会）や「バスデータ活用大百科」（国土交通省 中部運輸局、令和2年3月）、「都市・地域総合交通戦略及び特定の交通課題に対応した都市交通計画検討のための実態調査・分析の手引き」（国土交通省都市・地域整備局都市計画課都市計画調査室、平成22年7月）などを参照してください。

調査を企画する際は、既存の関連データを収集・分析した上で、仮説として設定した公共交通の問題点・課題を検証する事を念頭に、既存データでは把握できない実態を補完的に調査するものと捉え、必要に応じて調査の内容や対象等の絞り込みを行い、必要な情報を効率的に収集することが有効です。なお、このような「仮説の設定」や「調査内容・対象等の絞り込み」を検討するためには、あらかじめ関係者間で地域課題や将来ビジョンの共有を行っておく必要があります。入門編「第3章 3.2 協議会運営のポイント」や詳細編「第8章 8.3 法定協議会の進め方」で、ワーキンググループ等を活用した関係者間での議論の進め方等について解説していますので、併せて参照してみてください。

なお、地域の公共交通の見直しの影響は他分野にも波及するものであるため、まちづくりや福祉等、交通分野にとどまらず横断的に各部門が連携して調査を行ったり、調査結果を踏まえた検討を行うようにしてください。

① 利用実態調査（乗降調査）

地域公共交通について、利用が多い（もしくは少ない）時間帯や区間などを定量的に把握するためには、PT 調査結果や交通事業者からのデータ提供があればそちらを活用することが望ましいですが、地域においてデータが整備されていない場合は、利用者の利用実態調査を新たに実施する必要があります。具体的には、バス車内で調査員や運転士が、便別・バス停別の乗客数（全数）をカウントしたり、利用者の利用区間を把握したりする方法などがあります。調査例を以下に紹介します。

■車内で実施する調査

【車内で調査票を配布・回収する方法】

バス車内の乗降口付近にそれぞれ調査員が乗り込み、利用者が乗車してきたときに調査票等を手渡しし、降車時に回収する方法です。利用者による記入を要しない調査カードであれば調査員がカードの手渡しと回収を行うだけです。利用者の負担が小さくなります。一方で、調査票の工夫により利用者に大きく負担をかけずに利用者の属性を把握する手法もありますので、検討してみてください。なお、鉄道等、乗降口が複数ある場合は調査規模が大きくなるので注意が必要です。

【車内で調査員が調査（聞き取り等）する方法】

調査員が車内に乗り込み、利用者を対象に、乗降バス停、年齢、性別、利用券種（カード、現金、定期券、回数券など）、目的などを聞き取る、又は目視で把握する調査です。聞き取り調査を行うこ

とで、実際に公共交通を利用している人（真の利用者）の声を直接的に把握できるメリットがあります。

■車内での調査票据え置き調査

バス車内に調査票を吊り下げて行う方法です。調査回答者が重複したり、特定の地域・路線に回答が偏ったりするなどの懸念はありますが、経費は少なく経済的な調査が可能です。

■駅・バス停で行う調査

駅・バス停で乗車を待っている人（あるいは降車してきた人）に調査票を配布する方法です。回収方法は、バス車内や交通結節点での回収、後日郵送などの方法が考えられます。対象エリアが広い場合は調査規模が大きくなる可能性がありますので、他の調査との組み合わせを考えることも必要です。

■ICカードデータの集計

前述のとおり、ICカードシステムでは、利用時の乗車記録（乗降地点・時刻、利用金額等）が蓄積されますので、日々の大量かつ網羅的な乗降場所・日時データを正確かつ安価に収集できるメリットがあります。交通事業者に相談し、積極的な活用を考えてみましょう。

■バス車載器による調査

バス車両には、乗車・降車を自動観測する機器（赤外線乗降センサーなど）が装着されている場合があります。バス運行事業者の許可があれば、時刻別バス停別に乗降者数が把握できます。また、用意されていない場合でも、新たに機器を設置することで同様の分析が可能になります。人海戦術による実態調査の実施が難しい場合は有効なツールになりますので、実施の可能性について、交通事業者と相談してみましょう。

② アンケート調査

公共交通以外の移動も含めた普段の移動実態や、公共交通をはじめとする移動に対する意識、新規サービスが導入された場合の利用意向などについては、アンケート調査の実施が効果的です。ここでは、調査の目的に応じたアンケート調査の設計方法について概説します。

■ 普段の移動実態調査

地域の公共交通を考えていくに当たっては、公共交通以外の移動も含めた普段の移動実態を把握し、分析することが基本となります。このような移動実態を把握する方法としてPT調査があります。PT調査の利用が可能な場合は有効に活用してください。

PT調査が実施されていない地域では、新たに移動実態を把握するためのアンケート調査が必要となります。PT調査の調査項目を参考に、移動実態を把握するための調査票を作成してみましょう。ただし、PT調査は調査内容が複雑で、調査対象者の負担が大きいことから、調査目的に応じて質問項目を絞ったり、入力作業の負担が軽減できるプローブパーソン調査の導入を検討したりするなどの工夫も必要です。

▼ 普段の移動実態調査の調査項目の例

- 個人属性（居住地、性別、年齢、免許の有無、自身が運転できる車両の有無など）
- 出発地・到着地
- 出発時刻・到着時刻
- 移動目的、移動手段
- 自動車運転の有無、駐車場所
- 移動頻度
- 送迎の有無・同行者
- 公共交通を利用する目的、利用しない理由
- 現在の利用交通手段に対する評価や、交通手段が仮に使えない場合の代替手段
- 公共交通に対する公的資金投入（税金の活用）に対する意見 など

	1日のはじめにいた場所	1番目に行った場所	2番目に行った場所																																										
	①自宅 2.勤務先・通学先 3.自宅以外の場合 市町村 番地 号 主要な建物、停留所など 【施設の種類】 表1から選択してください 1	1.自宅 ②勤務先・通学先 3.自宅以外の場合 市町村 番地 号 主要な建物、停留所など 【施設の種類】 表1から選択してください 7	1.自宅 2.勤務先・通学先 ③自宅以外の場合 XX市町村 XX番地 XX号 主要な建物、停留所など △△スーパー□□店 【施設の種類】 表1から選択してください 11																																										
そこに行った目的は	表2から選択してください 1	表2から選択してください 4																																											
出発時刻と到着時刻は	出発は ①午前 7時7分 ②午後 到着は ①午前 7時37分 ②午後	出発は ①午前 5時30分 ②午後 到着は ①午前 5時39分 ②午後																																											
利用した交通手段は	<table border="1"> <thead> <tr> <th>交通手段</th> <th>移動時間</th> <th>乗り換えた地点</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>表3から選択</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>1つ目の移動</td> <td>[1]番で 7分</td> <td></td> </tr> <tr> <td>2つ目の移動</td> <td>[2]番で 20分</td> <td>〇〇駅</td> </tr> <tr> <td>3つ目の移動</td> <td>[4]番で 3分</td> <td>△△駅</td> </tr> <tr> <td>4つ目の移動</td> <td>[]番で []分</td> <td></td> </tr> <tr> <td>5つ目の移動</td> <td>[]番で []分</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	交通手段	移動時間	乗り換えた地点	表3から選択			1つ目の移動	[1]番で 7分		2つ目の移動	[2]番で 20分	〇〇駅	3つ目の移動	[4]番で 3分	△△駅	4つ目の移動	[]番で []分		5つ目の移動	[]番で []分		<table border="1"> <thead> <tr> <th>交通手段</th> <th>移動時間</th> <th>乗り換えた地点</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>表3から選択</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>1つ目の移動</td> <td>[1]番で 9分</td> <td></td> </tr> <tr> <td>2つ目の移動</td> <td>[]番で []分</td> <td></td> </tr> <tr> <td>3つ目の移動</td> <td>[]番で []分</td> <td></td> </tr> <tr> <td>4つ目の移動</td> <td>[]番で []分</td> <td></td> </tr> <tr> <td>5つ目の移動</td> <td>[]番で []分</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	交通手段	移動時間	乗り換えた地点	表3から選択			1つ目の移動	[1]番で 9分		2つ目の移動	[]番で []分		3つ目の移動	[]番で []分		4つ目の移動	[]番で []分		5つ目の移動	[]番で []分		
交通手段	移動時間	乗り換えた地点																																											
表3から選択																																													
1つ目の移動	[1]番で 7分																																												
2つ目の移動	[2]番で 20分	〇〇駅																																											
3つ目の移動	[4]番で 3分	△△駅																																											
4つ目の移動	[]番で []分																																												
5つ目の移動	[]番で []分																																												
交通手段	移動時間	乗り換えた地点																																											
表3から選択																																													
1つ目の移動	[1]番で 9分																																												
2つ目の移動	[]番で []分																																												
3つ目の移動	[]番で []分																																												
4つ目の移動	[]番で []分																																												
5つ目の移動	[]番で []分																																												
駐輪した場所は	表4から選択してください []	表4から選択してください []																																											
あなたが運転しましたか	①運転した 2.運転しなかった	1.運転した 2.運転しなかった																																											
その自動車の所有者は	①自家用 2.社用・法人 3.その他	1.自家用 2.社用・法人 3.その他																																											
何人乗車しましたか	あなたを含めて 1 人乗車	あなたを含めて [] 人乗車																																											
どこに駐車しましたか	表4から選択してください 2	表4から選択してください []																																											

▲ 普段の移動実態調査の調査票の例

【参考】石川県白山市：移動実態調査（PT 調査）を実施した現況整理

白山市では、住民アンケート調査の中で移動実態調査（PT 調査）を実施して、市民の日常移動の状況、具体的には移動の目的地（移動 OD）、時間、目的、交通手段を把握し、移動特性を詳細に分析した上で計画作成を行っています。

個人調査票		
I. 平日の1日の移動について ※依頼票裏面の記入例も参考にご記入下さい		
あなたの10月22日（月）～11月7日（水）のうち、外出した平日1日（月～金曜）を選び、その日のあなたの全ての目的地ごとの移動について、それぞれA. 目的地、B. 移動時刻、C. 移動の目的、D. 利用した交通手段を、時間順に可能な限り最終の移動（帰宅）まで記入して下さい。		
記入する日付をお書き下さい→ 月 日（ 曜日）の移動		
自宅	B. 移動時刻 時 分 出発	C. 移動の目的（1つだけ○） 1.通勤・通学 2.買物・私用 3.通院 4.帰宅 5.家族の送迎 6.業務上の移動 7.その他（ ）
↓ 1番目の移動	↓	D. 交通手段（すべて○） 1. JR 2.北鉄石川線 3.路線バス(北鉄/加賀白山/小松バス) 4.コミュニティバス(めぐーる) 5.企業・施設等の送迎 6.家族の送迎 7.自家用車 8.自転車 9.原付・バイク 10.徒歩のみ 11.タクシー 12.その他（ ） 【電車・バスを利用した場合のみ乗降駅・停留所を記入】 乗車駅等（ ） 降車駅等（ ）
A. 目的地の住所 市町 _____ 町・丁目 _____ または施設名 _____	B. 移動時刻 時 分 到着	C. 移動の目的（1つだけ○） 1.通勤・通学 2.買物・私用 3.通院 4.帰宅 5.家族の送迎 6.業務上の移動 7.その他（ ）
↓ 2番目の移動	↓	D. 交通手段（すべて○） 1. JR 2.北鉄石川線 3.路線バス(北鉄/加賀白山/小松バス) 4.コミュニティバス(めぐーる) 5.企業・施設等の送迎 6.家族の送迎 7.自家用車 8.自転車 9.原付・バイク 10.徒歩のみ 11.タクシー 12.その他（ ） 【電車・バスを利用した場合のみ乗降駅・停留所を記入】 乗車駅等（ ） 降車駅等（ ）
A. 目的地の住所 市町 _____ 町・丁目 _____ または施設名 _____	B. 移動時刻 時 分 到着	C. 移動の目的（1つだけ○） 1.通勤・通学 2.買物・私用 3.通院 4.帰宅 5.家族の送迎 6.業務上の移動 7.その他（ ）
↓ 3番目の移動	↓	D. 交通手段（すべて○） 1. JR 2.北鉄石川線 3.路線バス(北鉄/加賀白山/小松バス) 4.コミュニティバス(めぐーる) 5.企業・施設等の送迎 6.家族の送迎 7.自家用車 8.自転車 9.原付・バイク 10.徒歩のみ 11.タクシー 12.その他（ ） 【電車・バスを利用した場合のみ乗降駅・停留所を記入】 乗車駅等（ ） 降車駅等（ ）
A. 目的地の住所 市町 _____ 町・丁目 _____ または施設名 _____	B. 移動時刻 時 分 到着	C. 移動の目的（1つだけ○） 1.通勤・通学 2.買物・私用 3.通院 4.帰宅 5.家族の送迎 6.業務上の移動 7.その他（ ）
↓ 4番目の移動	↓	D. 交通手段（すべて○） 1. JR 2.北鉄石川線 3.路線バス(北鉄/加賀白山/小松バス) 4.コミュニティバス(めぐーる) 5.企業・施設等の送迎 6.家族の送迎 7.自家用車 8.自転車 9.原付・バイク 10.徒歩のみ 11.タクシー 12.その他（ ） 【電車・バスを利用した場合のみ乗降駅・停留所を記入】 乗車駅等（ ） 降車駅等（ ）
A. 目的地の住所 市町 _____ 町・丁目 _____ または施設名 _____	B. 移動時刻 時 分 到着	C. 移動の目的（1つだけ○） 1.通勤・通学 2.買物・私用 3.通院 4.帰宅 5.家族の送迎 6.業務上の移動 7.その他（ ）
5番目の移動以降は回答不要です		
1		

▲移動実態調査で使った調査票（白山市）

資料：白山市地域公共交通網形成計画

【参考】ビッグデータの補完的活用

利用実態調査やアンケート調査等で把握できる平均的な移動実態に加えて、ビッグデータによる交通流動の時系列的な変化や、広域的な交通流動を捉えることで、地域における交通実態の多面的な理解につながることがあります。データによっては、データ確保のためのコストがかかることもありますが、地域において検証したい内容に応じて活用を検討してみてください。

【プローブパーソン調査】

PT 調査が実施されていない地区において人々の移動実態を把握する調査手法としてプローブパーソン調査というものがあります。プローブデータは、GPS 携帯電話等の移動通信機器を用いて、人の交通行動又は自動車の動き等のデータをリアルタイムに収集し、データベースに自動的に蓄積する調査方法です。「①複数日にわたる調査が可能である点」と「②時系列での人の詳細な移動軌跡の把握が可能である点」が特徴です。プローブデータを活用する場合、移動目的、利用交通手段、時刻、位置等の情報を把握することにより、主に以下の項目について把握できます。

- ・公共交通機関のサービス水準（所要時間・定時性など）
- ・公共交通機関の接続性（交通結節点での待ち時間、接続のための徒歩移動距離など）
- ・道路交通の円滑性（旅行速度、時間信頼性など） など

PT 調査のようなマクロな調査では把握しにくい都心部での歩行者・自転車の行動や、PT 調査が実施されていない中山間地域での行動などを把握するための手法として有効です

資料：（社）交通工学研究会 プローブ研究会（<http://www.probe-data.jp/index.html>）

【人口推計統計（携帯基地局情報）を活用した移動人口の算定】

販売されている人口推計統計（携帯基地局情報）により地域毎の人口の分布（人口分布）や、性別・年齢層別・居住エリア別の人口の構成（人口構成）などを推定することが可能です。

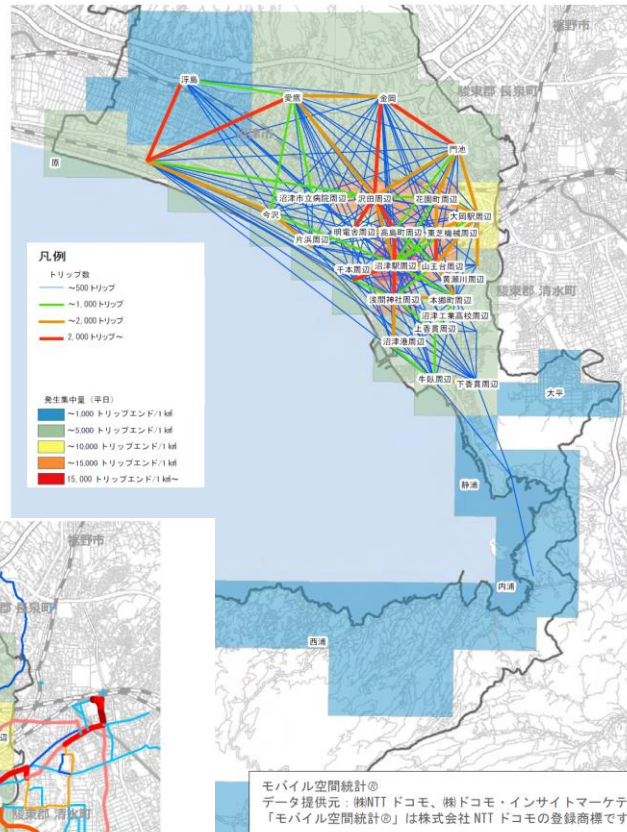
例えば、人口推計統計（携帯基地局情報）では、分析対象範囲内のメッシュについて、分析時間帯の滞在人口、滞在人口の内訳として居住エリア別人口（最小：町丁字単位）が分かるため、流入人口や流出人口の把握が可能となります。

資料：国土交通省、情報通信技術を活用した公共交通活性化に関する調査報告書（平成 27 年 3 月）

（https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/jouhouka/sosei_jouhouka_fr1_000012.html）

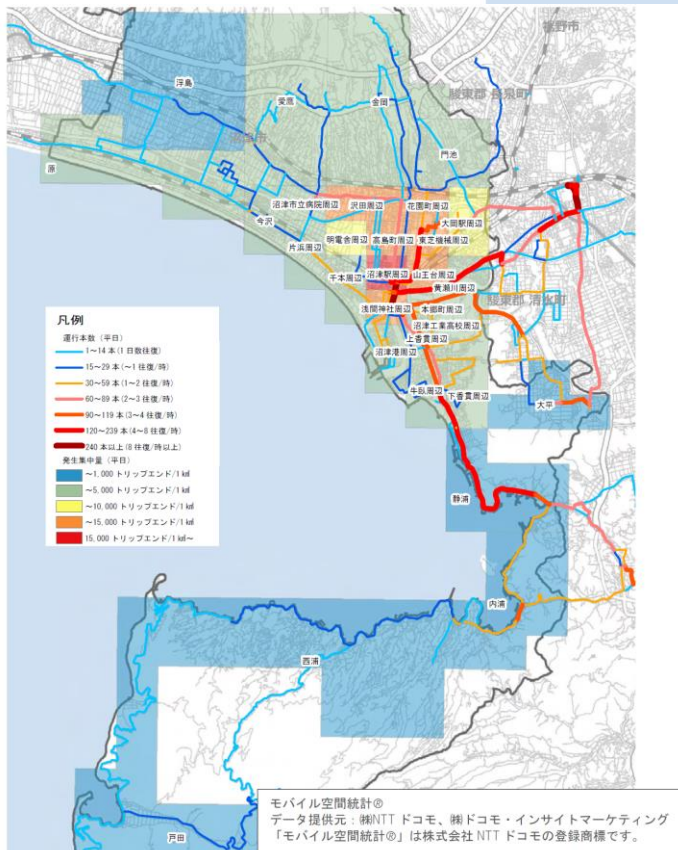
【参考】静岡県沼津市：携帯基地局情報を活用した移動実態分析

沼津市は、携帯基地局情報（モバイル空間統計）を活用して、地域間の移動実態や地区別の発生集中量を分析するとともに、既存の路線バス網・運行本数との重ね合わせを行うことにより、移動ニーズと公共交通サービスの整合状況を分析しています。



モバイル空間統計®
データ提供元：株式会社NTTドコモ、株式会社NTTドコモ・インサイトマーケティング
「モバイル空間統計®」は株式会社NTTドコモの登録商標です。

（平日の発生集中量及び地域間流動）



モバイル空間統計®
データ提供元：株式会社NTTドコモ、株式会社NTTドコモ・インサイトマーケティング
「モバイル空間統計®」は株式会社NTTドコモの登録商標です。

（平日の発生集中量とバス運行本数）

▲携帯基地局情報を活用した移動実態把握（沼津市）

資料：沼津市地域公共交通網形成計画

■公共交通利用に関する実態調査

アンケート調査を実施することで、現在の公共交通に対する利用者の問題意識や満足度、改善要望などの意識データを収集することもできます。この際には、居住地、性別、年齢等の個人属性も併せて把握することで、より具体的な検討・分析につなげるようにしましょう。

また、市長や事業者等への「目安箱」等の取組を活用し、常日頃から公共交通に対する意見や要望を収集することもできます。アンケートは住民全体に幅広く調査を行うため、公共交通に対する具体的な意見や要望が出てきにくいこともあります。目安箱のような仕組みは普段から問題意識を持っている方が投稿されることが多いため、即時性が高い意見が期待できます。ただし、アンケートとは異なり、特定の層の意見となりますので、地域の意見の総意とは異なる可能性もあります。どちらが良いということではなく、把握したい項目に応じてうまく調査を使い分けることが重要です。

▼公共交通利用に関する実態調査項目の例

- 個人属性（居住地、性別、年齢、免許の有無、自身が運転できる車両の有無など）
- 当該交通手段を利用する際の移動目的
- 当該交通手段を利用する理由・しない理由
- 当該交通手段を利用する前の利用交通手段
- 当該交通手段が利用できない場合の代替交通手段
- 往復での利用実態、往復で利用できない場合の代替交通手段の有無
- 当該交通手段を利用することによる行動変容
- 当該交通手段に対する満足度、問題点、改善要望（ルート・サービス水準等）
- 他の交通機関との連携に係る問題点、改善要望 等

【参考】青森県八戸市：「みんなで改善意見箱」による地域ニーズ・意見等の把握

八戸市では、地域公共交通に関するウェブサイトを整備し、その中で「みんなで改善意見箱」を設置して、広く地域住民や利用者等の意見や要望を募集しています。投稿された意見や要望は、八戸市地域公共交通会議が責任をもって関係各位に取次し、改善に向けた回答を報告することとしています。

ウェブサイトでの
地域の意見収集（意見箱）の実施例▶

資料：八戸公共交通利用促進ウェブサイト
みんなで育むバスの未来

○ みんなでかいぜん意見箱 OPINION BOX

皆様からの貴重なご意見が、公共交通をより良いものにしていきます!!

みんなであげん意見箱では、皆様からのご意見・ご要望をはじめ、公共交通バスへのお褒めの言葉やご質問を募集しております。頂いたメッセージは八戸市地域公共交通会議が責任をもって関係各位に取次し、改善に向けた回答をご報告いたします。

これからの公共交通事業に対して、利用者目線でのご意見・ご要望をお聞かせください。ご意見・ご要望の投稿は、下のボタンをクリックし、リンク先の投稿フォーム（八戸市ホームページ）からお願いします。

① かいぜんご意見と意見状況一覧 ② よくあるご質問

伝える tell you think
公共交通をより便利で快適な移動手段として楽しんでいるのにご質問やご要望、改善を望まれる際などは、これからの公共交通を育てるメッセージをお送りください。

ほめる praise
皆様からの褒め言葉は、公共交通に関わる人の大きなモチベーションとなります。また、その御褒めのおかげで利用者へバスがより便利になるよう努力をします。

聞く question
公共交通バスが取り回し難い事業へのご質問がございましたら、お気軽にお問い合わせください。

もっと便利で快適な公共交通へ
より良い公共交通を目指しています。皆様のご意見をお寄せください!!!

バスを便利に使おう!

公共交通バスについて楽しく学べるコンテンツをご案内いたします。お褒めバスをご利用いただける乗車券や、高速バスでの観光旅行についてのご案内など、バスをもっと便利に使いましょう!

【参考】潜在需要について

家族・友人の送迎等により、地域公共交通を本当に必要としている住民がごく一部にとどまる場合が多くあります。こういった場合、アンケートで「地域公共交通の運行を開始したら利用するか？」と直接聞くよりも、前項「普段の移動実態調査」で述べたような「公共交通以外の移動も含めた普段の移動実態」の回答結果をもとに、例えば家族・友人による送迎の実態を細かく分析し、移動需要に対してどの程度まで地域公共交通で対応できるか、対応すべきかを計画者側で判断・検討する方が良い場合もあります。

また、そもそも地域公共交通の存在自体が認知されていないケースも多々あり、地域公共交通の存在を知らない方が抱いている地域公共交通への問題意識や改善要望は実態とずれていることもあります（もちろん、正しいこともあります）。まず、「地域に公共交通があることを知っているか」確認してみることも必要です。

■選好意識調査

選好意識調査（Stated Preference：SP 調査）とは、施策実施時の利用意向を把握するための調査です。新たな公共交通機関を導入した場合や、ダイヤやルート、運賃等のサービス水準を変更した際に利用する意向があるかどうかを確認することで、導入・改正するサービス内容の検討につなげることができます。

▼選好意識調査の調査項目の例

◀調査項目の例▶

- ・ 個人属性（居住地、性別、年齢、免許の有無、自身が運転できる車両の有無など）
- ・ 普段利用する交通手段のサービス水準（所要時間、費用等）
- ・ 仮想的な公共交通サービス（具体的なサービス水準を設定）に対する利用意向 など

市内移動のための「デマンド交通」を新たに導入した場合を想定してください。

「デマンド交通」とは？
希望する「目的地」と「時刻」を前日までに電話で予約しておく、指定した時刻に車をご自宅近くや最寄りのバス停までお迎えにあがるサービスです。
(ただし、同じ時間帯に予約者が複数重なる場合は相乗りになり、回り道をすることもあります。)

現時点の「ご自宅から県立××病院周辺」への移動の実態についておたずねします。
問1: 利用している交通手段について、あてはまるもの1つについて口に入りに✓を記入して下さい。

車(運転) 車(同乗) 路線バス タクシー その他()

問1-1: 問1で回答された交通手段の所要時間と料金を教えてください
所要時間 ()分 料金 ()円
※路線バス・タクシーを選ばれた方は料金も教えてください

仮に、ご自宅から県立××病院周辺に新たな地区内交通が導入された場合の移動についておたずねします。
問2: 以下のケース①に示すサービス内容の「デマンド交通」が導入された場合を想定して下さい。

デマンド交通の導入ケース①

所要時間が現状(問1-1)と同じ	料金は100円	お迎えの場所は自宅前	運行時間は6時～20時
------------------	---------	------------	-------------

あなたはどの交通手段を利用しますか？
車(運転) 車(同乗) 路線バス タクシー デマンド交通 他()

仮に、ご自宅から県立××病院周辺に新たな地区内交通が導入された場合の移動についておたずねします。
問3: 以下のケース②に示すサービス内容の「デマンド交通」が導入された場合を想定して下さい。

デマンド交通の導入ケース②

所要時間が現状(問1-1)より5分長い	料金は600円	お迎えの場所は自宅前	運行時間は9時～15時
---------------------	---------	------------	-------------

あなたはどの交通手段を利用しますか？
車(運転) 車(同乗) 路線バス タクシー デマンド交通 他()

▲選好意識調査の調査票の例（例：デマンド交通を新規導入する場合）

■アンケート調査を実施する際に注意すべきこと

a) 「地域公共交通計画を作成すること＝住民アンケート調査を実施すること」ではありません

アンケート調査は、既存の統計データやビッグデータ等では捉えられない、住民や公共交通利用者の移動実態やニーズを直接的に把握することができる有効な調査手法です。実際に、地域公共交通計画を作成するに当たり、多くの地域で住民アンケート等を実施し、結果を計画内で活用しています。

しかしながら、既存のアンケート調査結果やパーソントリップ調査等で住民の移動実態やニーズがある程度把握できるケースもあります。実際に、計画作成段階で住民アンケートを行うことなく、地域の課題を深く考察している計画も存在しています。

また、数百人程度の地区における移動実態・ニーズを把握するのであれば、アンケート調査ではなく対象者から直接ヒアリング調査(住民懇談会等の実施)で聞き取るほうが効率的な場合もあります。また、ヒアリング調査を通じて地域の方と顔の見える関係性を構築することができると、地域公共交通計画の作成や運用においてもメリットに繋がります。

b) 住民向け無作為抽出アンケート調査以外の手法もあります

地域公共交通計画を作成する際には、「住民基本台帳データから無作為抽出した住民に対するアンケート」を実施されるケースが多い状況にあります。しかし、わが国においては、大都市圏を除いて公共交通機関の分担率は低く、地方部では1割以下の地域も多くあります。このような地域において、仮に数千通規模の住民アンケート調査を実施しても、公共交通利用者からの回答が数十通程度にとどまってしまうこともありますので、結果的に公共交通を利用していない大多数の方の意見を基に地域公共交通計画を作成することになりかねません。

アンケート調査を検討する際には、「その地域で抱えている課題を適切に把握するためには誰に質問すべきか？」を予め明らかにしておきましょう。仮に自動車利用者も含めた移動実態を市内全域で網羅的に把握したいということであれば、上述の住民向け無作為抽出アンケートも有効な手段になります。一方で、仮説として設定した公共交通の問題点・課題を検証することを考えるのであれば、対象者のセグメントを限定して調査するほうが望ましいこともあります。例えば、特定の地区居住者に限定する、公共交通機関の利用者に限定する、特定の層(学生、高齢者、観光客など)に限定してアンケート調査を実施することも考えられます。

c) WEBアンケート調査が活用できる場合もあります

近年では、WEBアンケート調査を活用して地域の実態・ニーズを把握する例も増えています。特に都道府県の計画や複数市町村での連携による計画を作成する際には、郵送配布・郵送回収によるアンケート調査では調査に係る費用が大きくなるため、そのようなケースでは安価で効率的に回収できるWEBアンケート調査が有効です。

一方で、WEBアンケート調査の実施に係る問題点として、回答者の偏りが挙げられます。近年の高齢者層へのPCやスマートフォンの普及により、徐々に是正されてきてはいますが、それでもWEBアンケートへのアクセスが難しい層は存在しています。アンケート調査で取り扱う内容に応じて、WEBアンケートと紙アンケートを使い分けることも重要です。また、WEBアンケート調査と紙のアンケート調査を併用することで、高齢層から若年層まで幅広く意見を収集できたケースもあります。

d) 回収を増やすための工夫を考えてみましょう

アンケート調査の目的や趣旨を自治会長や行政区長等に説明した上で、配布・回収を手伝ってもらったり、回答への協力を呼び掛けてもらったりすることで、アンケート調査の回収率を高める取組が各地で行われています。また、学生向けのアンケートの場合は学校の先生に同様のお願いをすることも考えられますので、アンケート調査を行う際には選択肢の一つとして検討してみてください。ただし、配布・回収等に係る負担が大きい場合もありますので、無理のない範囲でお願いするようにしましょう。

また、アンケート調査票の配布を世帯単位で行う際には、同一世帯に複数の調査票を封入することで、多くの方の実態を効率的に把握することができます。依頼の際に「特に移動に困っている方が優先して回答してください」と添えることで、交通弱者層の意見を重点的に把握することもできます。

【参考】アンケート調査のサンプル数について**【サンプル数の設定】**

調査の対象地域及び対象者は、調査の精度、調査に要する時間・経費などを勘案して設定します。調査対象全員に実施する調査を「全数調査」、調査対象の一部に対して行う調査を「標本調査」と呼びます。調査の規模が大きくなればなるほど精度は高まりますが調査費用はそれに伴って高くなります。両者はトレードオフの関係にありますので、安易に大規模・高コストの調査を行うことは避け、調査の企画・立案段階で、「どのようなアウトプットが必要か？」などをしっかりと考えることが重要です。

そのため、具体的にどれだけのサンプル数が必要になるのかについては、事前に確認しておきましょう。サンプル数の検討に当たっては、以下の公式が用いられることが多いです。

《サンプル数 n の算定式》

$$n = \frac{N}{\left(\frac{\varepsilon}{K}\right)^2 \frac{N-1}{P(1-P)} + 1}$$

- ε ：許容できるサンプリングの誤差（市町村が実施するアンケート調査などでは5%、政府などが行う世論調査などでは3%などの数値がよく使われます。値が小さくなるほど誤差が小さく、精度が高くなります）
- K ：正規分布の性質から与えられる値（ ε を5%とした場合、 $K=1.96$ とします）
- P ：想定する調査結果（予測が困難な場合は、0.5とすると最も安全なサンプル数を確保できます）
- N ：調査の対象となるものの全体の人数（母集団の大きさ）
- n ：必要とされるサンプル数

③ ヒアリング調査

ヒアリング調査は公共交通の利用者や公共交通を必要とする住民と接する機会が多い関係機関の方々（交通事業者、自治会長、社会福祉協議会、民生委員、訪問指導を行っている保健師など）に対して直接聞き取り調査を行うことで、アンケート調査では現れてこない課題や、より深掘りした移動実態、地域公共交通の課題などを把握することができます。また、このような人たちは、地域公共交通を支えるキーパーソンになる方になることが多いため、なるべく綿密なコミュニケーションを図っておくことが、地域公共交通の改善の際のポイントになります。

なお、ヒアリング調査の際には、調査対象者が偏らないようにすることが重要です。せっかく集まってもらった方が公共交通を使ったことがない人ばかりでは、公共交通の利用実態やニーズの深掘りに繋がりません。一方で、公共交通利用者ばかりでは、公共交通を使っていない人や何らかの理由により使えない人の意見が反映されない可能性があります。調査対象者の属性については行政が積極的に関与し、意識的にばらつかせるなどの工夫が必要です。

加えて、ヒアリング調査を通じて地域における移動の担い手やキーパーソンとなる方の発掘ができたり、法定協議会の委員の方に同席してもらうことで委員が地域の実情を肌感覚として理解することに繋がったりと、ヒアリング調査は単なる情報収集の場ではなく、今後の取り組みを検討するに当たり貴重な機会になり得ます。そのため、担当者自らが積極的に地域に足を運び、意見交換を行うようにしましょう。

【参考】ニーズ調査としてのヒアリング調査（グループインタビュー調査）の例

需要が顕在化しているもの（つまり、すでに行っていることやこれから行いたいと思っていること）については、アンケート調査による把握が可能ですが、潜在的な需要（ニーズ）については、本人がその存在に気づいていないことが多いため、膝詰めでのグループインタビューやワークショップが有効です。調査手順は以下を参考にしてください。

また、インタビューを通じて参加者は公共交通に関するかなりの情報を得ることになります。これらの情報は地域の井戸端会議等で広まることにより、口コミによる大きいPR効果が期待されます。また、話し合いに参加することで、「私たちが計画づくりに携わった！」という参加意識が根付きますので、サービスの改善が具体化されたら実際に乗ってみようという気持ちが湧き、利用を周囲に働き掛けようという動機付けも期待されます。

【ヒアリング調査の手順】

1. まず現状の移動状況や気持ちを吐き出してもらう
2. 情報を提供し、考え、気づいてもらう
3. 関係者で、どうすべきか、何ができるか話し合う
4. 考えをまとめ直してもらう

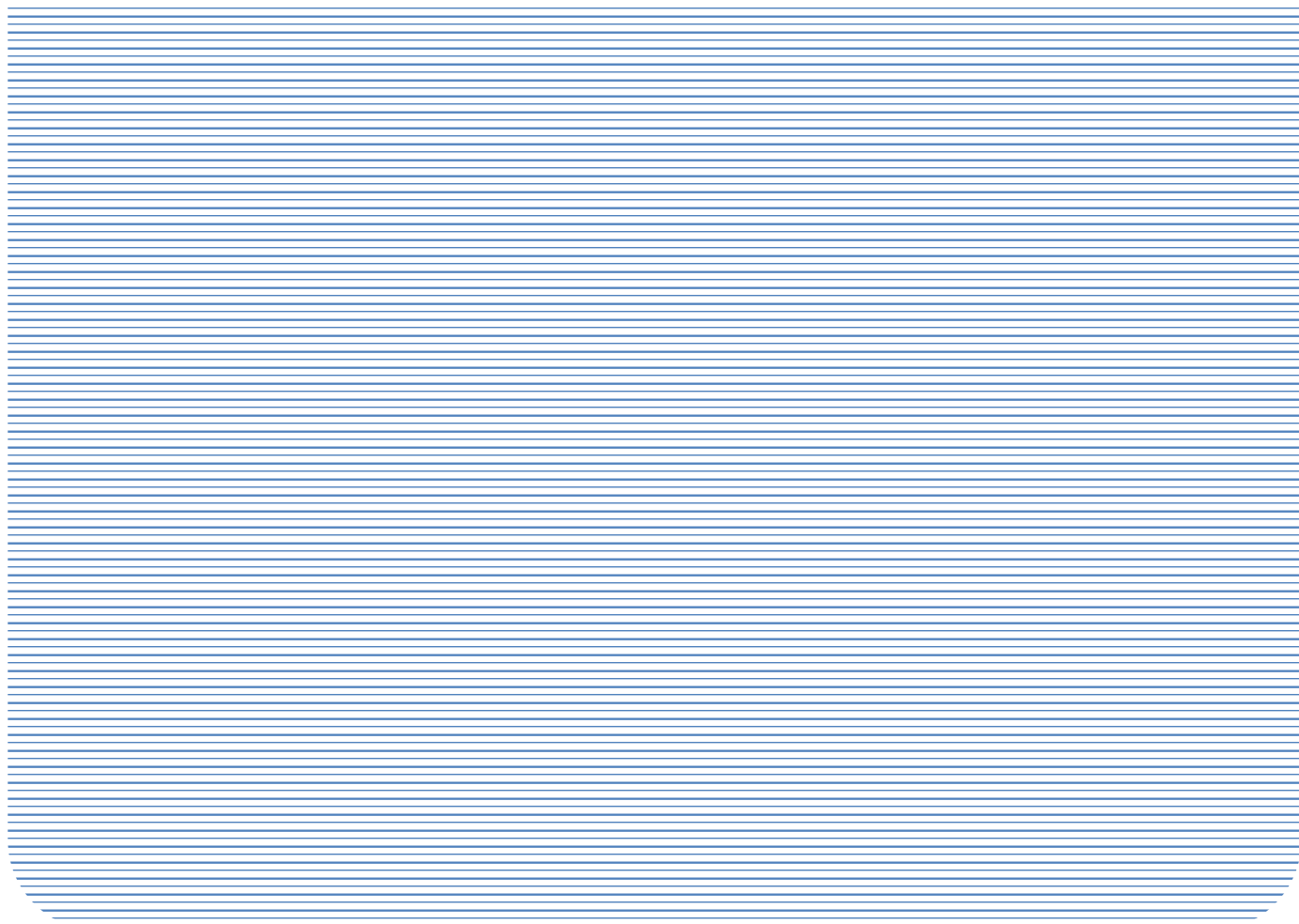
資料：加藤博和、持続可能な公共交通づくりが地域を持続可能とする、平成26年度公共交通シンポジウム in 中部、2014。

**[参考資料を確認]**

- 国土交通省 総合政策局「事業評価を通じた地域公共交通確保維持改善事業の効果的実施に向けてガイダンス」（平成 25 年 11 月）
- 国土交通省 都市・地域整備局（現：都市局）「都市・地域総合交通戦略及び特定の交通課題に対応した都市交通計画検討のための実態調査・分析の手引き」（平成 22 年 7 月）
- 土木学会「バスサービスハンドブック」（平成 18 年 9 月）
- 国土交通省 九州運輸局「なるほど！！公共交通の勘どころ」（平成 28 年 3 月）
- 国土交通省 中部運輸局「バスデータ活用 大百科」（令和 2 年 3 月）

第6章

将来の公共交通を
考える手法について



地域旅客運送サービスの検討に際して、路線の利用者数はどの程度見込めるのか(将来需要の推計)と、将来需要を踏まえた採算性の検討が意思決定のための基礎的な情報になります。定量的な将来シミュレーションをもとに将来像を関係者で議論することにより、実効性・現実性の高い計画の立案が可能になります。推計に当たっては様々な検討手法がありますが、予測する年次やデータの入手状況、評価シナリオ等に応じて使い分けるようにしましょう。以下に具体的な検討手法の一例を紹介します。より詳しい算出方法は、「都市・地域総合交通戦略及び特定の交通課題に対応した都市交通計画検討のための実態調査・分析の手引き(国土交通省都市・地域整備局都市計画課都市計画調査室、平成 22 年 7 月)」などに記載されていますので、参考にしてください。



[参考資料を確認]※第 6 章全体

- 国土交通省 都市・地域整備局(現:都市局)「都市・地域総合交通戦略及び特定の交通課題に対応した都市交通計画検討のための実態調査・分析の手引き」(平成 22 年 7 月)
- 国土交通省 総合政策局「事業評価を通じた地域公共交通確保維持改善事業の効果的実施に向けてガイダンス」(平成 25 年 11 月)
- 土木学会「バスサービスハンドブック」(平成 18 年 9 月)

6.1 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です。

＜検討方法＞

①既存路線の人口当たり利用率の算出

- ・ 既存路線の駅・バス停別の利用者数を把握します。
- ・ 既存路線の駅・バス停の勢圏を定め、その範囲に含まれる人口を算出します。
- ・ 駅・バス停の勢圏人口に対する駅・バス停の利用者数の割合を求め、既存路線の人口当たりの利用率を算出します。

②利用者数の推計

- ・ 新たに整備する駅・バス停について勢圏を定め、その範囲に含まれる人口を算出し、①で求めた利用率を乗じることで駅・バス停別の利用者数を推計できます。
- ・ 対象地域の鉄道駅・バス停別の利用者数を足し合わせることで、路線別の総利用者数を算出します。

▼駅・バス停勢圏の設定事例

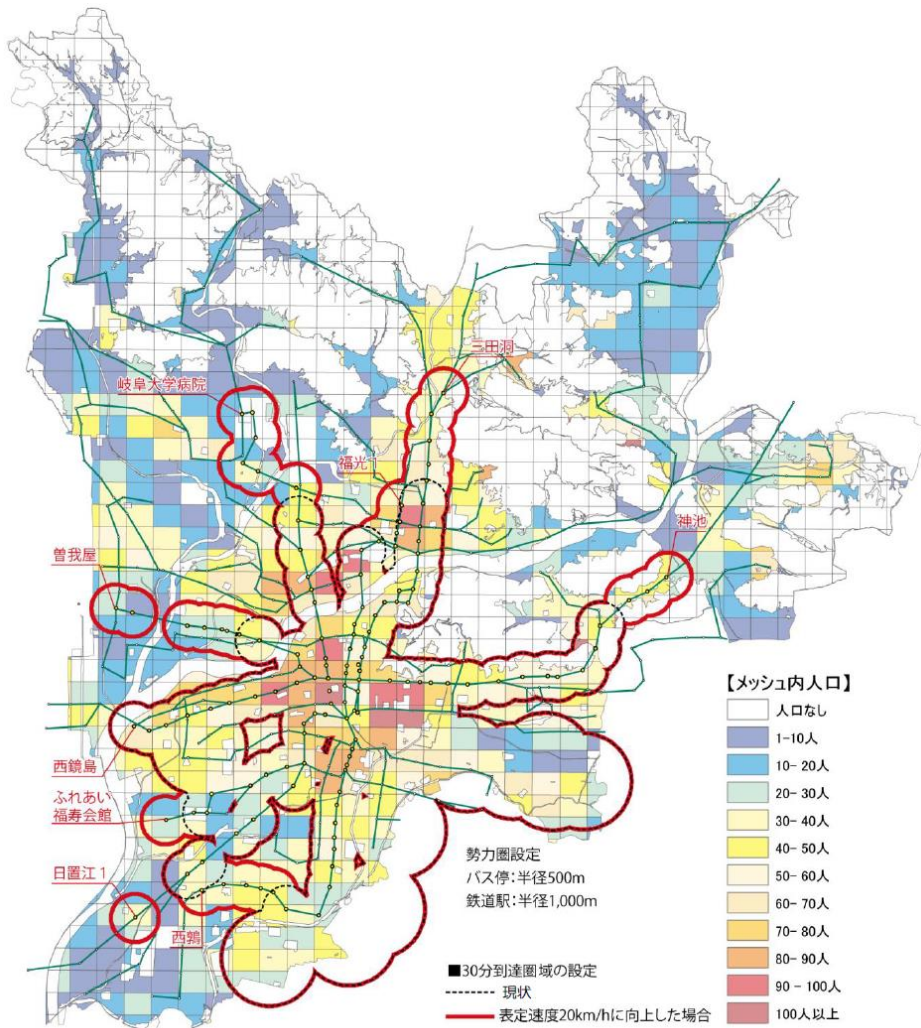
資料名	勢圏の設定
由利本荘市地域公共交通網形成計画	バス停 300m、鉄道駅 800m
藤沢市地域公共交通網形成計画	バス停 300m、鉄道駅 600m
真鶴町地域公共交通網形成計画	バス停 150m、鉄道駅 500m
上越市総合公共交通計画	バス停 300m、鉄道駅 1km
あいの風とやま鉄道地域公共交通網形成計画	バス停 300m、鉄道駅 1km（万葉線 500m）
下田市地域公共交通網形成計画	バス停 300m、鉄道駅 1km
河内長野市地域公共交通網形成計画	バス停 400m、鉄道駅 800m
東広島市地域公共交通網形成計画	バス停 400m、鉄道駅 1km
高松市地域公共交通網形成計画	バス停 300m、鉄道駅 500m
八代市地域公共交通網形成計画	バス停 500m、鉄道駅 1km

【参考】駅・バス停勢圏とは

現況の鉄道駅及びバス停から一定距離以内の地域を勢圏と定義します。勢圏でカバーできていない地域では、公共交通の潜在需要が高いことが想定されます。エリアの設定方法に明確な基準はありませんので、各地域の実態を踏まえ、他地域の事例等も参考にしながら設定するようにしましょう。分析には、鉄道駅及びバス停の位置情報及び人口データ（国勢調査等）が必要です。計算のしやすさと結果の整理のしやすさから、GIS を活用した整理をお勧めします。

■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



▲事業実施に伴う駅・バス停勢圏変化の整理イメージ（岐阜市の例）

資料：岐阜市地域公共交通網形成計画

6.2 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です。公共交通サービスの改善により、自家用車等の交通機関からの転換が想定される場合に有効な手法です。

【検討手順】

①利用実績データに基づく利用者数の設定

- ・ 交通事業者が提供する利用実績データをもとに、駅・バス停間 OD 表を作成します。

②自動車からの転換交通量の推計

- ・ 道路交通センサス起終点調査の自動車 OD 表を用意します。道路交通センサスから抽出したデータは台数ベースの OD 表になっていますので、平均乗車人員を乗じて人数ベースの OD 表を用意します。ゾーニングについては必要に応じて分割してください。
- ・ 公共交通への転換率を設定します。設定に当たっては、自動車利用者に対して公共交通を利用するか否かを尋ねる選好意識調査アンケート結果を活用します。
- ・ 自動車 OD 表に転換率を乗じることで、転換交通量を推計します。

③施策実施後の公共交通機関 OD 表の推計

- ・ ①により入手した駅・バス停間 OD 表については、ゾーン間 OD に集約します。
- ・ ①と②の OD 表を合わせて施策実施後の OD 表を算出します。

④路線配分の実施

- ・ 施策実施後の公共交通ゾーン間 OD 表を公共交通ネットワークに配分することで駅・バス停別の利用者数が推計されます。配分の方法としては様々な方法がありますが、最も単純な方法としては、系統ごとの最短経路・最短時間を基準に配分する方法があります。
- ・ 駅・バス停別利用者数を対象の路線別に合計することで、対象路線の総利用者数を算出可能です。

6.3 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です。コミュニティバスの導入効果を計測する際など、PT（パーソントリップ）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です。

【検討手順】

①移動実態調査の実施

- ・ 居住者に対してどこにどれくらいの頻度で何を使って移動しているか尋ねます。（導入する地域の特性によっては、居住者だけでなく観光客等も対象にすべきであることもあります。地域の実情に応じて検討しましょう。）

②選好意識調査の実施

- ・ 調査対象者に、導入しようとしているサービスのルートや駅・バス停の位置、ダイヤ、運賃等を提示し、利用意向を把握します。
※実証運行を行い、その際に「本格実施を行った場合に利用しますか？」というアンケート調査を実施する方法もあります。

③利用者数の推計

- ・ 実態調査から得られた対象路線沿線における利用頻度に選好意識調査から得られた施策実施時の利用意向を加味して、利用者数を推計します。

6.4 PT（パーソントリップ）調査結果を用いた検討手法

PT（パーソントリップ）調査結果を用い（実施されていない地域の場合は新たに実施する必要があります）、得られた調査結果をもとに四段階推定法を適用することで、施策実施後の利用者数を推計する手法です。なお、対象とする交通機関の特性に応じて、調査範囲を特定地域に限定するのか、市域全体に拡大するのか、市町村を跨いだ検討が必要になるのかが決まりますので、まずは分析対象地域の交通圏の設定から検討するようにしましょう。

【検討手順】

①発生集中交通量の推計

- ・ 将来人口フレームに PT 調査結果より推定された発生・集中モデルを適用して、将来の発生・集中交通量を推計します。

②分布交通量の把握

- ・ PT 調査結果より取得した現況の OD 表より分布モデルを推定し、①で推計された将来の発生・集中交通量に適用することで、将来分布交通量（将来 OD 表）を推計します。

③分担交通量の予測

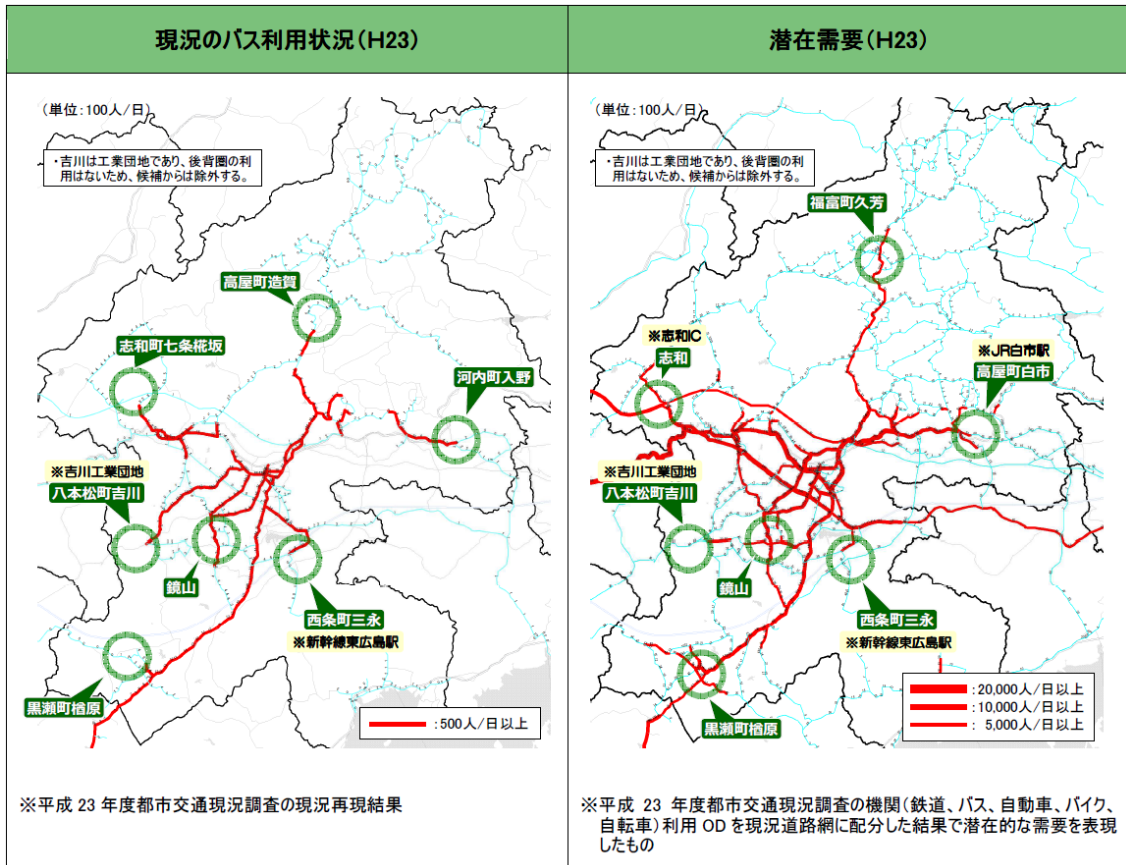
- ・ PT 調査結果より分担モデルを推定します。
- ・ 対象地域への新たな公共交通機関導入を想定する場合は、別途選好意識調査を実施し、利用意向データを用いて分担モデルを推定する必要があります。推定された分担モデルを用いて、交通機関別の将来 OD 表を推計します。

④公共交通路線配分の実施

- ・ 公共交通将来 OD を施策実施ごとの駅・バス停間に配分し、駅・バス停間の利用者数を推計します。

【参考】広島県東広島市：顕在需要・潜在需要にもとづく交通結節点の選定

東広島市では PT 調査結果にもとづき、乗合バスに関する顕在需要（現況の利用状況）と潜在需要（鉄道・バス・自動車・バイク・自転車利用 OD を現況道路網に配分した結果で潜在的な需要を表現）両視点から乗合バス需要の集約可能箇所を選定し、交通結節点の候補地を選定しています。

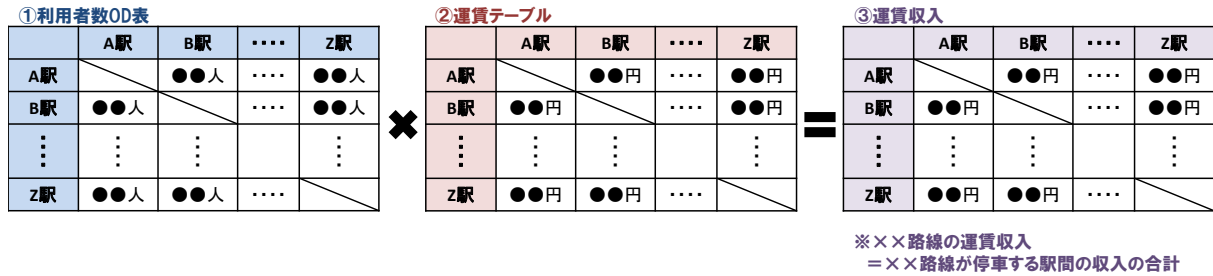


▲顕在需要・潜在需要から見た交通結節点候補の整理例（東広島市）

資料：東広島市地域公共交通網形成計画

6.5 収入・費用の推計への発展

詳細編第6章6.1～6.4により推計された鉄道駅・バス停間の利用者数に対して、駅・バス停間の運賃テーブルを乗じ、対象路線を合計することで施策実施時の総収入が算出できます。また、事業費については類似事例を参照したり、交通事業者ヒアリングを行ったりすることで整理しましょう。推計した運賃収入と事業費を比較することで、施策の採算性の検討が可能になります。



▲利用者数 OD と運賃テーブルを掛け合わせた運賃収入の算出イメージ

6.6 簡易な収支分析手法

地域公共交通計画等の計画期間における収支分析を行う場合、概ね5年程度の期間で検討しましょう。ここでは、簡易に分析する手法を紹介します。

① 将来の収支予測

将来の人口推計結果や開発動向、観光需要の見通し等を踏まえて、地域の公共交通ネットワーク全体での将来の需要推計を行います。将来需要推計手法については、前節で紹介した地域全体を対象としたモデル的な手法を導入することも考えられますが、より簡易な手法として、例えば、年齢層別の人口一人当たりの利用者数の数値を算出し、これに将来の年齢別の推計人口を乗じることによって簡易に需要を推計する方法もあります。一人当たりの収入をこの推計結果に乘じることによって収入予測を行います。この際、利用者の利用パターンは変わらない、現在のサービス水準を維持するなど、強い仮定を置く必要がありますが、まずは簡易に算出してみるのも一考です。こうした分析によって、例えば、これまで地域全体が黒字であったのが赤字に転じる、赤字幅が更に拡大し更なる財政支出の拡大が予測される、等の大枠での予測を行うことができます。

② 対策を講じた場合の収支分析

収支の悪化に対しては、赤字を回避するために路線の再編を進める、利用促進を進めて収入を増やす、などの対策が必要となります。前節で紹介した手法を参考に、対策ごとの必要経費及び施策導入による需要増や収入増を見積もり、これらをすべて①の結果に反映することにより収支改善効果を算定します。

③ 収支分析結果の評価

入門編でも述べたように、収支が赤字だから問題があるとは言えません。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」と呼びますが、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。

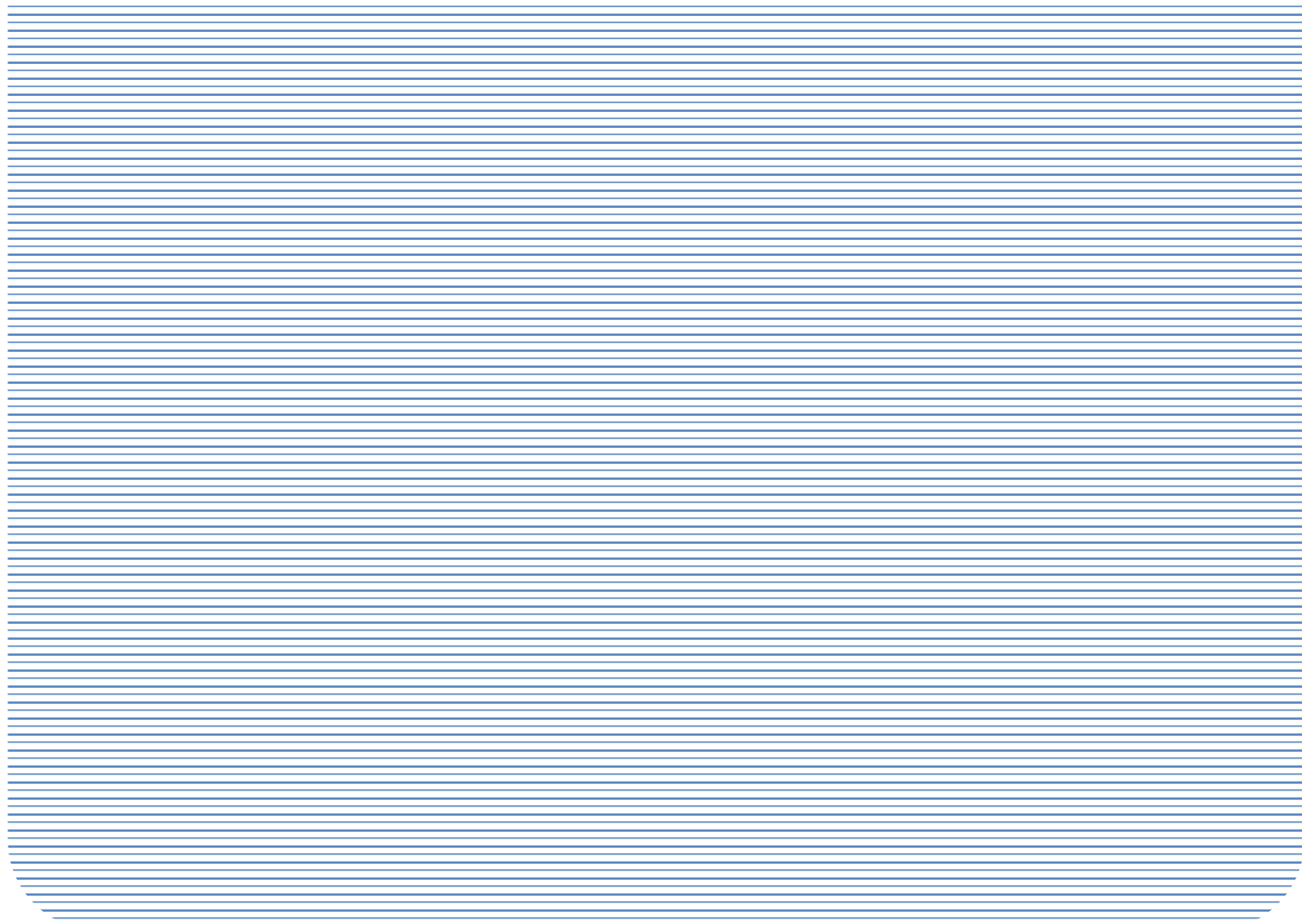


▲クロスセクター効果

資料：西村和記, 土井勉, 喜多秀行, 「社会全体の支出抑制効果から見る公共交通が生み出す価値-クロスセクターベネフィットの視点から-」, 土木計画学論文集 D3, Vol.70, No.5, pp.809-818, 2014.

第7章

上位・関連計画との
連携について



計画の検討に当たっては、まず、地方公共団体が作成する全ての計画の基本となる総合計画における将来都市構造や将来人口、公共交通に係る施策・事業や、目標設定等について整理しましょう。また、都市計画マスタープランを作成している地方公共団体については、同計画における将来都市構造、公共交通に係る施策・事業等について整理しましょう。その他、まちづくり、観光振興、健康、福祉、環境など、地域公共交通に関連する様々な分野における計画内容について整理しましょう。

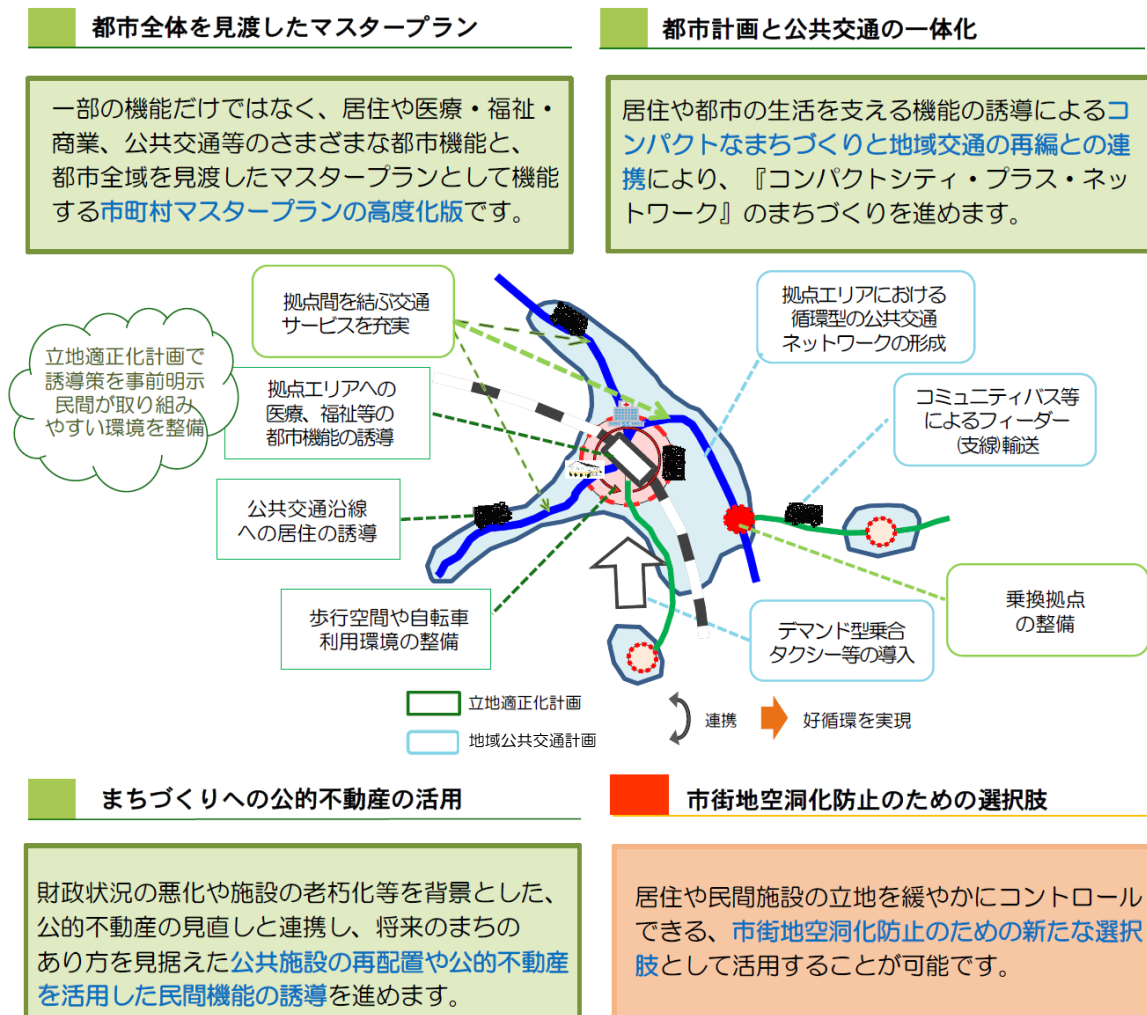
▼整理する上位計画・関連計画の例

上位・関連計画	特に参照する箇所	公共交通に関する具体的な記載
総合計画	<ul style="list-style-type: none"> 【基本構想】 ・ 将来都市像 ・ 将来都市構造 ・ 将来人口等 ・ 基本方針 【基本計画】 ・ 関連する施策・事業 ・ 目標設定（数値目標） 	
まち・ひと・しごと創生総合戦略	<ul style="list-style-type: none"> ・ 基本目標 ・ 目標達成に向けた施策 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 都市のコンパクト化にあわせた公共交通網の実現 ・ 小さな拠点を核とした公共交通網の再構築
都市計画マスタープラン	<ul style="list-style-type: none"> ・ 将来都市構造 ・ 関連する施策・事業 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 拠点機能の分割にあわせた交通サービスの実現
中心市街地活性化基本計画	<ul style="list-style-type: none"> ・ 中心市街地の活性化に関する基本的な方針 ・ 中心市街地活性化の目標 ・ 関連する施策・事業 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 中心市街地の回遊性向上のための交通サービスの実現
観光圏整備実施計画	<ul style="list-style-type: none"> ・ 公共交通との連携に関する記載事項 ・ 関連する施策・事業 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 観光拠点へのアクセスを担う交通サービスの充実
地方公共団体実行計画（地球温暖化対策推進法）	<ul style="list-style-type: none"> ・ 公共交通に係る方針 ・ 関連する施策・事業 	<ul style="list-style-type: none"> ・ エコ通勤キャンペーンの実施
都市・地域総合交通戦略	<ul style="list-style-type: none"> ・ 将来都市構造 ・ 目標設定（数値目標） ・ 関連する施策・事業 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 交通施設整備とあわせた交通サービスの変更
交通基本条例・交通基本計画等	<ul style="list-style-type: none"> ・ 基本方針 ・ 目標設定（数値目標） ・ 関連する施策・事業 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 公共交通に関する取組への住民の参画

7.1 立地適正化計画との連携

地域公共交通計画の作成においては、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を図ることが求められています。

下図では、都市再生特別措置法に基づく立地適正化計画の意義・役割を示していますが、拠点間を結ぶ交通サービスの充実や、公共交通沿線への居住の誘導など、公共交通の再編等との連携策が示されており、立地適正化計画と地域公共交通計画との連携、好循環が期待されているところです。



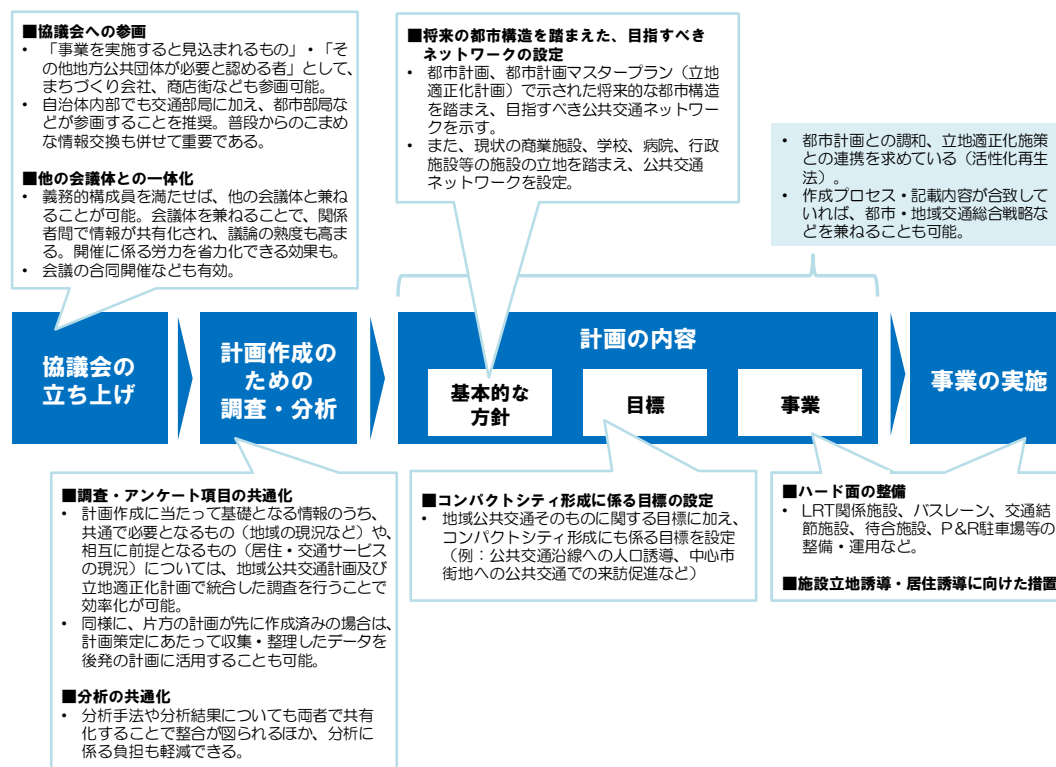
▲立地適正化計画の意義・役割

資料：国土交通省、「都市再生特別措置法」に基づく立地適正化計画概要パンフレット

地域公共交通計画と立地適正化計画の連携は、法定協議会の立ち上げ、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考えられます。これらの各段階での連携のためには関係者間での情報共有が必須となりますので、例えば地域公共交通計画の法定協議会に立地適正化計画の担当部局が参加し、一方、公共交通担当部局が立地適正化計画の作成に当たって設置される「市町村都市再生協議会」に参加するなど、クロスセクションによる対応が重要になります。

地域公共交通計画及び立地適正化計画の双方の作成に取り組む場合、「①同時並行的に進めるケース」、「②地域公共交通計画を先行して作成するケース」、「③立地適正化計画を先行して作成するケース」の3つのケースが考えられます。②のケースでは、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ることができるのに対し、③のケースでは将来の都市構造を踏まえることが容易になるという特徴があります。いずれにしても双方の担当が情報共有するとともに、特に基本的な方針や重点施策については議論を重ね、方向性を共有しておくことが大切です。そして、特に都市部においては、最終的に、どちらの計画も作成され、連携しながら取組を推進していくことが重要です。

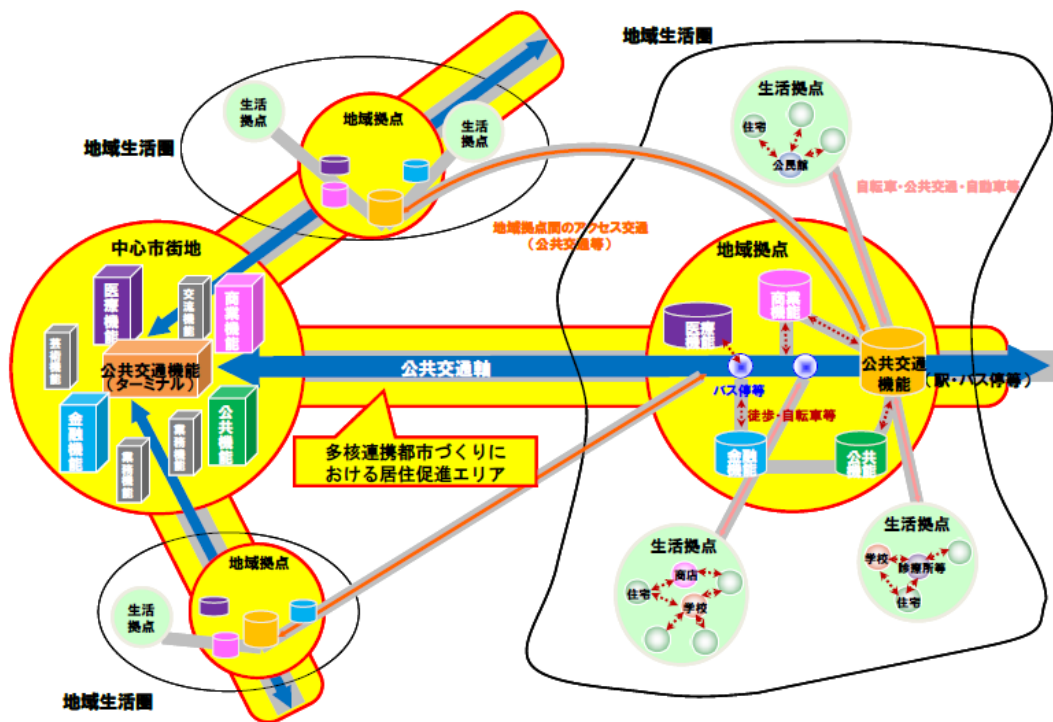
なお、地域公共交通計画の作成に当たって、立地適正化計画を同時に検討しなければならないという制約はありませんが、作成しない場合でも、地域公共交通計画においては、まちづくりとの連携に関する事項を記載する必要があります。例えば、既存の都市計画等がある場合には、当該計画に定められた事項との連携を記載することが考えられます。また、中山間地等であっても、例えば「小さな拠点」関連の施策のように、生活サービス機能を立地させるエリアと居住エリアの配置を考慮しつつ、公共交通ネットワークの形成を行うべきことには変わりはないことから、こうした施策との連携に関する事項を記載することが考えられます。



▲地域公共交通計画の作成・推進における立地適正化計画との連携の例

【参考】熊本市熊本市：立地適正化計画との連携

熊本市では網形成計画と立地適正化計画を同時並行的に作成しています。網形成計画内で定めている中心市街地と地域拠点を結ぶ基幹公共交通軸の強化、日常生活を支えるバス路線網の整備、コミュニティ交通等の導入等の視点を立地適正化計画内でも踏襲する形で連携しています。また双方の計画の目標内にはまちづくりと公共交通施策との連携が明記されているほか、立地適正化計画内には公共交通に関する数値指標（公共交通機関の年間利用者数）が、網形成計画内にはまちづくりと関連した数値指標（公共交通にアクセスしやすい区域の人口カバー率）がそれぞれ設定されているなど、交通とまちづくり両輪で将来像を検討しています。



▲熊本市における網形成計画・立地適正化計画の連携イメージ

資料：熊本市立地適正化計画

7.2 都市計画マスタープラン等との連携

地域公共交通計画は、法§5⑥や基本方針において、都市計画マスタープラン等との調和が保たれたものでなければならないと規定されています。地域公共交通計画を作成する際は、都市計画マスタープラン等に記載されている将来都市像や実施施策等との整合性について留意する必要があります。

都市計画マスタープラン等が作成されてから年数が経過しており、既の実施済みの事業や現状との齟齬（そご）がある場合には、地域公共交通計画にその旨を記載することにより対応することも可能です。また、地域公共交通計画に定める基本的な方針等が、当該都市計画マスタープラン等と大きく乖離している場合には、都市計画マスタープラン等の改定も検討していく必要があります。その場合は、都市計画マスタープラン等の担当者と協議の上、今後の方針を検討してください。

また、都市計画マスタープラン自体が作成されていない地方公共団体については、地域公共交通計画で設定した拠点やネットワークの考え方が、今後の地域のまちづくりをけん引することになりますので、慎重な検討が必要です。地方公共団体の関連部署とプロジェクトチーム等を立ち上げ、相互に情報共有を図りつつ検討を進めることが重要です。また、その際にも、最上位の計画である総合計画との整合については留意してください。

7.3 その他上位・関連計画との連携

福祉のまちづくり、教育のまちづくり、環境のまちづくり等々、各地方公共団体が力を入れている分野は様々です。地域公共交通計画もこのような地域の特徴を踏まえた計画にすることで、地方公共団体が目指す将来像を公共交通が支援する体制を構築することができます。なお、これらの上位・関連計画における目標・事業との整合性については十分に留意する必要があります。関連部署と密に調整を図り、内容を詰めていくことが重要です。

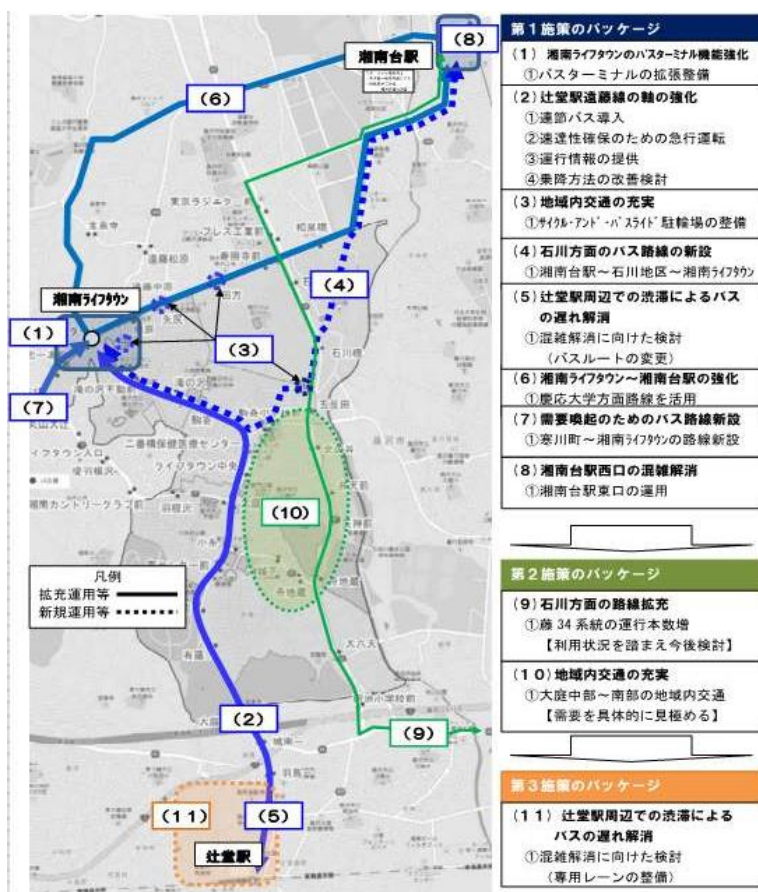
【参考】奈良県宇陀市：「健幸都市 ウェルネスシティ宇陀市 構想」との連携

宇陀市では総合計画における重点政策のひとつに「ウェルネスシティ」が掲げられており、総合政策として推進していくため、「健幸都市 ウェルネスシティ宇陀市 構想」が作成されています。同構想内では「生活の中で歩くこと」により、身体の健康効果のほか、顔を合わす・挨拶する・会話する機会の積み重ねにより地域のつながりを強めることを推進しており、例えば、バス停から各拠点までの歩きやすい道づくり、各拠点でのバス待ち環境づくり、各拠点での活動・滞在時間等を考慮したダイヤ調整など、「徒歩」と「公共交通」を有機的に組み合わせて事業を推進しています。

平成27年に作成された「宇陀市地域公共交通網形成計画」では、同構想の実現を支援するため、生活の中で少し不便さを感じながらも「歩くこと」を推進することで地域公共交通網の充実・促進を図り、「健幸都市 ウェルネスシティ宇陀市」の実現につなげることが記載されています。また、網形成計画の目標や事業については、同構想の内容を踏まえ、関連部署と調整の上で設定されています。

【参考】神奈川県藤沢市：網形成計画と都市・地域総合交通戦略の連携

藤沢市湘南大庭地区では、鉄道駅までの通勤・通学需要が既存の公共交通サービスを超過していることに加え、今後市内でも最も高齢化が進む地域であることから、バスネットワークの高度化・充実が必要となっています。そこで、藤沢市の地域公共交通網形成計画では、バス路線の新設・バス路線の高度化に関する事業を、都市・地域総合交通戦略交通施設の運用改善やサイクル&バスライド駐車場の整備とともに進めることとしています。



※都市・地域総合交通総合戦略との連携

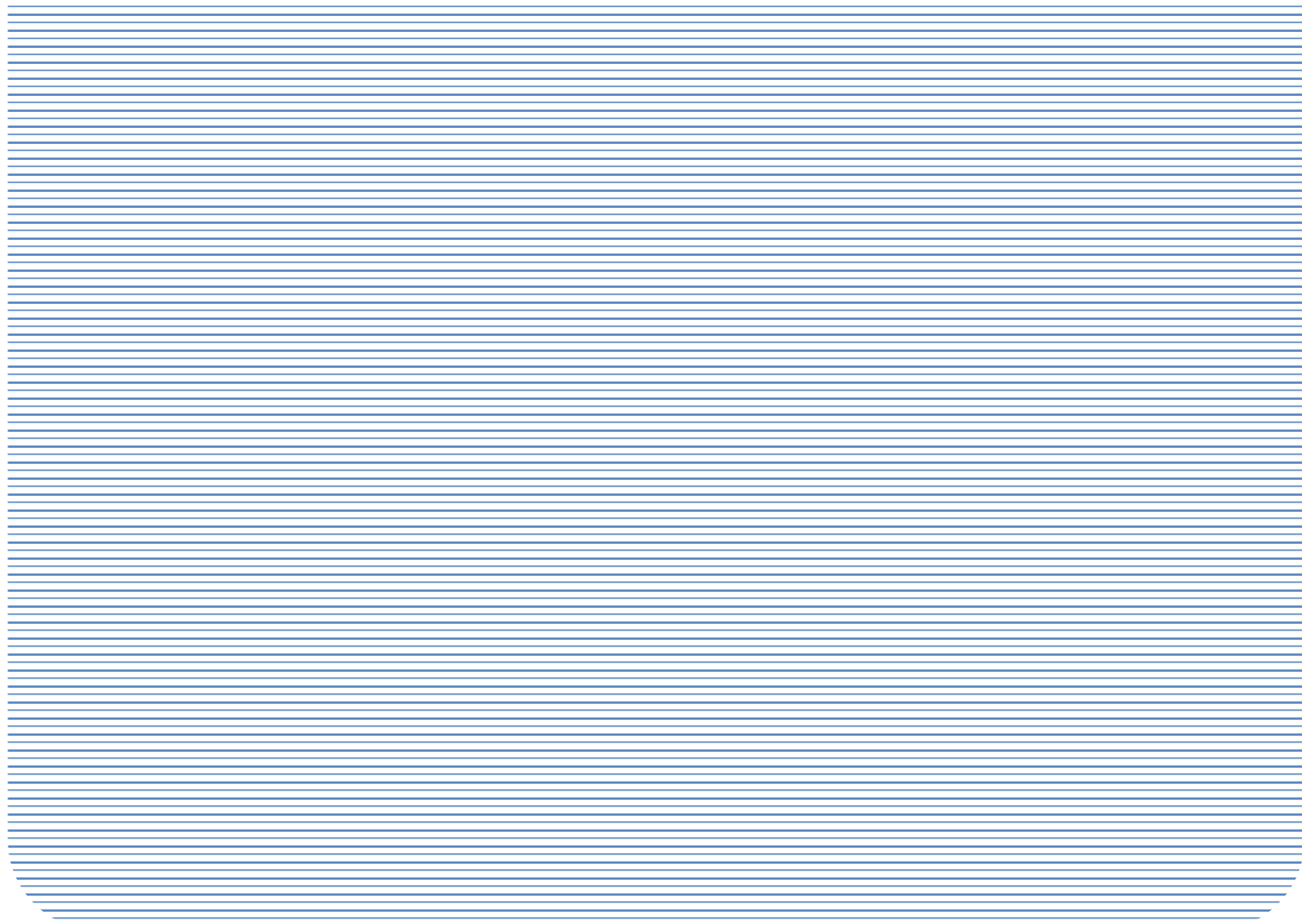
都市・地域総合交通戦略（以下「総合交通戦略」という。）は、徒歩、自転車、公共交通の適正分担を図り、望ましい都市・地域像を実現するため、地方公共団体を中心として、関係機関・団体が相互に協力して作成される戦略です。この戦略に基づき、電動バス、電気自動車、超小型モビリティの活用をはじめ、LRT やバス走行空間の整備、交通結節点の改善、公共交通機関の利用促進や徒歩自転車による移動環境の整備等が実施されています。

総合交通戦略の施策・事業では、公共交通施策は当然のことながら、交通結節点などのハード面の整備を行う事業のほか、自動車・駐車場・自転車・歩行者など、総合的な交通に関する施策も盛り込まれることとなります。

このため、持続可能な地域公共交通ネットワークの形成に向けた取組と交通施設整備に関する取組との連携や総合的な交通体系における公共交通サービスのあり方の整理に有効です。公共交通施策に関する章などは、相互の計画で共有することも考えられます。これにより、公共交通サービスのあり方と公共交通施設相互の連携を図りつつ両計画を効率的に作成することができます。

第8章

法定協議会等について



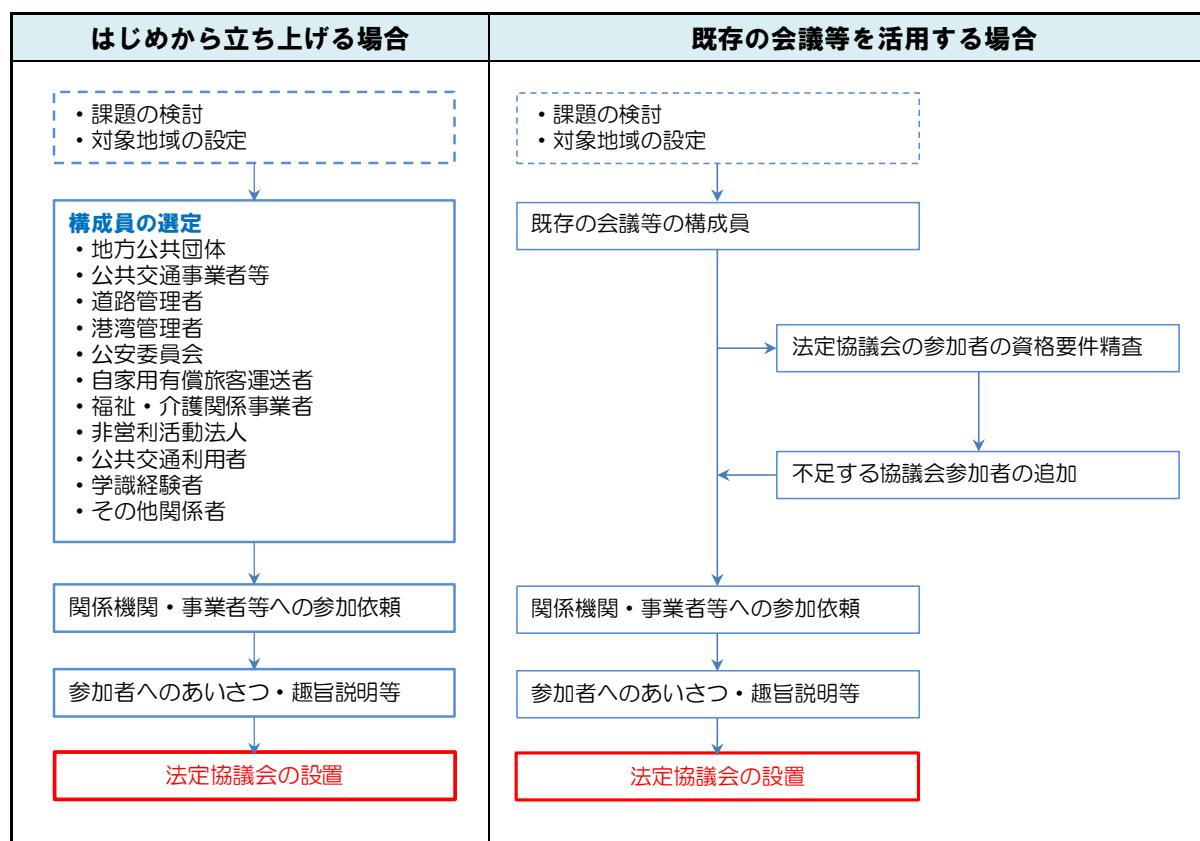
8.1 法定協議会の設置方法

① 法定協議会の設置について

地方公共団体が地域旅客運送サービスに関する検討・運用に取り組む際、交通事業者や地域住民、関係行政機関などの利害関係者を含む多様な人たちとの協議が必要となりますが、個別に協議や調整をして合意形成を図るのは負担が大きくなります。そのため、関係者が一堂に会する協議組織を作る方が効率的です。

協議会の設立までの流れを以下に示します。法定協議会の設立に際しては、これまでの法定協議会を活用することはもちろんのこと、地域公共交通会議や既に設置している協議会・委員会などを活用することも可能です。この場合、構成員の選定が短時間で済むとともに、特に公共交通について詳細に議論している会議であれば、地域公共交通計画の作成に当たっても円滑な会議進行が可能と考えられます。

なお、法定協議会の規模が大きくなるほど様々な関係者の声を効率的に集めるメリットがある一方、運営の負担が大きくなるため、構成員の選定は地域の実情に応じて行ってください。



▲ 法定協議会の設置方法

網形成計画を作成するための法定協議会が既に存在する場合は、同じ法定協議会で地域公共交通計画の作成について協議することが可能です。また、既に設置されている地域公共交通会議や地域協議会に構成員を追加することにより、本法に基づく法定協議会としての機能を付加することも可能です。例えば、道路運送法に基づく地域公共交通会議が既に組織されている場合には、必要な関係者を追加することにより、法定協議会としての要件を満たすことになります。一方で、法定協議会には道路運送法に基づく地域公共交通会議や新モビリティサービス協議会等の他の協議会の機能を付加することが可能です。法定協議会には、地方公共団体の判断により構成員を追加することが可能であり、地域の実情に応じて必要な関係者を追加することにより、活発な議論が行われることが期待されます。また、法定協議会を公開し、住民、利用者その他の利害関係者の意見を計画に反映させることも重要です。

② 地域公共交通確保維持事業との連携について

地域公共交通確保維持事業における乗合バス等の運行費や車両購入費等に対する補助については、これまでは運送事業者もしくは法定協議会又は地方公共団体に対し補助を行っていましたが、真に公的負担による確保維持が必要なバス路線等に対し、効果的・効率的な補助を行うため、今後は地域公共交通計画への位置づけを要件とし、原則として法定協議会（地域間幹線系統については乗合バス事業者又は法定協議会）に対し補助することで、地域の多様な関係者による連携・協働による計画的な取組を支援することとなります。例えば、陸上交通に関する補助対象事業者については以下に示す通りとなります。

表 地域公共交通確保維持事業（陸上交通）に関する補助対象事業者

事業	補助対象事業者	
	従来制度	新制度（※）
地域間幹線系統補助	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	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
地域内フィーダー系統補助	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	地域公共交通活性化再生法に基づく協議会
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	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
車両減価償却費等補助（フィーダー系統）	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	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	
自家用有償旅客運送導入促進のための車両購入費等への補助	地域公共交通活性化再生法に基づく協議会	
貨客混載のための車両改造費補助	地域公共交通活性化再生法に基づく協議会	

※令和6年事業年度までの経過措置あり

【地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部改正に伴う協議会制度の運用等について（平成 26 年国総計第 73 号）※令和 2 年一部改正】

- 道路運送法体系における「地域公共交通会議」については、一般旅客自動車運送事業及び自家用有償旅客運送を対象にしているものであるが、参加者への応諾義務、協議結果の尊重義務、予算の重点配分等の法の仕組みを利用することで、同会議における検討・取組が一層促進されると期待される場合等には、地域の選択により、同会議を法定協議会として位置付け、法定協議会としての機能を付加することが有効と考えられる。
- 道路運送法体系における「地域協議会」については、生活交通の確保を目的として都道府県毎に設置されているものであるが、市町村のみならず都道府県も地域公共交通計画の作成主体として位置づけられており、特に交通圏が広域に跨がる場合には、計画作成への主体的な参画が求められていること等も踏まえ、法に基づく地域旅客運送サービスの提供の確保に当たり、地域の選択により、同会議若しくは同会議の分科会を法定協議会として位置づけ、又は同会議の分科会を法定協議会の分科会として位置付けることで、法定協議会としての機能を付加することも有効と考えられる。
- バス、鉄軌道、旅客船など複数の輸送形態にまたがって検討する法定協議会を設置した場合においても、例えば、バス輸送について、限られた関係者で集中的に議論した方が効率的と考えられる場合も想定され、こうした場合には、法定協議会に、例えば、バス分科会を設けて検討するなど、地域の課題や関係者の意向により、柔軟に対応すべきである。この場合、バス分科会が、必要に応じ、道路運送法体系における「地域公共交通会議」又は「地域協議会」としての機能も果たすこととなる。
- 海上運送に関しては、乗継改善や旅客船ターミナルの改良といった一市町村内のみを対象とする場合については市町村単位で行われる場合がある一方、県境や市町村境にまたがることも多いことから、航路に関係する全ての市町村が一堂に会して協議する必要がある場合も多いとの特殊性に留意する必要がある。離島航路行政連絡会議については、国の離島航路補助の対象となる航路の経営改善等、離島航路の維持・改善について関係者の一層の意思の疎通を図るためのものであるが、海上運送に関する検討・取組が一層促進されると期待される場合等においては、地域の選択により、同会議を法定協議会として位置付けるなど、既存の協議会の組織・体制を活用することも有効と考えられる。
- 新モビリティサービス協議会は、現在各地で進んでいる MaaS の取組等について、一市町村区域内にとどまらないものが多く、データの連携の観点や、観光の観点等から、公共交通以外の様々な分野の関係者を交えた議論が必要であることも踏まえ、法定協議会とは別に新たに設けられた会議体である。一方で、両協議会は、その実態に応じて、相互に機能を付加し、一体の協議会とすることや、両協議会を合同で開催すること等も可能である。例えば、既存の法定協議会の対象地域の範囲と新モビリティサービス協議会を組織して進めようとしている MaaS の取組の対象地域の範囲に重なりがあり、両協議会の構成員や協議内容が重複する場合には、地域の選択により、必要な関係者を構成員として法定協議会に加えた上で、同協議会を新モビリティサービス協議会としても位置付けることや、両協議会をそれぞれ別に設置した上で、会議の議題に応じて、両協議会を必要な場合に合同で開催することも可能である。

▼法定協議会・地域公共交通会議・地域協議会・運営協議会・新モビリティサービス協議会の比較

	法定協議会	地域公共交通会議	地域協議会	運営協議会	新モビリティサービス協議会
根拠法令等	地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（第6条）	道路運送法施行規則（第9条の3）	道路運送法施行規則（第15条の4第2項）	道路運送法施行規則（第51条の8）	地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（第36条の4）
主宰者	地方公共団体（市町村（複数可）又は都道府県）	地方公共団体（市町村（複数可）又は都道府県）	都道府県	地方公共団体（市町村（複数可）又は都道府県）	地方公共団体（市町村（複数可）又は都道府県）
目的	<ul style="list-style-type: none"> 地域公共交通計画の作成及び実施に関し必要な協議 	<ul style="list-style-type: none"> 地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様及び運賃・料金等に関する事項、自家用有償旅客運送の必要性及び旅客から収受する対価に関する事項、その他これらに関し必要となる事項の協議を実施 地域の交通計画を作成（任意） 	<ul style="list-style-type: none"> 地域住民の生活に必要な旅客輸送を確保するための枠組みづくりその他の生活交通について審議 具体的な路線に係る生活交通の確保に関する計画の作成 	<ul style="list-style-type: none"> 自家用有償旅客運送の必要性、旅客から収受する対価その他の自家用有償旅客運送を実施するに当たり必要となる事項の協議 	<ul style="list-style-type: none"> 新モビリティサービス事業の実施に関し必要な協議
対象となる交通モード	多様な交通モード	バス・タクシー（乗合）、自家用有償旅客運送	バス・タクシー（乗合）※路線定期運行のみ	自家用有償旅客運送	多様な交通モード
構成員	<ul style="list-style-type: none"> 地域公共交通計画を作成しようとする地方公共団体 関係する公共交通事業者等、自家用有償旅客運送者、道路管理者、港湾管理者その他地域公共交通計画に定めようとする事業を実施すると見込まれる者 関係する公安委員会及び住民、高齢者や障害者を含む地域公共交通の利用者、学識経験者その他の当該地方公共団体が必要と認める者 	<ul style="list-style-type: none"> 地域公共交通会議を主宰する市町村長又は都道府県知事その他の地方公共団体の長 一般旅客自動車運送事業者及びその組織する団体 住民又は旅客 地方運輸局長 一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体 【必要に応じて次に掲げる者を構成員として加えることができる】 路線を定めて行う一般乗合旅客自動車運送事業又は自家用有償旅客運送について協議を行う場合には、道路管理者及び都道府県警察 学識経験を有する者その他の地域公共交通会議の運営上必要と認められる者 	<ul style="list-style-type: none"> 地域協議会を主宰する都道府県知事又はその指名する職員 関係市町村及び関係地方運輸局長又はその指名する職員 関係する一般旅客自動車運送事業者 	<ul style="list-style-type: none"> 運営協議会を主宰する市町村長又は都道府県知事その他の地方公共団体の長 一般旅客自動車運送事業者及びその組織する団体 住民又は旅客 地方運輸局長 一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体 運営協議会を主宰する市町村長又は都道府県知事の管轄する区域内において現に自家用有償旅客運送を行っている特定非営利活動法人等 【必要に応じて以下の構成員を含めることができる】 学識経験を有する者その他の運営協議会の運営上必要と認められる者 	<ul style="list-style-type: none"> 地方公共団体 認定新モビリティサービス事業者 新モビリティサービス事業を実施すると見込まれる者並びに関係する交通事業者等、道路管理者及び港湾管理者 関係する公安委員会及び地域公共交通の利用者、学識経験者その他の当該地方公共団体が必要と認める者

8.2 法定協議会の構成員と役割分担

地域公共交通計画の作成に向けた法定協議会の構成員(法§6②)及び役割分担は下表のとおりです。各構成員に対して、自らの役割をきちんと認識してもらうようにしましょう。

地方公共団体については、地域公共交通計画作成の主体であり、関係者間の連携・調整庁内の連携・調整等を担います。また、計画推進上、必要となる対策の検討・実施を担います。なお、市町村が広域的な計画の作成を行う際には、他の市町村や都道府県の担当者との連携についても担うこととなります。交通事業者は、地域公共交通計画作成への積極的な参加とともに、計画において合意された事業の実施を主として担います。地域の利用者については、地域公共交通計画作成への積極的な参加に加え、公共交通の利用促進や、住民・地域主体の公共交通の担い手づくりへの積極的な関与が期待されます。その他、地方公共団体が必要と認める者として、福祉・介護関係事業者や非営利活動法人、商業施設、地元企業、病院、学校、観光事業者等の「課題に対応した構成員」の参画が考えられますが、同様に計画作成への参加、利用促進や、地域主体の公共交通の担い手づくりへの積極的な関与が期待されます。このような「課題に対応した構成員」に関しては、地域によって声掛けが必要な主体が異なると思いますので、以下で紹介する主体全てに声掛けする必要はなく、地域で議論するテーマに応じて参画してもらってください。また、「課題に対応した構成員」に関しては、関連するテーマの議論の際に絞って参加してもらったり、協議会の場とは別にヒアリング等を行うことも可能です。法定協議会の規模が大きくなるほど様々な関係者の声を効率的に集めるメリットがある一方、運営の負担が大きくなるという側面もありますので、地域にとって持続できるやり方を柔軟に考えてみてください。

なお、実施計画（継続実施計画、利便増進計画等）の作成を検討している場合は、地域公共交通計画作成の時点から、実施事業として考えている取組を具体化することを念頭に置き、構成員と協議を進めることが重要です。

▼法定協議会の構成員と役割分担

構 成 員	役 割
①地方公共団体※ (必要に応じて、福祉部局等関連分野を担当する部局の職員)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地域公共交通計画の作成主体（事務局を担う） ・ 関係者間の連携・調整 ・ 庁内の連携・調整 ・ 計画推進上、必要となる対策の検討・実施 ・ 計画において合意された事業の実施
②関係する公共交通事業者等※	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地域公共交通計画作成への積極的な参加 ・ 計画において合意された事業の実施
③関係する道路管理者※	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地域公共交通計画作成への積極的な参加 ・ 計画推進上、必要となる対策の検討・実施
④関係する港湾管理者※	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地域公共交通計画作成への積極的な参加 ・ 計画推進上、必要となる対策の検討・実施
⑤その他計画に定めようとする事業を実施すると見込まれる者※	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地域公共交通計画作成への積極的な参加 ・ 計画において合意された事業の実施
⑥関係する公安委員会※	<ul style="list-style-type: none"> ・ 計画推進上、必要となる対策の検討・実施
⑦高齢者や障害者を含む地域公共交通の利用者	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地域公共交通計画作成への積極的な参加 ・ 公共交通の利用促進や、住民・地域主体の公共交通の担い手づくりへの積極的な関与
⑧学識経験者	<ul style="list-style-type: none"> ・ 協議のアドバイス・コーディネート (協議の進行役、各種提案、他地域事例の紹介等)
⑨その他地方公共団体が必要と認める者（都道府県、関係する隣接市町村、福祉・介護関係事業者や非営利活動法人、商業施設、地元企業、病院、学校、観光事業者、物流関連事業者、金融機関、交通従事者等）	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地域公共交通計画作成への積極的な参加 ・ 公共交通の利用促進や、住民・地域主体の公共交通の担い手づくりへの積極的な関与

※法 § 6②において参画が必要であることを位置づけています。

構成員選定の考え方は以下のとおりです。

① 地方公共団体

地域公共交通計画作成の主体であり、地方公共団体の代表者（市町村長等）とします。また、計画推進上、必要となる対策の検討・実施に関して、担当部局（都市計画、都市整備、観光、中心市街地活性化、環境、教育、健康・福祉等）の代表者を選定します。代表者以外の担当者については、事前の担当者同士の話し合いで意見交換を行うこととなりますが、法定協議会を傍聴してもらい、議論の内容を共有することも考えられます。

なお、移動における幹線交通の充実や複数市町村にまたがる移動圏の確保に関する検討に際しては、都道府県にも積極的に計画作成に参画してもらいましょう。

② 関係する公共交通事業者等

対象区域内で関係する鉄道事業者、バス事業者、海上運送事業者など公共交通事業者の代表者を選定します。また、対象区域内で自家用有償旅客運送により地域公共交通の一部を担っている場合には、その運送者である市町村の担当部署や NPO 法人、さらにはドライバーを担っている地域住民にも参画してもらいましょう。

なお、新たに交通事業者が参入した場合は、同事業者に協議を行う旨通知し、計画の作成及び実施に関して、実質的な議論をするようにしましょう。また、一般乗用（福祉タクシーも含む。）のタクシー事業者（タクシー協会など）にも積極的に参画してもらいましょう。

③ 関係する道路管理者

対象区域内で関係する国道、都道府県道、市町村道の各管理者を選定します。

④ 関係する港湾管理者

対象区域内で関係する港の管理者を選定します。

⑤ その他地域公共交通計画に定めようとする事業を実施すると見込まれる者

①から④以外に、例えば、利用促進策を行う NPO などの地域公共交通計画に定めようとする事業を実施すると見込まれる者を選定します。

⑥ 関係する公安委員会

対象区域内で関係する都道府県公安委員会を選定します。実際には、地域の警察署の代表者を選定することも考えられます。

⑦ 高齢者や障害者を含む地域公共交通の利用者

対象区域内の住民、高齢者や障害者を含む利用者の代表を選定します。対象区域が広範囲の場合は、地区を設定し、各々の地区の代表者を選定することも考えられますが、公共交通を実際に利用している住民の参加が図られるよう、適切に選定することが必要です。なお、選定に当たっては、公募により募集することなども考えられます。

⑧ 学識経験者

主に地域の大学・短期大学等の教授・准教授などを選定しますが、アドバイザー・コーディネーターとしての役割を期待する場合には、地域外も含め、経験豊かな有識者を探しましょう。専門分野については、交通計画・都市計画や、交通経済等の分野が想定されます。

その他、地域における移動データや商業など関連分野における移動以外のデータを活かす観点より、様々なデータの調査・分析やマーケティングなどの手法に関する専門的知識を有する人を構成員に加えることも考えられます。

⑨ その他の当該地方公共団体が必要と認める者

まちづくり、観光振興、健康、福祉、環境等、他分野との連携を検討する際には、その分野の議論ができるような十分なメンバーの参画が重要になります。メンバーは地方公共団体の判断により柔軟に追加できます。委員としての参加以外に、オブザーバーとして参加してもらうことも考えられますので、各地区の実情に応じて関与の方法を検討してみてください。

▼追加する構成員の例

連携分野	追加する構成員の例
スクールバスの活用	学校長・教職員、PTA 等
買物時の移動確保	商工会議所、商業施設、商店街連合会 等
通院時の移動確保	病院関係者 等
高齢者・障害者の移動確保	社会福祉協議会、老人クラブ、障害者団体 等
地元企業との連携	地元企業 等
観光客の移動確保	観光協会 等
物流事業者との連携（貨客混載）	宅配事業者 等
金融機関との連携	地方銀行 等
道路事業・結節点整備事業等との連携	地方運輸局、国道事務所 等
隣接市との連携	隣接市町村、都道府県 等

※その他、地域が抱える課題に応じて、議会関係者、自治会連合会、婦人会、運転手代表、レンタカー・レンタサイクル関係者等を構成員に加えている例あり。

【参考】熊本県八代市：地域の課題に応じた多様なメンバーの参画

八代市では、活性化協議会と地域公共交通会議を一本化し、活性化協議会には公共交通事業者や道路管理者、地域公共交通の利用者である地域住民に加え、高齢者や障害者の団体を含めて運営しています。

また、地域公共交通の再編等に関連する市町村として隣接町の担当者を法定協議会メンバーに加え、地域公共交通網形成計画並びに再編実施計画の作成を行っています。

区分	団体・役職
会長	八代市 副市長
委員	産交バス（株）八代営業所長
委員	（株）麻生交通 代表取締役
委員	（一社）熊本県バス協会 専務理事
委員	（一社）熊本県タクシー協会 専務理事
委員	八代市タクシー協会 会長
委員	八代市身体障害者福祉協議会 会長
委員	八代市地域婦人会連絡協議会 会長
委員	八代市老人クラブ連合会 会長
委員	八代地域 代表
委員	坂本地域 代表
委員	千丁地域 代表
委員	鏡 地域 代表
委員	東陽地域 代表
委員	泉 地域 代表
委員	九州運輸局熊本運輸支局 首席運輸企画専門官（企画調整担当）
委員	九州運輸局熊本運輸支局 首席運輸企画専門官（輸送・監査担当）
委員	全九州産業交通労働組合 書記長
委員	国土交通省九州地方整備局 熊本河川国道事務所 八代維持出張所 所長
委員	熊本県県南広域本部 維持管理課長
委員	八代市 土木課長
委員	八代警察署 交通第一課長
委員	熊本県立大学 環境共生学部 居住環境学科 准教授
委員	八代校長会
委員	熊本県 企画振興部 交通政策・情報局 交通政策課 審議員
委員	氷川町 総務課長
委員	八代市 企画振興部長

資料：八代市ホームページ

8.3 法定協議会の進め方

① 法定協議会の基本的な進め方

法定協議会においては限られた開催回数、時間内において下記の項目を協議する必要があります。

【協議事項の例】

- 対象地域の現況
- 地域公共交通の問題点・課題の整理
- 地域公共交通計画の基本的な方針、目標
- 目標達成のための事業及び実施主体の検討
- 達成状況の評価の手法 等

基本的には、事務局において説明資料を作成し、各回の法定協議会の前半で資料説明を行ったのち、メンバー間での協議を進め、資料に対する意見を聴取します。法定協議会での意見については、次回の法定協議会に提出する資料に反映させます。最終的に、法定協議会において、計画案の承認を得ることとなります。

なお、法定協議会については、対面での開催が難しい場合は書面開催とすることもできますが、様々な立場の協議会構成員同士で議論し、地域の課題や今後のビジョンについて話し合うことが法定協議会の大きなポイントになりますので、可能な限り議論や意見交換のできる開催形式としましょう。ただし、法定協議会を何度も開催することは事務局側の負担になりますので、以下に示す作業部会等の下部組織を有効活用したり、オンラインでの開催を組み合わせたりするなどの工夫も考えられます。

② 法定協議会に向けた事前調整、協議会の意見を踏まえたフォローアップの重要性

現況分析や課題整理、目標設定や個別事業の検討に当たっては、事業主体（運行主体）や関係機関との調整を図りながら、記載する内容を前もって検討・精査した上で、資料を作成する必要があります。法定協議会において、実質的な議論を進めていくためには、法定協議会本体だけではなく、関係者による作業部会・分科会や市民参加のワークショップの開催や、イベントとの連携など、関係者が議論しやすい環境を整備することが重要です。何を特に議論したいのかを事前に明確化し、各委員が会議に先立ち行うべきことを伝え、コメントをお願いしたりしておくことが必要です。また、地方公共団体が有する既存の組織等の活用も考えながら、議論を活性化させる工夫をしましょう。

■ 計画作成準備期間からの継続的な議論

事前段階で何も準備を行わないまま法定協議会を立ち上げることは、地方公共団体の担当者が調整に苦勞するだけでなく、地域旅客運送サービスに関する地域の課題意識の共有化が図られにくく法定協議会での議論が発散してしまったり、ビジョンが共有されないまま、他の地域の計画を模倣して形だけ整えられた計画ができあがってしまったりする危険性があります。計画作成に着手する前の年度から助走期間を設け、関係者へのヒアリングや運輸支局や学識経験者、コンサルタント等への相談を行ったり、関係者でワーキンググループ等を立ち上げ、地域課題やビジョンの共有化を図ったりすることで、その後の議論の進行がスムーズになることがあります。また、計画作成やその後の運用に向けた予算要求や補助事業活用の相談・要望なども必要となりますので、計画作成に着手するまでの前

準備については余裕を持ったスケジュールで考えておきましょう。スケジュールの立て方については、詳細編「1.2 地域公共交通計画作成のスケジュール」で詳しく紹介していますので参考にしてみてください。

■法定協議会の下部組織（作業部会・分科会）の設置

法定協議会当日に初めて議論内容を見た委員がその場ですぐに意見やコメントを出すことは非常に難しいことです。また、法定協議会は委員が多く、その立場も多岐に渡るため、発言の機会が限られてしまったり、深掘りした議論ができなかったりすることもあります。

このような状況を回避するため、法定協議会の下部組織として、例えば担当者、住民代表、交通事業者などからなる作業部会・分科会を立ち上げ、コアメンバーで深い議論を行ったり、関係者間で事前に議論内容の調整を図ったりすることで検討をより効率化できます。このような下部組織は、法定協議会と違って手軽に組織しやすいことから、地域公共交通計画作成を行うことを決めた段階で立ち上げておくことも有効です。計画作成作業に着手する前から定期的に関係者で地域の課題を議論し、ビジョンを共有化しておくことが計画作成着手後の円滑な議論につながることもあります。

【参考】千葉県南房総市：小規模なワーキンググループによる話し合いの実施

南房総市では住民・バス・タクシー・県・国といった形で、基本的に所属で区切ったグループを結成し、法定協議会で取り扱うプロジェクトの内容に応じ、都度参加者を組み替える形で小規模な話し合いを行っています。関係者だけで膝詰めで話をするすることで、法定協議会では言いにくい本音での話も可能になります。また、ワーキンググループで議論した内容は代表者が法定協議会で報告する形で共有を図っています。

■交通事業者との定期的な話し合いの実施

交通事業者は地域公共交通計画及び地域公共交通特定事業の各実施計画を円滑に検討・実行する上で、担当者にとっての重要なパートナーですので、普段から対話を重ね、良好な関係を構築することが重要です。計画内容の議論・相談だけでなく、普段の公共交通利用の実態やニーズ・要望の確認など、行政・交通事業者間での情報共有は定期的に行いましょう。その際、公共交通の利用状況を共有したり、それぞれの主体が直面する課題を共有したりすることで、解決に向けたさまざまなアイデアが生まれ、また、連携も図られてサービスの改善が進みやすくなります。

また、必要に応じて、代表者だけでなく運転手の方の意見を聞く場を設けることで、運行ルートやダイヤなどに無理がないか、利用者が使いにくそうにしていないか等、現場の状況を詳細に把握することができることもあります。

なお、地域住民や庁内関係者との調整等についても同様のことが言えますが、協議会運営におけるトラブル（意見がまとまらない等）の多くは関係者間の事前の認識共有が十分にできていない点や、信頼関係が十分に醸成できていない点など、関係者同士のコミュニケーションが不足していることに起因しています。法定協議会の場だけではなく、下部組織での議論や、普段の打合せや会話の場を大

事にし、思ったことが言い合えて、かつ困ったときに相談しあえるパートナーとなっていくことが重要です。もちろんこのような関係性は一朝一夕で構築できるようなものではありませんので、焦らず、じっくりと対話を重ねていきましょう。

【参考】岐阜県各務原市：月1回のペースでの交通事業者との打合せ会議

各務原市では市内バス路線を運行する交通事業者3社と市役所職員で月に1回のペースで打合せを行っています。普段の公共交通利用の実態や利用者からのニーズ・要望に関する情報や、今後の事業内容に関する方向性の調整を毎月定期的に行うことで、行政と交通事業者の間で何かあればすぐに相談できる良好な関係を構築しています。

■地域住民とのワークショップの実施

法定協議会には肩書きのある委員も多く参加するため、住民委員が場の雰囲気緊張してしまい、なかなか発言できないという例が見受けられます。その一方で各立場の自己都合による意見・要望に終始し、議論がかみ合わないという例もあります。行政と地域住民の間で事前に地域ごとに説明会やワークショップの場を設け、事前に意見等を集約することが重要です。

住民以外にも、高齢者や障害者、更には高齢者や障害者と日頃から関わりの大きい福祉・介護関係事業者やNPO等と移動制約が強い方々にとって使いやすい移動手段のあり方等について議論する等、議論したい内容に応じて当日のテーマやメンバーについては検討するようにしましょう。

■庁内での情報共有

計画作成に向け、庁内関係部署（建設、福祉、環境、観光、教育等）とワーキンググループを立ち上げ、定期的に意見交換を行うことで、上位・関連計画や各部署の目標との整合が図られるほか、事業実施や評価体制に係る作業分担の調整がスムーズになります。ワーキンググループの結成が難しい場合でも、常日頃から関係部署とは対話を通じて情報共有を図りましょう。法定協議会に傍聴に来てもらうことも一考です。

■都道府県・近隣市町村との連携

自地域内で完結しない路線（複数の地域を跨いだ路線）が地域公共交通計画に含まれる場合など、関係市町村も法定協議会メンバーもしくはオブザーバーとして参加してもらいましょう。また、都道府県にも調整役として参画してもらうことが重要です。なお、地域によってブロック協議会や広域連携中枢都市圏など既存の会議体が存在する場合は、それら組織との連携なども考えられます。

■会議資料の事前送付・事前説明

会議資料の当日配布の実態が多くみられますが、会議を効率的に進めるためには資料を会議開催前に委員に送付しましょう。また、必要に応じて事前に内容について簡単な説明を行うことも有効です。

■事後のフォローアップ・情報の共有

下部組織やワークショップでの議論は、法定協議会開催の前だけでなく、後にも実施することも考えましょう。法定協議会での議論内容を踏まえて関係者と今後の検討方針を議論したり、対案を検討したりすることで、より議論が深まり、計画内容に対する理解が進みます。また、法定協議会の告知や議事録、会議資料については、地方公共団体のホームページや広報誌等を活用し公開することで、地域住民の目にも触れ、地域公共交通への理解が進むものと考えられますし、法定協議会の議論の透明性を確保するという意味でも重要です。

その他、議会で報告することで「議会だより」等で紹介されたり、地元新聞等で取り扱われたりする例もあります。

【参考】鹿児島県薩摩川内市：年4回の地域公共交通だよりの発行

薩摩川内市では、市民の地域公共交通に関する利用意識の醸成を目的に、網形成計画において「地域公共交通だよりの発行」を事業として位置付け、年4回、地域公共交通の見直しに関する事項やイベント等開催状況、その他市民向けの情報発信を継続的に作成し、ホームページ等で発行しています。

薩摩川内市地域公共交通だより

番号
令和元年5月発行
(第11号)



新年を迎え、通勤や通学などの生活環境が変わり、地域公共交通を利用する機会が増える方も多いかと思えます。薩摩川内市では、平成28年3月に策定した『地域公共交通網形成計画』に基づき、より使いやすしい地域公共交通を提供できるよう皆様とともに進めてまいります。

☆福祉地域デマンド交通運行スタート！

福祉地域のデマンド交通開始に伴い、「福祉地域デマンド交通のうゆうう」の出発式を、2月1日に遊楽館で開催いたしました。

オープニングセレモニーでは、「市比野よさこい踊り隊」のみなさまが、よさこい踊りを披露し、花を添えていただき、10人乗りジャンボタクシーに住民らが乗車しました。

今後は、デマンド交通の導入により、大型車両が進入できない交通空白地の解消やバス停を設けないフリー乗降となるため、交通弱者など地域住民の移動手段として利便性の高い運行が期待されます。

運賃は1回150円。小学生や障害者、運転免許証自主返納者は80円。未就学児は無料となります。みなさまぜひご利用ください！！



☆コミュニティバス運賃無料1日乗り放題を実施しました☆

身近で便利なコミュニティバスの魅力を再確認する契機とするため、3月3日に運賃無料の1日乗り放題バスを運行しました！！

チラシ配布や生涯学習フェア等での周知を行い、当日は818人（前年度444人）の方にご利用いただきました。

今後も身近で便利なコミュニティバスを是非ご利用ください。



☆薩摩川内市通学定期券等購入費補助金制度の御案内☆

子育て世代が安心して暮らせる環境づくりと次世代を担う人材育成及び少子化対策に資するための補助制度です。


内 容：公共交通機関（学校含む）が発行する通学定期乗車券及びスクールバス乗車券の購入にかかる費用の一部を補助

対 象 者：個人（市内に住所を有し、市内所在の中学校・高等学校に通学する生徒の保護者）

利用目的：市内所在の中学校、高等学校に通学するために利用するもの

補 助 率：定期券等の購入費の2分の1（※100円未満切捨て）

（例：定期購入代：14,820円→☆補助額7,400円）



【問い合わせ先】
薩摩川内市役所 企画政策課 ひとみらい政策グループ
TEL 0996-23-5111（内線4741） FAX 0996-20-5570
E-Mail hitomirai@city.satsumasesenda.lg.jp

☆免許返納をすると、いくつか特典があります☆

ご最近、加齢から来る身体的な衰えにより、ブレーキとアクセルを踏み間違えるなどの、思いもよらない事故のニュースをよく目にします。

いつまでも優良ドライバーでいたいのは当然ですが、いつかは運転免許証を返納する時、もしくは運転ができなくなる時が来ます。若くて元気なうちに、電車、バスなどの地域公共交通に備え親しんでおくことで、いざという時にも安心です。

薩摩川内市では、65歳以上の高齢者が運転免許証を返納したときに、次のような特典がありますので、どんどん利用してください。

対象：・薩摩川内市内に居住する65歳以上の高齢者
・有効期限のある運転免許証を自主返納し、「運転免許証自主返納カード」又は「運転経歴証明書」を提示された方

特典：1 薩摩川内市内のタクシー会社で利用可能なタクシーチケット5,000円分を、1回に限り交付します。
2 薩摩川内市のコミュニティバス（デマンド交通含む）が半額（80円）で乗車できます。また、民間バス会社の中にも、運賃を半額としているところもあります。
3 薩摩川内市内のタクシー会社は、タクシー代が1割引になります。

（※特典1についての問合せ先 薩摩川内警察署管内交通安全会議連合会
事務局：薩摩川内地区交通安全協会 TEL 0996-25-3100）
（※特典2、3についての問合せ先 薩摩川内警察署 交通課 TEL 0996-20-0110）

発行：薩摩川内市地域公共交通活性化協議会（薩摩川内市観光部交通費課内）
〒895-8650 薩摩川内市神田町3番22号
TEL 0996-23-5111（内線4392） FAX 0996-20-5570
E-Mail/kotsu@city.satsumasesenda.lg.jp

▲薩摩川内市地域公共交通だより

資料：薩摩川内市ホームページ

■モニタリング・評価

計画作成後、設定した数値目標に対して、毎年度モニタリング・評価等が必要となります。さらには、地域公共交通の活性化再生法の計画制度と補助制度が連動化し、原則として法定協議会に対しての補助となることから、計画的な会議開催など適切な協議会運営が必要です。計画作成までは定期的に法定協議会を実施していても、作成後は年に1回しか開催されていない例が多く見受けられます。しかし、適切にPDCAサイクルを回そうと思うと年に1回の開催では不十分です。計画作成後、PDCAサイクルを適切に運用するに当たっては、行政的作業スケジュールや法定協議会開催スケジュールを踏まえたスケジュール表を検討しましょう。

また、PDCAサイクルを運用していくためには、モニタリング・評価結果が芳しくない場合はそのボトルネック要因を明らかにし、結果が良好な場合はその推進要因を明らかにして、結果を踏まえて地域公共交通計画内でどのように今後の展開を図っていくべきか、法定協議会やその下部組織等でしっかりと議論することが重要です。

なお、法定協議会開催には労力とコストを要することから、計画作成段階から年に数回程度の法定協議会の運営を見越した予算計画を検討する等の準備を行っておくことが重要です。また、限られた予算の中で効率的に議論を進めるために、議論する内容によって柔軟に開催方法を検討しましょう。例えば、定期的な利用者数や収支、公的資金投入額のモニタリングと関係者間の共有化、データに基づく事業推進や見直しの方向性の議論等については、法定協議会で毎回議論するのではなく、下部組織での議論を基本とし、下部組織での議論を定期的に法定協議会に報告するような仕組みを作ることにも考えられます。



[参考資料を確認]

- ・国土交通省 中部運輸局 「活発でよい議論ができる会議のために。」（平成28年3月）
- ・国土交通省 中部運輸局 「地域公共交通会議等運営マニュアル 第3改訂版」（令和3年3月）

8.4 住民参加手法

地域公共交通計画の作成に当たっては、公共交通に対する住民・利用者の意見やニーズを反映させるのはもちろんのこと、公共交通をPRし、認知度・理解度を高め、利用促進につなげること、さらに、住民・地域の主体的な参画を通じて地域公共交通の担い手になってもらう契機とすることなどをねらいとして、適切な住民参加手法を導入する必要があります。

一般的には、以下のような住民参加手法が考えられますが、それぞれの手法のメリット／デメリットを踏まえるとともに、既存の住民参加の仕組みやシステム等をうまく活用しながら、積極的な住民参加の機会を導入してください。

▼住民参加手法の例

手 法	概 要	備 考
法定協議会への参加	<ul style="list-style-type: none"> ・ 法定協議会へ参加してもらい、意見や提案を表明してもらいます。 ・ 法定協議会以外に、作業部会・分科会等を開催し、自由に意見を表明してもらう場をつくることも考えられます。 ・ 参加者は、団体代表者等に声掛けするとともに、広報やインターネット等で公募することも考えられます。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 住民や利用者の観点からの意見や提案を聞くことができます。 ・ 参加人数に限られるため、地域全体の代表的な意見とならない可能性があります。
グループヒアリング・ワークショップへの参加	<ul style="list-style-type: none"> ・ 複数の住民を集めて、グループヒアリングやワークショップを開催し、意見や提案をとりまとめます。 ・ 参加者は、団体代表者等に声掛けするとともに、広報やインターネット等で公募することも考えられます。 ・ その他、地域住民等が主体となって地域検討会等を開催し、地域住民の声を聞く方法も考えられます。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 多様かつ具体的な意見や提案を聞くことができます。 ・ 参加人数に限られるため、地域全体の代表的な意見とならない可能性があります。
アンケート調査	<ul style="list-style-type: none"> ・ 計画の作成期間前又は作成期間中に住民意向把握のためのアンケート調査を実施します。 ・ 郵送調査、戸別往訪調査、街頭調査、インターネット上の調査等の手法があります。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 多くのサンプルを集めることによって、住民の代表的な意見を把握することが可能です。 ・ 調査の準備・実施・集計等にコストと時間が掛かります。
パブリックコメント	<ul style="list-style-type: none"> ・ 作成中の計画素案を公表して、郵送やFAX、インターネット等によって住民からの意見を募集し、計画案に反映させます。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ インターネット等を活用すれば比較的、簡易に実施することができます。 ・ 広く周知しなければ回答が少なくなる可能性があります。



[参考資料を確認]

- ・ 国土交通省 北陸信越運輸局「みんなで創る地域公共交通—住民説明会の手引き編—」(平成 23 年)

【参考】岐阜市：住民を含む関係者の連携

岐阜市では、乗合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、「市民協働の手づくりコミュニティバス」の導入を推進しています。地域住民が主体となった運営協議会を組織し、地域住民が運行計画の作成や利用促進に参画し、主体的に地域交通を支えるモデルとなっています。

平成27年9月には、岐阜市地域公共交通網形成計画に基づき、再編事業の一環として、それまで導入されていた16地区に加え、新たに2地区でコミュニティバスが導入されました。



▲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（岐阜市）

資料：岐阜市地域公共交通網形成計画

8.5 アドバイザー・コーディネーター

① アドバイザー・コーディネーターの探し方

地域公共交通の問題を検討していく中では、関係者の中で利害が対立する可能性もあります。また、時には問題は明らかなのにどのように解決を考えればよいのか、なかなか良いアイデアが浮かばない、といったこともあるかもしれません。学識経験者には中立的な立場から多様な意見を総合的に取りまとめる「コーディネーター」としての役割や、関係者の“想い”を具体化し、公共交通を地域にとって良い方向に進めるための提案や技術的な助言などを行う「アドバイザー」としての役割が期待できます。「コーディネーター」や「アドバイザー」などとしての学識経験者には地域公共交通に関する高い専門性が求められます。心当たりがない方は各地域ブロックの運輸局・各県内にある運輸支局で紹介することも可能ですので、お問い合わせください。また、運輸局によっては、「コーディネーター」・「アドバイザー」の人材を選定し、市町村の公共交通担当者に紹介する制度を創設していますので活用してみてください。その他、近隣市町村や都道府県の担当者への相談も有効です。また、運輸局や都道府県が開催するセミナー等へも積極的に参加することで、効率的な情報収集が可能になるほか、参加者同士での人脈形成の場としても活用できます。

【アドバイザー・コーディネーターの役割】

- ・業務全般の進め方についてのアドバイス
- ・調査・分析等の専門的なアドバイス（調査・分析そのものを依頼するケースも）
- ・他地域での事例の紹介
- ・法定協議会等における議論の円滑な進行・コーディネート
- ・他地域や他の専門家等の紹介、ネットワークづくりの支援

【参考】「Qサポネット」と「再生塾」

任意団体である勉強会組織「地域と交通をサポートするネットワーク in Kyusyu（通称：Qサポネット）」では、九州をフィールドに、行政や交通事業者、研究者、市民団体、コンサルタントなどが集まり、地域公共交通の問題点の共有や解決に向けた討論を通じて、人材ネットワークの構築、人材育成に取り組んでいます。

また、関西では、NPO法人「持続可能なまちと交通をめざす再生塾（通称：再生塾）」が、まちづくりや交通問題の解決、再生に向けて、行政や技術者、地域のリーダーを対象として、人材育成や専門家相互のネットワークづくり、研究、技術の普及などの活動を行っています。

これらの団体はいずれも、地域の問題解決に向けた相談の“場”の提供や、そのためのネットワークの形成に取り組んでいます。行政間のみならず、交通事業者や学識経験者とのつながりが、自分の地域が抱えている問題を解決する糸口となるかもしれません。

- ・「Qサポネット」フェイスブック：<https://ja-jp.facebook.com/qsuppo>
- ・「再生塾」ホームページ：<http://www.saiseijuku.net/>

【参考】地方運輸局が提供する人材選定制度等**■東北運輸局：地域公共交通東北仕事人制度**

(<https://www.tb.mlit.go.jp/tohoku/ks/newpage/ks-sub06.html>)

地域公共交通に対する熱意とノウハウを有する学識者・交通事業者・NPO・地方公共団体職員等の人材をネットワーク化し、互いが有する最新の情報・事例を共有するとともにアイデアを出し合い、仕事人の連携・協働の下、地域公共交通をより良いものとするための取組を支援するものです。

■関東運輸局：地域公共交通マイスター制度

(<https://www.tb.mlit.go.jp/kanto/kankou/meister/index.html>)

地域が主体的に地域公共交通の維持・利便性向上・活性化に向けた先進的・独創的な取組を実践するに当たり、その取組を中心となって推進し、知識、経験、熱意を有する地方公共団体職員の方、交通事業者職員の方、NPO法人職員の方等を、「地域公共交通マイスター」として選定し、関東運輸局長が任命するものです。「地域公共交通マイスター」は、自らの取組から得られた知識や経験をより多くの関係者に継承する役割を担います。

■中部運輸局：地域交通マネージャー

(<https://www.tb.mlit.go.jp/chubu/tsukuro/manager/>)

中部運輸局では、よりよい計画作成や活発で円滑な議論が行われる公共交通会議とするための地方公共団体の支援策として、交通計画や公共交通のあり方に知見の深い有識者の方々を「地域交通マネージャー」として選任しています。

■中国運輸局：地域公共交通アドバイザー

(<https://www.tb.mlit.go.jp/chugoku/kousei/jinzainet.html>)

中国運輸局では、地域における公共交通の維持・活性化等の取組を支援するため、中国地方において公共交通に関する活動を行っている方々を把握し、地域公共交通アドバイザー（交通専門の学識者・地方公共団体担当者等）として登録のうえ、紹介しています。

※その他、運輸局では、全国の先進的取組やその背景にある考え方などを通じて、地域公共交通の在り方に関する議論と理解を深めるシンポジウムや、新しい制度や情報提供を行うセミナーを開催しています。また、都道府県によっては交通政策実務担当者の連携の強化、交通課題に関する情報の共有と課題に対応するスキルアップ等を目的に勉強会を開催していることもありますので、積極的に参加してみましょう。

■総務省：地域人材ネット（地域力創造アドバイザー）

(<https://www.soumu.go.jp/ganbaru/jinzai/>)

総務省では、先進市町村で活躍している職員や民間専門家を広くお知らせするため、地域人材ネットとしてデータベースに登録しています。市町村が地域力創造のため専門家を招聘し、地域独自の魅力や価値を向上させる取り組みに要する経費を特別交付税措置の算定対象としています。

② 民間コンサルタント会社等を活用する場合の留意点

地域公共交通計画の作成を進めていく上で、必要に応じて民間コンサルタント会社やマーケティング理論や調査に専門的な知識を持つマーケター等を活用していくことも考えられます。特に、地域における移動データや商業など関連分野における移動以外のデータを地域の公共交通の活性化及び再生に活かす観点から、様々なデータの調査・分析やマーケティングなどの手法は有効と考えられます。ただし、計画の作成に当たっては、コンサルタント会社に丸投げするのではなく、例えば、現地調査に担当者も同行する等、積極的に関与するようにしてください。また、計画作成段階前の事前準備段階より相談等を行うことで、地域の実情に応じた効果的な調査・分析の企画立案が可能です。

コンサルタント等の活用方法としては、大きく分けて、「特定・個別の調査・分析」及び「法定協議会の運営から計画作成までの総合的なコンサルティング」が想定されます。前者は、交通量調査、利用者アンケート調査、ICカードデータ分析、その他地域における移動データ分析等を個別に発注するものです。コンサルタント等が得意とする調査・分析、情報収集を委託することで、行政は関係者との調整や方針の検討に効率的に時間を確保することができます。ただし、調査・分析は、地域が抱える課題や将来像を共有し、それらを分析・解決するために必要なデータを取得することが重要であり、調査・分析のみの活用では、それらが欠落する可能性があるため、留意が必要です。後者は、さらにコンサルタント等への委託領域を拡大し、各種調査から法定協議会の運営、計画作成等まで包括的に支援を受けるものです。前者では、個別業務の発注となるため安価となりますが、詳しい分析や事業の提案等は期待しにくいこと、一方、後者では、業務全般に対して総合的・包括的にコンサルティングを受けることができますが、価格が高くなることが想定されます。

なお、事業者選定方法としては、最も価格の低い事業者を選定する「競争入札方式」と、事業者から提案を求めて、提案内容や実績等から総合的な評価を行い、最も評価点の高い事業者を選定する「プロポーザル方式」があります。なお、プロポーザル方式には「指名型」及び「公募型」があります。これらの方式の選定に当たっては、発注する業務内容に応じ、適切に選定することが重要です。プロポーザル方式は、一般的に事業者選定のための期間がかかること、事業者選定の公平性・透明性の確保を図る必要があること、などに留意ください。コンサルタントやマーケター等を選定する際には、プロポーザルによる企画提案により選定する等、豊富な経験に加え、一緒に地域の課題に向き合ってくれるかという点を重視しましょう。

▼コンサルタント会社等の活用方法について

タイプ	特定・個別の調査・分析、情報収集	法定協議会の運営から計画作成までの総合的なコンサルティング
委託内容	<ul style="list-style-type: none"> 交通量調査、実態調査 他地域の事例収集 市民・利用者アンケート調査 ICカードデータ分析 地域の移動データ分析 商業など関連分野に関する分析 等を個別に発注	<ul style="list-style-type: none"> 各種調査・分析等（左記項目） 法定協議会等の運営支援 住民参加に関する企画・実施 計画案の作成・調整 等を包括的に発注
長所・短所	<ul style="list-style-type: none"> 個別業務の発注となるため安価だが、詳しい分析や事業の提案等は期待しにくい。 	<ul style="list-style-type: none"> 業務全般に対して総合的・包括的にコンサルティングを受けることができるが、価格が高くなる。



[参考資料を確認]

・国土交通省 九州運輸局「なるほど！！公共交通の勤どころ」（平成28年3月）

8.6 法定協議会での報告・協議に関する項目

法定協議会での協議項目は、地域の現状や地域公共交通計画作成の進捗状況、関係者との調整状況等を勘案し、適切に設定することが重要です。なお、協議事項（採決を取る事項）が無ければ法定協議会を開催できないわけではありません。報告や報告に基づく自由討論のみを行う回があっても構いませんし、そのような場こそ様々なアイデアが出ることもあります。法定協議会における報告・協議の内容及び提出資料の一例を以下に示しておりますが、飽くまでも参考であり、上記の観点に留意しつつ、法定協議会での報告・協議の項目を設定してください。

▼報告・協議の内容及び提出資料の一例（計画作成中）※

回	報告・協議の内容	提出資料
第1回	<ul style="list-style-type: none"> 規約の制定について 会長・副会長・監査員等の選任について 財務規程及び公印規程の制定について 〇〇市地域公共交通協議会 令和〇年度予算（案）について 〇〇市地域公共交通計画作成の進め方（案）について 現状調査・分析手法について 	<ul style="list-style-type: none"> 次第 資料1：〇〇市地域公共交通活性化協議会規約(案) 資料2：〇〇市地域公共交通活性化協議会財務規程(案) 資料3：〇〇市地域公共交通活性化協議会公印規程(案) 資料4：〇〇市地域公共交通計画作成の進め方(案) 資料5：現状調査・分析手法について 資料6：今後のスケジュールについて
第2回	<ul style="list-style-type: none"> 現状調査・分析結果について 基本方針・目標について 重点施策について 今後のスケジュールについて 	<ul style="list-style-type: none"> 次第 資料1：現状調査・分析結果について 資料2：基本方針・目標について 資料3：重点施策について 資料4：今後のスケジュールについて
第3回	<ul style="list-style-type: none"> 施策体系について 〇〇市地域公共交通計画（骨子）について パブリックコメントの実施方針について 	<ul style="list-style-type: none"> 次第 資料1：施策の実施方針について 資料2：〇〇市地域公共交通計画骨子 資料3：〇〇市地域公共交通計画(案)に対するパブリックコメントの実施方針 資料4：今後のスケジュールについて
第4回	<ul style="list-style-type: none"> 〇〇市地域公共交通計画（案）について 	<ul style="list-style-type: none"> 次第 資料1：〇〇市地域公共交通計画(案) 資料2：〇〇市地域公共交通計画(案)に対するパブリックコメント結果

※会議の開催回数や協議内容等は地域の実情に応じて決定してください。

▼報告・協議の内容及び提出資料の一例（計画運用中）※

回	報告・協議の内容	提出資料
第1回 (6月頃)	<ul style="list-style-type: none"> 前年度事業報告と地域公共交通計画の自己評価結果について 今年度事業計画について 地域公共交通確保維持事業の状況及び法定計画別紙の提出について 	<ul style="list-style-type: none"> 次第 資料1 前年度事業報告と地域公共交通計画の自己評価結果について 資料2 今年度事業計画について 資料3 地域公共交通確保維持事業の状況及び法定計画別紙の提出について
第2回 (9月頃)	<ul style="list-style-type: none"> 事業実施状況について 次年度に向けた事業実施予定について 	<ul style="list-style-type: none"> 次第 資料1 事業実施状況について 資料2 次年度の事業実施予定について
第3回 (1月頃)	<ul style="list-style-type: none"> 地域公共交通確保維持事業の自己評価結果について 事業実施状況について 	<ul style="list-style-type: none"> 次第 資料1 地域公共交通確保維持事業の自己評価結果について 資料2 事業実施状況について

※会議の開催回数や協議内容等は地域の実情に応じて決定してください。

8.7 協議会規約の事例

以下に、協議会規約の事例を示します。委員の構成のほか、幹事会の設置、会議の公開に関する取り決め等について、地域の実状に応じて検討ください。なお、地域公共交通計画の検討に当たっては、事業者の内部データ等を取扱う等の必要から、場合によっては公開になじまない可能性もあり得ます。規約には、必要に応じて非公開で開催することのできる旨を記載することも検討してください。

〇〇市協議会規約

令和〇〇年〇月〇日制定

(目的)

第1条 〇〇協議会（以下「協議会」という。）は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号。以下「法」という。）第6条第1項の規定に基づき、地域公共交通計画の作成及び実施に関する協議を行うために設置する。

(事務所)

第2条 協議会は、事務所を〇〇県〇〇市〇〇町〇〇番地に置く。

(事業)

第3条 協議会は、第1条の目的を達成するため、次の業務を行う。

- (1) 地域公共交通計画の作成及び変更に関する協議に関すること。
- (2) 地域公共交通計画の実施に関する協議に関すること。
- (3) 地域公共交通計画に位置付けられた事業の実施に関すること。
- (4) 前各号に掲げるもののほか、協議会の目的を達成するために必要なこと。

(組織)

第4条 協議会は、会長、副会長〇人及び委員をもって組織する。

(会長及び副会長)

第5条 会長及び副会長は、次条第1項の規定に基づき委員となるべき者の中から、これを選任する。

- 2 会長は、協議会を代表し、その会務を総理する。
- 3 副会長は、会長を補佐して協議会の業務を掌理し、会長に事故があるとき又は会長が欠けたときは、会長の職務を代理する。この場合、副会長に複数いるときは、会長があらかじめ指名した順序で、その職務を代理する。

(協議会の委員)

第6条 協議会の委員は次に掲げる者とする。

- (1) 〇〇〇
- (2) □□□
- (3) △△△
- (4) ◇◇◇

(会議)

第7条 協議会の会議（以下「会議」という。）は、会長が招集し、会長が議長となる。

- 2 会議の議決方法は〇〇とする。
- 3 会議は、原則として公開とする。ただし、会議を公開することにより公正かつ円滑な議事運営に支障が生じると認められる協議については、非公開で行うものとする。
- 4 協議会は、必要があると認めるときは、委員以外の者に対して、資料を提出させ、又は会議への出席を依頼し、助言等を求めることができる。
- 5 前各項に定めるもののほか、会議の運営に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(協議結果の尊重義務)

第8条 協議会で協議が整った事項については、協議会の構成員はその協議結果を尊重しなければならない。

(幹事会)

第9条 協議会に提案する事項について、協議又は調整をするため、必要に応じ協議会に幹事会を設置することができる。

2 幹事会の組織、運営その他必要な事項は、会長が別に定める。

(分科会)

第10条 第3条各号に掲げる業務について専門的な調査、検討を行うため、必要に応じ協議会に分科会を設置することができる。

2 分科会の組織、運営その他必要な事項は、会長が別に定める。

(事務局)

第11条 協議会の業務を処理するため、協議会に事務局を置く。

2 事務局は、〇〇市〇〇課に置く。

3 事務局に事務局長、事務局員を置き、会長が定めた者をもって充てる。

4 事務局に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(経費の負担)

第12条 協議会の運営に要する経費は、〇〇をもって充てる。

(監査)

第13条 協議会に監査委員を〇名置く。

2 協議会の出納監査は、会長が別に定めた委嘱する監査委員によって行う。

3 監査委員は、監査の結果を会長に報告しなければならない。

(財務に関する事項)

第14条 協議会の予算編成、現金の出納その他財務に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(協議会が解散した場合の措置)

第15条 協議会が解散した場合には、協議会の収支は、解散の日をもって打ち切り、会長であった者がこれを決算する。

(委任)

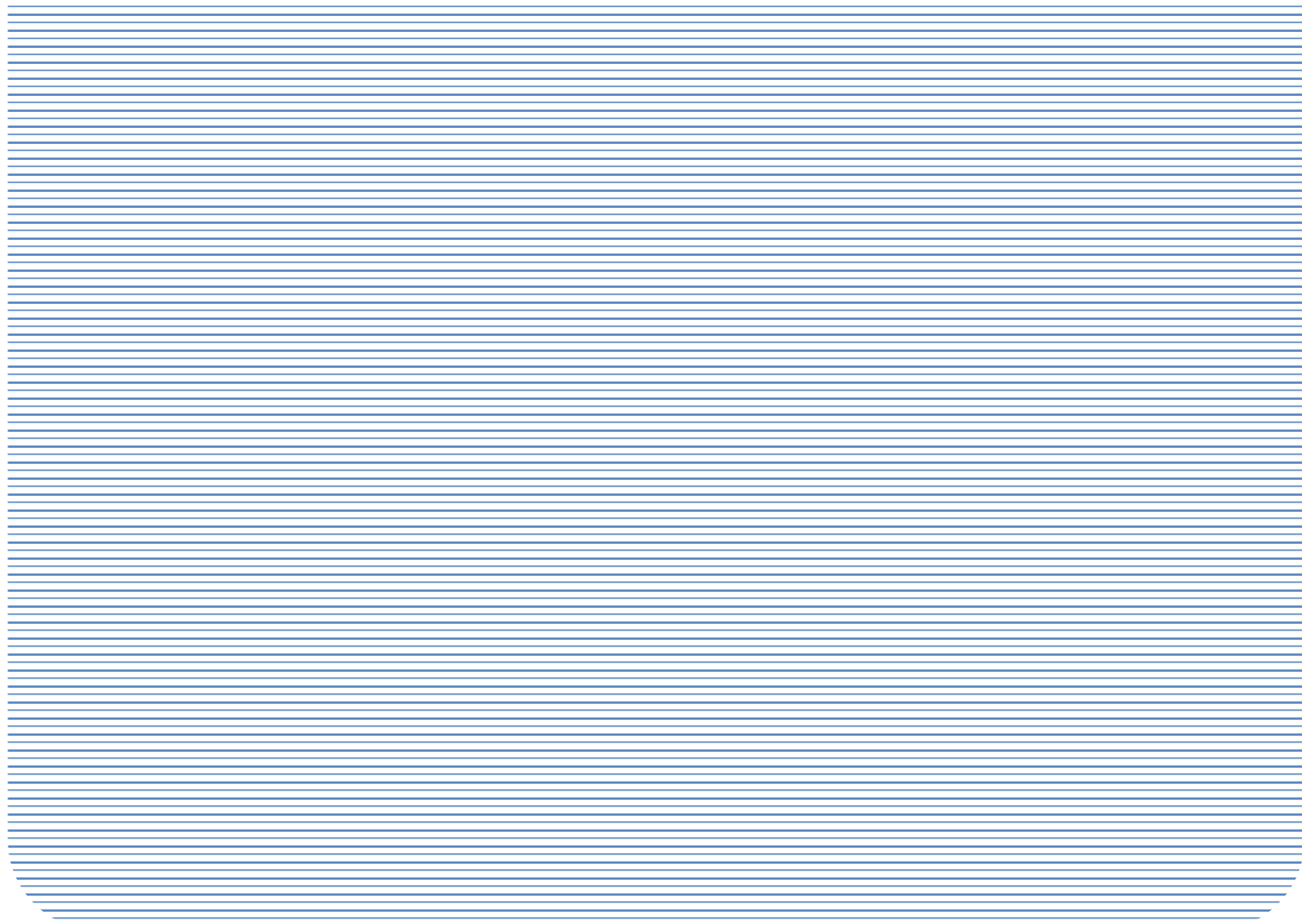
第16条 この規約に定めるもののほか、協議会の事務の運営上必要な細則は、会長が別に定める。

附 則

1 この規約は、令和〇〇年〇月〇日から施行する。

第9章

方針・目標の設定及び
評価手法について



9.1 数値指標の設定に当たっての留意点・具体的な算出方法

① 数値指標の設定に当たっての留意点

入門編「第4章 4.4 数値指標・目標値の設定を行う」で解説した通り、数値指標は「標準指標」「推奨指標」「選択指標」に分類されます。標準指標については、原則全ての計画において設定することが望ましい指標です。また、推奨指標・選択指標の設定については、地域の関係者が共通認識をも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可能な限り具体的に明示していくことが必要です。

実際に数値指標を設定する際には、各地域で検討した基本的な方針と目標及びデータの入手状況等を踏まえたものにしましょう。地域公共交通が地域社会全体の価値の向上を実現し、地域の財産として機能するためには、中心市街地活性化や観光振興など、地域公共交通分野外の数値指標を設定し、具体的な施策・事業として行い、その進捗状況を把握することが重要になります。特に、地域公共交通の確保・充実により、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を間接的に軽減している効果があると考えられることから、地域公共交通がもたらすクロスセクター効果に着目した目標を設定することも重要です。

なお、数値指標の設定に当たり、他地域の地域公共交通計画、網形成計画等で採用されている数値指標を参考にすることも考えられますが、地域が抱える問題点は千差万別であり、問題点に対する課題のとらえ方も地域によって様々ですので、何も考えずに他地域の事例に倣うのは避けましょう。ただし、あなたの地域と同様の問題点・課題を抱えている都市は全国に他にもある可能性はありますので、常日頃から広く情報収集を行うことは重要です。

【参考】目標・数値指標・目標値の設定例

■奈良県宇陀市：事業ごとの目標の設定と設定根拠・出典等の明確化

宇陀市では、目標と数値指標、目標値を事業ごとに設定するとともに、目標値設定の根拠、計測のための利用データ、算出方法についても整理しています。

▼網形成計画で定めた事業を評価するためのデータの取得方法（宇陀市）

基本方針	事業の方向性	項目	目標数値		目標値の考え方	利用データ	算出方法	備考			
			現状	目標(平成31年度)							
1	「健幸都市ウェルネスシティ宇陀市」実現を目指すまわりの地域公共交通の維持・活性化	人が集まる交流拠点における乗継拠点機能の充実や安心・安全に歩ける空間の整備	榎原駅周辺の常住人口・就業者数（1km圏）		常住人口9,257人 就業者数4,170人 (平成22年)	常住人口9,250人 就業者数4,170人 (平成32年)	現状維持	国勢調査	榎原駅を中心に半径1km内の常住人口・就業者数を算出	H22→H27→H32 (5年ピッチ)	
			道の駅「宇陀路大宇陀」周辺の常住人口・就業者数（1km圏）		常住人口3,103人 就業者数1,448人 (平成22年)	常住人口3,100人 就業者数1,450人 (平成32年)	現状維持	国勢調査	道の駅「宇陀路大宇陀」を中心に半径1km内の常住人口・就業者数を算出	H22→H27→H32 (5年ピッチ)	
		高齢者（65歳以上）の外出率〔平日〕		1.31回/日 (平成22年)	1.40回/日 (平成32年)	過去10年間の伸び率より設定	パーソントリップ調査	高齢者の外出者数を高齢者数で除して算出	H22→H32 (10年ピッチ)		
		身体活動実施者の割合（日常生活において歩行等を1日1時間以上実施）		男性45.1% 女性42.0% (平成24年度)	男性56.0% 女性52.0% (平成29年度)	「健幸都市ウェルネスシティ宇陀市構想」での目標値	特定健診結果	日常生活において歩行または同等の身体活動を1日1時間以上実施している者の割合	「健幸都市ウェルネスシティ宇陀市」での指標		
		主要な拠点施設での利用者数	榎原駅	駅	2,115千人/年 5,795人/日 (平成24年度)	2,120千人/年 5,800人/日 (平成31年度)	現状維持				
				停留所	486,278人/年 1,347人/日 (平成25年度)	487,000人/年 1,350人/日 (平成31年度)	現状維持				
			室生口大野駅	駅	210千人/年 574人/日 (平成24年度)	210千人/年 580人/日 (平成31年度)	現状維持				
				停留所	29,694人/年 83人/日 (平成25年度)	30,000人/年 85人/日 (平成31年度)	現状維持	各交通事業者データ	榎原駅(駅、バス停)、室生口大野駅(駅、バス停)、三本松駅(駅、バス停)、道の駅「宇陀路大宇陀」(バス停)での利用者数	年間(総数) 1日あたり(平均)	
			三本松駅	駅	48千人/年 130人/日 (平成24年度)	50千人/年 130人/日 (平成31年度)	現状維持				
				停留所	545人/年 3人/日 (平成25年度)	550人/年 3人/日 (平成31年度)	現状維持				
		道の駅「宇陀路大宇陀」	停留所	36,854人/年 102人/日 (平成25年度)	37,000人/年 102人/日 (平成31年度)	現状維持					
		2	市内の主要拠点施設を中心とする将来地域公共交通ネットワークの形成	徒歩圏に交通機関がある住宅の割合(鉄道駅1km圏、バス停200m圏)		42.7% (平成25年)	47.0% (平成30年)	平成20年割合(47.1%)まで高める	住宅・土地統計調査	最寄交通機関までの距離別住宅数の総数に占める500m以上の住宅数の割合	H20→H25→H30 (5年ピッチ)
				公共交通空白地域の解消状況(駅勢圏(1km)、バス停勢圏(300m)内に居住する人の割合)		71.1% (平成26年)	80.0% (平成32年)	スクールバス一般利用を勘案して設定	国勢調査	駅勢圏(半径1km)・バス停勢圏(半径300m)内外の常住人口を算出	H22→H27→H32 (5年ピッチ)
				公共交通利用の分担率〔平日〕		12.4% (平成22年)	14.0% (平成32年)	平成12年分担率(13.5%)まで高める	パーソントリップ調査	公共交通利用の分担率	H22→H32 (10年ピッチ)
地域公共交通網の充実	スクールバスの一般利用者数	拠点施設への乗入路線数		7路線(平成26年度)	7路線(平成31年度)	現状維持					
		榎原駅への乗入路線数				現状維持					
		室生口大野駅への乗入路線数		2路線+乗合タクシー(平成26年度)	2路線+乗合タクシー(平成31年度)	現状維持	市データ	榎原駅、室生口大野駅、道の駅「宇陀路大宇陀」(仮称)宇陀市人権総合センターへの乗入路線数			
		道の駅「宇陀路大宇陀」への乗入路線数		4路線(平成26年度)	4路線(平成31年度)	現状維持					
		(仮称)宇陀市人権総合センターへの乗入路線数		3路線(平成26年度)	3路線(平成31年度)	現状維持					
大宇陀南部線1.6人/便、榎原大野線1.0人/便、らくらくバス0.9人/便より同程度と設定(平成25年度)		なし(平成26年)	1.0人/便(平成31年度)		交通事業者データ	各路線での児童・生徒を除いた一般利用者数	児童・生徒を除いた年間(総数) 1日あたり(平均) 1便あたり(平均)				

資料：宇陀市地域公共交通網形成計画をもとに作成

■三重県四日市市：上位・関連計画と整合した目標・数値指標の設定

四日市市では、中心市街地活性化基本計画や環境計画で定められている目標と整合を図る形で網形成計画の目標や数値指標を設定しており、公共交通の再編が他の分野にどのように貢献するのかを明確にしています。

○中心市街地への公共交通での来訪促進

- ・四日市市中心市街地活性化基本計画で定める中心市街地の範囲で、鉄道・バスで来訪する市民などの人数を維持します。

指標	現況値 (平成24年度)	中間目標値 (平成31年度)	目標値 (平成36年度)
四日市市中心市街地における公共交通での来訪者数(平日1日)	30,434 人/日	30,500 人/日	31,000 人/日

○運輸部門の低炭素化の促進

- ・運輸部門における四日市市域の二酸化炭素総排出量を削減することで、「環境先進都市」の実現に寄与します。

指標	現況値 (平成22年度)	中間目標値 (平成27年度)	目標値 (平成32年度)
運輸部門における四日市市域の二酸化炭素総排出量	57.3 万 t-CO ₂	— 万 t-CO ₂	39.7 万 t-CO ₂

▲上位・関連計画と整合を図った目標設定の例(四日市市)

資料：四日市市地域公共交通網形成計画

【参考】岐阜県飛騨市：目標値・数値指標の区分

飛騨市地域公共交通網形成計画では、目標値及び数値指標を「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」に分けて設定しています。

また、目標値については、「遵守目標」と「努力目標」の2種類を設定しており、QOL確保に必要な事業に関しては遵守目標、より利便性を向上させるための事業に関しては努力目標を設定しています。努力目標に関しては、その達成に向けて関係者が最大の努力を行うよう、飛騨市公共交通会議が働きかけ、努力目標値・指標が達成できなかった場合は、利用状況を把握したうえで、ダイヤ及び運行ルート、バス停位置や運行の形態、運賃等の見直しや協賛等の募集も検討し、改善等が見込めない場合は廃止も含め協議を行うこととしています。遵守目標に関しては、それを達成するように関係者に働きかけ、達成できなかった場合も運行を継続することとしています。運行内容等については、その必要性を含め抜本的に見直すとともに、地域に対し、強く利用を働きかけることを定めています。

また、評価・検証のために収集するデータ項目とその収集方法、把握タイミングについても具体的かつ明確に計画内で記載しています。

▼評価・検証における目標と目標値／指標の設定（飛騨市）

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年度決算額未済	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

▼評価・検証のために収集するデータ（飛騨市）

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

資料：飛騨市地域公共交通網形成計画

【参考】数値指標としての公的資金投入額の設定

■長野県駒ケ根市

長野県駒ケ根市においては、市によるコミュニティバスに対する赤字補填額に対する負担が大きい状態にあったことから、赤字補填額を維持・削減することを目指し、「公共交通関連の行政負担額」を数値指標の一つに加えています。

駒ケ根市では法定協議会において、各数値指標別の目標値に対する達成状況を毎年度報告しており、結果を市のホームページにて公表しています。毎年の社会情勢等によって実績値に多少の変動はありますが、目標値を毎年達成しています。また、このような目標設定は、地域住民や関係者に対して市の財政状況を伝える意味でも効果があります。

目標 5-1 公共交通関連の行政負担額

使用するデータ	数値目標		達成状況		評価															
各年度普通会計決算	3,800万円以内		総額 34,744,171円 ・こまタク …28,125,201円 ・割引タクシー … 4,427,200円 ・スクールタクシー … 2,191,770円		○															
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>昨年度までのデータ</th> <th>基準年(H27)</th> <th>H28</th> <th>H29</th> <th>H30</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>目標値</td> <td>3,800万円</td> <td>⇒</td> <td>⇒</td> <td>⇒</td> </tr> <tr> <td>実績値</td> <td>3,800万円</td> <td>3,145万</td> <td>3,775万</td> <td>3,594万</td> </tr> </tbody> </table>	昨年度までのデータ	基準年(H27)	H28	H29	H30	目標値	3,800万円	⇒	⇒	⇒	実績値	3,800万円	3,145万	3,775万	3,594万				
昨年度までのデータ	基準年(H27)	H28	H29	H30																
目標値	3,800万円	⇒	⇒	⇒																
実績値	3,800万円	3,145万	3,775万	3,594万																
コメント	3つの施策の合計で3,470万となり、昨年度比マイナス120万円(-3%)となった。上述の通り、こまタク、割引タクシー券ともに利用減となっていることから、これに呼応したものとなっている。スクールタクシーについても、3月に新型コロナウイルスの感染拡大の影響で学校が休校になったこともあり、昨年度に比べて費用減となっている。行政負担については、乗合利用の促進などにより、利用者数は増加をしながらも費用の増加はそれほどは上がらないという状態が理想であるため、この令和元年度の結果のように利用が減って行政負担も減るとするのは期待している成果ではないが、設定した枠内には収まっているため評価としては「○」とする。																			

評価の考え方

◎	数値目標を達成し効果があった
○	数値目標は達成したが改善が求められる
△	数値目標が達成できなかった
×	事業等ができなかった

▲数値指標としての公的資金投入額の設定例（駒ケ根市）

資料：駒ケ根市地域公共交通協議会 HP

【参考】数値指標としての公的資金投入額の設定

■熊本県八代市

熊本県八代市は、市の路線バス・乗合タクシー運行に係る年間財政負担額が年々増加していたことを受け、市の財政負担額を適正化したいという思いのもとで、網形成計画（現地域公共交通計画）並びに再編実施計画（現利便増進計画）の作成・運用を行ってきました。そのような作成の背景を受け、評価指標の一つに「公共交通サービス提供エリアの人口一人当たりの財政負担額」を設定しています。モニタリング・評価の結果は地域公共交通会議資料としてホームページ上で公開しています。

▼評価指標の定義と現況値・目標値

No.	評価指標	指標の定義	単位	現況値 (平成26年度)	目標値 (平成31年度)
①-1	公共交通不便地域の居住人口割合	○市の総人口に対する、公共交通不便地域内に居住する人口の割合	%	19.3	15.0
①-2	公共交通の平均利用回数	○市民一人当たりの公共交通（路線バス・乗合タクシー）の年間平均利用回数	回/人・年	4.7	5.2
②	市街地循環バスの利用者数	○中心市街地内の主要な回遊手段である市街地循環バスの年間利用者数	万人/年	28.4	37.0
③	乗合タクシーの平均利用回数	○特に高齢化率が高い坂本地区、東陽・泉地域の、居住者一人当たりの乗合タクシー年間平均利用回数	回/人・年	3.1	4.1
④	拠点間連携の手段となるバス路線の平均利用回数	○拠点間連携の軸となる主要バス路線※の市民一人当たりの年間平均利用回数	回/人・年	1.6	1.6
⑤-1	公共交通サービス提供エリアの人口一人当たりの財政負担額	○公共交通サービス提供エリアの居住者一人当たりの路線バス・乗合タクシー運行に係る市の年間財政負担額	千円/人・年	1.7	1.7
⑤-2	直近の1か月間で公共交通を利用した人の割合（市民アンケート調査）	○「市民アンケート調査」の中で、直近1か月間で公共交通を「利用した」と回答した人の割合	%	17.9	20.0

※拠点間連携の軸となる主要なバス路線である田浦線、松橋線（国道経由）、松橋線（県道経由）、種山線、坂本線の5路線を対象とする。

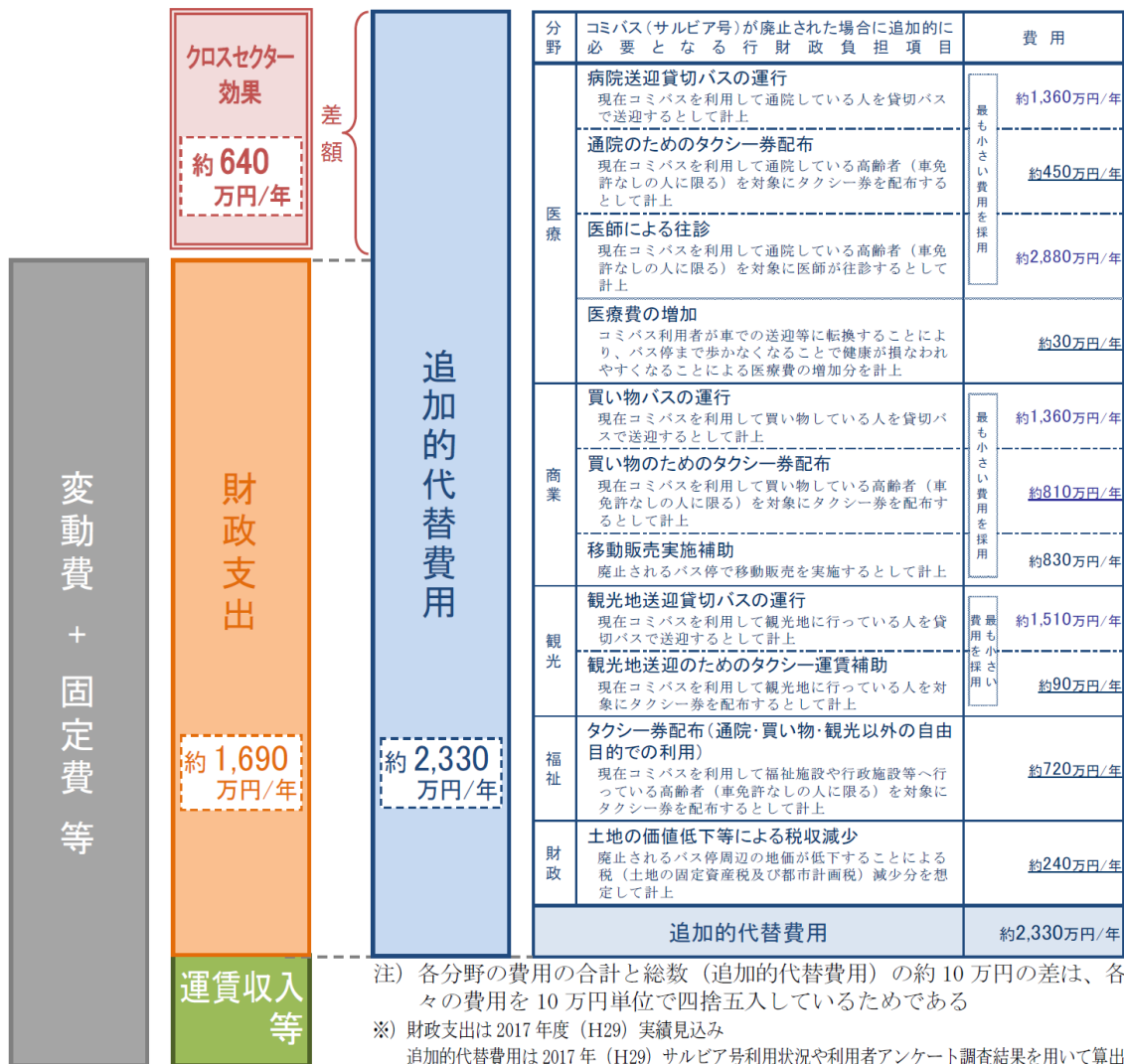
▲数値指標としての公的資金投入額の設定例（八代市）

資料：八代市地域公共交通網形成計画

【参考】兵庫県福崎町：クロスセクター効果の分析

もし地域公共交通が廃止されると、医療分野や商業分野をはじめ、様々な分野において地域公共交通に代わる施策を実施する必要があります（例：病院までの送迎バス、買い物のためのタクシー券配布等）。福崎町では、この時に必要となる「追加的代替費用」と財政支出を比較することにより、地域公共交通が有する多面的な効果（クロスセクター効果）を定量的に把握することを試みています。

福崎町がコミュニティバスに支出する費用が年間約 1,690 万円（2017 年度）であるのに対し、コミュニティバスを廃止した場合の追加的代替費用は年間約 2,330 万円必要であることから、クロスセクター効果がプラスであり、コミュニティバスへの財政支出は「交通分野における単なる赤字補填」ではなく、「地域を支える効果的な支出」と捉えています。

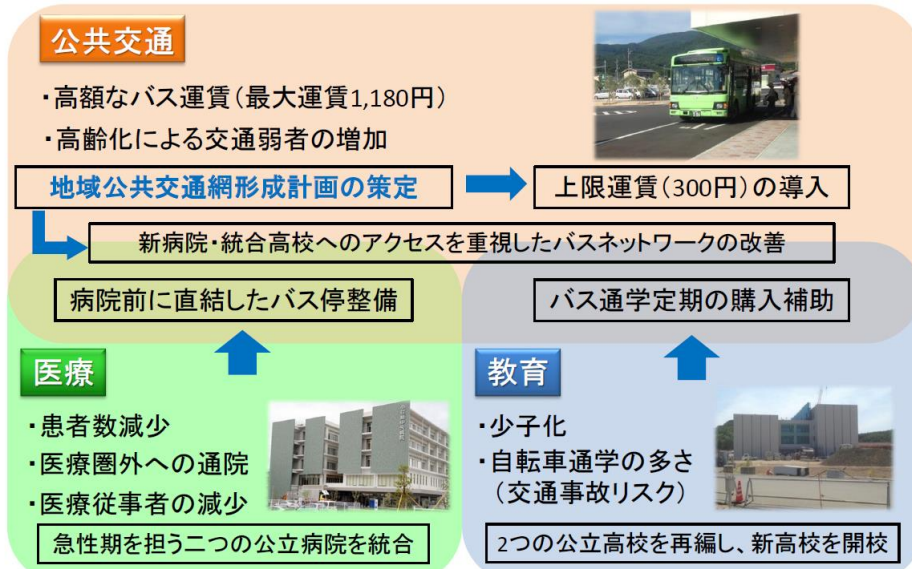


▲福崎町におけるコミュニティバスのクロスセクター効果

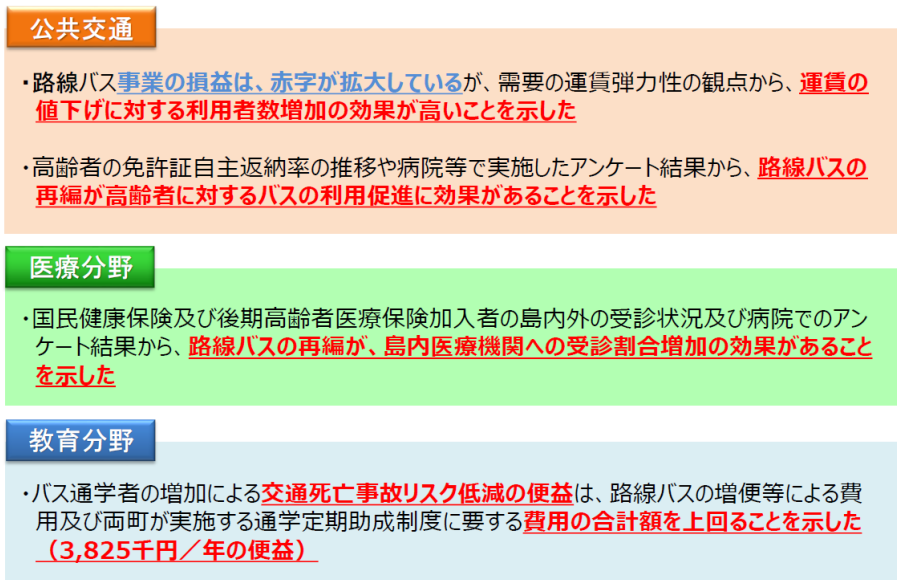
資料：福崎町地域公共交通網形成計画

【参考】香川県小豆島地域：クロスセクター効果の分析

香川県小豆島地域においては、網形成計画に基づき、新病院・統合高校へのアクセスを重視したバスネットワークの改善を図りました。バス事業そのものの収支の変化だけでなく、医療圏外へ流出している患者が帰島することによる医療従事者の増加や、バス通学の増加による交通死亡事故低減の効果を推計し、公共交通・医療・教育におけるクロスセクターによるまちづくりの有効性について示しました。



出典：公共交通・医療・教育の統合策とクロスセクターベネフィットの試算-香川県小豆郡を例として-
著者：吉田 和哉・土井 健司・猪井 博登・葉 健人



▲小豆島地域におけるクロスセクター効果

資料：小豆島地域公共交通協議会 HP

【参考】青森県：広域バス路線の評価

青森県では、学識経験者による協力のもと、広域バス路線について、「広域性」、「幹線性」、「事業性」、「生産性」、「機能性」の5つの指標を設定し、各路線の実態を客観的に分析・評価しています。評価結果については、県が広域バス路線の再編案を検討する際の基礎情報としても活用されています。

▼青森県が実施している路線評価の概要

【指標】


指標	視点	基準
広域性	広域の移動が主体の路線か？	路線長に対して、乗客1人が乗っている距離がどれだけ長いか
幹線性	多くの乗客が利用する路線か？	より多くの乗客が乗っているか
事業性	効率的に運行されている路線か？	県内の標準的な路線に比べ、収入が確保できているか、あるいは経費がリーズナブルか
生産性	集客成果の高い路線か？	実車走行距離の割に、相対的に乗客を確保できているか →各路線の標準的な年間輸送人員（期待輸送人員）よりも、大きい数字であればより多くの乗客が獲得できている
機能性	生活と密着した路線か？	当該路線の利用で、アクセス可能な施設を抽出（主な病院・高等学校・各市の中心街）

【判定方法】

幹線性×広域性		広域性	
		高い	低い
幹線性	高い	A	B-1
	低い	B-2	C

事業性×生産性		生産性	
		高い	低い
事業性	高い	A	B-1
	低い	B-2	C

【判定に基づくグルーピング】

	グルーピング	特徴	路線維持（活用）に係る行政の役割（想定）
基軸バス路線	Gr 1	広域・幹線性がAまたはB-1の路線	 県の大きな役割が期待される 市町村の大きな役割が期待される
	Gr 2	広域・幹線性がB-2で機能性が相対的に高い路線	
その他広域バス路線	Gr 3	広域・幹線性がB-2で機能性が相対的に低い路線	
	Gr 4	広域・幹線性がCで機能性が相対的に低い路線	

※広域性・幹線性が高い＝利用が多く、広域の移動に使われている、県全体の交通網における基軸を成すもので、その維持等について県の役割が大きいという考えに基づく。事業性・生産性は各路線の運行サービスに関わるものであることから特徴欄に記載しない。

資料：青森県地域公共交通再編指針

② 具体的な算出方法

ここでは、入門編「第4章 4.4 数値指標・目標値の設定を行う」で解説した指標のうち、各地域において積極的に設定をお勧めする「推奨指標」の具体的な算出方法について紹介します。なお、原則全ての計画において設定することが望ましい「標準指標」の算出方法については、入門編内で説明していますのでご確認ください。

【公共交通利用者数の維持・確保】

指標	住民等の公共交通の利用頻度
計測方法	・地域住民等へのアンケート調査、インタビュー調査を実施し、各個人の公共交通の利用頻度の変化を把握します。
望ましい調査頻度	・1年ごとに定期的な調査を行うことが望ましいです。
備考	・必要に応じて、属性別、地区別に集計することも考えられます。

指標	住民等の公共交通利用率
計測方法	<ul style="list-style-type: none"> ・地域住民等へのアンケート調査、インタビュー調査を実施し、地域の住民が普段の生活の中でどれだけ公共交通を利用しているかを把握します。 ・定義は以下の2種類が考えられます。 <p>公共交通分担率＝移動する際に公共交通を利用する率 ＝個人（公共交通利用頻度／移動頻度）の平均値</p> <p>公共交通利用率＝公共交通を利用する人の率 ＝公共交通を利用する人の数／回答者全数</p>
望ましい調査頻度	・1年ごとに定期的な調査を行うことが望ましいです。
備考	・必要に応じて、属性別、地区別に集計することも考えられます。

指標	平均乗車密度
計測方法	<ul style="list-style-type: none"> ・平均乗車密度とは、「始点から終点まで平均して常時バスに乗車している人数」のことであり、次式で計算できます。 <p>平均乗車密度（人）＝輸送人キロ（人 km）／実車走行キロ（km）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「輸送人キロ」の把握が困難なこともあるため、運賃収入を基に次式で計算することも可能です。 <p>平均乗車密度（人） ＝運送収入（円）／実車走行キロ（km）／平均賃率（円/km）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域内の交通事業者から、上記計算に必要なデータを入手し算出します。
望ましい調査頻度	・年間を通じて調査を行うことが望ましいです。
備考	—

指標	断面輸送量
計測方法	<ul style="list-style-type: none"> 断面輸送量とは、ある特定の断面（停留所間等）でバスに乗車している人数のことです。 地域内の交通事業者から、上記計算に必要なデータを入手し算出します。
望ましい調査頻度	<ul style="list-style-type: none"> 年間を通じて調査を行うことが望ましいです。
備考	—

指標	個別路線・系統の利用者数
計測方法	<ul style="list-style-type: none"> 当該交通機関の運行（運航）事業者からデータを入手して、利用者数を整理します。
望ましい調査頻度	<ul style="list-style-type: none"> 年間を通じて調査を行うことが望ましいです。
備考	—

指標	利用者・住民等の地域の公共交通サービス全般に対する満足度
計測方法	<ul style="list-style-type: none"> 利用者もしくは地域住民等へのアンケート調査、インタビュー調査によって、各個人の公共交通サービスに対する満足度を把握します。 路線・交通機関それぞれについて把握するとともに、地域の公共交通サービス全般の満足度についても質問します。
望ましい調査頻度	<ul style="list-style-type: none"> 1年ごとに定期的な調査を行うことが望ましいです。
備考	<ul style="list-style-type: none"> 必要に応じて、属性別、地区別に集計することも考えられます。

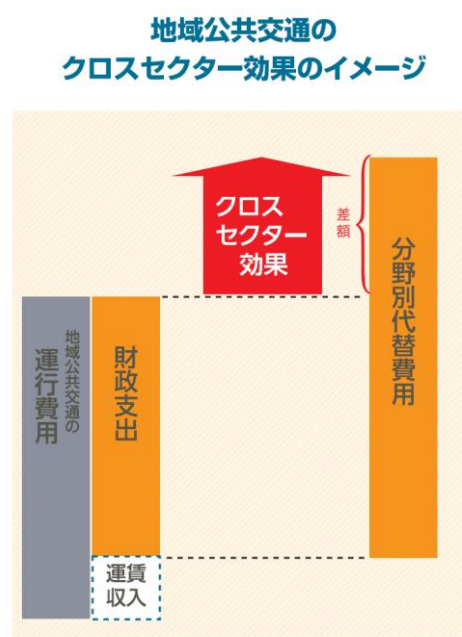
指標	利用者・住民等の地域の公共交通サービスに対する認知度
計測方法	<ul style="list-style-type: none"> 利用者もしくは地域住民等へのアンケート調査、インタビュー調査によって、各個人が地域において実施されている公共交通サービスを認知しているかどうかを把握します。 事業の実施そのものを認知しているかとともに、事業の目的（どのような効果を期待しているのか）の認知も把握します。
望ましい調査頻度	<ul style="list-style-type: none"> 1年ごとに定期的な調査を行うことが望ましいです。
備考	<ul style="list-style-type: none"> 必要に応じて、属性別、地区別に集計することも考えられます。 事業実施や事業改善を図る際には、大前提として高い認知率を確保しておくことが求められます。アンケート調査等を通して認知率を問うことは、周知情報を伝達する機会として活用することもできます。

【事業効率の改善】

指標	運賃収入
計測方法	<ul style="list-style-type: none"> 当該対象事業の運行（運航）事業者より、事業報告書、決算報告等の資料から、収入額のデータを入手し、事業前後の運賃収入を整理します。
望ましい調査頻度	<ul style="list-style-type: none"> 年間を通じて調査を行うことが望ましいです。
備考	—

指標	運行経費
計測方法	<ul style="list-style-type: none"> 当該対象事業の運行（運航）事業者より、事業報告書、決算報告等の資料から、支出額のデータを入手し、事業前後の経費を整理します。 一般的に、支出額は運行経費（人件費、燃料費、維持修繕費、諸経費、減価償却費）を用います。
望ましい調査頻度	<ul style="list-style-type: none"> 年間を通じて調査を行うことが望ましいです。
備考	—

指標	クロスセクター効果
計測方法	<ul style="list-style-type: none"> 当該地域公共交通を廃止した際に、追加的に必要となる多様な行政部門の代替費用(A)と、運行に関して行政が負担している財政支出(B)を比較することで算出します。 クロスセクター効果=A-B クロスセクター効果がプラスであれば、地域公共交通への補助金等は「交通分野における単なる赤字補填」ではなく、「地域を支える効率的な支出」とであると判断することができます。 <p>資料：近畿運輸局、クロスセクター効果「地域公共交通 赤字＝廃止でいいの？」</p>
望ましい調査頻度	<ul style="list-style-type: none"> 1年ごとに定期的な調査を行うことが望ましいです。
備考	<ul style="list-style-type: none"> 具体的な算出方法については、近畿運輸局：クロスセクター効果「地域公共交通 赤字＝廃止でいいの？」で紹介されていますので参考にしてください。 https://www.tb.mlit.go.jp/kinki/content/cross_sector_leaflet.pdf



【既存サービスの改善（情報化）】

指標	情報のオープン化（オープンデータ化）
計測方法	<ul style="list-style-type: none"> 対象エリアの交通関連データ（路線、時刻表、運賃表等）が誰にでもアクセスできる状態で地方公共団体のウェブページ等で紹介されているか否かで判断します。 データ活用の汎用性の観点から、標準的なバス情報フォーマット（GTFS-JP）での公表が望ましいです。
望ましい調査頻度	<ul style="list-style-type: none"> 基本的には1年ごとに定期的な調査を行うことが望ましいですが、データ整備等が行われた際は必要に応じて追加的に実施することが考えられます。
備考	—

指標	キャッシュレス決済の導入件数・導入率
計測方法	<ul style="list-style-type: none"> 当該対象事業の運行（運航）事業者より、キャッシュレス決済の導入実績データを入手し、地域全体（あるいは、事業者単位・営業所単位）で集計します。 導入率＝整備済の系統数・車両数等／対象となる全系統数・車両数等
望ましい調査頻度	<ul style="list-style-type: none"> 基本的には1年ごとに定期的な調査を行うことが望ましいですが、施設整備等が行われた際は必要に応じて追加的に実施することが考えられます。
備考	—

指標	駅・停留所施設、運行情報、広報媒体等の多言語化
計測方法	<ul style="list-style-type: none"> 当該対象事業の運行（運航）事業者より、多言語化施策の実績データを入手し、施設・媒体ごとに集計します。
望ましい調査頻度	<ul style="list-style-type: none"> 基本的には1年ごとに定期的な調査を行うことが望ましいですが、施設整備等が行われた際は必要に応じて追加的に実施することが考えられます。
備考	—

【まちのにぎわい創出】

指標	商店街の来訪者数
計測方法	・事業実施に伴い影響を受けると考えられる商店街における歩行者通行量調査、又は住民アンケート調査により把握します。
望ましい調査頻度	・基本的には1年ごとに定期的な調査を行うことが望ましいですが、路線再編等が行われた際は必要に応じて追加的に実施することが考えられます。
備考	・どの商店街をターゲットとするかは、各地域の判断によります。

指標	商店街最寄りのバス停の乗降者数
計測方法	・事業実施に伴い影響を受けると考えられる商店街の最寄りのバス停における乗降客数を把握します。 ・当該バス停における調査員による実態調査や、事業者の乗降データにより取得します。
望ましい調査頻度	・基本的には1年ごとに定期的な調査を行うことが望ましいですが、路線再編等が行われた際は必要に応じて追加的に実施することが考えられます。
備考	・どの商店街をターゲットとするかは、各地域の判断によります。

【観光振興】

指標	観光客数（入込観光客数、宿泊者数等）
計測方法	・事業実施に伴い影響を受けると考えられる観光地への観光入込客数や宿泊者数等を整理します。観光入込客調査の活用が可能だと考えられますが、調査対象となっていない場合は実態調査が必要です。
望ましい調査頻度	・基本的には1年ごとに定期的な調査を行うことが望ましいですが、路線再編等が行われた際は必要に応じて追加的に実施することが考えられます。
備考	・どの観光地をターゲットとするかは、各地域の判断によります。

指標	観光地最寄りのバス停の乗降者数
計測方法	・事業実施に伴い影響を受けると考えられる観光地の最寄りのバス停における乗降客数を把握します。 ・当該バス停における調査員による実態調査や、事業者の乗降データにより取得します。
望ましい調査頻度	・基本的には1年ごとに定期的な調査を行うことが望ましいですが、路線再編等が行われた際は必要に応じて追加的に実施することが考えられます。
備考	・どの観光地をターゲットとするかは、各地域の判断によります。

【おでかけ機会の確保】

指標	公共交通カバー圏（人口もしくは面積）
計測方法	<ul style="list-style-type: none"> ・地域内の駅・バス停から一定の距離の圏域でカバーできる人口割合を示します。ただし、人口の算出が困難な場合には、面積割合で代替することも可とします。 ・駅・バス停から一定の距離圏域の面積を地図から求積（又はその範囲内の人口を集計）します。GIS等の活用が有効です。 ・駅・バス停圏域の設定については、都市部・地方部、平地・丘陵地などの地域特性を勘案し、適正距離を設定する必要があります。
望ましい調査頻度	<ul style="list-style-type: none"> ・基本的には1年ごとに定期的な調査を行うことが望ましいですが、路線再編等が行われた際は必要に応じて追加的に実施することが考えられます。
備考	<ul style="list-style-type: none"> ・路線延長距離、駅・バス停数が多い場合など、データ収集に伴う作業負担が大きい点に留意する必要があります。

指標	集落カバー圏（人口もしくは面積）
計測方法	<ul style="list-style-type: none"> ・行政区域内の全集落の内、バス停が設置されている集落の割合を示します。集落ごとのバス停設置状況を確認し算出します。
望ましい調査頻度	<ul style="list-style-type: none"> ・基本的には1年ごとに定期的な調査を行うことが望ましいですが、路線再編等が行われた際は必要に応じて追加的に実施することが考えられます。
備考	<ul style="list-style-type: none"> ・「公共交通カバー率」の算定は作業負担が大きいことから、簡易に路線をカバーできているかを確認したい場合に用います。 ・ただし、集落内にあるというだけで、集落内での位置、駅・バス停との距離などの条件が反映されない点に留意する必要があります。

指標	公共交通空白・不便地域率（人口もしくは面積）
計測方法	<ul style="list-style-type: none"> ・各地で定義された交通空白（不便）地域人口率を示します。交通空白（不便）地域を地図に示し、その範囲の人口を集計することで算出します。 ・ただし、人口の算出が困難な場合には、その範囲の面積で代替することも可とします。
望ましい調査頻度	<ul style="list-style-type: none"> ・基本的には1年ごとに定期的な調査を行うことが望ましいですが、路線再編等が行われた際は必要に応じて追加的に実施することが考えられます。
備考	<ul style="list-style-type: none"> ・補助金交付要綱で、交通不便地域として「半径1km以内にバスの停留所、鉄軌道駅、海港及び空港が存しない集落」が例示されており、その定義を用いている地域が多いですが、他の距離を用いている例、距離以外に、人口密度が一定（例：100人/km²）以上の地区に限る場合、住宅地域に限る場合、運行本数も考慮する場合（例：オフピークに2本/時未満は除く）などもあります。 ・交通空白（不便）地域の定義について、勾配、頻度、タクシー営業所の位置なども考慮することが望ましいです。

指標	地域間の移動者数
計測方法	<ul style="list-style-type: none"> 地域間幹線系統利用者あるいは住民へのアンケート調査やインタビュー調査、調査員の乗込調査等により、地域間を跨いで移動した利用者数を把握します。 必要に応じて、属性別、地区別に集計してください。
望ましい調査頻度	<ul style="list-style-type: none"> 基本的には1年ごとに定期的な調査を行うことが望ましいですが、路線再編等が行われた際は必要に応じて追加的に実施することが考えられます。
備考	<ul style="list-style-type: none"> 「地域間」の定義は様々ですが、一般的には市町村を跨った流動が想定されます。ただし、市町村の合併などといった事情が存在する事例も考えられることから、詳細は地域の判断に応じて決定してください。

指標	輸送容量（1日に輸送できる旅客数の合計）
計測方法	<ul style="list-style-type: none"> 輸送容量は次式で算出します。 $\text{輸送容量} = \sum (\text{定員} \times \text{1日当たり運行回数})$ 当該系統を運行している各車両について、「その車両の定員×1日当たり運行回数」を算出することで、その車両が1日に輸送できる旅客数が算出できます。車両ごとに輸送容量を算出し、それらの合計値を算出することで、当該系統全体の輸送容量が求められます。 運行している車両の定員、1日当たり運行回数は、その運行事業者より、入手します。
望ましい調査頻度	<ul style="list-style-type: none"> 基本的には1年ごとに定期的な調査を行うことが望ましいですが、路線再編等が行われた際は必要に応じて追加的に実施することが考えられます。
備考	<ul style="list-style-type: none"> 事業者によっては保有する車両のサイズにばらつきがあることもあるので、計測にあたっては十分に留意しましょう。 系統別の輸送容量は、沿線人口と比較することで、人口の何割を輸送することが可能かを評価することもできます。

指標	運行回数
計測方法	<ul style="list-style-type: none"> 当該運行事業者資料（時刻表等）により、1日当たりの運行回数を確認し、整理します。
望ましい調査頻度	<ul style="list-style-type: none"> 基本的には1年ごとに定期的な調査を行うことが望ましいですが、路線再編等が行われた際は必要に応じて追加的に実施することが考えられます。
備考	—

指標	地域全体の公共交通延長
計測方法	<ul style="list-style-type: none"> 事業者資料（路線図、事業報告書等）から、地域全体の公共交通について、系統の廃止・短縮・延長等の変化を整理します。
望ましい調査頻度	<ul style="list-style-type: none"> 基本的には1年ごとに定期的な調査を行うことが望ましいですが、路線再編等が行われた際は必要に応じて追加的に実施することが考えられます。
備考	—

【系統間での円滑な接続の確保】

指標	地域間幹線系統に接続している地域内フィーダー系統の便数、接続率
計測方法	<ul style="list-style-type: none"> 路線図等により、幹線系統への接続を確認し、接続する幹線系統運行事業者資料（路線図、時刻表）により、フィーダー系統に接続している系統数・便数・接続率を確認します。
望ましい調査頻度	<ul style="list-style-type: none"> 基本的には1年ごとに定期的な調査を行うことが望ましいですが、路線再編等が行われた際は必要に応じて追加的に実施することが考えられます。
備考	<ul style="list-style-type: none"> 接続の定義として定まったものではありませんが、一般的に、幹線系統の運行本数が比較的多い（例えば1本/時間以上）地域では10分以内の接続時間、幹線系統の運行本数が比較的少ない（例えば数本/日以下）地域では20分以内の接続時間程度が目安となります。ただし、必要に応じて、流動の方向も加味して整理しましょう。

指標	地域間幹線系統に乗り換える地域内フィーダー系統の利用者数
計測方法	<ul style="list-style-type: none"> フィーダー系統と幹線系統の乗換地点における乗換客をカウントします。 または、フィーダー系統利用者あるいは住民へのアンケート調査、インタビュー調査により、乗換利用率（何回当該フィーダー系統を利用し、その内何回幹線系統に乗り換えるか）を把握します。
望ましい調査頻度	<ul style="list-style-type: none"> 基本的には1年ごとに定期的な調査を行うことが望ましいですが、路線再編等が行われた際は必要に応じて追加的に実施することが考えられます。
備考	<ul style="list-style-type: none"> 必要に応じて、属性別、地区別に集計することも考えられます。

指標	地域内フィーダー系統と地域間幹線系統との平均待ち時間
計測方法	<ul style="list-style-type: none"> 当該フィーダー系統と幹線系統の事業者資料（路線図、時刻表等）を基に、乗換時間を算出し、平均を算出します。
望ましい調査頻度	<ul style="list-style-type: none"> 基本的には1年ごとに定期的な調査を行うことが望ましいですが、路線再編等が行われた際は必要に応じて追加的に実施することが考えられます。
備考	<ul style="list-style-type: none"> 必要に応じて、流動の方向も加味して整理しましょう。

9.2 目標値の設定手法

目標値を定める場合には、①目標設定重視（バックキャスト）、②推計重視（フォアキャスト）の2つの考え方があります。両者の違いを端的に示すと以下のとおりです。なお、いずれの手法を適用した場合についても、その設定根拠については法定協議会の場で十分に協議し、関係者の合意を得るようにしてください。

①目標設定重視（バックキャスト）

- ・ 上位計画や政策判断に基づき、将来の在るべき目標値を先に決め、それに向けた道筋を検討すること。

例) 地方公共団体の既存の総合計画において、公共交通カバー圏人口を1万人にすると決めているので、地域公共交通計画の中でも整合を図り、総合計画の目標値を踏襲して1万人にする、という考え方。

②推計重視（フォアキャスト）

- ・ 現状から出発して、すう勢や施策の結果どのような状況になっているかを推計して目標値を設定すること。

例) 現在の公共交通カバー圏人口は8千人であり、将来の地域公共交通計画に基づく利用者数のシミュレーションの結果を踏まえると目標年のカバー圏人口は1万人程度が見込まれるため、目標値を1万人に設定する、という考え方。

① 目標設定重視（バックキャスト）による目標値設定の例

■ 既存計画・上位計画により設定する目標値

各地方公共団体の既存計画や上位計画に基づいて設定された目標値です。

a) 手法

- ・ 各地方公共団体の既存計画や上位計画に基づき目標値を設定する方法です。

b) 適用条件

- ・ 数値指標に関連する既存計画があり、地方公共団体としてその計画に基づいて推進すべき状況にある場合に適用できます。

c) 設定例

- ・ 「公共交通カバー圏域人口」を数値指標に選定した場合を想定します。
- ・ ○○市の都市交通マスタープラン内に「平成30年度までに公共交通カバー圏域人口を1万人にする」という目標値が設定されていることから、この目標値に基づいて地域公共交通計画の計画年度の目標値を1万人に設定します。

■行政運営上の方針等により設定する目標値

従来のトレンドや既存計画の目標値によらず、財政状況や市民ニーズ等の要因の変化等を踏まえて意識的に設定する目標値です。

a) 手法

- ・ 「現状が低水準にあるので平均レベルを目標値とする」、又は「日本一、県内一といった数値を目標値とする」という形で、目標値を意識的に設定する方法です。

b) 適用条件

- ・ 一定水準（全国平均等）を目安として地方公共団体の目標値を設定する場合や、地方公共団体の役割の検討を踏まえ、施策の目標値を設定する場合に適用できます。

c) 設定例

- ・ 「利用者・住民等の地域の公共交通サービスに対する認知度」を数値指標に設定した場合で、仮に、前回数値：90%（2019年度）、最新数値：90%（2020年度）である場合を想定します。
- ・ 関係者間のヒアリング結果や市民アンケート調査等を踏まえると、「認知度は100%を目標とすべき」であると判断できたので、地域公共交通計画における同指標の目標値を100%に設定します。

② 推計重視（フォアキャスト）による目標値設定の例

■トレンド（すう勢値）による目標値

過去と現況の数値を踏まえて、「このままの状態が続けば、この水準で推移するはずである」という目安としての目標値です。

a) 手法

- ・ 過去の数値と最新数値の延長により、将来目標値を推測する方法です。

b) 適用条件

- ・ 社会経済情勢や財政状況等の変化が指標に影響しにくい、あるいはこれまでと同様に推移すると予想される場合に適用できます。

c) 設定例

- ・ 「〇〇市内の年間バス利用者数」を数値指標に選定した場合で、仮に、前回数値：10万人（2015年度）、最新数値：14万人（2020年度）である場合を想定します。
- ・ ここで、「〇〇市のバス利用者数の伸びは今後も同様に推移する」と予想し、地域公共交通計画の目標年次（ここでは2025年度とします）のバス利用者数の目標値を以下のとおり設定します。

$$\begin{aligned} \text{2025年度のバス利用者の目標値} &= \text{前回数値} \times \text{前回数値の伸び率（2015} \Rightarrow \text{2020年度）} \\ &= 14 \text{万} \times 1.4 \div 19 \text{万とします。} \end{aligned}$$

■外的要因の予測を踏まえた目標値

経済情勢や産業構造等の外的要因の大きな変化が予想され、施策への影響が大きい場合、外的要因の変化を踏まえて算出する目標値です。

a) 手法

- 外的要因の変化を予測し、その影響度を把握したうえ、構成事業等の施策目標への寄与度により複合的に目標値を推測する方法です。

b) 適用条件

- 経済情勢や産業構造、財政状況等の外的要因の大きな変化が予想され、施策への影響が大きい場合に適用できます。

c) 設定例

- 「△△市内の年間バス利用者数」を数値指標に選定した場合を想定します。
- ここで、「△△市のバス利用者数の伸びは人口の増減や経済情勢等に影響を受け、サービス内容の改変に伴う利用交通機関の転換なども想定される」という仮定を置くと、これらの影響を踏まえた推計モデルの構築が必要になります。
- 地域公共交通計画の目標年次（ここでは 2025 年度とします）のバス利用者数の目標値については、将来需要予測結果（例えば、PT 調査を基本とした四段階推計法に基づくシミュレーション結果など）により設定します。



[参考資料を確認]

- 国土交通省 都市局「都市・地域総合交通戦略のすすめ～総合交通戦略策定の手引き～」
(平成 26 年 8 月)

9.3 モニタリング・評価の進め方

① モニタリング・評価の基本的な進め方

地域公共交通計画の達成状況の評価の方法としては、計画に定めた目標値と実績値を比較して行うことが基本です。評価を行う時期については、原則として毎年度とします。ただし、例えばコミュニティバスの実証運行を行う場合など、事業内容によっては、計画作成後1年経ってから初めてモニタリング・評価を行うのでは、事業内容や目標値の見直しのタイミングとしては遅過ぎるということも考えられます。そのような場合は、月に一度や数か月に一度にするなど、少しモニタリング・評価のペースを速めるなどの工夫も必要です。その際、データ取得の労力やコストに鑑み、無理のないペースを心がけましょう。

評価に当たっては、上で述べた「数値指標の達成状況」を評価するとともに、「地域公共交通計画に定められた施策の実施状況」を把握し、事業が効果的・効率的に実施されているのかも確認しましょう。

また、評価を行った場合には、法§7条の2の規定に基づき、国に対して速やかに調査・分析・評価（以下「評価等」という。）の結果を提出することが必要です（提出先については詳細編「第1章1.8 計画・評価結果の提出について」を参照）。これは、地域公共交通計画とみなされる網形成計画も同様です。提出に当たっては、原則として、指定の様式（後掲）を使用してください。

② 具体的な評価方法

入門編「第4章4.4 数値指標・目標値の設定を行う」並びに詳細編「第9章9.1 数値指標の設定に当たっての留意点・具体的な算出方法」で紹介した具体的な算出方法等に基づき、実績値の算出を行い、目標値との比較を行います。

算出に当たっては、ICカードやスマートフォン等の技術も活用しつつ、地域公共交通の平均乗車密度などの利用状況や、収支状況、利用者満足度等を測定しながら、商業など他分野における移動以外のデータの動向を踏まえて、可能な限り定量的にサービスの効率性や品質を評価することに留意しましょう。

モニタリング・評価の一番のポイントは、「目標に達成した・達成していない」の区分を行うだけで終わるのではなく、目標に達成した理由・達成しなかった理由を究明し、究明した理由に基づいて以下③で触れる事業や目標の見直しにつなげるという点です。モニタリング・評価は地域公共交通計画を作成・運用する上で「実施しなければならないこと」でもありますが、「実施することで地域にとって事業が有効に機能するきっかけとなる大きなメリット」でもあります。

③ 事業内容の見直し・計画の変更

目標に達成した理由・達成しなかった理由は法定協議会において、様々な立場の構成員としっかりと議論する中で分析し、究明していきましょう。仮に目標を達成できなくても、評価結果に基づいて事業内容や計画の見直しを図っていけば全く問題ありません。逆に、目標を達成することが目的化し

てしまい、目標が過小なものになってしまう方が問題です。目標達成できないことを過度に心配しないようにしましょう。

加えて、地域公共交通計画は一度作成したら変更できないものではありません。逆に、評価結果を踏まえ、地方公共団体や地域の関係者が議論を行った上で必要と認めるときは、計画の内容（目標設定、事業内容等）を変更することが望ましいです。なお、地域公共交通計画に定めた各種事業が十分に効果的・効率的に実施されているにもかかわらず、地域公共交通計画の目標が達成されない場合は、事業内容が同計画の目標に照らして適切でない可能性もあります。そうしたケースでは、目標設定ではなく、事業内容そのものを見直す視点を持つことも重要です。

PDCA サイクルに基づいた計画の達成状況の評価の考え方及び手法については、入門編「第 4 章 4.1 目標設定・検証の全体像を理解する」並びに入門編「第 4 章 4.5 モニタリング・評価の仕方を考える」にて解説していますので、参考にしてください。

▼地域公共交通計画の評価等結果の様式（記載例）

〇〇市（区町村）地域公共交通計画の評価等結果（〇年〇月～〇年〇月）

目標	目標を達成するための取組	調査方法	達成状況・分析	評価・次年度に向けた課題や取組	備考
××系統の利用者数：2000千人/年（令和元年度）→2100千人/年（令和6年度）	××系統の再編・他系統と乗り継ぎしやすいダイヤの設定	バス事業者の有する乗降データを用いて計測	・2030千人（令和3年3月時点） ・周辺に大規模商業施設がオープンしたことによる来訪者数増加が寄与したものの、地域住民の利用に大きな変化はなし。	・大規模商業施設の立地を見越した路線再編による効果は当初の予定通り達成できており、このまま推移すれば、令和6年度においても達成の見込み。 ・引き続き、再編後の路線・ダイヤによる運行を継続。 ・次年度に向け、引き続き課題となっている地域住民の利用を増やすため、地元の学生向けのバスPR活動や、高齢者割引を実施予定。	見直しの結果、地域公共交通計画の変更の必要はなし。
△△コミュニティバスに対する市の負担額：3800万円以内（令和元年度：3700万円）を令和6年度まで維持	××系統における、他系統との重複区間の減便・郊外一部区域までの路線延伸を通じた、地域の利用実態に即した運行への見直し	令和3年度普通会計決算より	・3650万円（令和3年度） ・系統全体の利用者数は減少したものの、運行効率化による費用減が影響し、収支に大幅なブレはなし。	・今年度の目標は達成。地域住民の声も踏まえ、引き続き運行を維持。 ・次年度に実施する沿線住民や来訪者への利用者アンケートも踏まえ、更なる運行効率化を検討。	今後、バスを廃止した場合の市の医療・福祉政策分野における追加的代替費用についても算出予定（クロスセクター効果の検証）。
計画において設定した目標を記載。	計画において定めた事業内容を記載。	目標の達成状況を把握するために用いた手法を記載。	調査時点における目標の達成状況及びその背景事情や原因について記載。	目標達成の有無や達成状況に対する所感及び今年度の状況を踏まえた次年度に向けての課題や次年度に取り組む事業内容について記載。	計画変更の必要性の有無や次年度以降に実施予定の取組等、他に必要な事項を記載。

（記載に当たっての留意事項）

- ・本様式中、表題の「（〇年〇月～〇年〇月）」の部分には、評価等の対象となる期間を記入してください。
- ・毎年度の評価になじまないような目標や、数年おきの評価を予定している目標については、「備考」の欄にその旨を明記の上、「目標」及び「備考」の欄以外は「－」と記載して下さい。
- ・一つの目標と複数の取組が対応している場合や、複数の目標と一つの取組が対応している場合には、適宜欄を修正の上、記載を行ってください。
- ・月ごとの利用者数の推移等の詳細データや、地域公共交通計画の評価等に係る協議会における議論の結果（議事録等）等の関連資料がある場合には、併せて添付して下さい。
- ・地方公共団体・協議会等において独自に作成している評価等の様式が既にある場合や、地域公共交通確保維持改善事業に関する事業評価を行った報告様式がある場合には、参考資料として添付して下さい。

なお、先にも述べましたが、「達成状況・分析」に関しては背後要因の分析を行うことが重要です。背後要因は多岐にわたりますが、大きく「需要側（住民や利用者の行動の変化につながるもの）」と「供給側（交通事業者側の事情に起因するもの）」に分けられます。以下に背後要因の分類を示していますので、皆さんの地域において達成状況に影響を及ぼしている要因が何なのかを明確にするともに、具体的に考察を行いましょう。

▼達成状況・分析に係る背後要因の分類

	分類	背後要因	具体例
需要側 (利用者側)	需要発生量の変化	①沿線の人口変化	・沿線の土地区画整理事業が完成し、入居が開始したことで沿線人口が●%増加した。
		②沿線の年齢・世帯構成の変化	・高齢者単身世帯が●%増加し、クルマによる移動が困難な人が増えた。
		③通勤・通学者の変化	・コロナ禍によるテレワークの推進により通勤トリップが●%減少した。
		④観光客・来街者の変化	・天候不順により例年よりも観光客が●%減少した。
		⑤住民等の外出率の変化	・沿線住民の外出率が●%減少した。
		⑥住民等のサービス内容に対する認知	・導入したサービスに関する認知が●%であり、当初想定した●%を下回った。
		⑦住民等のニーズとサービス内容の一致・不一致	・新たに停留所を追加した××施設について、利用者の来訪時間帯とダイヤが整合しておらず、利用者が●%にとどまった。
	需要集中量の変化	⑧施設等の新設・移転・撤退	・×月に沿線で大規模商業施設がオープンし、来訪者数が増えた。
		⑨施設等のサービス内容の変化	・沿線に立地する××商店の営業時間が短縮されたことで、来訪者数が減った。
		⑩イベント・行事の開催・中止	・沿線の××で実施されている毎月行われている定例イベント（●人規模）が中止になった。
利用交通手段の変化	⑪自家用自動車保有率の変化	・自家用車保有率が●%減少した。	
	⑫免許返納率の変化	・免許返納率が●%増加した。	
	⑬公共交通手段等の新設・撤退	・路線バス××系統が新設されたことで新設路線だけでなく新設路線と組み合わせる乗客が増えた。	
その他	⑭その他需要側に関連する要因	・長期間の道路工事により××系統に迂回が生じたことで利用者数が●%減少した。	
供給側 (事業者側)	サービス供給環境の変化	⑮事業者の参入・撤退	・地区内の××バスが自社路線である××系統を廃止した。
		⑯事業者の保有車両・人員の変化	・××系統を運行している××バスの乗務員が不足しており、減便を余儀なくされた。
	必要経費の変化	⑰運行経費の変化	・原油価格の高騰により運行経費が●%増加した。
	その他	⑱その他供給側に関連する要因	・××バスが実施したバス車内での接遇改善により利用者満足度が大きく増加し、リピーターが増えた。

【参考】モニタリング・評価の進め方の例

■愛知県豊川市：評価タイミングに合わせたデータ収集の例

豊川市では、利用者数や収支率等の数値指標を用いて個別路線の評価を毎年実施しつつ、計画全体の目標達成状況の評価を5年おきに行うこととしています。法定計画内にスケジュールを明記することで、人事異動に伴う新・旧担当者間の引継ぎや法定協議会等における委員への事業実施の説明が円滑に実施できるなどのメリットがあります。

▼評価タイミングに合わせたデータ収集の例（豊川市）

実施項目	年度	計画期間				
		H28	H29	H30	H31	H32
地域公共交通会議		●	●	●	●	●
日常的利用者数調査		●	●	●	●	●
詳細な利用者数調査				●		
利用者アンケート				●		
市民アンケート				●		
基幹路線の評価					●	
基幹路線の改善		□	□	□	□	□
地域路線の評価・改善		□	□	□	□	□
その他各事業の評価・改善		□	□	□	□	□
計画の評価						●

●:実施 □:必要に応じて適宜実施

資料：豊川市地域公共交通網形成計画

■広島県神石高原町：実施主体と評価スケジュールを明確化した評価計画の例

神石高原町では、数値指標別に評価の実施主体と評価スケジュール、データの取得方法について計画内に記載し、各主体の役割とスケジュールを明確化しています。

▼実施主体と評価スケジュールの明確化（神石高原町）

区 分	データの整理	評価時期
交通弱者に対する支援割合	・町が毎年度資料を作成します。	毎年度
路線バス（中国バス）の1日当たり利用者数	・町が中国バスの行うバス利用実態調査結果を整理します。	毎年度
路線バス（ふれあいバス）の1月当たり平均利用者数	・委託しているタクシー事業者の報告をもとに町が整理します。	毎年度
ふれあいタクシーの利用満足度	・計画の見直し時期に、町がふれあいタクシー利用者証交付者に対してアンケート調査を実施します。	最終年度
道の駅さんわ182ステーションの土日の1日当たり乗降客数	・町が利用者調査（春、秋の土日）を実施します。	最終年度
地域公共交通サービス出前講座	・町が中国バス、タクシー事業者などと連携して、出前講座を実施します。	毎年度
地域公共交通の維持に係る町の年間負担額	・町が毎年度地域公共交通に係る年間負担額を整理します。	毎年度

資料：神石高原町地域公共交通網形成計画

【参考】静岡県沼津市：ロードマップに基づいたPDCAの検討

PDCAサイクルを適切に運用するためには、行政の予算要求時期、地域公共交通確保維持改善計画の提出時期や第三者評価委員会の時期など、行政的作業のスケジュールとの連携が不可欠です。

沼津市地域公共交通網形成計画では、年間単位の短期スパンと計画期間全体の長期スパンにおける進捗管理・評価スケジュールをそれぞれ整理しており、短期スパンでの評価スケジュールに関しては、予算要求や補助事業の申請・評価スケジュールと連動させる形で具体的なロードマップにPDCAサイクルを落とし込んでいます。

＜長期スパンにおける進捗管理、評価スケジュール＞

	前期				中期				後期				R8～ (2026～)
	R2年度 (2020)		R3年度 (2021)		R4年度 (2022)		R5年度 (2023)		R6年度 (2024)		R7年度 (2025)		
	前期	後期	前期	後期	前期	後期	前期	後期	前期	後期	前期	後期	
施策実施確認	事業実施												
内容の評価 (プロセス評価)	実施状況の確認・評価		↑ 反映		↑ 反映		↑ 反映		↑ 反映		↑ 反映		
目標の達成 状況の評価 (効果の評価)	毎年確認可能な数値のチェック				中間年の目標達成状況評価						最終年の目標達成状況評価		
課題共有	実施の課題共有												
改善と反映	次年度実施の改善と反映												

＜年間単位の進捗管理、評価スケジュール＞

	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
協議会			①			②				③		
主な行事			(確保維持改善計画)				次年度予算要求				(第三者評価委員会)	
実施すること	前年度事業評価に基づく改善と反映 C	事業実施	モニタリング C	次年度事業計画の検討 P					今年度事業の検証		実施状況の確認、評価、課題の共有改善検討 A	次年度へ
部会	↑ (必要に応じて実施)											

＜18地区のモニタリング項目例＞

事業者	行き先	経由地	運行本数		往路	
			下り	上り	始発	終発

▲進捗管理・評価スケジュールの例（沼津市）

資料：沼津市地域公共交通網形成計画

【参考】北海道帯広市：定期的な評価指標達成状況・事業進捗状況の報告

帯広市地域公共交通活性化協議会では、毎年定期的に網形成計画に位置付けられた評価指標の実績値を報告しており、指標ごとに達成率を評価しています。また、事業進捗状況についても項目別に細かく整理し、報告を行っています。

帯広市地域公共交通網形成計画 評価指標達成状況

基本方針1 公共交通のサービスレベル向上							
(1) 路線バス利用者数							
把握する指標	市内完結路線における路線バス年間利用者数						
年度	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33
目標値(人)	-	-	3,369,900	3,389,900	3,410,000	3,430,200	3,450,600
実績値(人)	3,350,075	3,356,486	3,379,745	3,392,443	-	-	-
達成率	-	-	100.3%	100.1%	-	-	-
(2) 公共交通での通学者数							
把握する指標	通学定期券年間販売数						
年度	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33
目標値(人)	-	-	12,230	12,303	12,376	12,449	12,523
実績値(人)	12,158	11,373	10,884	12,407	-	-	-
達成率	-	-	89.0%	100.8%	-	-	-

▲評価指標達成状況の報告

帯広市地域公共交通網形成計画 事業スケジュール・進捗状況一覧表

令和元年6月現在

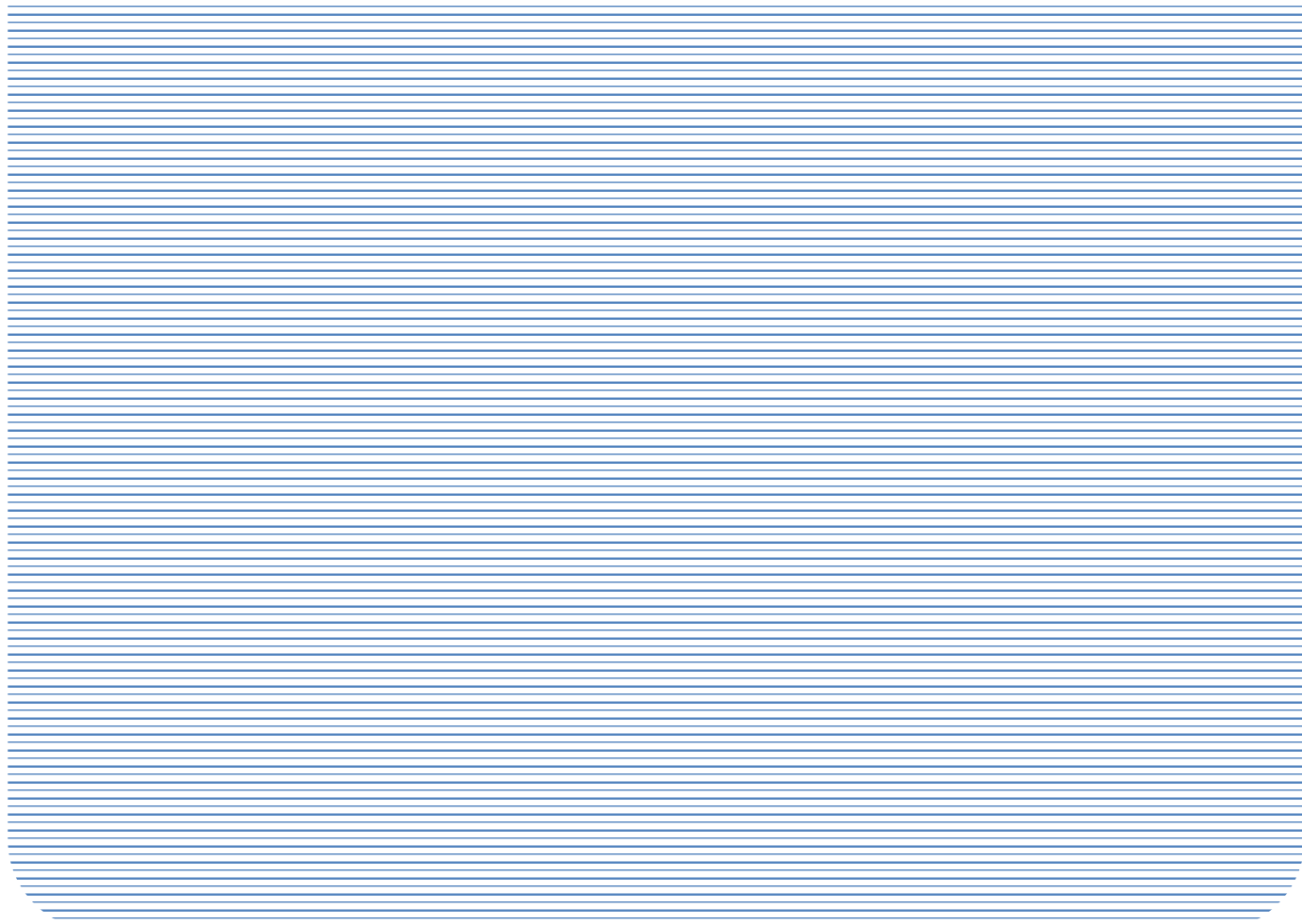
基本方針	施策項目	施策メニュー	実施主体	事業スケジュール・進捗状況				
				H29	H30	H31	H32	H33
(1) 公共交通のサービスレベルの向上	利用実態やニーズを踏まえた効率的な路線の再編とダイヤの見直し	バス路線の再編	交通事業者	・見直し内容検討 ・一部見直し実施	・路線・ダイヤ見直し実施(帯広厚生病院待合所等) ・状況に即した路線・ダイヤ見直し検討、随時実施【継続】			
		バスダイヤの見直し						
	定時性の確保等	定時性の確保等に向けた検討	交通事業者、帯広市	・遅延状況の把握、状況に応じた対応策の検討・実施【継続】				
	待合環境の改善	待合環境の改善に向けた検討	交通事業者、帯広市	・イオ店舗内待合スペース設置	・郵便局内への待合スペース設置 ・バス待合ベンチの設置	・内容拡充の検討・実施【継続】		
帯広駅バスターミナル待合所の老朽化対策		帯広市、交通事業者	・「バスターミナルおびくる」整備【H29完了】					
新しい運賃制度の検討	ICカードシステム導入の検討		交通事業者	・商業系電子マネー(WAON・iD)による決済/IC導入実証試験準備	・WAONカード決済システム実証試験実施、本格導入検討 ・QRコード決済の導入検討			

▲事業スケジュール・進捗状況の報告

資料：帯広市地域公共交通活性化協議会資料

第10章

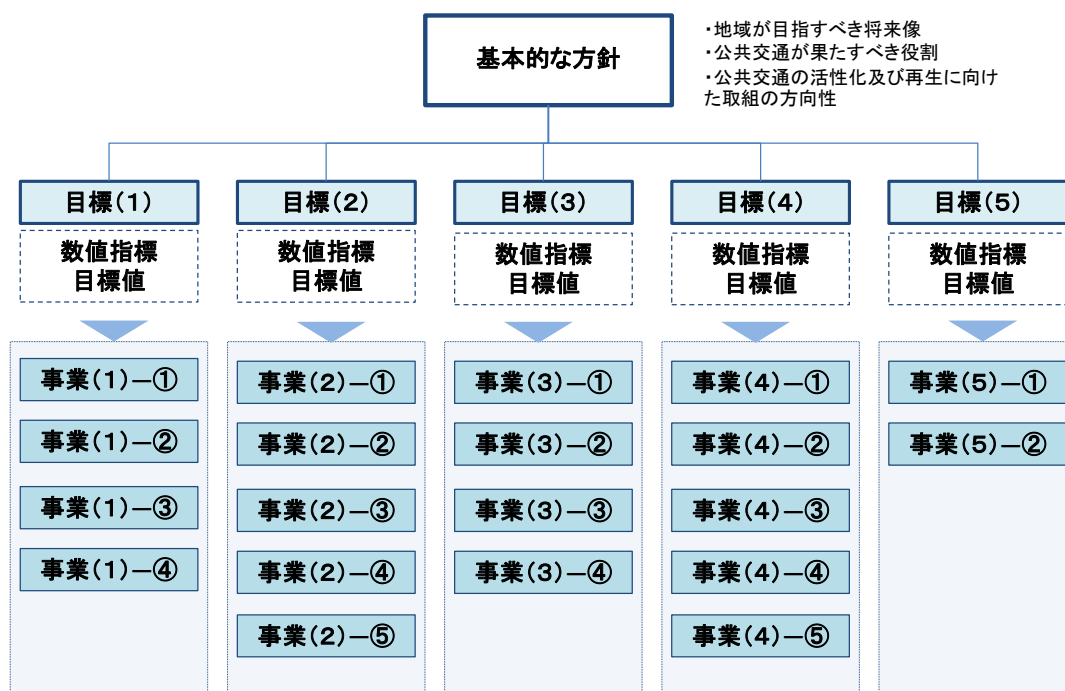
具体的な施策・事業の検討について



10.1 目標達成のための施策・事業の考え方

① 施策体系の整理

目標達成のために、考えられる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施策を抽出し、体系的に整理します。抽出した事業メニューの中から、問題点・課題の緊急性・重要性、施策・事業の効果や実現性及び地域ニーズの反映といった観点から重要な事業を絞り込みます。なお、選定した重要な事業を核として、これに補完する事業を組み合わせるパッケージ化することも、必要に応じて検討します。



▲事業体系のイメージ

② 施策・事業内容

施策体系に位置付けられた施策・事業については、施策・事業名、実施の目的、施策・事業の概要、主な事業エリア、実施主体、実施時期について、具体的かつコンパクトに記載してください。施策・事業の内容を分かりやすく伝えるために、補足的に図や写真、地図等を活用することも考えましょう。また、施策体系やスケジュールについては、一覧表に整理するなど、分かりやすくまとめることも考えましょう。

【記載が必要な項目】

- ・ 施策・事業名
- ・ 実施の目的
- ・ 事業の概要
- ・ 主な事業エリア
- ・ 実施主体
- ・ 実施時期

10.2 施策・事業の具体例

ここでは、問題点・課題整理の結果をうまく活用した事業の検討例を紹介します。データや調査結果に基づき、根拠立てて事業を検討することにより、関係者の合意形成がスムーズになりますので、前章までの検討結果を最大限活用して事業内容の検討を行きましょう。

なお、それぞれの地域が置かれた環境、抱える課題は千差万別であり、対応策も一様ではありませんので、他地域で成功した事例をそのまま倣ってもあなたの地域で必ずしもうまく機能するとは限りません。ただし、あなたの地域とよく似た状況にある事例を参考にしたり、検討プロセスや着眼点、工夫した点など、計画検討に当たっての「要素技術」を学んだりすることは、計画作成において非常に有効ですので、その点に留意しつつ、参考にするようにしてください。

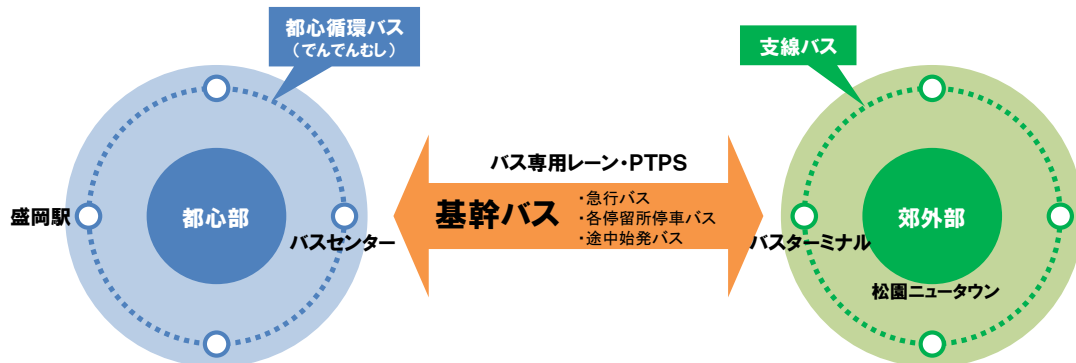
① 既存公共交通ネットワークの再編

既存公共交通ネットワークにおいて、長大路線や路線が重複している区間を幹線・支線に分割して効率性を高めている例や、地域内の路線等の全面的な廃止・新設を行っている例です。地域拠点の形成と連動した公共交通ネットワークの整備等を進めようとしている地域や、路線間の重複・競合が生じている場合などで参考になる事例です。

【参考】岩手県盛岡市：ゾーンバスシステムの導入

盛岡市では、郊外から都市中心部へのマイカー通勤者の増大で朝夕の交通渋滞が激しさを増し、バスの走行環境が悪化、更にバス利用者が減少するという悪循環に陥っていました。

ゾーンバスシステムは主に住宅地を運行する支線バスと市中心部へ向かう基幹バスから成り立ち、途中に設置するミニバスターミナルで乗り換えるシステムです。盛岡市内では、松園地区において最初に導入され、支線バスとして複数のバスルートを設定するとともに、都心部では循環バス「でんでんむし」を設定して、盛岡駅を起点とした5つの中心商店街を結ぶ循環路線を設定しました。また、基幹バス区間については、速達性と定時性を高めるため、市道に設置されていたバス専用レーンを延伸しました。合わせて、利用者の乗継ぎのデメリット感を緩和するため、乗継割引運賃を設定しました。



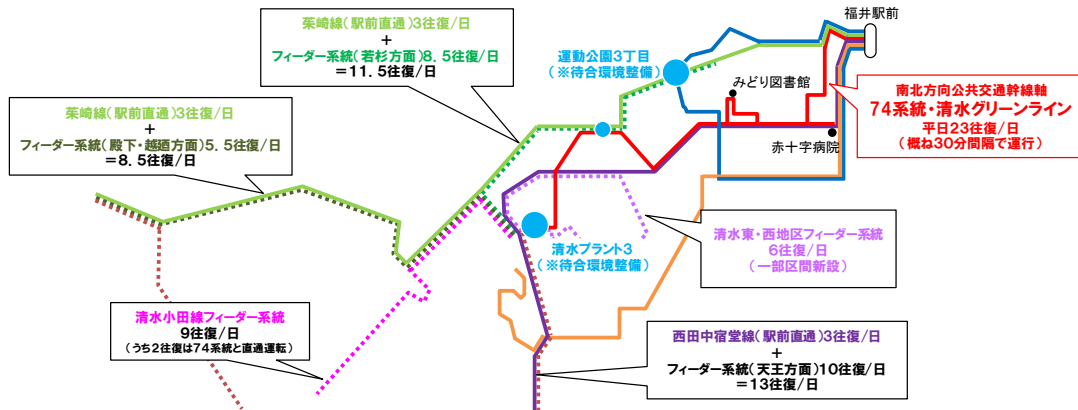
▲盛岡市ゾーンバスシステムの概要

資料：国土交通省 地域公共交通支援センターHP

【参考】福井県福井市：幹線と支線への分割

福井市では、福井駅前と生活拠点の大型スーパー（清水プラント3）を結ぶ幹線バス路線（清水グリーンライン）を新たに設け、概ね30分間隔の高頻度運行を実施しました。幹線バスの新設と合わせて既存のバス路線を整理し、福井駅前までの直通路線と清水プラント3を起点とする予約型の支線バスに再編するとともに、運賃体系も幹線については運賃の上限額も設け、支線についてはゾーン運賃制に改正しました。

＜路線図＞



＜再編の概要＞

- 1. 福井駅前と清水プラント3を結ぶ幹線バス路線（系統名：74系統「清水グリーンライン」）を新設**
 - 運行経路：福井駅前～赤十字病院～みどり図書館～グリーンハイツ～清水プラント3
 - 運行本数：平日23往復（30分間隔で運行）、土日祝日22.5往復
- 2. 既存のバス路線を従来通りの直通路線と清水プラント3を起点とする支線バス（予約型）に再編**

	再編前	再編後
76系統・西田中宿堂線	8往復	駅前直通：3往復（通勤通学時間帯運行） 支線バス：10.5往復（うち3往復は清水グリーンラインと直通運転） ※5.5往復増便！ ：清水東・南地区循環系統を6循環新設
78系統・茶崎線	9往復	駅前直通：3往復（通勤通学時間帯運行） 支線バス：下り10便、上り8便（若杉方面） ※下り6便、上り4便の増便！ 5.5往復（越過方面）
79系統・清水織田線	4往復	支線バス：9往復（うち2往復は清水グリーンラインと直通運転） ※5往復増便！

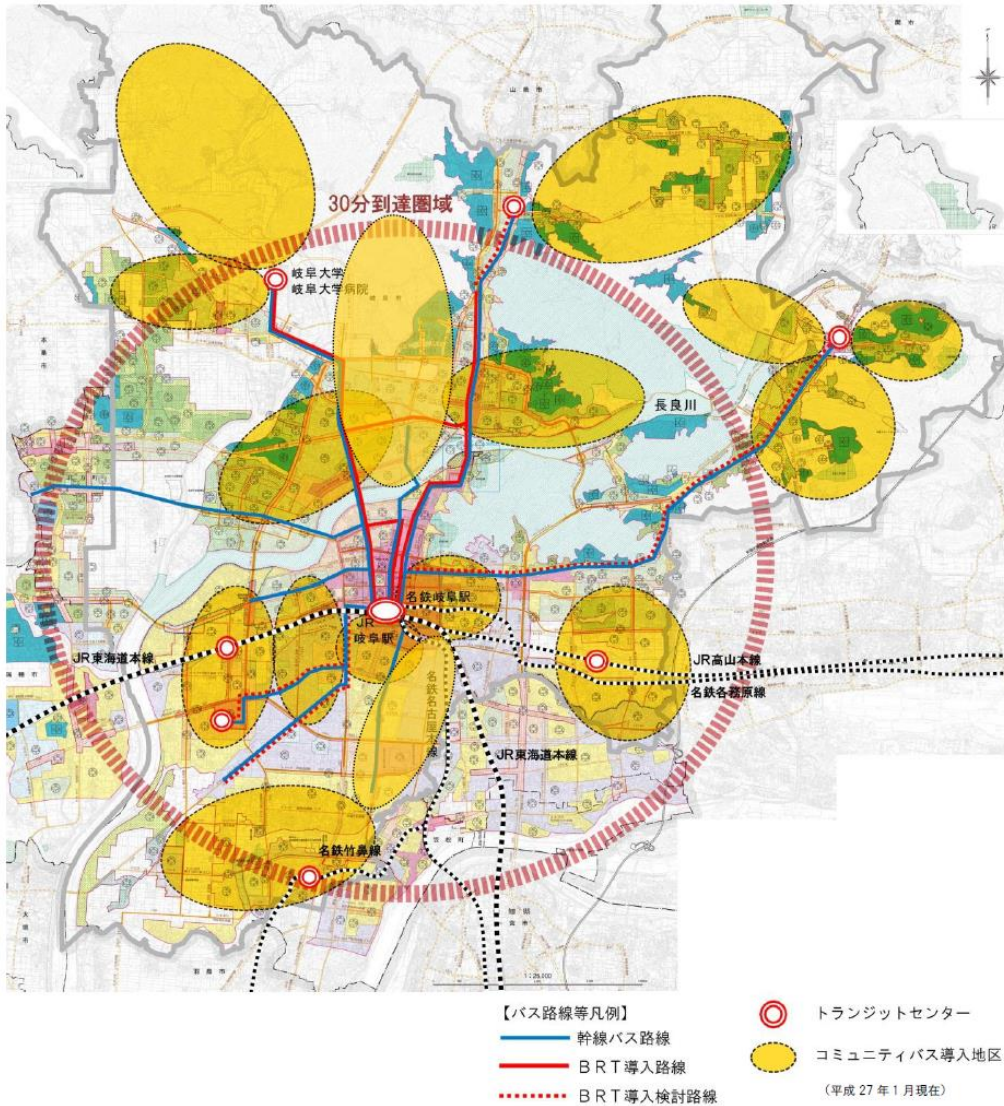
- 3. 新しい運賃制度を導入**
 - 清水グリーンライン、茶崎線、西田中宿堂線などの広域路線バスについては上限制を導入
 - 予約型の支線バスについては、ゾーン制を導入
- 4. 乗継ぎバス停の結節機能向上、待合環境の整備**
 - 西田中宿堂線の直通便を清水プラント3経由に変更
 - 清水プラント3内に冷暖房完備の待合室を整備
 - 清水プラント3駐車場にパークアンドライド用の駐車場20台分を確保
 - ゲンキヤ若杉店の敷地内に支線バスのバス停を整備

▲福井市におけるバス路線再編の概要

資料：福井市 HP をもとに作成

【参考】岐阜県岐阜市：幹線を中心とする路線再編と行政と交通事業者が一体となった BRT 化の推進

岐阜市では、市の公共交通計画に基づき、岐阜大学附属病院を中心に北西部方面のバス路線を幹線バスと支線バスに区分したバス路線再編を実施し、幹線バスについては BRT 化に向けて連節バスを導入するとともに、公共交通不便地区については独自の維持基準に基づいて住民が主体となったコミュニティバスを運行しています。幹線と支線を明確にするとともに、その実施主体を整理した点がポイントであり、今後も地域展開を図っていく予定です。



▲岐阜市におけるバス路線再編の概要

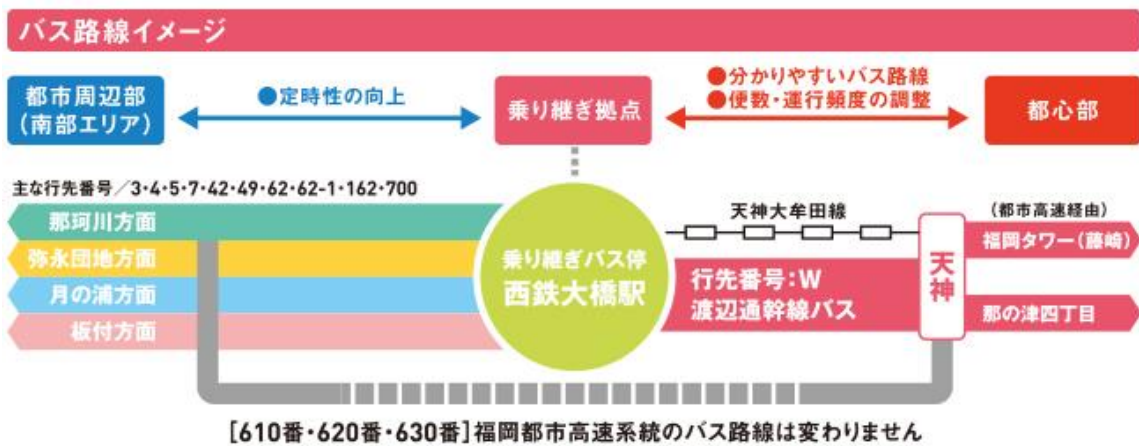
資料：岐阜市地域公共交通網形成計画

【参考】福岡県福岡市：「西鉄大橋駅」を乗継拠点とした路線再編

西日本鉄道(株)では、平成 25 年 11 月より、都心から郊外への多数の路線の分岐点であり、福岡の副都心に位置する西鉄大橋駅を乗継拠点としたバス路線再編を実施しています。路線重複による非効率性、定時性悪化などの問題に対応するため、これまで天神エリアから福岡市南部エリアまで直通運行していたバス路線の大部分を「西鉄大橋駅」起終点への切り替え、天神エリアの「都心部路線」と南部エリアへの「都心周辺部路線」をそれぞれ運行する形態に変更しています。

都心周辺部路線の運行回数は原則維持し、都心部路線の運行間隔を高頻度の等間隔にすることで分かりやすい運行ダイヤとし、定時性・利便性の向上を図りました。

また、従来の乗り継ぎ割引サービス(90分以内80円)に加えて、交通系ICカード「nimoca」を活用し、「乗り継ぎポイント」を付与することで、乗継利用の場合、従来(直通で利用)と比較して実質安価に設定することにより乗継抵抗を緩和させています。



▲「西鉄大橋駅」を乗り継ぎ拠点とした路線編成の概要

資料：西日本鉄道(株)ホームページ

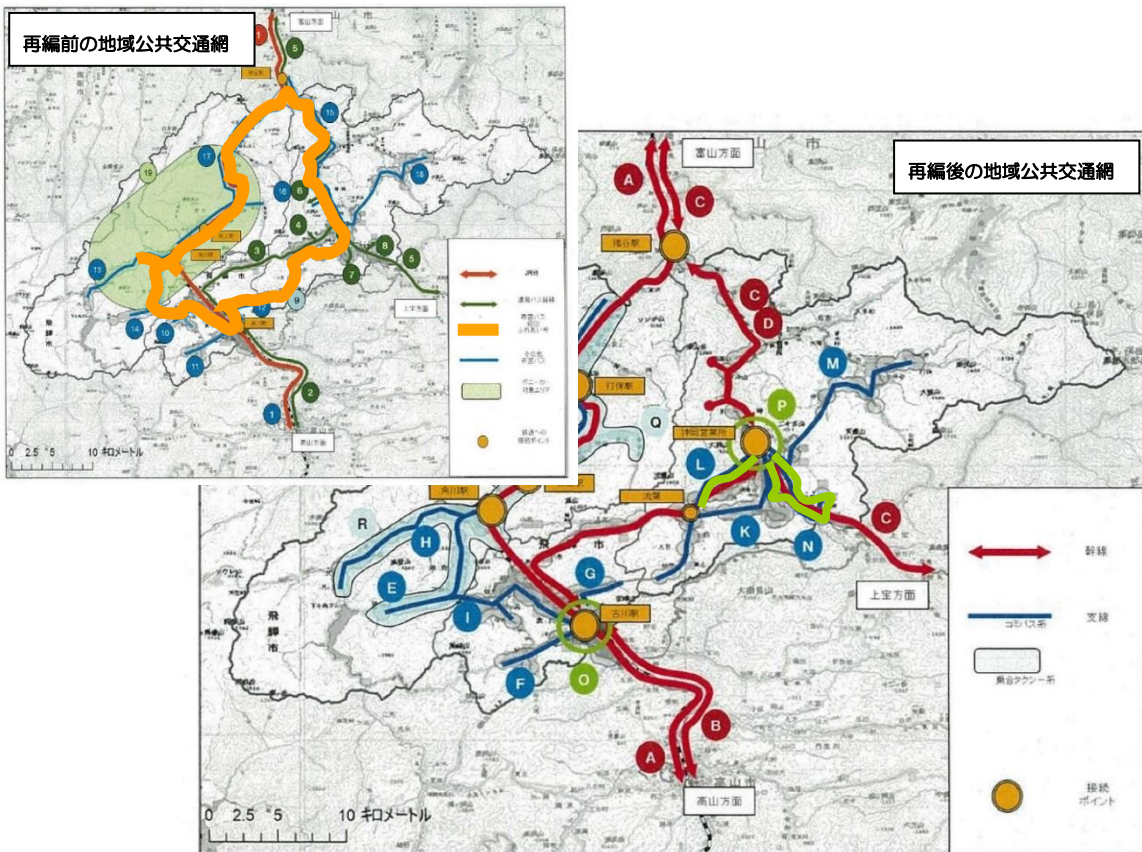
【参考】岐阜県飛騨市：地域公共交通ネットワークの全面的な見直し

岐阜県飛騨市における公共交通は、鉄道（高山本線）、民間事業者が運行するバス路線と、合併前の各地域をつなぐための市営の巡回バス「ふれあい号」等によって構成されていました。これらは、住民ニーズに合っていない、様々な運行体系・運賃体系が併存しているなどの課題が生じていました。

平成27年3月に「地域公共交通再編事業に関する事項」を定めた飛騨市地域公共交通網形成計画を作成した後、平成28年8月に飛騨市地域公共交通再編実施計画を作成し、国の認定を受け、地域公共交通再編事業を実施しています。当該事業においては、

- 1周4時間以上で、住民のニーズに合っていない巡回バスに代えて、既存・新設のバス路線によりサービス提供
- ニーズに合わせた路線の経路変更・新設・廃止
- 無償、100円均一、対距離制が併存した運賃体系を200円に統一するなど、バラバラなサービス内容の見直し

などを内容とする地域公共交通網の抜本的な見直しが実施されています。



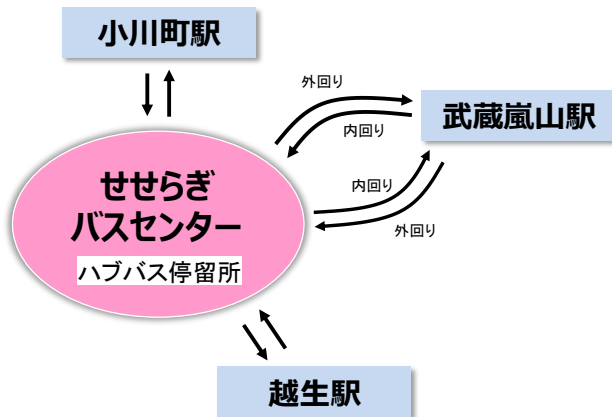
▲飛騨市における再編の概要

資料：飛騨市地域公共交通網形成計画

【参考】埼玉県ときがわ町：乗合バスのハブ&スポーク化と交通空白地域の解消

ときがわ町内のバス路線を統合再編する際に、各系統の中心に位置するときがわ町の施設にせせらぎバスセンターを新たに設置し、全ての系統のバスをせせらぎバスセンター発着としました。

ハブバス停の「せせらぎバスセンター」で乗り換えることで、東武越生線の越生駅、東武東上線の小川町駅、武蔵嵐山駅、JR 八高線の明覚駅等、各駅に行くことができます。



ハブ&スポークシステム

▲ときがわ町におけるハブ&スポークシステムの概要

資料：ときがわ町ホームページより作成

【参考】明知鉄道：鉄道以外のフィーダー交通も考慮した計画

明知鉄道沿線地域公共交通活性化協議会では、鉄道だけではなく、まちづくりや観光施策とも連携し、明知鉄道を基軸とした公共交通ネットワークの構築に向けた計画を作成しています。鉄道を基幹軸としながら、駅に接続するバスやその他手段も含めた一体的な取組が進められています。



1. 施策の体系

目標	施策	事業	中心となる実施主体		
【目標1】公共交通を「活用」する市民の意識づくり 公共交通を「支える」活用する「地域住民の活動促進	1. 公共交通を「活用」する市民の意識づくり	1. 観光列車やイベントでの市民による活動 2. 地域イベントと連携した公共交通の活用 3. SLの復元を通じた地域づくり 4. 市民活動や高校生に使いやすく人が集う駅づくり	地域住民・明知鉄道 地域住民・バス事業者・明知鉄道 地域住民・明知鉄道・恵那市 地域住民・明知鉄道・2市		
	2. 公共交通を「支える」市民の活動促進	1. 明知鉄道が有するさまざまな価値の発信 2. 沿線環境の整備 3. 収入源の拡大 4. モビリティマネジメントの推進（利用促進・公共交通マップの作成）	明知鉄道・2市 地域住民 地域住民・明知鉄道 地域住民・協議会		
	3. バス運転手確保に向けた全市的な取り組み	1. 職業紹介企業との連携による募集活動 2. 資格取得の奨励策の調査・検討 3. 有償運送等運転手の養成講座の開設	2市・バス事業者 2市・バス事業者 2市		
	【目標2】沿線への移住定住を促す地域公共交通ネットワークの形成	1. 地域全体の総合的な公共交通ネットワークの形成	1. 恵那駅周辺での循環線の新設 2. 幹線と地域路線の貫通し 3. 明知鉄道の1時間1本化	恵那市・バス事業者 協議会・地域住民 明知鉄道	
		2. バスによる通学利用促進	1. 通学路線のルートやダイヤ、運賃の検証・改善 2. スクールバスの調査・活用 3. 運賃のキャッシュレス化	バス事業者・協議会 恵那市 恵那市・交通事業者	
		3. 地域によるバス運営の展開	1. 自主運行バス運営方針の遵守 2. 地域検討会の開催 3. 地域移送サービスの発展支援	地域住民・協議会 地域住民・恵那市 恵那市	
		4. 快適な公共交通利用環境の整備	1. 施設の更新 2. P&R、サイクルトレインの推進 3. 鉄道・バス共通1日乗車券の発売	明知鉄道・バス事業者 明知鉄道 明知鉄道・バス事業者	
		5. 関係者との連携強化	1. 恵那峡線・新川線・中津川線・明智線の改善・利用促進 2. 隣接自治体との関係強化・組織間ネットワークの充実	協議会・岐阜県・バス事業者 協議会	
		【目標3】域外から来た人や高齢者が抵抗なく自然に移動できる環境の整備	1. MaaSを意識した観光資源を結びつける取り組み	1. 運賃のキャッシュレス化（再掲） 2. 路線検索システムの構築 3. 日帰り旅コースの設置・運用	恵那市・交通事業者 恵那市 観光協会・交通事業者 恵那市
			2. バリアフリー化を通じたサービスアップ（現状維持から発展へ）	1. 駅舎などのバリアフリー化 2. ボランティア乗車の創設 3. 外国語案内・バス系統番号の表示	明知鉄道・2市 明知鉄道 協議会・明知鉄道・恵那市
			3. 観光列車の推進	1. 観光列車と広報・周知の充実 2. 観光列車やイベントでの市民による活動（再掲）	明知鉄道 地域住民・明知鉄道

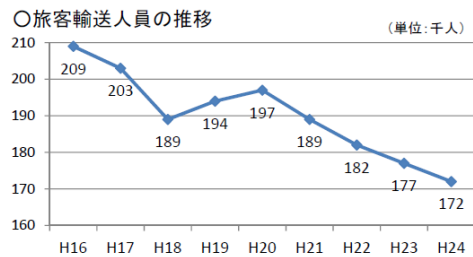
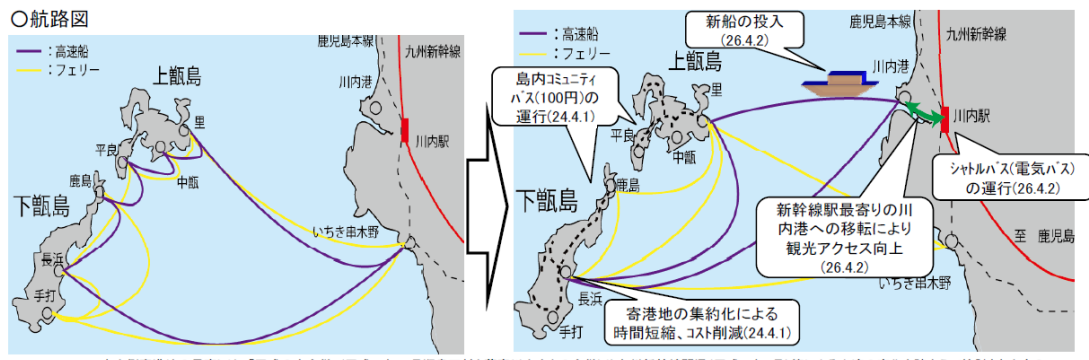
▲鉄道を軸とした総合的な計画作成の例（明知鉄道）

資料：第二次明知鉄道沿線地域公共交通網形成計画

第10章
10.2 施策・事業の具体例
具体的な施策・事業の検討について

【参考】鹿児島県薩摩川内市：航路再編を中心とした地域公共交通ネットワークの再編

薩摩川内市上甑島及び下甑島では、通勤通学、買物、通院の足として串木野新港へフェリー1隻、高速船1隻による運行を行ってきました。しかし、経営改善を図る必要があったため、法定協議会で航路改善計画を作成し、島内の寄港地集約に合わせて島内バス交通ネットワークを整備すること、新高速船就航に伴い高速船の本土側寄港地を串木野新港から川内港に移設し、併せて川内港とJR川内駅を結ぶ電気シャトルバスの運行を開始することとしました。再編の効果として、航行距離の短縮、運行コストの減少、九州新幹線との接続による交流人口の拡大等が見込まれています。



○新船(高速船 甑島(こしきしま))の投入

- ・薩摩川内市による公設民営方式(甑島商船の経営安定化)
- ・鉄道運輸機構の共有制度を活用(金利減免)
- ・離島航路構造改革補助金による国庫補助(総船価約13億円に対して3割補助)
- ・小型化、高性能化(船員費の削減、燃費、乗り心地の向上)
- ・水戸岡鋭治氏によるデザイン(新幹線と共通イメージ、船自体が観光資源)

▲薩摩川内市における航路再編を中心とした地域公共交通ネットワーク再編の概要

資料：国土交通省HP

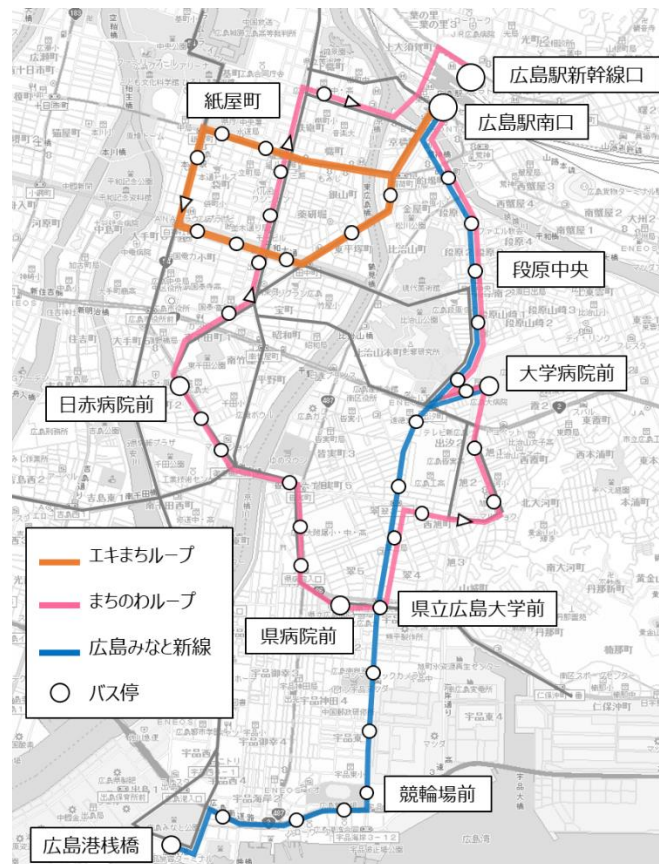
② 既存公共交通のダイヤ・運賃等のサービスの改善

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、地域公共交通の利用者の利便の増進を図っている事例です。

【参考】広島県広島市：都心循環線を新設し共同運行化

広島市では、郊外部から都心部に乗り入れるバスが多く、特に都心部の相生通りには、約3,700便/日ものバス路線が集中し過密化していました。その解消を図るため、広島市地域公共交通再編実施計画に基づき、広島市の調整のもと、広島駅と都心部を結ぶ循環線「エキまちループ」を2018年5月から、広島電鉄(株)と広島バス(株)が等間隔共同運行を開始しました。導入当初の利用者は約3,200人/日でしたが、導入から1年半後は約4,000人/日となるなど、市民の足として定着が図られています。また、重複路線の便数調整等により、相生通りの通過便数は3,400便/日となりました。

さらに、2020年1月からは中心部の主要施設を連絡する「まちのわループ」と広島駅と広島港を新たなルートで結ぶ「広島みなと新線」を新設しました。このうち、まちのわループについては、広島電鉄(株)、広島バス(株)、広島交通(株)による等間隔共同運行を行っています。2020年10月には、利便性を向上させるため、まちのわループのバス停を2か所新設するなど、さらなる路線の定着と利用促進に取り組んでいます。



▲循環線等の運行ルート

資料：広島市提供

【参考】青森県八戸市：公営交通・民営交通の共同運行により市内乗合バスの利便性向上

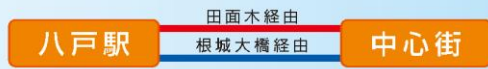
八戸市営バスと南部バスは、平成 20 年 4 月から、八戸駅と中心街を結ぶ「八戸駅線（根城大橋・田面木経由）」の共同運行を実施しました。具体的な改善点は以下のとおりで、共同運行化により、運行の効率化と利用者にとっての利便性の向上を両立させることができました。

- ・ 八戸駅前と中心街ターミナル間で2事業者が 10 分間隔での共同運行を実施。
- ・ 八戸駅と中心街間で、両社とも乗車可能な共通定期券を販売。
- ・ 中心街方面は八戸駅 1 番のりばからの発車に統一。



市営バスも、南部バスも、どちらも乗れる「共通定期券」がとっても便利です!

● 八戸駅⇄中心街ターミナル間では、便利でお得な「共通定期券」を販売しています。
※詳しくは運行事業者までお問合せください。



- 回数券は、市営・南部・十鉄いずれのバスにご乗車の際にも共通にご利用いただけます。
- バス車内にて、便利なセット回数券・一日乗車券（一日乗車券は市営バスのみ）を販売しています。停車中にお求めください。※一日乗車券は、土曜・日曜・祝日（振替休日）・毎月25日に限り使用できます。

時刻表の記号表記

- 時刻表中のバスと行先のご案内
市営バスのラピア→ラピアバスセンター行。
旭（営）→市営バス旭ヶ丘営業所行。大杉平→大杉平バスセンター行。
フェリー→フェリーターミナル行（中心街1番（三日町）以降は、「本八戸駅」のみ取扱い）。
八戸（営）→南部バス八戸営業所発（中心街は通りません）。
 - 時刻表中の記号のご案内
十六→十六日町の時刻（六日町は通りません）。③→中心街③番（中央通り）の時刻。
①→中心街①番（三日町）の時刻。西→西高校行。司→司法センター前の時刻（総合福祉会館前は通りません）。
大杉→大杉平バスセンターの時刻（中心街は通りません）。
館→館花下経由。蓮→館花下・東運動公園経由。長→吹上・市民病院経由。
 - 行先番号のご案内
八戸駅方面 / ① 60 八戸駅行（田面木経由）、② 63 八戸駅・西高校行（田面木経由）、③ 60 八戸駅行（根城大橋経由）、④ 63 八戸駅・西高校行（根城大橋経由）
中心街方面 / ⑤ 3、⑥ 30 旭ヶ丘営業所行、⑦ 5 中心街行、⑧ 8 ラピア行、⑨ 35 市民病院行
- ※平日の根城大橋経由、大杉平バスセンター行は中心街方面へは行きませんので、ご注意ください。

▲八戸市内乗合バス共同運行化区間

資料：八戸駅線路線案内リーフレット

③ 地域の輸送資源の総動員

既存の公共交通のみでは移動ニーズに対応しきれず、スクールバスや福祉輸送、商業施設の送迎車両など、地域の輸送資源を総動員して地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に努めている事例です。

【参考】自家用有償旅客運送について

自家用有償旅客運送とは、バス・タクシー事業が成り立たない場合であって、地域における輸送手段の確保が必要な場合に、必要な安全上の措置をとったうえで、市町村や NPO 法人などが自家用車を用いて提供する運送サービスです。自家用有償旅客運送では、道路運送法に基づく登録が必要となります。

道路運送法の改正で、自家用有償旅客運送制度についても見直しが行われ、手続き面の簡素化に関する措置などのほか、以下の見直しなどにより実施の円滑化が図られています。

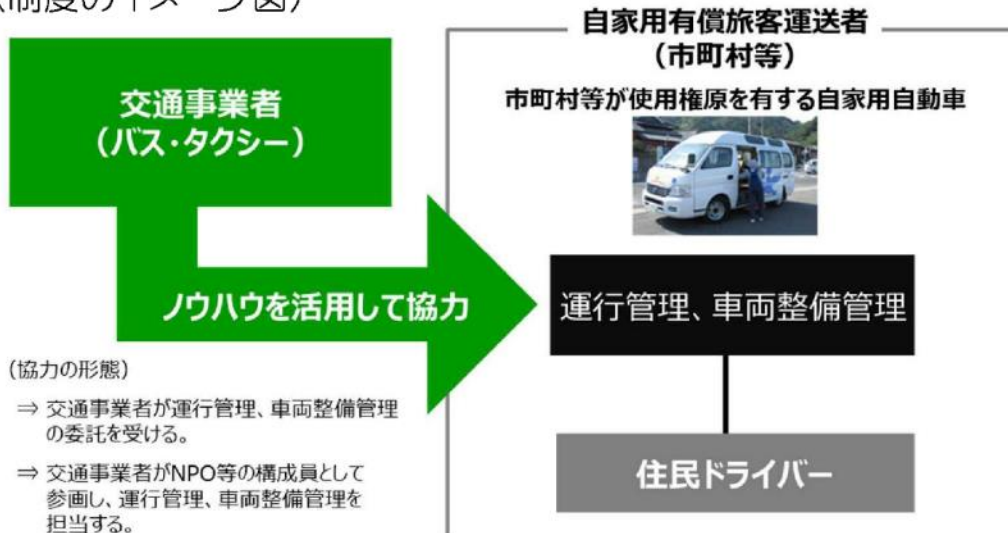
【種類の見直し】

- ・以前は市町村、NPO 等の主体の違いにより種類が異なっていましたが、「交通空白地有償運送」と「福祉有償運送」に統一されました。

【事業者協力型自家用有償旅客運送制度の創設】

- ・過疎地等で市町村等が行う自家用有償旅客運送について、バス・タクシー事業者が運行管理、車両整備管理で協力する制度が創設されました。これにより、運送の安全性を向上させるとともに、実施円滑化が図られます。

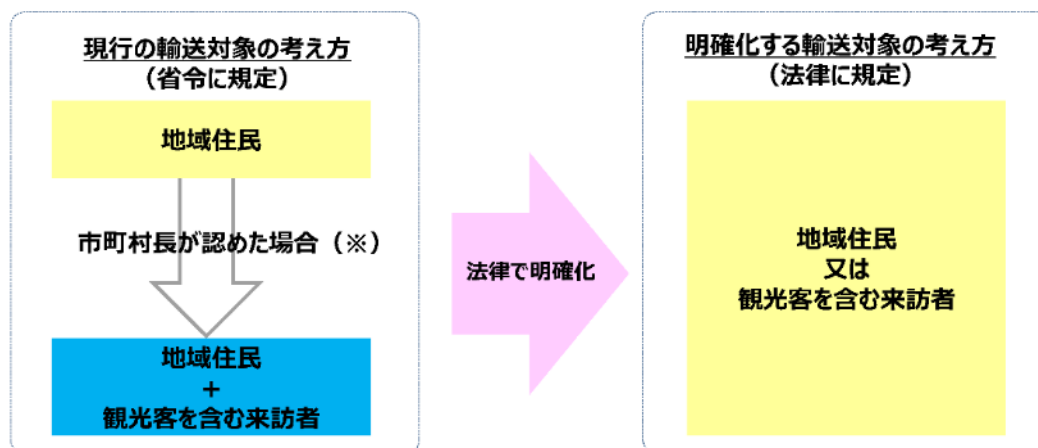
(制度のイメージ図)



▲事業者協力型自家用有償旅客運送

【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が法律において明確化されました。



(※) 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

▲輸送対象の明確化

自家用有償旅客運送については、入門編「第5章 これからのサービスの在り方を考えましょう」及び下記のハンドブックを参照してください。

■国土交通省自動車局：自家用有償旅客運送ハンドブック

(<https://www.mlit.go.jp/common/001374819.pdf>)

自家用有償旅客運送の概要や必要となる調整、手続きなどについて詳細に解説されたハンドブックです。

【参考】長崎県対馬市：スクールバス混乗の検討

対馬市ではスクールバス及び乗合バスの運行ルート・時刻表をもとに、スクールバスへの一般混乗が可能な区間を選定しています。また、スクールバス混乗化の実現可能性がある路線については、現行の収支データに基づいて算出した「同路線が廃止となった場合の運行経費の削減量」等をもとに事業実施に伴う費用削減効果を検証しています。

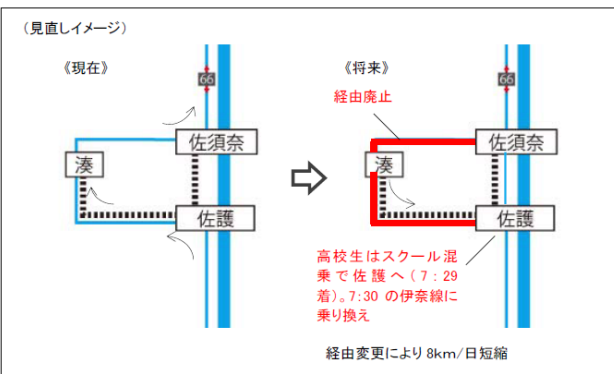
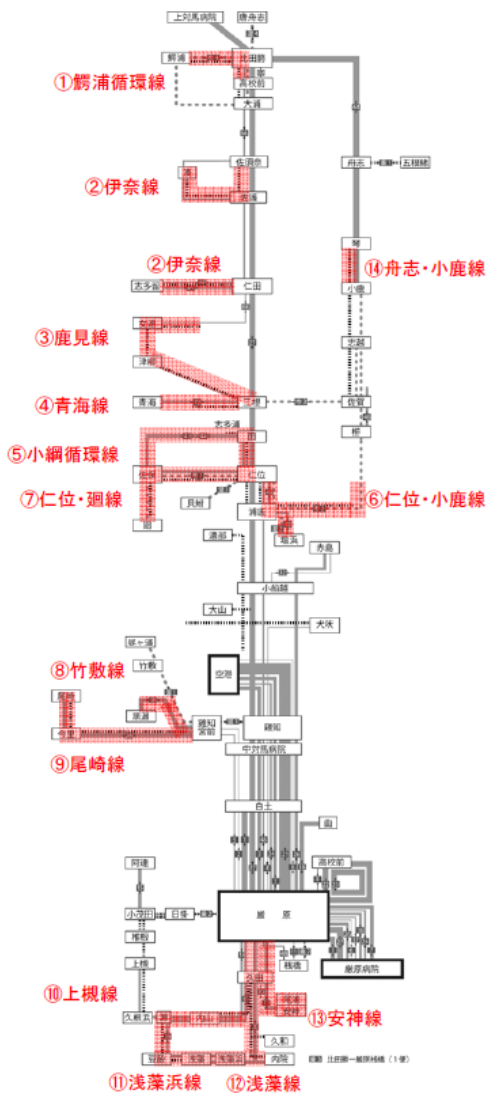
図表 スクールバス混乗化等による費用削減効果の検証

路線名	削減可能性費用 (H26 収支)	増加費用 (市営)
①小網循環線	4,231千円	
②仁位・廻線	市営バス委託料(注1)	
③竹敷線	1,859千円	
④尾崎線	5,235千円	
⑤上槻線	6,954千円	市営バス委託料(注2)
⑥浅藻線	6,468千円	市営バス委託料(注2)
⑦安神線	7,680千円	
合計	32,427千円 + 市営バス委託料	市営バス委託料(注2)
想定削減効果	路線バス会計では約3200万円程度の削減可能性 (※市営バスの運行費は別途必要)	

注1：現在の市営バス委託料は全路線合計であり、個別路線としての算定は困難であり上記表記とした。
注2：運行形態や発注方法により金額が変化するため現時点では不明

	発地			着地		
	出発地点	路線バス	スクールバス	出発地点	路線バス	スクールバス
往路	湊	7:37	7:15	佐護	7:30	7:29
復路	佐護	18:34	15:46	湊	18:27	16:00
			16:56			17:10
			19:16(夏)			19:30(夏)
		18:46(冬)			19:00(冬)	

《往路》：路線バスの佐護－佐須奈間をショートカットすると、佐護 7:30－佐須奈 7:43
《縦貫線》：比田勝方面からの佐護到着ダイヤ①7:02、②9:07、③13:52、④17:12
厳原方面からの佐須奈到着ダイヤ①8:57、②13:05、③15:40、④20:20

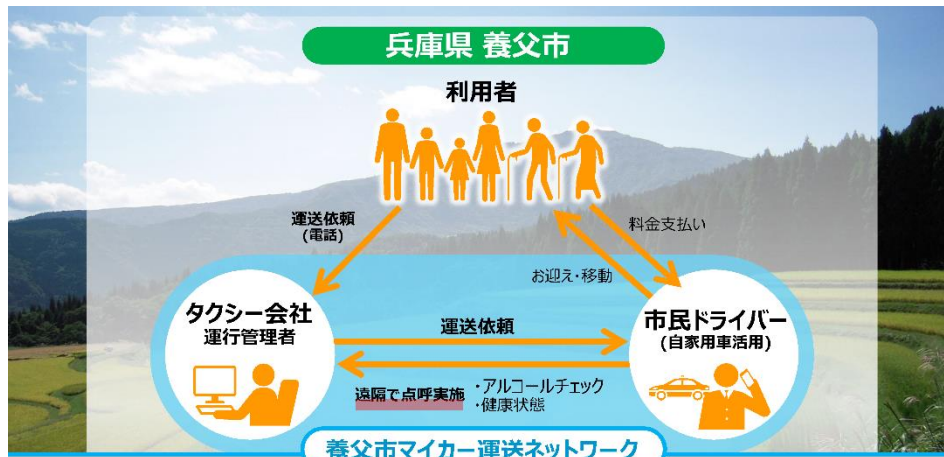


▲スクールバス混乗検討の例（対馬市）

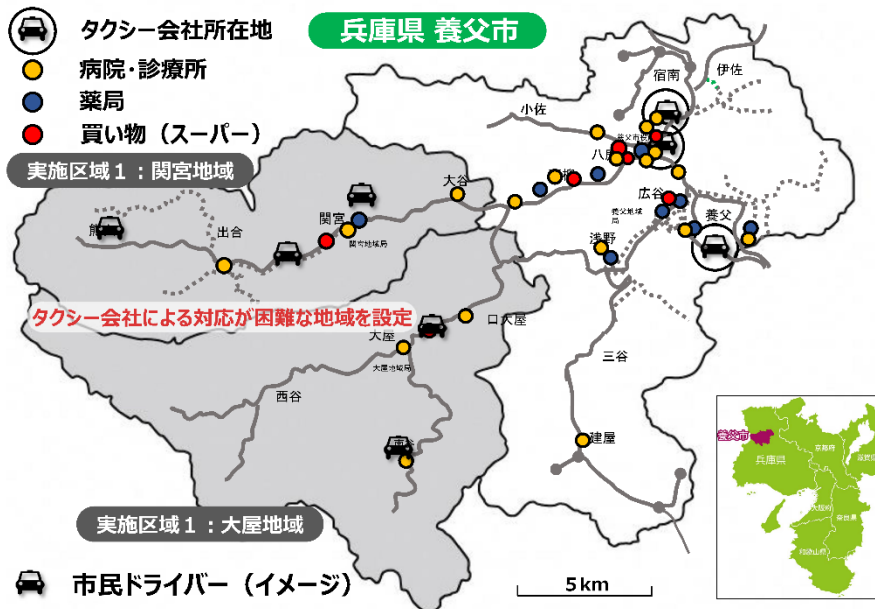
資料：対馬市地域公共交通網形成計画

【参考】兵庫県養父市：新たな自家用有償観光旅客等運送

養父市では、タクシー事業者の対応困難な地域において、国家戦略特区を活用し、市民及び観光客を対象とした自家用有償旅客運送を実施しています。タクシー事業者が対応できる範囲はタクシー事業者が、それ以外の範囲は自家用有償制度の登録ドライバーが対応するという形で市内全域をカバーし、市内全域の移動手段の確保に取り組んでいます。また、地域内のタクシー会社各社の協力により運行毎の点呼を実施することにより、安全性を担保した事業に取り組んでいます。



企業、団体、行政、市民が一体となったNPO法人により運営



▲新たな自家用有償観光旅客等運送の例（養父市）

資料：国土交通省 総合交通メールマガジン第118号

【参考】徳島県つるぎ町：自家用有償旅客運送によるコミュニティバス運行

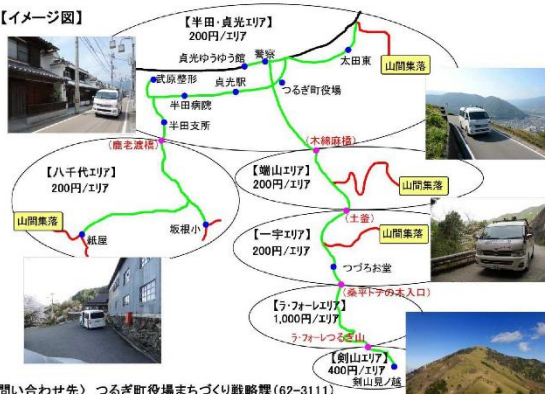
つるぎ町では、民間路線バス会社が撤退したことを受け、自家用有償旅客運送で運行する『つるぎ町コミュニティバス運行事業』を展開し、従来のバス路線をカバーしています。つるぎ町コミュニティバスは、地域住民の日常生活に必要な交通手段確保を最優先に考えて運行されており、通院や買物目的での高齢の方の利用の他、通勤や通学でも利用されています。

- ・10人乗りの小型車両で運行しており、積み残しが発生する場合もあるが、運転資格を有する町職員がドライバーとなり、住民に不便をかけないように迅速に対応
- ・利用者優遇制度として、割引回数券の発券や子ども、運転経歴証明書保有者、障がい者等の利用者に対して運賃半額を実施し、利用促進を図る
- ・遠距離通学の児童・生徒の送迎（現状はタクシー会社に委託）についても、今後コミュニティバスも輸送手段の一つとして検討

つるぎ町コミバス(幹線、フィーダー)運行概要

目的・・・地域公共交通の確保・効果効率化

【イメージ図】

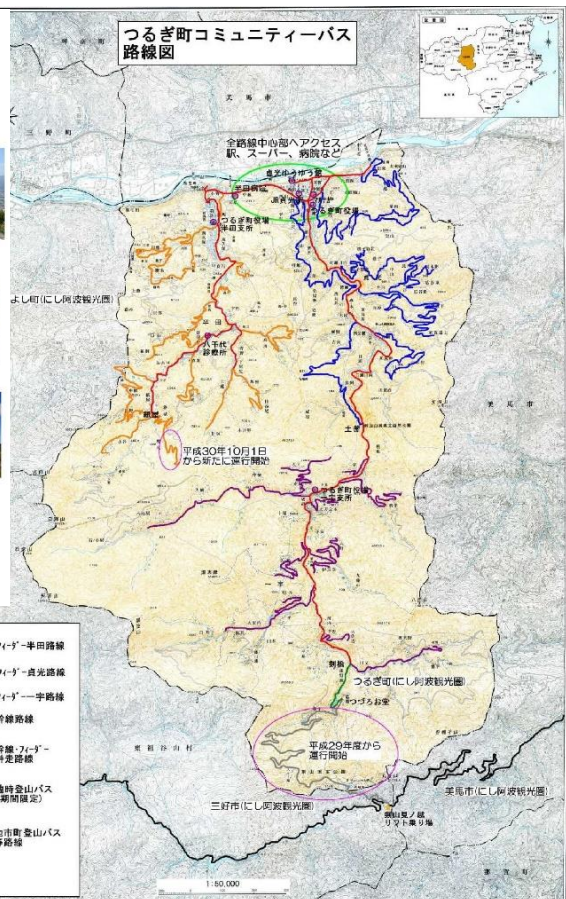


【お問い合わせ先】 つるぎ町役場まちづくり戦略課(62-3111)

コミバス(幹線)2台 (365日運行)
平日・6往復、休日(土日祝日、年末年始)・3往復

※剣山見/越までの幹線は期間限定での運行となりますので、御注意下さい。

コミバス(フィーダー)3台(10人乗車両)17地区(平日のみ運行)※山間集落を3~4回/月運行
◎貞光・嶺山・一字・山間集落から武原整形まで乗り継ぎなしで運行
◎半田・八千代・山間集落から太田東まで乗り継ぎなしで運行



▲自家用有償旅客運送によるコミュニティバスの例(つるぎ町)

資料：つるぎ町地域公共交通網形成計画

【参考】沖縄県宮古島市：観光ニーズに対応した自家用有償観光旅客等運送

宮古島市では、クルーズ船寄港回数の急激な増加により寄港時に市内のタクシーが不足する状況が生じていたことを背景として、大型クルーズ船寄港時のタクシーの不足が予想される場合に、観光客を中心とした平良港～市中心部間のマイクロバスでの運送と、市中心部での通院や買物など地域住民の日常生活のための乗用車での運送を実施しています。

宮古島市が運行主体となり、宮古タクシー事業協同組合に運行を委託し、交通手段が不足している状況に合わせ、配車を行っています。



運行開始時期	平成30（2018）年9月2日
運行形態	区域型（運行区域を設定）
使用車両	持込2台
運送対価	均一制：300円/回
運送対価以外の対価	特になし
ドライバー数（免許）	7名（二種7名、一種0名）



30分以上タクシーを待つ観光客



マイクロバスによる運送

▲観光ニーズに対応した自家用有償観光旅客等運送の例（宮古島市）

資料：国土交通省 自家用有償旅客運送事例集

【参考】福島県南相馬市：タクシー等による面的サービスの展開

東日本大震災により市民の多くが避難生活を送ることを余儀なくされた南相馬市では、それまで同居していた家族が避難によって分散して生活する状況が多くみられました。そのため、家族の送迎に頼っていた高齢者等の外出が難しくなり、その頻度が減少する傾向にありました。そのような状況を受け、同市では自宅と区内拠点間のタクシー料金が定額になる登録制サービスの展開により、地域の移動手段の確保を図っています。

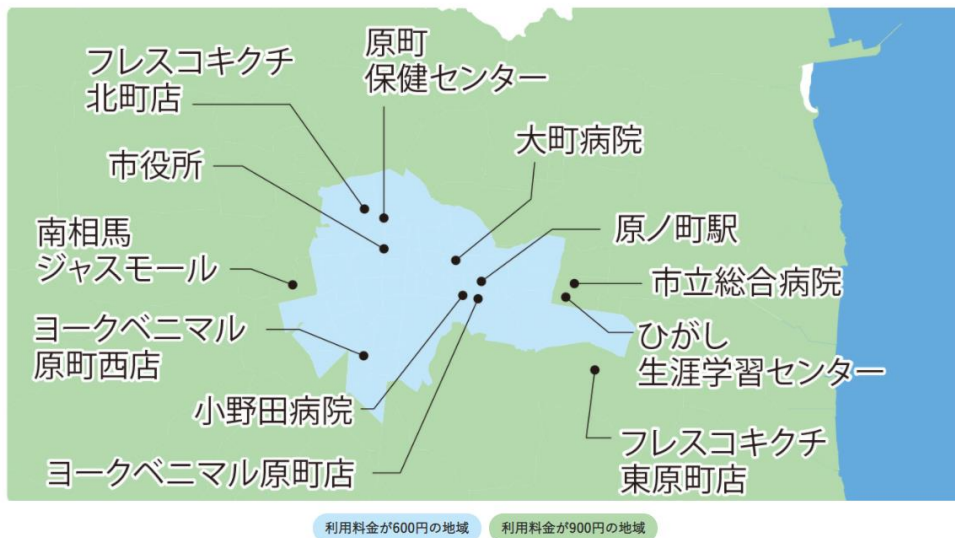
料金については、自宅の住所が地域内の中心部の場合と、中心部から離れた地域の場合とに区分し設定されています。



乗降場所

(原町区にお住まいの方の場合)

定額料金は地域によって異なります。

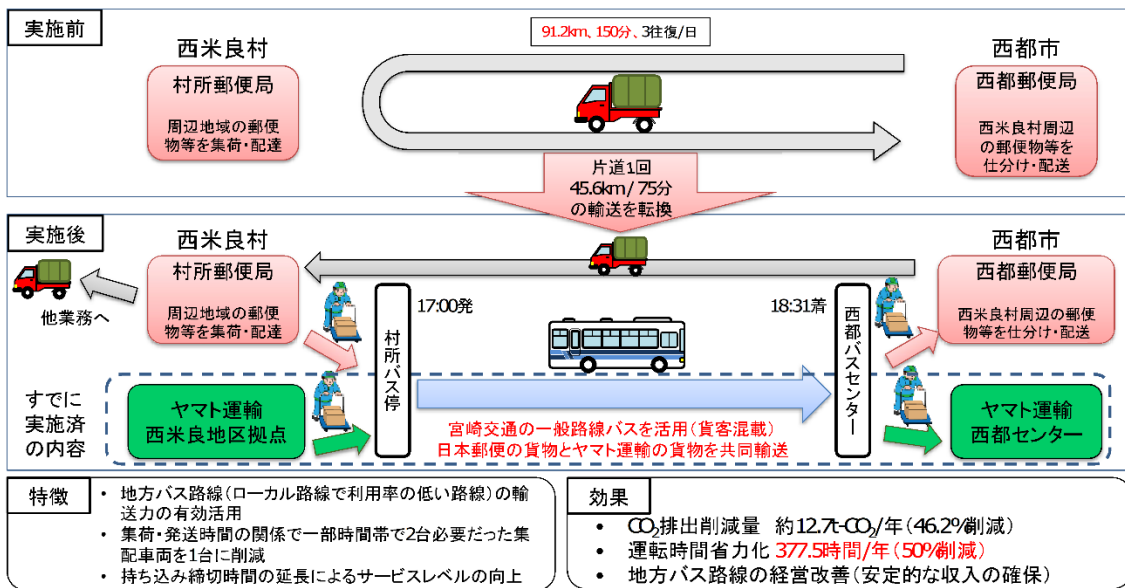


▲南相馬市定額タクシー「みなタク」(南相馬市)

資料：南相馬市HP

【参考】宮崎県西米良村：乗合バスを活用した貨客混載・共同輸送

西米良村地域から出される郵便物等については、村所郵便局～西都郵便局間の輸送において軽貨物車を利用して1日3往復実施していますが、日本郵便は、そのうち片道1輸送について、既にヤマト運輸が実施している貨客混載バスの空きスペース等を活用し、村所バス停～西都バスセンター間について、貨客混載・共同輸送を実施しています。この取組により、CO₂排出削減や運転時間削減の効果が期待されます。



▲乗合バスを活用した貨客混載・共同輸送の例(西米良村)

資料：国土交通省総合政策局物流政策課資料

④ 新たなモビリティサービスの活用

近年、AI・ICT等の先進的な技術や、MaaSのような新たなモビリティサービスが出現してきています。こうした新たな技術・サービスの地域公共交通における活用を通じた利用者の利便性向上を図っている事例です。

【参考】伊豆半島エリア：日本初の「観光型 MaaS」実証実験

東京急行電鉄株式会社、東日本旅客鉄道株式会社、株式会社ジェイアール東日本企画は、国内外観光客が、鉄道、バス、AI オンデマンド乗合交通、レンタサイクルなどの交通機関を、スマートフォンで検索・予約・決済し、目的地までシームレスに移動できる2次交通統合型サービス「観光型 MaaS」の実証実験を行いました(2020年11月時点でPhase1、Phase2の実験が終了)。

運用に当たっては専用 MaaS アプリケーション「Izuko」を活用し、交通機関の検索・予約・決済を可能にしたほか、観光施設や飲食店等のデジタルパスを提供することにより、スマホひとつで旅行者にシームレスな移動を提供しています。



▲複数交通機関の一括フリーパスの提供（伊豆地域）

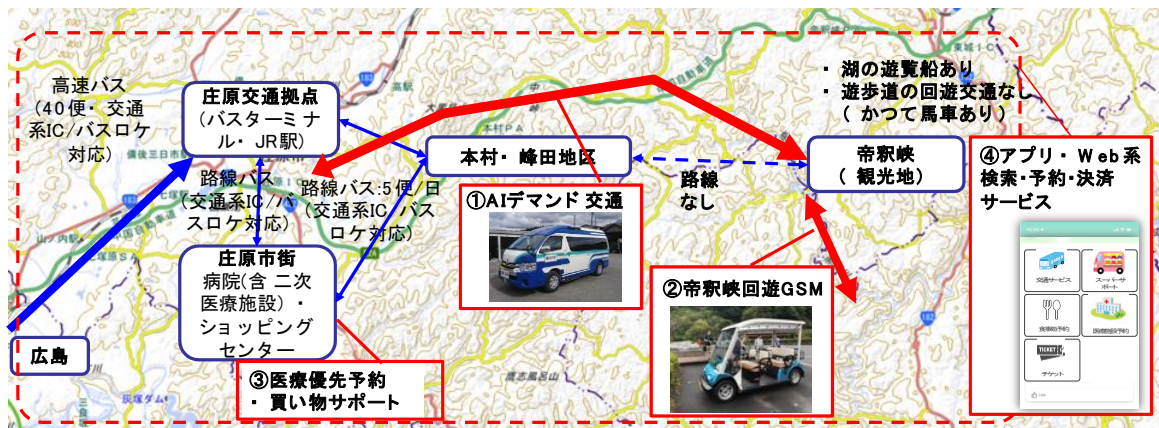
資料：東急(株)ニュースリリース, 2019年11月20日

【参考】広島県庄原市：観光支援および交通過疎地における外出促進を目的とした MaaS 検討・実証プロジェクト

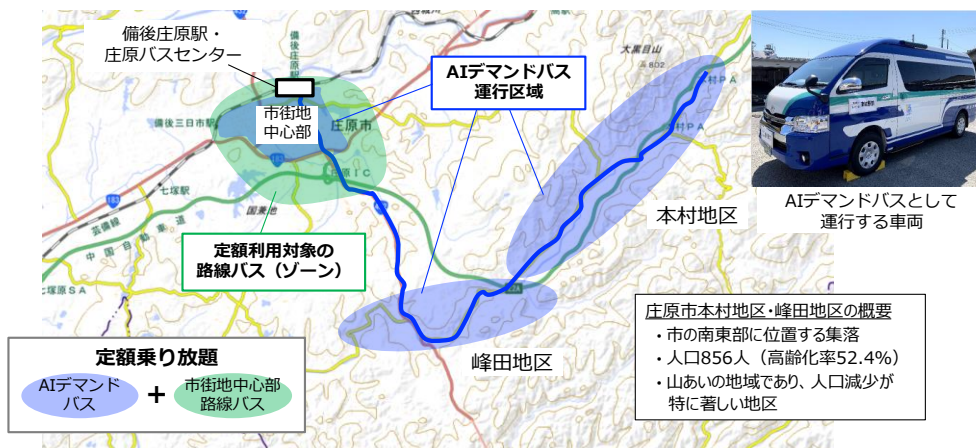
国土交通省の新モビリティサービス事業における「先行モデル事業（2019年度）」の一つとして、庄原市で「先進過疎地対応型 MaaS 検討・実証プロジェクト」が実施されました。本事業では、公共交通空白地での生活・観光交通として AI デマンド交通や、観光地内の回遊手段としてグリーンスローモビリティを試験的に導入し、経路検索サービスへの反映や AI を活用した運行管理も導入しました。2020年度は社会実装に向けて、予約アプリの利便性向上、他の交通手段と併用した効率的な交通サービスの提供、さらに、他地域でのサブスクリプションの導入により水平展開を行った場合の検証を行っています。

【実施時期】2019年： 観光交通：10月の土日祝、生活交通：11月の平日
2020年： 生活交通：11月下旬～12月下旬

＜実証プロジェクトの概要＞



＜生活交通支援の内容＞



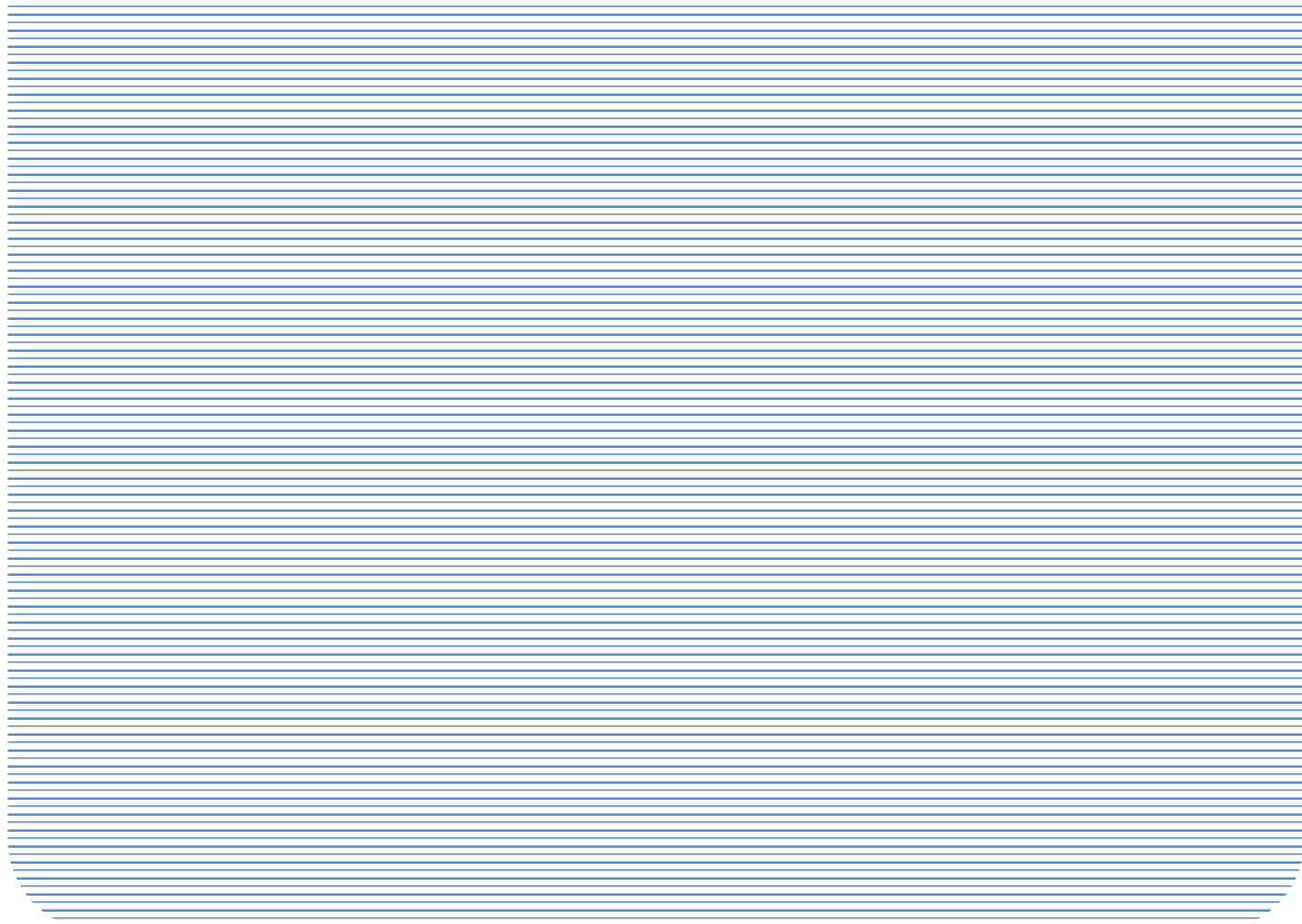
- 地域住民の生活交通として、市街地中心部と本村・峰田地区を結ぶAIデマンドバスを導入。既存のバス路線が運行しない時間帯に、1日2往復を運行予定。
- AIデマンドバスと市街地中心部の路線バスを「定額乗り放題」できるサービスを提供。（利用料金：本村地区 1,600円、峰田地区 1,400円）

▲先進過疎地対応型 MaaS 検討・実証プロジェクト（庄原市）

資料：中国運輸局

第11章

新モビリティサービス事業について



11.1 新モビリティサービス事業の概要

新型コロナウイルスへの対応や、移動の利便性向上、既存の公共交通機関の維持・活性化、高齢者の外出機会の創出や地域活性化、スマートシティの実現などに向けて、個々の利用者の移動ニーズに対して、情報通信技術などの先端技術を活用して利用者の利便を増進する、MaaSをはじめとした新たなモビリティサービスの創出が求められています。

MaaSなどの新たなモビリティサービスを実施しようとする事業者は、新モビリティサービス事業の実施に係る事業計画（新モビリティサービス事業計画）を作成し、国土交通大臣の認定を受けることができます。認定された事業計画に基づく事業については、交通事業者の運賃・料金の届出手続きが簡素化され、MaaSの円滑な実施が可能となります。

なお、新モビリティサービス事業計画は、地域公共交通計画とは別の計画ですが、それぞれの地域における取組の一体性を担保する観点から、必要に応じて、地域公共交通計画と新モビリティサービス事業計画の両計画を相互に踏まえた内容とするなど、両計画が連動していることが期待されます。

新モビリティサービス事業計画

事業者が作成

<記載事項>(法 § 36の2、施行規則 § 44の2)

- ① 実施区域
- ② 事業の目標
- ③ 事業の内容
- ④ 実施予定時期
- ⑤ 事業実施に必要な資金の額・調達方法
- ⑥ 事業実施に必要なデータ連携に係る事項
- ⑦ 新モビリティサービス事業と連携して実施される事業がある場合には、当該事業に関する事項
- ⑧ その他新モビリティサービス事業の運営に重大な関係を有する事項がある場合には、その他事項

大臣認定

運賃・料金に係る行政手続きのワンストップ化

▲ 新モビリティサービス事業計画の概要

【参考】MaaSとは

MaaS（マース：Mobility as a Service）とは、地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせ、さらには移動の目的地におけるサービスとも連携し、検索・予約・決済を一括で行うサービスのことを言います。サービス手段としてはスマートフォンアプリを活用する例が多くみられます。

新たな移動手段（シェアサイクル等）や移動目的に関連したサービス（観光地や飲食店のチケットの購入等）も組み合わせて提供することが可能です。



▲MaaSのサービスイメージ

11.2 新モビリティサービス事業計画の記載項目

新モビリティサービス事業に関する記載項目は以下のとおりです（法§36の2、施行規則§44の2）。

【記載する事項】

- ① 実施区域
- ② 事業の目標
- ③ 事業の内容
- ④ 実施予定時期
- ⑤ 事業実施に必要な資金の額・調達方法
- ⑥ 事業実施に必要なデータ連携に係る事項
- ⑦ 新モビリティサービス事業と連携して実施される事業がある場合には、当該事業に関する事項
- ⑧ その他新モビリティサービス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

① 実施区域

新モビリティサービス事業を実施する区域を記載します。新モビリティサービス事業は、一つの地方公共団体の区域にとどまらないものも多く、地域公共交通計画とは別の計画としているため、地域公共交通計画を作成している（ないし作成予定の）場合であっても、区域を整合させる必要はありませんが、考え方については両計画で矛盾しないようにしましょう。また、複数市町村にまたがる場合は、後述する新モビリティサービス協議会も活用して、関係する地方公共団体等との間で共通認識が持たれるようにしましょう。

▼記載イメージ

- ○○市全域
- ○○市○○町

※必要に応じて区域図などを添付してください。

② 事業の目標

目標の設定に当たっては、関係者が共通認識をもって取組を推進できるよう、可能な限り、具体的かつ明確な目標を設定することが大切です。また、PDCA サイクルを強化し、実効性を高めていくためには、客観的な指標を設定することが有効であることを踏まえ、可能な限り定量的に設定することが望まれます。

また、これまで行われてきた他事業の内容や、日本版 MaaS 推進・支援事業の公募要領なども参考にしてください。

③ 事業の内容

新モビリティサービス事業については、一つの事業において様々な観点からの取組がなされることが考えられるので、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

び再生を適切かつ確実に推進するために適当なものであることが分かるように、事業の全体像を記載するとともに、それぞれの取組毎に、実施主体や、委託先も含めた関係者間の役割分担、具体的な事業内容について記載しましょう。

事業の内容については、他の項目と併せて、基本方針に照らして適切なものであるか、事業を確実に遂行するために適切なものであるかが認定に当たっての要件となります。また、他の項目も併せて、後述する新モビリティサービス協議会（協議会が設置されない場合にあっては、協議会の構成員となることが定められている公共交通事業者や、道路管理者・港湾管理者等との間）において、十分調整しておきましょう。

加えて、新モビリティサービス事業計画は、地域公共交通計画とは別の計画ですが、それぞれの地域における取組の一体性を担保する観点から、必要に応じて、地域公共交通計画と新モビリティサービス事業計画の両計画を相互に踏まえた内容とするなど、両計画が連動していることが期待されます。なお、認定を受けた新モビリティサービス事業計画に基づいて、複数の交通機関にまたがる共通乗車船券を発行し、運賃又は料金の割引を行おうとする場合には、運賃等の届出について、それぞれの交通機関毎ではなく、一括で行うことが可能となります。この特例を利用することを予定している場合には、届出事項を参考にして、どのような共通乗車船券を計画しているかを計画に記載しておきましょう。

④ 実施予定時期

新モビリティサービス事業の実施予定期間を記載します。特に終期を定めない場合には、始期のみ記載してください。

⑤ 事業実施に必要な資金の額・調達方法

計画内容が、事業を確実に遂行するために適切になっているかどうかを確認する観点から、総事業費、交通事業者等の負担額、その内訳等を記載してください。資金の調達方法については、運賃等の収入のほか、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、内容等を記載してください。

また、事業の実施により、地方公共団体による移動サービスの提供コストを削減できる等、地域における資金面のメリットがある場合には、それらについても併せて記載してください。

なお、事業実施年度によって、事業費やその内訳が異なる場合には、実施年度毎に記載するようにしてください。事業費やその内訳が全ての実施年度において一定の場合は、実施年度を「〇〇年度～〇〇年度」とし、まとめて記載することも可能です。

⑥ 事業実施に必要なデータ連携に係る事項

新モビリティサービス事業においては、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせ、さらには移動の目的地におけるサービスとも連携し、検索・予約・決済が一括して行われることが想定されますが、そのためには交通事業者等の事業者間におけるデータ（例えば、運行情報、決済情報等）の連携が必要不可欠です。そのため、事業者間において、具体的にどのようなデータを、どのように連携させるかを具体的に記載してください。

また、新モビリティサービス事業により得られたデータをどのように利活用するかについても、具体的に記載されていることが望ましいと考えられます。

データ連携については、「MaaS 関連データの連携に関するガイドライン」（国土交通省総合政策局公共交通・物流政策審議官部門）等の国が定める指針等を踏まえて積極的に行われることが事業の円滑な実施に重要であり、連携のあり方については、上記のガイドラインの内容にできる限り従っていることが望ましいと考えられます。

⑦ 新モビリティサービス事業と連携して実施される事業がある場合には、当該事業に関する事項

新モビリティサービス事業と連携して実施される事業がある場合には、当該事業に関する事項についても記載してください。

例えば、同じ地域で取り組まれているスマートシティ事業との間でデータを連携させる場合や、他地域において行われる MaaS の取組との間でデータを連携させる場合、まちづくり事業と連動して MaaS に取り組む場合には、これらの連携して実施される事業について、その事業の内容や、その事業との間でどのようにデータの連携が行われるか等を記載してください。

⑧ その他新モビリティサービス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

その他、新モビリティサービス事業の運営に当たって、重大な関係を有する事項がある場合には、新モビリティサービス事業の運営にどのような影響があるか等を具体的に記載してください。



[参考資料を確認]

- 国土交通省 総合政策局 公共交通・物流政策審議官部門「MaaS 関連データの連携に関するガイドライン」（令和 2 年 3 月）
- 国土交通省 総合政策局 公共交通・物流政策審議官部門「公共交通機関のリアルタイム混雑情報提供システムの導入・普及に向けたガイドライン（バス編）」（令和 2 年 9 月）
- SIP サイバー/アーキテクチャ構築及び実証研究「スマートシティリファレンスアーキテクチャ ホワイトペーパー」

11.3 新モビリティサービス協議会の設置方法

地方公共団体は、MaaSなどの新モビリティサービスの実施に関して必要な協議を行うための協議会を設置することができます。この「新モビリティサービス協議会」については、新モビリティサービス事業計画の大臣認定とは別の制度ですので、計画をそもそも策定しない場合や、既に事業を開始している場合でも設置をすることが可能です。しかしながら、事業の円滑な実施のためには、新モビリティサービス事業計画を策定する段階や、計画を策定しない場合には事業を準備している段階から設置することが望ましいと考えられます。

新モビリティサービス事業については、既存の公共交通に限らない様々なサービスを内容とすることが考えられ、それに併せて、地方公共団体の交通関係部局や公共交通事業者だけではなく、例えば、スクールバスや福祉輸送を担当している地方公共団体の教育、福祉関係の部局、スマートフォンアプリや、運行システムを開発する民間事業者、新しいモビリティを開発している民間事業者など、関係者も多くなると考えられます。そのため、新モビリティサービス協議会を設置することで、幅広い関係者の参加の下、協議会による協議・連携を図ることで、円滑に事業が進むことが期待されます。

新モビリティサービス協議会については、構成員の求めに応じ、国土交通省や都道府県が、必要な助言をすることができることとされています。協議会の設立までの流れを以下に示します。協議会の設立に際しては、地方公共団体が主体となり、新モビリティサービス事業者とも連携して構成員を選定するとともに、関係者間の調整を行いましょ。

なお、新モビリティサービス事業者は、地方公共団体に対して、新モビリティサービス協議会を組織するよう要請することができます。また、新モビリティサービス協議会を組織する地方公共団体から、計画の策定や実施等に関する協議を行うという通知を受けた場合は、新モビリティサービス事業者等は、原則として協議に応じなければなりません。さらに、新モビリティサービス協議会の構成員は、協議会における協議の結果について尊重する必要があります。

地方公共団体、事業者など

- ・課題の検討
- ・対象区域の設定
- ・サービスのイメージ など

- ↓
- 構成員の選定
 - ・地方公共団体
 - ・新モビリティサービス事業者
 - ・公共交通事業者等
 - ・道路管理者
 - ・港湾管理者
 - ・地方公共団体が必要と認めるもの

↓

参加機関・事業者への依頼

↓

参加者への挨拶・趣旨説明等

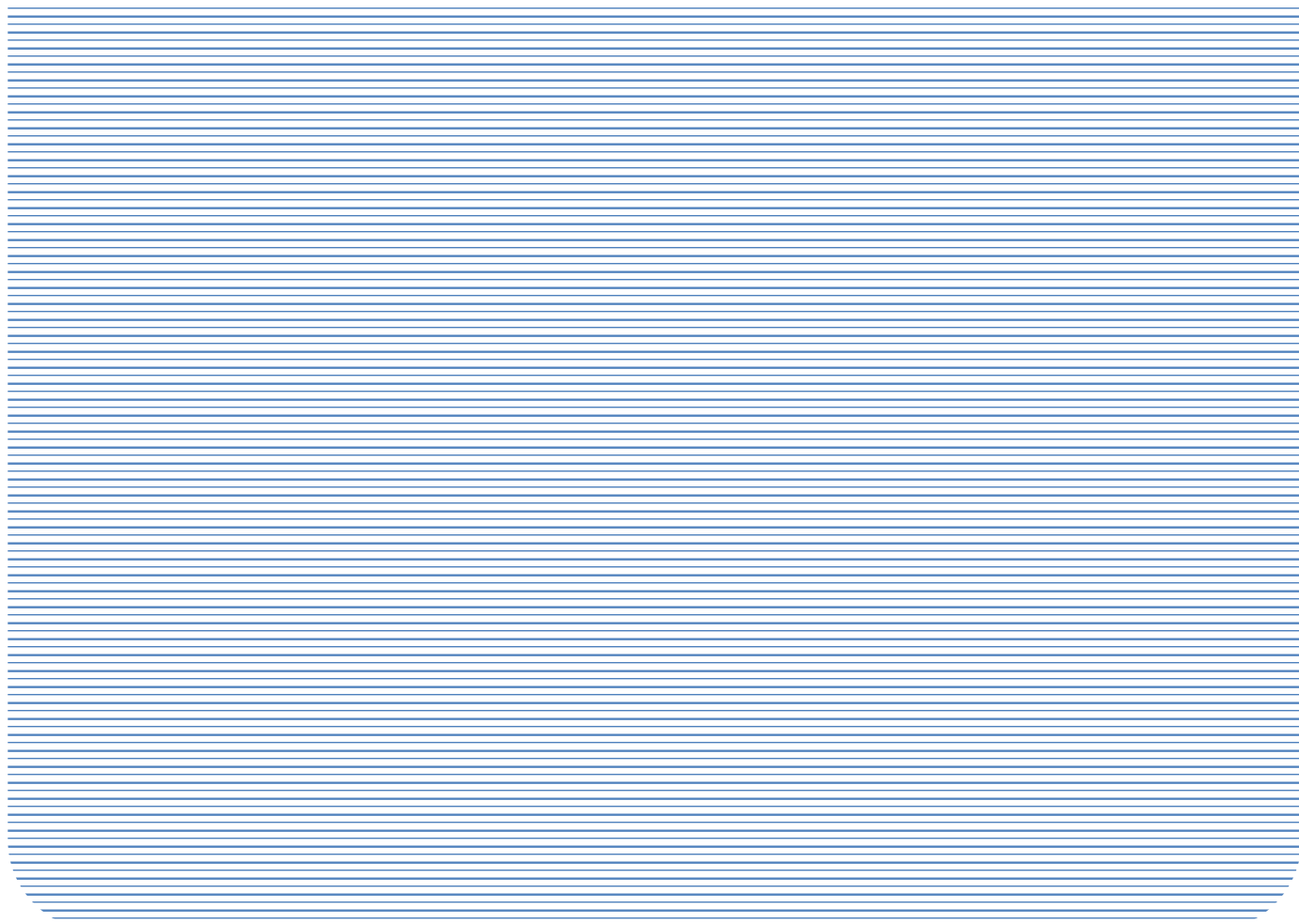
↓

新モビリティサービス協議会の設置

▲協議会の設置方法

第 12 章

Q&A 集



地域公共交通計画等の作成に当たり、多く寄せられている質問を以下にまとめました。

Q1	活性化再生法の枠組みを活用した場合に、地方公共団体にはどのようなメリットがありますか。
A1	地域の取組が計画的に進められることで、持続可能な地域公共交通体系の構築が図られることが期待されます。地域公共交通計画に基づいて地域公共交通特定事業（地域公共交通利便増進事業等）を実施する際には、関係法令の特例措置や、国による財政支援等が受けられるほか、地方債の配慮などを行います。

Q2	既に網形成計画を作成しているのですが、法改正によって計画の位置付けはどのようなのでしょうか。網形成計画を地域公共交通計画に移行するためにはどうすればよいのでしょうか。
A2	改正法施行前に作成された網形成計画については、法改正施行後（令和2年11月27日以降）は、地域公共交通計画とみなされるため、網形成計画を地域公共交通計画に転換するための手続き等はありませんが、次の計画見直しのタイミング等で、地域公共交通計画で定められている記載事項（努力記載事項を含む）を満たしているか確認を行いましょ。また、同計画に基づいて実施している地域公共交通特定事業については、経過措置により地域公共交通計画を作成することなく事業を継続することができます。ただし、今後、新たに地域公共交通特定事業（地域公共交通利便増進事業等）を実施しようとする場合には、地域公共交通計画での位置づけが必要になりますので、必要に応じて記載の追加等が必要となります。

Q3	地域公共交通計画の作成に当たって、新たに協議会を設置する必要はありますか。
A3	網形成計画を作成するための法定協議会が既に存在する場合は、同じ協議会で地域公共交通計画の作成について協議することが可能です。また、既に設置されている会議がある場合は、構成員を追加することにより、本法に基づく法定協議会としての機能を付加することも可能です。例えば、道路運送法に基づく地域公共交通会議が既に組織されている場合には、必要な関係者を追加することにより、法定協議会としての要件を満たすこととなります。

Q4	計画区域が複数の市町村にまたがる場合は、協議会についても複数の市町村で構成しなければならないのですか。
A4	計画区域に存する市町村は全て協議会の構成員となる必要があります。

Q5	地域公共交通計画と同時に、立地適正化計画も作成する必要はありますか。また、必ずコンパクトシティ化の取組と一体でなければならないのですか。
A5	必ずしもその必要はありません。ただし、立地適正化計画の作成やコンパクトシティ化に取り組みない地域においても、その地域に固有のまちづくりや観光振興、健康、福祉、環境等の地域戦略と効果的に連携して地域公共交通計画を作成することが期待されます。

Q6	地域公共交通計画や継続実施計画、利便増進計画等の計画期間はどのように設定すればよいでしょうか。
A6	計画期間は、原則 5 年程度としますが、計画目標や地域の実情等を踏まえ、柔軟な設定も可能です。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、地域公共交通計画は、中期的に地域が目指すべき将来像も念頭に置きつつ作成しましょう。
Q7	地域公共交通計画の区域設定についての考え方を教えてください。
A7	地域の移動圏をもとに、計画の区域を設定する必要があります。そのためには、移動圏の範囲が市町村の行政区域内で収まるのか、複数市町村にまたがるのかを現地調査の実施や統計資料等を用いて調べてください。複数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、最適な区域を設定してください。
Q8	地域公共交通計画の内容について隣接市町村と調整する際は、どちらが主導で進めればよいでしょうか。会議の進め方はどのようにすればよいですか。
A8	地域公共交通計画市町村単独で作成する場合であって、隣接市町村の協力や調整が必要な場合には、計画を作成する市町村から情報提供や協力の要請を行っていくとともに、協議会への傍聴や参加を呼びかけるなど、議論の場にも参加してもらうことも有効です。 地域公共交通計画を複数の市町村で共同して作成する際には、どちらかが主導すべきということはありませんが、地域公共交通計画の内容について調整が難航する場合には、都道府県や国の協力を求めることなども有効です。
Q9	公共交通ネットワークの再編やサービスの見直しの基準について、どのように考えればよいでしょうか。
A9	公共交通ネットワークの在り方やサービスの基準について、一般的な答えはありません。飽くまでも地域の公共交通の状況や利用者・住民のニーズを把握した上で、その地域にふさわしい、ネットワークの在り方、見直しの基準を検討しましょう。現状分析や課題整理を行い、関係者で協議を重ねることが大切です。
Q10	まちづくりや観光振興等、他分野とどのように連携を図ればよいのでしょうか。
A10	まちづくり、観光振興、中心市街地活性化、福祉・健康、教育、環境等の多様な分野に関する関連計画を収集・分析するとともに、各分野の担当者と意見交換を行いましょう。また、協議会においても、上記の分野をはじめとする、多様な分野の関係者・関係機関等に参加してもらい、様々な観点から意見交換することからはじめてください。
Q11	既に作成済みの都市計画マスタープランや、中心市街地活性化の基本計画が作成からかなりの年数が経過しています。どのように対処すればよいでしょうか。
A11	地域公共交通計画は、法 § 5⑤や基本方針において、都市計画マスタープラン等との調和が保たれたものでなければならないと規定されています。都市計画マスタープラン等が作成されてから年数が経過しており、既に実施済みの事業や現状との齟齬（そご）がある場合には、地域公共交通計画にその旨を記載することで対処することが可能です。地域公共交通計画に定める理念や基本的な方針が、当該都市計画マスタープラン等と大きく乖離している場合には、都市計画マスタープラン等の改訂も検討してください。

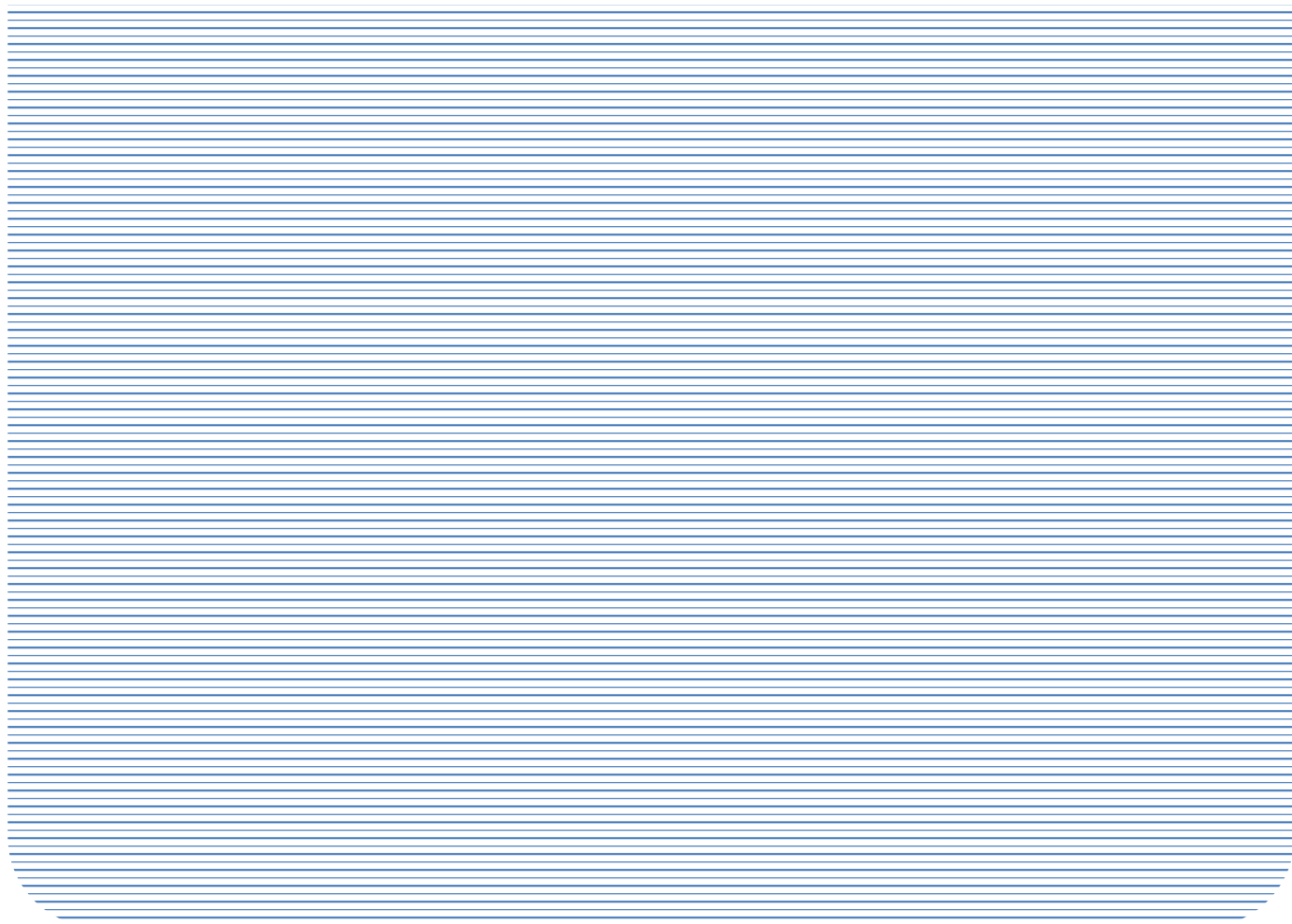
Q12	地域公共交通計画作成における都道府県の役割を教えてください。
A12	地域公共交通ネットワークが市町村の区域を越えて複数市町村にまたがる場合に、地域の実情によっては、市町村どうし、あるいは個別市町村と交通事業者との間で調整が困難となる場合も考えられます。こうした場合、都道府県と市町村が共同で地域公共交通計画を作成することが考えられます。特に、市町村の区域を越えて運行される地域間幹線バス路線については、都道府県単位での地域協議会により、運行計画や改善方針を協議することとなっており、都道府県の役割が期待されます。

Q13	自分たちの考えた事業の内容が利便増進事業に該当するか判断がつかないのですが、どうすればよいですか。
A13	まず、詳細編「第4章 4.1 利便増進事業とは」と照らし合わせて、事業内容が適切である必要があります。加えて、利便増進計画の認定の際には、地域公共交通計画も含めた基本方針への適合性、事業の确实遂行性、個別事業法の許認可等の基準への適合性について審査されます。 その際、利便増進事業の効果（詳細編「第4章 4.4 ⑥事業の効果」）についても、利便性の観点から定量的に説明ができる必要がありますので留意が必要です。 なお、具体の事例に関する相談については、地方運輸局交通政策部交通企画課等にお問い合わせください。

Q14	利便増進事業に関する事項とはどのように記載すればよいですか。記載は必須ですか。
A14	利便増進計画を作成する場合には、地域公共交通計画に利便増進事業に関する事項を定める必要があります。利便増進事業に関する事項を定める場合は、少なくとも大まかな事業の実施工リア及び事業内容（△△を乗継拠点とする〇〇線の分割、××以遠の廃止、等）を記載した上で、どの事業を利便増進事業として実施する予定なのかを明示する必要があります。 その際、明示の方法としては、 <ul style="list-style-type: none"> ・ 事業を列挙した上で、利便増進事業として行われるものに印を付ける ・ 利便増進事業として行われるものをまとめて記載し、それ以外の事業と区別する ことが考えられます。

Q15	利便増進計画は地方公共団体が作成することとなっていますが、具体的なダイヤ等の運行計画の作成は交通事業者が行うのでしょうか。また、複数の交通事業者で再編する場合、事業者間で協議しても構わないでしょうか。
A15	具体的なダイヤ等の運行計画の作成については、地方公共団体が交通事業者と個別に協議し、双方が協力して進めてください。また、複数の交通事業者間でダイヤ等の運行計画を協議することは、原則として、独占禁止法に抵触するおそれがあるため、認められません。独占禁止法特例法に基づく共同経営計画の作成を前提とした協議の場合は認められます。公共交通サービスの改善を図るに当たり、複数事業者間で路線、ダイヤ、定額運賃などの調整が必要となる場合は、独占禁止法特例法に基づく共同経営計画の作成を積極的に検討し、独占禁止法の適用除外制度と、利便増進事業の一体的な活用を図ることが重要です。
Q16	地域公共交通計画の達成状況の評価はどのように行えばよいでしょうか。国への報告義務はあるのでしょうか。
A16	地域公共交通計画に定めた数値指標と実績値を比較することで評価を行います。また、併せて計画に位置付けられた各種事業の実施状況についても併せて調査しましょう。数値指標としては、「地域公共交通の利用者数や収支状況、当該地域公共交通の維持・確保に投じられる公的負担額」といった標準指標については原則数値指標として設定した上で、地域の実状に応じて、数値指標・目標値の設定を行いましょう。評価は毎年度実施することとしています。評価結果に基づき、協議会等で議論を行い、必要に応じて計画の内容を変更することも考えられます。なお、評価結果は国土交通大臣に送付する必要があります。その他、協議会等でも共有化することが望ましいと考えられます。
Q17	地域公共交通計画の作成が地域公共交通確保維持事業による補助要件として定められたということですが、具体的にどのように地域公共交通計画の中で位置づければよいのでしょうか。
A17	当該事業による補助が必要な路線については、補助の必要性や有効性、定量的な目標等も含めて地域公共交通計画の中に位置づける必要があります。詳しくは手引き詳細編「第1章 1.7 地域公共交通計画と乗合バス等の補助制度の連動化」を参照してください。

資料編



○地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成十九年法律第五十九号）

目次

- 第一章 総則（第一条・第二条）
- 第二章 基本方針等（第三条・第四条）
- 第三章 地域公共交通計画の作成及び実施
 - 第一節 地域公共交通計画の作成（第五条―第七条の二）
 - 第二節 軌道運送高度化事業（第八条―第十二条）
 - 第三節 道路運送高度化事業（第十三条―第十七条）
 - 第四節 海上運送高度化事業（第十八条―第二十二条）
 - 第五節 鉄道事業再構築事業（第二十三条―第二十五条）
 - 第六節 鉄道再生事業（第二十六条・第二十七条）
 - 第七節 地域旅客運送サービス継続事業（第二十七条の二―第二十七条の七）
 - 第八節 貨客運送効率化事業（第二十七条の八―第二十七条の十五）
 - 第九節 地域公共交通利便増進事業（第二十七条の十六―第二十七条の二十二）
 - 第十節 雑則（第二十八条―第二十九条の二）
- 第四章 新地域旅客運送事業の円滑化（第三十条―第三十六条）
- 第五章 新モビリティサービス事業の円滑化（第三十六条の二―第三十六条の四）
- 第六章 雑則（第三十七条―第四十二条）
- 第七章 罰則（第四十三条―第四十六条）

附則

第一章 総則

（目的）

第一条 この法律は、近年における急速な少子高齢化の進展、移動のための交通手段に関する利用者の選好の変化により地域公共交通の維持に困難を生じていること等の社会経済情勢の変化に対応し、地域住民の自立した日常生活及び社会生活の確保、活力ある都市活動の実現、観光その他の地域間の交流の促進並びに交通に係る環境への負荷の低減を図るための基盤となる地域における旅客の運送に関するサービス（以下「地域旅客運送サービス」という。）の提供を確保するために地域公共交通の活性化及び再生を推進することが重要となっていることに鑑み、交通政策基本法（平成二十五年法律第九十二号）の基本理念のっとり、地方公共団体による地域公共交通計画の作成及び地域公共交通特定事業の実施に関する措置並びに新地域旅客運送事業及び新モビリティサービス事業の円滑化を図るための措置について定めることにより、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よう地域公共交通の活性化及び再生のための地域における主体的な取組及び創意工夫を推進し、もって個性豊かで活力に満ちた地域社会の実現に寄与することを目的とする。

（定義）

第二条 この法律において次の各号に掲げる用語の意義は、それぞれ当該各号に定めるところによる。

- 一 地域公共交通 地域住民の日常生活若しくは社会生活における移動又は観光旅客その他の当該地域を来訪する者の移動のための交通手段として利用される公共交通機関をいう。
- 二 公共交通事業者等 次に掲げる者をいう。

イ 鉄道事業法（昭和六十一年法律第九十二号）による鉄道事業者（以下単に「鉄道事業者」という。）（旅客の運送を行うもの及び旅客の運送を行う鉄道事業者に同法による鉄道施設（以下単に「鉄道施設」という。）を譲渡し、又は使用させるものに限る。）

ロ 軌道法（大正十年法律第七十六号）による軌道経営者（第二十七条の八第三項において単に「軌道経営者」という。）（旅客の運送を行うものに限る。）

ハ 道路運送法（昭和二十六年法律第八十三号）による一般乗合旅客自動車運送事業者及び一般乗用旅客自動車運送事業者並びに同法第七十九条の七第一項に規定する自家用有償旅客運送者（特定の者の需要に応じ、一定の範囲の旅客を運送する者として国土交通省令で定める者を除く。以下単に「自家用有償旅客運送者」という。）

ニ 自動車ターミナル法（昭和三十四年法律第三百三十六号）によるバスターミナル事業を営む者

ホ 海上運送法（昭和二十四年法律第八十七号）第二条第五項に規定する一般旅客定期航路事業（本邦の港と本邦以外の地域の港との間又は本邦以外の地域の各港間に航路を定めて行うものを除く。以下「国内一般旅客定期航路事業」という。）、同法第十九条の六の二に規定する人の運送をする貨物定期航路事業（本邦の港と本邦以外の地域の港との間又は本邦以外の地域の各港間に航路を定めて行うものを除く。）及び同法第二十条第二項に規定する人の運送をする不定期航路事業（乗合旅客の運送をするものに限り、本邦の港と本邦以外の地域の港との間又は本邦以外の地域の各港間におけるものを除く。）

（以下これらを「国内一般旅客定期航路事業等」と総称する。）を営む者

ヘ イからホまでに掲げる者以外の者で鉄道施設又は海上運送法による輸送施設（船舶を除き、国内一般旅客定期航路事業等の用に供するものに限る。）であって、公共交通機関を利用する旅客の乗降、待合いその他の用に供するものを設置し、又は管理するもの

三 道路管理者 道路法（昭和二十七年法律第八十号）第十八条第一項に規定する道路管理者をいう。

四 港湾管理者 港湾法（昭和二十五年法律第二百十八号）第二条第一項に規定する港湾管理者をいう。

五 地域公共交通特定事業 軌道運送高度化事業、道路運送高度化事業、海上運送高度化事業、鉄道事業再構築事業、鉄道再生事業、地域旅客運送サービス継続事業、貨客運送効率化事業及び地域公共交通利便増進事業をいう。

六 軌道運送高度化事業 軌道法による軌道事業（以下単に「軌道事業」という。）（旅客の運送を行うものに限る。以下「旅客軌道事業」という。）であって、より優れた加速及び減速の性能を有する車両を用いることその他の国土交通省令で定める措置を講ずることにより、定時性の確保（設定された発着時刻に従って運行することをいう。以下同じ。）、速達性の向上（目的地に到達するまでに要する時間を短縮することをいう。以下同じ。）、快適性の確保その他の国土交通省令で定める運送サービスの質の向上を図り、もって地域公共交通の活性化に資するものをいう。

七 道路運送高度化事業 道路運送法による一般乗合旅客自動車運送事業（以下単に「一般乗合旅客自動車運送事業」という。）であって、道路管理者、都道府県公安委員会（以下「公安委員会」という。）その他国土交通省令で定める者が講ずる道路交通の円滑化に資する措置と併せてより大型の

自動車を用いることその他の国土交通省令で定める措置を講ずることにより、定時性の確保、速達性の向上、快適性の確保その他の国土交通省令で定める運送サービスの質の向上を図り、もって地域公共交通の活性化に資するものをいう。

八 海上運送高度化事業 国内一般旅客定期航路事業等であって、より優れた加速及び減速の性能を有する船舶を用いることその他の国土交通省令で定める措置を講ずることにより、定時性の確保、速達性の向上、快適性の確保その他の国土交通省令で定める運送サービスの質の向上を図り、もって地域公共交通の活性化に資するものをいう。

九 鉄道事業再構築事業 最近における経営状況に鑑み、その継続が困難となり、又は困難となるおそれがあると認められる旅客鉄道事業（鉄道事業法による鉄道事業（以下単に「鉄道事業」という。）のうち旅客の運送を行うもの及び旅客の運送を行う鉄道事業者に鉄道施設を譲渡し、又は使用させるものをいう。以下同じ。）について、経営の改善を図るとともに、地方公共団体その他の者の支援を受けつつ、次に掲げる事業構造の変更を行うことにより、当該旅客鉄道事業に係る路線における輸送の維持を図るための事業（鉄道再生事業に該当するものを除く。）をいう。

イ 事業の譲渡及び譲受

ロ 法人の合併又は分割

ハ イ及びロに掲げるもののほか、事業の実施主体の変更

ニ イからハまでに掲げるもののほか、重要な資産の譲渡

及び譲受その他の国土交通省令で定める事業構造の変更

十 鉄道再生事業 鉄道事業法第二十八条の二第一項の規定による廃止の届出（以下「廃止届出」という。）がされた鉄道事業について、地方公共団体その他の者の支援により当該鉄道事業の維持を図るための事業をいう。

十一 地域旅客運送サービス継続事業 最近における経営状況に鑑み、その継続が困難となり、又は困難となるおそれがあると認められる特定旅客運送事業（旅客鉄道事業、旅客軌道事業、一般乗合旅客自動車運送事業及び国内一般旅客定期航路事業をいう。以下同じ。）に係る一又は二以上の路線若しくは航路又は営業区域（以下「路線等」という。）について、旅客運送事業（旅客鉄道事業、旅客軌道事業、一般乗合旅客自動車運送事業、道路運送法による一般乗用旅客自動車運送事業及び国内一般旅客定期航路事業等をいう。以下同じ。）を営む者又は自家用有償旅客運送者であって地方公共団体が国土交通省令で定めるところにより選定したものが、当該地方公共団体の支援を受けつつ、当該路線等における運送を実施することにより、地域旅客運送サービスの維持を図るための事業をいう。

十二 貨客運送効率化事業 旅客陸上運送事業（旅客運送事業（国内一般旅客定期航路事業等を除く。）をいう。第二十七条の十第二項において同じ。）及び貨物陸上運送事業（貨物鉄道事業（鉄道事業のうち貨物の運送を行うもの及び貨物の運送を行う鉄道事業者に鉄道施設を譲渡し、又は使用させるものをいう。第二十七条の八第三項において同じ。）、貨物軌道事業（軌道事業のうち貨物の輸送を行うものをいう。同項において同じ。）及び一般貨物自動車運送事業（貨物自動車運送事業法（平成元年法律第八十三号）による一般貨物自動車運送事業をいう。第二十七条の九第三項第八号において同じ。）をいう。）について、同一の車両又は自動車を用いて旅客及び貨物の運送を併せて行うことその他の方法により、これらの事業に係る車両、自動車、施設その他の経営資源を共用し、運送の効率化その他の経営の効率化

を図るための事業であって、当該旅客陸上運送事業の経営の安定に資するものをいう。

十三 地域公共交通利便増進事業 地域公共交通の利用者の利便を増進するための事業であって、地方公共団体の支援を受けつつ、国土交通省令で定めるところにより、次に掲げるもののいずれかを行う事業をいう。

イ 特定旅客運送事業に係る路線等の編成の変更で利用者の利便を増進するもの

ロ 一の種類の旅客運送事業から他の種類の旅客運送事業への転換又は道路運送法第七十八条第二号に規定する自家用有償旅客運送（第二号ハの国土交通省令で定める者の行うものを除く。以下単に「自家用有償旅客運送」という。）から旅客運送事業への転換で利用者の利便を増進するもの

ハ 自家用有償旅客運送の導入又は路線若しくは運送の区域の変更で利用者の利便を増進するもの

ニ 利用者が期間、区間その他の定められた条件の範囲内で地域公共交通を利用することができる運賃又は料金の設定その他の利用者の利便を増進する運賃又は料金の設定

ホ 一定の運行間隔その他の一定の規則により利用者の利便を増進する運行回数又は運行時刻の設定

ヘ 共通乗車船券（二以上の旅客運送事業者（第二号イからハまで及びホに掲げる者（同号ハに掲げる者にあつては、自家用有償旅客運送者を除く。）をいう。以下このへにおいて同じ。）が期間、区間その他の条件を定めて共同で発行する証票であつて、その証票を提示することにより、当該条件の範囲内で、当該各旅客運送事業者の運送サービスの提供を受けることができるものをいう。以下同じ。）の発行

ト イからハまでに掲げるもののほか、利用者の利便を増進する事業として国土交通省令で定めるもの

十四 地域公共交通一体型路外駐車場整備事業 駐車場法（昭和三十二年法律第六十六号）第三条の駐車場整備地区内に整備されるべき同法第四条第二項第五号の主要な路外駐車場（都市計画において定められた路外駐車場を除く。）の整備を行う事業であつて、軌道運送高度化事業又は道路運送高度化事業と一体となって地域公共交通の活性化に資するものをいう。

十五 新地域旅客運送事業 地域の旅客輸送需要に適した効率的な運送サービスであつて、次に掲げる事業のうち二以上の事業に該当し、かつ、当該二以上の事業において同一の車両又は船舶を用いて一貫した運送サービスを提供する事業をいう。

イ 旅客鉄道事業又は旅客軌道事業

ロ 一般乗合旅客自動車運送事業

ハ 国内一般旅客定期航路事業等

十六 新モビリティサービス事業 情報通信技術その他の先端的な技術を活用して二以上の交通機関の利用に係る予約、料金の支払その他の行為を一括して行うことができるようにするサービスその他の当該技術の活用により交通機関の利用者の利便を増進するサービスを提供する事業をいう。

第二章 基本方針等

（基本方針）

第三条 主務大臣は、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を推進するため、

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（以下「基本方針」という。）を定めるものとする。

- 2 基本方針は、次に掲げる事項について定めるものとする。
 - 一 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意義及び目標に関する事項
 - 二 第五条第一項に規定する地域公共交通計画の作成に関する基本的な事項
 - 三 地域公共交通特定事業その他の第五条第一項に規定する地域公共交通計画に定める事業に関する基本的な事項
 - 四 新地域旅客運送事業に関する基本的な事項
 - 五 新モビリティサービス事業に関する基本的な事項
 - 六 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に関する事業の評価に関する基本的な事項
 - 七 その他国土交通省令で定める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に関する事項
- 3 基本方針は、交通の機能と都市機能とが相互に密接に関連するものであること並びに交通が観光旅客の来訪及び滞在の促進に不可欠なものであることを踏まえ、地域公共交通の活性化及び再生が都市機能の増進及び観光の振興に寄与することとなるよう配慮して定めるものとする。
- 4 基本方針は、交通政策基本法第十五条第一項に規定する交通政策基本計画との調和が保たれたものでなければならない。
- 5 主務大臣は、情勢の推移により必要が生じたときは、基本方針を変更するものとする。
- 6 主務大臣は、基本方針を定め、又はこれを変更しようとするときは、国家公安委員会及び環境大臣に協議するものとする。
- 7 主務大臣は、基本方針を定め、又はこれを変更したときは、遅滞なく、これを公表するものとする。

（国等の努力義務）

- 第四条 国は、地方公共団体、公共交通事業者等その他の関係者が行う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を推進するために必要となる情報の収集、整理、分析及び提供、助言その他の援助、研究開発の推進並びに人材の養成及び資質の向上に努めなければならない。
- 2 都道府県は、市町村、公共交通事業者等その他の関係者が行う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を推進するため、各市町村の区域を超えた広域的な見地から、必要な助言その他の援助を行うとともに、市町村と密接な連携を図りつつ主体的に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に取り組むよう努めなければならない。
 - 3 市町村は、公共交通事業者等その他の関係者と協力し、相互に密接な連携を図りつつ主体的に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に取り組むよう努めなければならない。
 - 4 公共交通事業者等は、自らが提供する旅客の運送に関するサービスの質の向上並びに地域公共交通の利用を容易にするための情報の提供及びその充実に努めなければならない。

第三章 地域公共交通計画の作成及び実施

第一節 地域公共交通計画の作成

（地域公共交通計画）

第五条 地方公共団体は、基本方針に基づき、国土交通省令で定めるところにより、市町村にあっては単独で又は共同して、都道府県にあっては当該都道府県の区域内の市町村と共同して、当該市町村の区域内について、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を推進するための計画（以下「地域公共交通計画」という。）を作成するよう努めなければならない。

2 地域公共交通計画においては、次に掲げる事項について定めるものとする。

一 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

二 地域公共交通計画の区域

三 地域公共交通計画の目標

四 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

五 地域公共交通計画の達成状況の評価に関する事項

六 計画期間

七 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

3 地域公共交通計画においては、前項各号に掲げる事項のほか、次に掲げる事項を定めるよう努めるものとする。

一 第三十七条の規定による資金の確保に関する事項

二 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に関する事項

三 観光の振興に関する施策との連携に関する事項

四 前三号に掲げるもののほか、地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に際し配慮すべき事項

4 第二項第三号に掲げる事項には、地域旅客運送サービスについての利用者の数及び収支その他の国土交通省令で定める定量的な目標を定めるよう努めるものとする。

5 第二項第四号に掲げる事項には、地域公共交通特定事業に関する事項を定めることができる。

6 地域公共交通計画は、都市計画、都市計画法（昭和四十三年法律第百号）第十八条の二の市町村の都市計画に関する基本的な方針、中心市街地の活性化に関する法律（平成十年法律第九十二号）第九条の中心市街地の活性化に関する施策を総合的かつ一体的に推進するための基本的な計画、高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（平成十八年法律第九十一号）第二十四条の二の移動等円滑化の促進に関する方針及び同法第二十五条の移動等円滑化に係る事業の重点的かつ一体的な推進に関する基本的な構想との調和が保たれたものでなければならない。

7 地方公共団体は、地域公共交通計画を作成しようとするときは、あらかじめ、住民、地域公共交通の利用者その他利害関係者の意見を反映させるために必要な措置を講じなければならない。

8 市町村の区域を超えた広域的な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を推進しようとする二以上の市町村は、共同して、都道府県に対し、地域公共交通計画を作成することを要請することができる。

- 9 都道府県は、前項の規定による要請があった場合において、住民の移動に関する状況を勘案して二以上の市町村にわたり一体的に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を推進する必要があると認めるときは、地域公共交通計画を作成するものとする。
- 10 地方公共団体は、地域公共交通計画を作成しようとするときは、これに定めようとする第二項第四号に掲げる事項について、次条第一項の協議会が組織されている場合には協議会における協議を、同項の協議会が組織されていない場合には関係する公共交通事業者等、道路管理者、港湾管理者その他地域公共交通計画に定めようとする事業を実施すると見込まれる者及び関係する公安委員会と協議をしなければならない。
- 11 地方公共団体は、地域公共交通計画を作成したときは、遅滞なく、これを公表するとともに、主務大臣、都道府県（当該地域公共交通計画を作成した都道府県を除く。）並びに関係する公共交通事業者等、道路管理者、港湾管理者その他地域公共交通計画に定める事業を実施すると見込まれる者及び関係する公安委員会に、地域公共交通計画を送付しなければならない。
- 12 主務大臣及び都道府県は、前項の規定により地域公共交通計画の送付を受けたときは、主務大臣にあっては地方公共団体に対し、都道府県にあっては市町村に対し、必要な助言をすることができる。
- 13 第七項から前項までの規定は、地域公共交通計画の変更について準用する。

（協議会）

- 第六条 地域公共交通計画を作成しようとする地方公共団体は、地域公共交通計画の作成及び実施に関し必要な協議を行うための協議会（以下この章において「協議会」という。）を組織することができる。
- 2 協議会は、次に掲げる者をもって構成する。
- 一 地域公共交通計画を作成しようとする地方公共団体
 - 二 関係する公共交通事業者等、道路管理者、港湾管理者その他地域公共交通計画に定めようとする事業を実施すると見込まれる者
 - 三 関係する公安委員会及び地域公共交通の利用者、学識経験者その他の当該地方公共団体が必要と認める者
- 3 第一項の規定により協議会を組織する地方公共団体は、同項に規定する協議を行う旨を前項第二号に掲げる者に通知しなければならない。
- 4 前項の規定による通知を受けた者は、正当な理由がある場合を除き、当該通知に係る協議に応じなければならない。
- 5 協議会において協議が調った事項については、協議会の構成員はその協議の結果を尊重しなければならない。
- 6 主務大臣及び都道府県（第一項の規定により協議会を組織する都道府県を除く。）は、地域公共交通計画の作成が円滑に行われるように、協議会の構成員の求めに応じて、必要な助言をすることができる。
- 7 前各項に定めるもののほか、協議会の運営に関し必要な事項は、協議会が定める。

（地域公共交通計画の作成等の提案）

- 第七条 次に掲げる者は、地方公共団体に対して、地域公共交通計画の作成又は変更をすることを提案することができる。この場合においては、基本方針に即して、当該提案に係る地域公共交通計画の素案を作成して、これを提示しなければならない。
- 一 公共交通事業者等、道路管理者、港湾管理者その他地域公共交通計画に定めようとする事業を実施しようとする者

- 二 地域公共交通の利用者その他の地域公共交通の利用に関し利害関係を有する者
- 2 前項の規定による提案を受けた地方公共団体は、当該提案に基づき地域公共交通計画の作成又は変更をするか否かについて、遅滞なく、公表しなければならない。この場合において、地域公共交通計画の作成又は変更をしないこととするときは、その理由を明らかにしなければならない。

（地域公共交通計画の評価等）

- 第七条の二 地方公共団体は、地域公共交通計画を作成した場合には、毎年度、当該地域公共交通計画の区域における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に関する施策の実施の状況についての調査、分析及び評価を行うよう努めるとともに、必要があると認めるときは、地域公共交通計画を変更するものとする。
- 2 地方公共団体は、前項の調査、分析及び評価を行ったときは、速やかに、その結果を主務大臣に送付しなければならない。
 - 3 主務大臣は、前項の規定による送付を受けたときは、その送付に係る事項について、地方公共団体に対し、助言をすることができる。

第二節 軌道運送高度化事業

（軌道運送高度化事業の実施）

- 第八条 地域公共交通計画において、軌道運送高度化事業に関する事項が定められたときは、軌道運送高度化事業を実施しようとする者（地域公共交通一体型路外駐車場整備事業があるときは、当該地域公共交通一体型路外駐車場整備事業を実施しようとする者を含む。第三項から第五項まで及び次条第一項において同じ。）は、単独で又は共同して、当該地域公共交通計画に即して軌道運送高度化事業を実施するための計画（以下「軌道運送高度化実施計画」という。）を作成し、これに基づき、当該軌道運送高度化事業を実施するものとする。
- 2 軌道運送高度化実施計画には、次に掲げる事項について定めるものとする。
 - 一 軌道運送高度化事業を実施する区域
 - 二 軌道運送高度化事業の内容
 - 三 軌道運送高度化事業の実施予定期間
 - 四 軌道運送高度化事業の実施に必要な資金の額及びその調達方法
 - 五 軌道運送高度化事業の効果
 - 六 地域公共交通一体型路外駐車場整備事業があるときは、その位置、規模、整備主体及び整備の目標年次
 - 七 前各号に掲げるもののほか、軌道運送高度化事業の実施のために必要な事項として国土交通省令で定める事項
 - 3 軌道運送高度化事業を実施しようとする者は、軌道運送高度化実施計画を定めようとするときは、あらかじめ、関係する地方公共団体、公共交通事業者等、道路管理者及び公安委員会の意見を聴かななければならない。
 - 4 軌道運送高度化事業を実施しようとする者は、軌道運送高度化実施計画に第二項第六号に掲げる事項を定めようとするときは、あらかじめ、当該事項について、関係する市町村に協議し、その同意を得なければならない。
 - 5 軌道運送高度化事業を実施しようとする者は、軌道運送高度化実施計画を定めたときは、遅滞なく、これを関係する地方公共団体、公共交通事業者等、道路管理者及び公安委員会に送付しなければならない。

6 前三項の規定は、軌道運送高度化実施計画の変更について準用する。

(軌道運送高度化実施計画の認定)

第九条 軌道運送高度化事業を実施しようとする者は、国土交通大臣に対し、軌道運送高度化実施計画が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を適切かつ確実に推進するために適当なものである旨の認定を申請することができる。

2 前項の規定による認定の申請は、関係する地方公共団体を經由して行わなければならない。この場合において、関係する地方公共団体は、当該軌道運送高度化実施計画を検討し、意見があるときは当該意見を付して、国土交通大臣に送付するものとする。

3 国土交通大臣は、第一項の規定による認定の申請があった場合において、その軌道運送高度化実施計画が次の各号のいずれにも適合するものであると認めるときは、その認定をするものとする。

一 軌道運送高度化実施計画に定める事項が基本方針に照らして適切なものであること。

二 軌道運送高度化実施計画に定める事項が軌道運送高度化事業を確実に遂行するため適切なものであること。

三 軌道運送高度化実施計画に定められた旅客軌道事業の内容が軌道法第三条の特許の基準に適合すること。

4 前項の認定をする場合において、軌道法第三条の特許を要するものについては、運輸審議会に諮るものとし、その他必要な手続は、政令で定める。

5 国土交通大臣は、第三項の認定をしたときは、遅滞なく、その旨を関係する地方公共団体に通知するものとする。

6 第三項の認定を受けた者は、当該認定に係る軌道運送高度化実施計画を変更しようとするときは、国土交通大臣の認定を受けなければならない。

7 第二項から第五項までの規定は、前項の認定について準用する。

8 国土交通大臣は、第三項の認定に係る軌道運送高度化実施計画（第六項の変更の認定があったときは、その変更後のもの。以下「認定軌道運送高度化実施計画」という。）が第三項各号のいずれかに適合しなくなったと認めるとき、又は同項の認定を受けた者が認定軌道運送高度化実施計画に従って軌道運送高度化事業を実施していないと認めるときは、その認定を取り消すことができる。

9 第三項の認定及び第六項の変更の認定に関し必要な事項は、国土交通省令で定める。

(軌道法の特例)

第十条 軌道運送高度化事業を実施しようとする者（次項に規定する場合を除く。）がその軌道運送高度化実施計画について前条第三項の認定（同条第六項の変更の認定を含む。次項において同じ。）を受けたときは、当該軌道運送高度化実施計画に定められた軌道運送高度化事業のうち、軌道法第三条の特許を受けなければならないものについては、同条の規定により特許を受けたものとみなす。

2 軌道運送高度化事業を実施しようとする者（軌道を敷設してこれを旅客の運送を行う事業に使用させる事業（以下「軌道整備事業」という。）を実施しようとする者と敷設された軌道を使用して旅客の運送を行う事業（以下「軌道運送事業」という。）を実施しようとする者とが異なる場合に限る。）がその軌道運送高度化実施計画について前条第三項の認定を受けたときは、

当該軌道運送高度化実施計画に定められた軌道運送高度化事業として行われる軌道整備事業又は軌道運送事業については、軌道法第三条の特許を受けたものとみなす。

3 国土交通大臣は、軌道整備事業又は軌道運送事業について特許がその効力を失い、又は取り消されたときは、当該特許がその効力を失い、若しくは取り消された軌道整備事業に係る軌道運送事業又は当該特許がその効力を失い、若しくは取り消された軌道運送事業に係る軌道整備事業の特許を取り消すことができる。

(路外駐車場の整備等)

第十一条 市町村は、軌道運送高度化実施計画において、地域公共交通一体型路外駐車場整備事業に関する事項が定められた場合であって、第九条第五項（同条第七項において準用する場合を含む。）の通知を受けたときは、駐車場法第四条第一項の駐車場整備計画において、当該地域公共交通一体型路外駐車場整備事業に関する事項の内容に即して、おおむねその位置、規模、整備主体及び整備の目標年次を定めた路外駐車場の整備に関する事業の計画の概要を定めることができる。

2 市町村は、前項の規定により駐車場整備計画に都市公園法（昭和三十一年法律第七十九号）第二条第一項の都市公園の地下に設けられる路外駐車場の整備に関する事業の計画の概要（以下「特定駐車場事業概要」という。）を定めようとする場合には、当該特定駐車場事業概要について、あらかじめ、公園管理者（同法第五条第一項の公園管理者をいう。以下同じ。）の同意を得なければならない。

3 特定駐車場事業概要が定められた駐車場整備計画の駐車場法第四条第四項（同条第五項において準用する場合を含む。第十六条第三項において同じ。）の規定による公表の日から二年以内に当該特定駐車場事業概要に基づき都市公園の地下の占用の許可の申請があった場合においては、当該占用が都市公園法第七条第一項の規定に基づく政令で定める技術的基準に適合する限り、公園管理者は、同法第六条第一項又は第三項の許可を与えるものとする。

(地方債の特例)

第十二条 地方公共団体が、認定軌道運送高度化実施計画に定められた軌道運送高度化事業で総務省令で定めるものに関する助成を行おうとする場合においては、当該助成に要する経費であって地方財政法（昭和二十三年法律第九号）第五条各号に規定する経費のいずれにも該当しないものは、同条第五号に規定する経費とみなす。

第三節 道路運送高度化事業

(道路運送高度化事業の実施)

第十三条 地域公共交通計画において、道路運送高度化事業に関する事項が定められたときは、道路運送高度化事業を実施しようとする者（地域公共交通一体型路外駐車場整備事業があるときは、当該地域公共交通一体型路外駐車場整備事業を実施しようとする者を含む。第三項から第五項まで及び次条第一項において同じ。）は、単独で又は共同して、当該地域公共交通計画に即して道路運送高度化事業を実施するための計画（以下「道路運送高度化実施計画」という。）を作成し、これに基づき、当該道路運送高度化事業を実施するものとする。

2 道路運送高度化実施計画には、次に掲げる事項について定めるものとする。

一 道路運送高度化事業を実施する区域

- 二 道路運送高度化事業の内容
- 三 道路運送高度化事業の実施予定期間
- 四 道路運送高度化事業の実施に必要な資金の額及びその調達方法
- 五 道路運送高度化事業の効果
- 六 地域公共交通一体型路外駐車場整備事業があるときは、その位置、規模、整備主体及び整備の目標年次
- 七 前各号に掲げるもののほか、道路運送高度化事業の実施のために必要な事項として国土交通省令で定める事項
- 3 道路運送高度化事業を実施しようとする者は、道路運送高度化実施計画を定めようとするときは、あらかじめ、関係する地方公共団体、公共交通事業者等、道路管理者及び公安委員会の意見を聴かなければならない。
- 4 道路運送高度化事業を実施しようとする者は、道路運送高度化実施計画に第二項第六号に掲げる事項を定めようとするときは、あらかじめ、当該事項について、関係する市町村に協議し、その同意を得なければならない。
- 5 道路運送高度化事業を実施しようとする者は、道路運送高度化実施計画を定めたときは、遅滞なく、これを関係する地方公共団体、公共交通事業者等、道路管理者及び公安委員会に送付しなければならない。
- 6 前三項の規定は、道路運送高度化実施計画の変更について準用する。

(道路運送高度化実施計画の認定)

- 第十四条 道路運送高度化事業を実施しようとする者は、国土交通大臣に対し、道路運送高度化実施計画が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を適切かつ確実に推進するために適当なものである旨の認定を申請することができる。
- 2 前項の規定による認定の申請は、関係する地方公共団体を經由して行わなければならない。この場合において、関係する地方公共団体は、当該道路運送高度化実施計画を検討し、意見があるときは当該意見を付して、国土交通大臣に送付するものとする。
- 3 国土交通大臣は、第一項の規定による認定の申請があった場合において、その道路運送高度化実施計画が次の各号のいずれにも適合するものであると認めるときは、その認定をするものとする。
 - 一 道路運送高度化実施計画に定める事項が基本方針に照らして適切なものであること。
 - 二 道路運送高度化実施計画に定める事項が道路運送高度化事業を確実に遂行するため適切なものであること。
 - 三 道路運送高度化実施計画に定められた一般乗合旅客自動車運送事業について、その内容が道路運送法第六条各号に掲げる基準に適合し、かつ、同法第七条各号のいずれにも該当しない場合であること。
- 4 国土交通大臣は、前項の認定をしようとするときは、国土交通省令で定めるところにより関係する道路管理者に、国土交通省令・内閣府令で定めるところにより関係する公安委員会に、それぞれ意見を聴くものとする。ただし、道路管理者の意見を聴く必要がないものとして国土交通省令で定める場合、又は公安委員会の意見を聴く必要がないものとして国土交通省令・内閣府令で定める場合は、この限りでない。
- 5 国土交通大臣は、第三項の認定をしたときは、遅滞なく、その旨を関係する地方公共団体に通知するものとする。

- 6 第三項の認定を受けた者は、当該認定に係る道路運送高度化実施計画を変更しようとするときは、国土交通大臣の認定を受けなければならない。
- 7 第二項から第五項までの規定は、前項の認定について準用する。
- 8 国土交通大臣は、第三項の認定に係る道路運送高度化実施計画（第六項の変更の認定があったときは、その変更後のもの。以下「認定道路運送高度化実施計画」という。）が第三項各号のいずれかに適合しなくなったと認めるとき、又は同項の認定を受けた者が認定道路運送高度化実施計画に従って道路運送高度化事業を実施していないと認めるときは、その認定を取り消すことができる。
- 9 第三項の認定及び第六項の変更の認定に関し必要な事項は、国土交通省令で定める。

(道路運送法の特例)

第十五条 道路運送高度化事業を実施しようとする者がその道路運送高度化実施計画について前条第三項の認定（同条第六項の変更の認定を含む。）を受けたときは、当該道路運送高度化実施計画に定められた道路運送高度化事業のうち、道路運送法第四条第一項の許可若しくは同法第十五条第一項の認可を受け、又は同条第三項若しくは第四項の規定による届出をしなければならないものについては、これらの規定により許可若しくは認可を受け、又は届出をしたものとみなす。

(路外駐車場の整備等)

- 第十六条 市町村は、道路運送高度化実施計画において、地域公共交通一体型路外駐車場整備事業に関する事項が定められた場合であつて、第十四条第五項（同条第七項において準用する場合を含む。）の通知を受けたときは、駐車場法第四条第一項の駐車場整備計画において、当該地域公共交通一体型路外駐車場整備事業に関する事項の内容に即して、おおむねその位置、規模、整備主体及び整備の目標年次を定めた路外駐車場の整備に関する事業の計画の概要を定めることができる。
- 2 市町村は、前項の規定により駐車場整備計画に特定駐車場事業概要を定めようとする場合には、当該特定駐車場事業概要について、あらかじめ、公園管理者の同意を得なければならない。
- 3 特定駐車場事業概要が定められた駐車場整備計画の駐車場法第四条第四項の規定による公表の日から二年以内に当該特定駐車場事業概要に基づき都市公園の地下の占用の許可の申請があつた場合においては、当該占用が都市公園法第七条第一項の規定に基づく政令で定める技術的基準に適合する限り、公園管理者は、同法第六条第一項又は第三項の許可を与えるものとする。

(地方債の特例)

第十七条 地方公共団体が、認定道路運送高度化実施計画に定められた道路運送高度化事業で総務省令で定めるものに関する助成を行おうとする場合においては、当該助成に要する経費であつて地方財政法第五条各号に規定する経費のいずれにも該当しないものは、同条第五号に規定する経費とみなす。

第四節 海上運送高度化事業

(海上運送高度化事業の実施)

第十八条 地域公共交通計画において、海上運送高度化事業に関する事項が定められたときは、海上運送高度化事業を実施しようとする者は、単独で又は共同して、当該地域公共交通計画に

即して海上運送高度化事業を実施するための計画（以下「海上運送高度化実施計画」という。）を作成し、これに基づき、当該海上運送高度化事業を実施するものとする。

- 2 海上運送高度化実施計画には、次に掲げる事項について定めるものとする。
 - 一 海上運送高度化事業を実施する区域
 - 二 海上運送高度化事業の内容
 - 三 海上運送高度化事業の実施予定期間
 - 四 海上運送高度化事業の実施に必要な資金の額及びその調達方法
 - 五 海上運送高度化事業の効果
 - 六 前各号に掲げるもののほか、海上運送高度化事業の実施のために必要な事項として国土交通省令で定める事項
- 3 海上運送高度化事業を実施しようとする者は、海上運送高度化実施計画を定めようとするときは、あらかじめ、関係する地方公共団体、公共交通事業者等及び港湾管理者の意見を聴かななければならない。
- 4 海上運送高度化事業を実施しようとする者は、海上運送高度化実施計画を定めたときは、遅滞なく、これを関係する地方公共団体、公共交通事業者等及び港湾管理者に送付しなければならない。
- 5 前二項の規定は、海上運送高度化実施計画の変更について準用する。

（海上運送高度化実施計画の認定）

- 第十九条 海上運送高度化事業を実施しようとする者は、国土交通大臣に対し、海上運送高度化実施計画が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を適切かつ確実に推進するために適当なものである旨の認定を申請することができる。
- 2 前項の規定による認定の申請は、関係する地方公共団体を經由して行わなければならない。この場合において、関係する地方公共団体は、当該海上運送高度化実施計画を検討し、意見があるときは当該意見を付して、国土交通大臣に送付するものとする。
- 3 国土交通大臣は、第一項の規定による認定の申請があった場合において、その海上運送高度化実施計画が次の各号のいずれにも適合するものであると認めるときは、その認定をするものとする。
 - 一 海上運送高度化実施計画に定める事項が基本方針に照らして適切なものであること。
 - 二 海上運送高度化実施計画に定める事項が海上運送高度化事業を確実に遂行するため適切なものであること。
 - 三 海上運送高度化実施計画に定められた事業のうち、国内一般旅客定期航路事業に該当するものについては、当該事業の内容が海上運送法第四条各号に掲げる基準に適合し、かつ、海上運送高度化事業を実施しようとする者が同法第五条各号のいずれにも該当しないこと。
- 4 国土交通大臣は、前項の認定をしたときは、遅滞なく、その旨を関係する地方公共団体に通知するものとする。
- 5 第三項の認定を受けた者は、当該認定に係る海上運送高度化実施計画を変更しようとするときは、国土交通大臣の認定を受けなければならない。
- 6 第二項から第四項までの規定は、前項の認定について準用する。
- 7 国土交通大臣は、第三項の認定に係る海上運送高度化実施計画（第五項の変更の認定があったときは、その変更後のもの。以下「認定海上運送高度化実施計画」という。）が第三項各号

のいずれかに適合しなくなったと認めるとき、又は同項の認定を受けた者が認定海上運送高度化実施計画に従って海上運送高度化事業を実施していないと認めるときは、その認定を取り消すことができる。

- 8 第三項の認定及び第五項の変更の認定に関し必要な事項は、国土交通省令で定める。

（海上運送法の特例）

第二十条 海上運送高度化事業を実施しようとする者がその海上運送高度化実施計画について前条第三項の認定（同条第五項の変更の認定を含む。以下この条において同じ。）を受けたときは、当該海上運送高度化実施計画に定められた海上運送高度化事業のうち、海上運送法第三条第一項の許可若しくは同法第十一条第一項の認可を受け、又は同条第三項、同法第十九条の五第一項若しくは第二十条第二項の規定による届出をしなければならないものについては、これらの規定により許可若しくは認可を受け、又は届出をしたものとみなす。この場合において、同法第十九条の五第一項又は第二十条第二項の規定による届出をしたものとみなされた事業については、これらの規定にかかわらず、前条第三項の認定を受けた日から開始することができる。

第二十一条及び第二十二条 削除

第五節 鉄道事業再構築事業

（鉄道事業再構築事業の実施）

第二十三条 地域公共交通計画において、鉄道事業再構築事業に関する事項が定められたときは、当該地域公共交通計画を作成した地方公共団体、当該鉄道事業再構築事業に係る旅客鉄道事業を営む鉄道事業者及び当該鉄道事業者に代わって当該旅客鉄道事業に係る路線において引き続き旅客鉄道事業を営もうとする者その他の国土交通省令で定める者は、その全員の合意により、当該地域公共交通計画に即して鉄道事業再構築事業を実施するための計画（以下「鉄道事業再構築実施計画」という。）を作成し、これに基づき、当該鉄道事業再構築事業を実施するものとする。

- 2 鉄道事業再構築実施計画には、次に掲げる事項について定めるものとする。
 - 一 鉄道事業再構築事業を実施する路線
 - 二 旅客鉄道事業の経営の改善に関する事項
 - 三 地方公共団体その他の者による支援の内容
 - 四 旅客鉄道事業の事業構造の変更の内容
 - 五 鉄道事業再構築事業の実施予定期間
 - 六 鉄道事業再構築事業の実施に必要な資金の額及びその調達方法
 - 七 鉄道事業再構築事業の効果
 - 八 前各号に掲げるもののほか、鉄道事業再構築事業の実施のために必要な事項として国土交通省令で定める事項

（鉄道事業再構築実施計画の認定）

- 第二十四条 鉄道事業再構築事業を実施しようとする者は、国土交通大臣に対し、鉄道事業再構築実施計画が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を適切かつ確実に推進するために適当なものである旨の認定を申請することができる。
- 2 国土交通大臣は、前項の規定による認定の申請があった場合において、その鉄道事業再構築実施計画が次の各号のいずれに

も適合するものであると認めるときは、その認定をするものとする。

- 一 鉄道事業再構築実施計画に定める事項が基本方針に照らして適切なものであること。
 - 二 鉄道事業再構築実施計画に定める事項が鉄道事業再構築事業を確実に遂行するため適切なものであること。
 - 三 鉄道事業再構築実施計画に定められた事業のうち、次のイからへまでに掲げる許可又は認可を受けなければならないものについては、当該事業の内容がそれぞれ当該イからへまでに定める基準に適合すること。
 - イ 鉄道事業法第三条第一項の許可 同法第五条第一項各号に掲げる基準
 - ロ 鉄道事業法第七条第一項の認可 同条第二項において準用する同法第五条第一項各号に掲げる基準
 - ハ 鉄道事業法第十五条第一項の認可 同条第三項の基準
 - ニ 鉄道事業法第十六条第一項の認可 同条第二項の基準
 - ホ 鉄道事業法第二十五条第一項の許可 同条第二項各号に掲げる基準
 - ヘ 鉄道事業法第二十六条第一項又は第二項の認可 同条第三項において準用する同法第五条第一項各号に掲げる基準
 - 四 鉄道事業再構築実施計画に定められた事業のうち、鉄道事業法第三条第一項の許可又は同法第二十六条第一項若しくは第二項の認可を受けなければならないものについては、当該事業を実施しようとする者が同法第六条各号のいずれにも該当しないこと。
- 3 国土交通大臣は、地方公共団体が経営する鉄道事業法第二条第四項に規定する第三種鉄道事業に該当する事業（鉄道線を同条第三項に規定する第二種鉄道事業を経営する者に無償で使用させるものに限る。）が定められた鉄道事業再構築実施計画について前項の認定をしようとするときは、当該第三種鉄道事業に該当する事業について、同項第三号イの規定にかかわらず、同法第五条第一項第二号から第四号までに掲げる基準に適合するかどうかを審査して、これを行うことができる。
 - 4 第二項の認定をする場合において、鉄道事業法第十六条第一項の認可を要するものについては、運輸審議会に諮るものとする。
 - 5 第二項の認定を受けた者は、当該認定に係る鉄道事業再構築実施計画を変更しようとするときは、国土交通大臣の認定を受けなければならない。
 - 6 第二項から第四項までの規定は、前項の認定について準用する。
 - 7 国土交通大臣は、第二項の認定に係る鉄道事業再構築実施計画（第五項の変更の認定があったときは、その変更後のもの。以下「認定鉄道事業再構築実施計画」という。）が第二項各号のいずれかに適合しなくなったと認めるとき、又は同項の認定を受けた者が認定鉄道事業再構築実施計画に従って鉄道事業再構築事業を実施していないと認めるときは、その認定を取り消すことができる。
 - 8 第二項の認定及び第五項の変更の認定に関し必要な事項は、国土交通省令で定める。

（鉄道事業法の特例）

第二十五条 鉄道事業再構築事業を実施しようとする者がその鉄道事業再構築実施計画について前条第二項の認定（同条第五項の変更の認定を含む。）を受けたときは、当該鉄道事業再構築実施計画に定められた鉄道事業再構築事業のうち、鉄道事業法第三条第一項若しくは第二十五条第一項の許可若しくは同

法第七条第一項、第十五条第一項、第十六条第一項若しくは第二十六条第一項若しくは第二項の認可を受け、又は同法第七条第三項若しくは第十六条第三項の規定による届出をしなければならないものについては、これらの規定により許可若しくは認可を受け、又は届出をしたものとみなす。

- 2 認定鉄道事業再構築実施計画に定められた鉄道事業再構築事業を実施するために、当該鉄道事業再構築事業に係る従前の旅客鉄道事業について廃止をすることが必要となる場合においては、鉄道事業法第二十八条の二第一項の規定にかかわらず、廃止届出をすることを要しない。

第六節 鉄道再生事業

（鉄道再生事業の実施）

- 第二十六条 地域公共交通計画において、鉄道再生事業に関する事項が定められたときは、当該地域公共交通計画を作成した地方公共団体、廃止届出がされた鉄道事業を経営する鉄道事業者及び国土交通省令で定める者は、その全員の合意により、当該地域公共交通計画に即して鉄道再生事業を実施するための計画（以下「鉄道再生実施計画」という。）を作成し、これに基づき、当該鉄道再生事業を実施するものとする。
- 2 鉄道再生実施計画には、次に掲げる事項について定めるものとする。
 - 一 鉄道再生事業を実施する路線
 - 二 鉄道事業の経営の改善に関する事項
 - 三 地方公共団体その他の者による支援の内容
 - 四 鉄道再生事業の実施予定期間
 - 五 前号の期間を経過した後における鉄道事業者の鉄道事業の廃止に関する判断の基準となるべき事項
 - 六 前各号に掲げるもののほか、鉄道再生事業の実施のために必要な事項として国土交通省令で定める事項
 - 3 廃止届出がされた鉄道事業を経営する鉄道事業者は、当該廃止届出に係る鉄道事業の全部又は一部について第一項の合意のための協議を開始したときは、遅滞なく、その旨を国土交通大臣に届け出なければならない。
 - 4 第一項に規定する者は、鉄道再生実施計画を作成したときは、国土交通省令で定めるところにより、当該鉄道再生実施計画を国土交通大臣に届け出ることができる。これを変更したときも同様とする。

（鉄道事業法の特例）

- 第二十七条 国土交通大臣は、前条第三項の規定による届出を受けたときは、当該届出に係る鉄道事業について鉄道事業法第二十八条の二第三項の通知をしないものとする。
- 2 前条第三項の規定による届出をした鉄道事業者は、当該届出に係る鉄道事業について廃止の日を繰り下げる旨を国土交通大臣に届け出ることができる。この場合においては、当該届出をした後の廃止の日を定めることを要しない。
 - 3 前項の規定による届出をした鉄道事業者は、廃止届出をした日から一年を経過した後には前条第一項の合意がなされていない場合において、前項の規定による届出に係る鉄道事業の全部又は一部を廃止しようとするときは、鉄道事業法第二十八条の二第一項の規定にかかわらず、廃止の日の一月前までに、その旨を国土交通大臣に届け出ることをもって足りる。
 - 4 前条第一項に規定する者が同条第四項の規定による届出をしたときは、当該届出に係る鉄道再生実施計画に定められた鉄道再生事業のうち、鉄道事業法第七条第三項又は第十六条第三項後段若しくは第四項後段の規定による届出をしなければなら

らないものについては、これらの規定により届出をしたものとみなす。

- 5 前条第四項の規定による届出をした鉄道事業者は、同条第一項の鉄道再生実施計画に定められた鉄道再生事業を実施し、同条第二項第四号に掲げる期間が経過した場合において、同項第五号に掲げる判断の基準となるべき事項に従って同項第一号に掲げる路線に係る鉄道事業の全部又は一部を廃止しようとするときは、鉄道事業法第二十八条の二第一項の規定にかかわらず、廃止の日の六月前までに、その旨を国土交通大臣に届け出ることをもって足りる。

第七節 地域旅客運送サービス継続事業

(地域旅客運送サービス継続事業の実施)

- 第二十七条の二 地域公共交通計画において、地域旅客運送サービス継続事業に関する事項が定められたときは、当該地域公共交通計画を作成した地方公共団体は、当該地域公共交通計画に即して地域旅客運送サービス継続事業を実施するための計画（以下「地域旅客運送サービス継続実施計画」という。）を作成し、これに基づき、当該地域旅客運送サービス継続事業を実施し又はその実施を促進するものとする。
- 2 地域旅客運送サービス継続実施計画には、次に掲げる事項について定めるものとする。
- 一 地域旅客運送サービス継続事業を実施する区域
 - 二 地域旅客運送サービス継続事業の内容及び実施主体（次号に掲げるものを除く。）
 - 三 地方公共団体による支援の内容
 - 四 地域旅客運送サービス継続事業の実施予定期間
 - 五 地域旅客運送サービス継続事業の実施に必要な資金の額及びその調達方法
 - 六 地域旅客運送サービス継続事業の効果
 - 七 前各号に掲げるもののほか、地域旅客運送サービス継続事業の実施のために必要な事項として国土交通省令で定める事項
- 3 地方公共団体は、地域旅客運送サービス継続実施計画を定めようとするときは、あらかじめ、当該地域旅客運送サービス継続実施計画に定めようとする地域旅客運送サービス継続事業を実施する路線等に係る特定旅客運送事業を営む者、当該特定旅客運送事業を営む者に代わって引き続き当該路線等における運送を実施しようとする者その他の当該地域旅客運送サービス継続事業に関係を有する者として国土交通省令で定める者の同意を得なければならない。
- 4 地方公共団体は、地域旅客運送サービス継続実施計画を定めようとするときは、あらかじめ、関係する公共交通事業者等（前項に規定する者を除く。）、道路管理者、港湾管理者及び公安委員会の意見を聴かなければならない。
- 5 地方公共団体は、地域旅客運送サービス継続実施計画を定めたときは、遅滞なく、これを関係する公共交通事業者等、道路管理者、港湾管理者及び公安委員会に送付しなければならない。
- 6 前三項の規定は、地域旅客運送サービス継続実施計画の変更について準用する。

(地域旅客運送サービス継続実施計画の認定)

- 第二十七条の三 地方公共団体は、国土交通大臣に対し、地域旅客運送サービス継続実施計画が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を適切かつ確実に推進するために適当なものである旨の認定を申請することができる。

- 2 国土交通大臣は、前項の規定による認定の申請があった場合において、その地域旅客運送サービス継続実施計画が次の各号のいずれにも適合するものであると認めるときは、その認定をするものとする。

- 一 地域旅客運送サービス継続実施計画に定める事項が基本方針に照らして適切なものであること。
- 二 地域旅客運送サービス継続実施計画に定める事項が地域旅客運送サービス継続事業を確実に遂行するため適切なものであること。
- 三 地域旅客運送サービス継続実施計画に定められた事業のうち、旅客鉄道事業に該当するものであって、次のイからニまでに掲げる許可又は認可を受けなければならないものについては、当該事業の内容がそれぞれ当該イからニまでに定める基準に適合すること。

イ 鉄道事業法第三条第一項の許可 同法第五条第一項各号（第三号を除く。ロ及びニにおいて同じ。）に掲げる基準

ロ 鉄道事業法第七条第一項の認可 同条第二項において準用する同法第五条第一項各号に掲げる基準

ハ 鉄道事業法第十六条第一項の認可 同条第二項の基準

ニ 鉄道事業法第二十六条第一項又は第二項の認可 同条第三項において準用する同法第五条第一項各号に掲げる基準

- 四 地域旅客運送サービス継続実施計画に定められた事業のうち、旅客鉄道事業に該当するものであって、鉄道事業法第三条第一項の許可又は同法第二十六条第一項若しくは第二項の認可を受けなければならないものについては、当該事業を実施しようとする者が同法第六条各号のいずれにも該当しないこと。

- 五 地域旅客運送サービス継続実施計画に定められた事業のうち、旅客軌道事業に該当するものであって、次のイからへまでに掲げる特許、認可又は許可を受けなければならないものについては、当該事業の内容がそれぞれ当該イからへまでに定める基準に適合すること。

イ 軌道法第三条の特許 同条の特許の基準

ロ 軌道法第十一条第一項の運賃及び料金の認可 同項の認可の基準

ハ 軌道法第十五条の許可 同条の許可の基準

ニ 軌道法第十六条第一項（軌道の譲渡に係る部分に限る。第二十七条の五において同じ。）の許可 同項の許可の基準

ホ 軌道法第二十二条の認可 同条の認可の基準

ヘ 軌道法第二十二条ノ二の許可 同条の許可の基準

- 六 地域旅客運送サービス継続実施計画に定められた事業のうち、一般乗合旅客自動車運送事業に該当するものであって、次のイからニまでに掲げる許可又は認可を受けなければならないものについては、当該事業の内容がそれぞれ当該イからニまでに定める基準に適合すること。

イ 道路運送法第四条第一項の許可 同法第六条各号（第二号を除く。ハ及びニにおいて同じ。）に掲げる基準

ロ 道路運送法第九条第一項の認可 同条第二項の基準

ハ 道路運送法第十五条第一項の認可 同条第二項において準用する同法第六条各号に掲げる基準

ニ 道路運送法第三十六条第一項又は第二項の認可 同条第三項において準用する同法第六条各号に掲げる基準

- 七 地域旅客運送サービス継続実施計画に定められた事業のうち、一般乗合旅客自動車運送事業に該当するものであって、道路運送法第四条第一項の許可を受けなければならない

いものについては、同法第七条各号のいずれにも該当しない場合であること。

- 八 地域旅客運送サービス継続実施計画に定められた事業のうち、自家用有償旅客運送に該当するものであって、道路運送法第七十九条の登録又は同法第七十九条の七第一項の変更登録を受けなければならないものについては、前項の規定による認定の申請が同法第七十九条の四第一項各号のいずれにも該当しないこと。
- 九 地域旅客運送サービス継続実施計画に定められた事業のうち、国内一般旅客定期航路事業に該当するものであって、次のイからへまでに掲げる許可又は認可を受けなければならないものについては、当該事業の内容がそれぞれ当該イからへまでに定める基準に適合すること。
 - イ 海上運送法第三条第一項の許可 同法第四条各号（第三号を除く。ハにおいて同じ。）に掲げる基準
 - ロ 海上運送法第八条第三項の認可 同条第四項の基準
 - ハ 海上運送法第十一条第一項の認可 同条第二項において準用する同法第四条各号に掲げる基準
 - ニ 海上運送法第十一条の二第二項の認可 同条第三項において準用する同法第四条第六号に掲げる基準
 - ホ 海上運送法第十八条第一項の認可 同項の認可の基準
 - ヘ 海上運送法第十八条第二項の認可 同項の認可の基準
- 十 地域旅客運送サービス継続実施計画に定められた事業のうち、国内一般旅客定期航路事業に該当するものであって、海上運送法第三条第一項の許可を受けなければならないものについては、当該事業を実施しようとする者が同法第五条各号のいずれにも該当しないこと。
- 3 前項の認定をする場合において、鉄道事業法第十六条第一項の認可、軌道法第三条の特許、同法第十一条第一項の運賃若しくは料金の認可、同法第二十二条ノ二の許可、道路運送法第九条第一項の認可又は海上運送法第八条第三項の認可を要するものについては、運輸審議会に諮るものとし、その他必要な手続は、政令で定める。
- 4 国土交通大臣は、第二項の認定をしようとするときは、国土交通省令で定めるところにより関係する道路管理者に、国土交通省令・内閣府令で定めるところにより関係する公安委員会に、それぞれ意見を聴くものとする。ただし、道路管理者の意見を聴く必要がないものとして国土交通省令で定める場合、又は公安委員会の意見を聴く必要がないものとして国土交通省令・内閣府令で定める場合は、この限りでない。
- 5 第二項の認定を受けた地方公共団体は、当該認定に係る地域旅客運送サービス継続実施計画を変更しようとするときは、国土交通大臣の認定を受けなければならない。
- 6 第二項から第四項までの規定は、前項の認定について準用する。
- 7 国土交通大臣は、第二項の認定に係る地域旅客運送サービス継続実施計画（第五項の変更の認定があったときは、その変更後のもの。以下「認定地域旅客運送サービス継続実施計画」という。）が第二項各号のいずれかに適合しなくなったと認めるとき、又は認定地域旅客運送サービス継続実施計画に定められた地域旅客運送サービス継続事業を実施すべき者が当該認定地域旅客運送サービス継続実施計画に従って地域旅客運送サービス継続事業を実施していないと認めるときは、その認定を取り消すことができる。
- 8 第二項の認定及び第五項の変更の認定に関し必要な事項は、国土交通省令で定める。

（鉄道事業法の特例）

- 第二十七条の四 地方公共団体がその地域旅客運送サービス継続実施計画について前条第二項の認定（同条第五項の変更の認定を含む。以下同じ。）を受けたときは、当該地域旅客運送サービス継続実施計画に定められた地域旅客運送サービス継続事業のうち、鉄道事業法第三条第一項の許可若しくは同法第七条第一項、第十六条第一項若しくは第二十六条第一項若しくは第二項の認可を受け、又は同法第七条第三項、第十六条第三項若しくは第四項、第十七条若しくは第二十八条第一項の規定による届出をしなければならないものについては、これらの規定により許可若しくは認可を受け、又は届出をしたものとみなす。
- 2 認定地域旅客運送サービス継続実施計画に定められた地域旅客運送サービス継続事業を実施するために、当該地域旅客運送サービス継続事業に係る従前の旅客鉄道事業について廃止することが必要となる場合においては、鉄道事業法第二十八条の二第一項の規定にかかわらず、廃止届出をすることを要しない。

（軌道法の特例）

- 第二十七条の五 地方公共団体がその地域旅客運送サービス継続実施計画について第二十七条の三第二項の認定を受けたときは、当該地域旅客運送サービス継続実施計画に定められた地域旅客運送サービス継続事業のうち、軌道法第三条の特許、同法第十一条第一項の運賃若しくは料金の認可若しくは同法第二十二条の認可若しくは同法第十五条、第十六条第一項若しくは第二十二条ノ二の許可を受け、又は同法第十一条第二項の規定による届出をしなければならないものについては、これらの規定により特許、認可若しくは許可を受け、又は届出をしたものとみなす。

（道路運送法の特例）

- 第二十七条の六 地方公共団体がその地域旅客運送サービス継続実施計画について第二十七条の三第二項の認定を受けたときは、当該地域旅客運送サービス継続実施計画に定められた地域旅客運送サービス継続事業のうち、一般乗合旅客自動車運送事業について道路運送法第四条第一項の許可若しくは同法第九条第一項、第十五条第一項若しくは第三十六条第一項若しくは第二項の認可を受け、又は同法第九条第三項から第五項まで、第十五条第三項若しくは第四項若しくは第十五条の三の規定による届出をしなければならないものについては、これらの規定により許可若しくは認可を受け、又は届出をしたものと、自家用有償旅客運送について同法第七十九条の登録若しくは同法第七十九条の七第一項の変更登録を受け、又は同条第三項の規定による届出をしなければならないものについては、これらの規定により登録若しくは変更登録を受け、又は届出をしたものとみなす。
- 2 地方公共団体が、道路運送法第二十条に規定する営業区域外旅客運送を行う同法による一般旅客自動車運送事業に該当する地域旅客運送サービス継続事業が定められた地域旅客運送サービス継続実施計画であって同条第二号の国土交通省令で定める関係者の同意を得たものについて、第二十七条の三第二項の認定を受けたときは、当該運送については、同号の協議が調い、かつ、同号の規定により国土交通大臣が認めたものとみなす。
 - 3 認定地域旅客運送サービス継続実施計画に定められた地域旅客運送サービス継続事業を実施するために、当該地域旅客運送サービス継続事業に係る従前の一般乗合旅客自動車運送事業について路線（道路運送法第五条第一項第三号に規定する路

線定期運行に係るものに限る。)又は事業を廃止をすることが必要となる場合においては、同法第十五条の二第一項又は第三十八条第一項若しくは第二項の規定にかかわらず、これらの規定による届出をすることを要しない。

(海上運送法の特例)

第二十七条の七 地方公共団体がその地域旅客運送サービス継続実施計画について第二十七条の三第二項の認定を受けたときは、当該地域旅客運送サービス継続実施計画に定められた地域旅客運送サービス継続事業のうち、海上運送法第三条第一項の許可若しくは同法第八条第三項、第十一条第一項、第十一条の二第二項若しくは第十八条第一項若しくは第二項の認可を受け、又は同法第六条、第八条第一項、第十一条第三項、第十一条の二第一項若しくは第四項、第十九条の五若しくは第二十条第二項若しくは第三項の規定による届出をしなければならないものについては、これらの規定により許可若しくは認可を受け、又は届出をしたものとみなす。この場合において、同法第十九条の五第一項又は第二十条第二項の規定による届出をしたものとみなされた事業については、これらの規定にかかわらず、第二十七条の三第二項の認定を受けた日から開始することができる。

2 認定地域旅客運送サービス継続実施計画に定められた地域旅客運送サービス継続事業を実施するために、当該地域旅客運送サービス継続事業に係る従前の国内一般旅客定期航路事業について廃止することが必要となる場合においては、海上運送法第十五条第一項又は第二項の規定にかかわらず、これらの規定による届出をすることを要しない。

第八節 貨客運送効率化事業

(貨客運送効率化事業の実施)

第二十七条の八 地域公共交通計画において、貨客運送効率化事業に関する事項が定められたときは、貨客運送効率化事業を実施しようとする者は、単独で又は共同して、当該地域公共交通計画に即して貨客運送効率化事業を実施するための計画(以下「貨客運送効率化実施計画」という。)を作成し、これに基づき、当該貨客運送効率化事業を実施するものとする。

2 貨客運送効率化実施計画には、次に掲げる事項について定めるものとする。

- 一 貨客運送効率化事業を実施する区域
- 二 貨客運送効率化事業の内容
- 三 貨客運送効率化事業の実施予定期間
- 四 貨客運送効率化事業の実施に必要な資金の額及びその調達方法
- 五 貨客運送効率化事業の効果
- 六 前各号に掲げるもののほか、貨客運送効率化事業の実施のために必要な事項として国土交通省令で定める事項

3 貨客運送効率化事業を実施しようとする者は、貨客運送効率化実施計画を定めようとするときは、あらかじめ、関係する地方公共団体、公共交通事業者等、貨物陸上運送事業者(貨物鉄道事業者(貨物鉄道事業を営む鉄道事業者をいう。第二十七条の十第二項において同じ。))、貨物軌道事業者(貨物軌道事業を営む軌道事業者をいう。)及び一般貨物自動車運送事業者(貨物自動車運送事業法による一般貨物自動車運送事業者をいう。)をいう。以下同じ。)、道路管理者及び公安委員会の意見を聴かなければならない。

4 貨客運送効率化事業を実施しようとする者は、貨客運送効率化実施計画を定めたときは、遅滞なく、これを関係する地方公

共団体、公共交通事業者等、貨物陸上運送事業者、道路管理者及び公安委員会に送付しなければならない。

5 前二項の規定は、貨客運送効率化実施計画の変更について準用する。

(貨客運送効率化実施計画の認定)

第二十七条の九 貨客運送効率化事業を実施しようとする者は、国土交通大臣に対し、貨客運送効率化実施計画が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を適切かつ確実に推進するために適当なものである旨の認定を申請することができる。

2 前項の規定による認定の申請は、関係する地方公共団体を經由して行わなければならない。この場合において、関係する地方公共団体は、当該貨客運送効率化実施計画を検討し、意見があるときは当該意見を付して、国土交通大臣に送付するものとする。

3 国土交通大臣は、第一項の規定による認定の申請があった場合において、その貨客運送効率化実施計画が次の各号のいずれにも適合するものであると認めるときは、その認定をするものとする。

- 一 貨客運送効率化実施計画に定める事項が基本方針に照らして適切なものであること。
- 二 貨客運送効率化実施計画に定める事項が貨客運送効率化事業を確実に遂行するため適切なものであること。
- 三 貨客運送効率化実施計画に定められた事業のうち、鉄道事業に該当するものであって、次のイからハまでに掲げる許可又は認可を受けなければならないものについては、当該事業の内容がそれぞれ当該イからハまでに定める基準に適合すること。

イ 鉄道事業法第三条第一項の許可 同法第五条第一項各号に掲げる基準

ロ 鉄道事業法第七条第一項の認可 同条第二項において準用する同法第五条第一項各号に掲げる基準

ハ 鉄道事業法第十六条第一項の認可 同条第二項の基準

四 貨客運送効率化実施計画に定められた事業のうち、鉄道事業に該当するものであって、鉄道事業法第三条第一項の許可を受けなければならないものについては、当該事業を実施しようとする者が同法第六条各号のいずれにも該当しないこと。

五 貨客運送効率化実施計画に定められた事業のうち、軌道事業に該当するものであって、次のイ又はロに掲げる特許又は認可を受けなければならないものについては、当該事業の内容がそれぞれ当該イ又はロに定める基準に適合すること。

イ 軌道法第三条の特許 同条の特許の基準

ロ 軌道法第十一条第一項の運賃及び料金の認可 同項の認可の基準

六 貨客運送効率化実施計画に定められた事業のうち、一般乗合旅客自動車運送事業に該当するものであって、次のイからハまでに掲げる許可又は認可を受けなければならないものについては、当該事業の内容がそれぞれ当該イからハまでに定める基準に適合すること。

イ 道路運送法第四条第一項の許可 同法第六条各号に掲げる基準

ロ 道路運送法第九条第一項の認可 同条第二項の基準

ハ 道路運送法第十五条第一項の認可 同条第二項において準用する同法第六条各号に掲げる基準

- 七 貨客運送効率化実施計画に定められた事業のうち、一般乗合旅客自動車運送事業に該当するものであって、道路運送法第四条第一項の許可を受けなければならないものについては、同法第七条各号のいずれにも該当しない場合であること。
- 八 貨客運送効率化実施計画に定められた事業のうち、一般貨物自動車運送事業に該当するものについては、当該事業の内容が貨物自動車運送事業法第六条各号に掲げる基準に適合し、かつ、同法第五条各号のいずれにも該当しない場合であること。
- 九 貨客運送効率化実施計画に定められた事業のうち、貨物利用運送事業法（平成元年法律第八十二号）による第一種貨物利用運送事業（次条第二項において単に「第一種貨物利用運送事業」という。）に該当するものについては、当該事業を実施する者が同法第六条第一項各号（第五号を除く。）のいずれにも該当しないこと。
- 十 貨客運送効率化実施計画に定められた事業のうち、貨物利用運送事業法による第二種貨物利用運送事業（次項において単に「第二種貨物利用運送事業」という。）（外国人国際第二種貨物利用運送事業（同法第四十五条第一項の許可を受けて行う事業をいう。次項において同じ。）を除く。）に該当するものについては、当該事業の内容が同法第二十三条各号に掲げる基準に適合し、かつ、当該事業を実施する者が同法第二十二条各号のいずれにも該当しないこと。
- 4 国土交通大臣は、第一項の規定による認定の申請があった場合において、貨客運送効率化実施計画に定められた事業のうち外国人国際第二種貨物利用運送事業に該当するものについては、その貨客運送効率化実施計画の認定において、国際約束を誠実に履行するとともに、国際貨物運送に係る第二種貨物利用運送事業の分野において公正な事業活動が行われ、その健全な発達が確保されるよう配慮するものとする。
- 5 第三項の認定をする場合において、鉄道事業法第十六条第一項の認可、軌道法第三条の特許、同法第十一条第一項の運賃若しくは料金の認可又は道路運送法第九条第一項の認可を要するものについては、運輸審議会に諮るものとし、その他必要な手続は、政令で定める。
- 6 国土交通大臣は、第三項の認定をしようとするときは、国土交通省令で定めるところにより関係する道路管理者に、国土交通省令・内閣府令で定めるところにより関係する公安委員会に、それぞれ意見を聴くものとする。ただし、道路管理者の意見を聴く必要がないものとして国土交通省令で定める場合、又は公安委員会の意見を聴く必要がないものとして国土交通省令・内閣府令で定める場合は、この限りでない。
- 7 国土交通大臣は、第三項の認定をしたときは、遅滞なく、その旨を関係する地方公共団体に通知するものとする。
- 8 第三項の認定を受けた者は、当該認定に係る貨客運送効率化実施計画を変更しようとするときは、国土交通大臣の認定を受けなければならない。
- 9 第二項から第七項までの規定は、前項の認定について準用する。
- 10 国土交通大臣は、第三項の認定に係る貨客運送効率化実施計画（第八項の変更の認定があったときは、その変更後のもの。以下「認定貨客運送効率化実施計画」という。）が第三項各号のいずれかに適合しなくなったと認めるとき、又は同項の認定を受けた者（以下「認定貨客運送効率化事業者」という。）が認定貨客運送効率化実施計画に従って貨客運送効率化事業を実施していないと認めるときは、その認定を取り消すことができる。

- 11 第三項の認定及び第八項の変更の認定に関し必要な事項は、国土交通省令で定める。

（鉄道事業法の特例）

- 第二十七条の十 貨客運送効率化事業を実施しようとする者がその貨客運送効率化実施計画について前条第三項の認定（同条第八項の変更の認定を含む。以下同じ。）を受けたときは、当該貨客運送効率化実施計画に定められた貨客運送効率化事業のうち、鉄道事業法第三条第一項の許可若しくは同法第七条第一項若しくは第十六条第一項の認可を受け、又は同法第七条第三項、第十六条第三項若しくは第四項若しくは第十七条の規定による届出をしなければならないものについては、これらの規定により許可若しくは認可を受け、又は届出をしたものとみなす。
- 2 認定貨客運送効率化事業者である貨物鉄道事業者が認定貨客運送効率化事業者である他の陸上運送事業者（旅客陸上運送事業者、貨物陸上運送事業者、貨物利用運送事業者による第一種貨物利用運送事業者（貨物陸上運送事業者の行う運送に係る第一種貨物利用運送事業を営む者に限る。第二十七条の十四第二項において単に「第一種貨物利用運送事業者」という。）及び同法による第二種貨物利用運送事業者（第二十七条の十五第二項において単に「第二種貨物利用運送事業者」という。）をいう。以下同じ。）と認定貨客運送効率化実施計画に従って鉄道事業法第十八条に規定する運輸に関する協定を締結したときは、当該協定につき、あらかじめ、同条の規定による届出をしたものとみなす。認定貨客運送効率化実施計画に従ってこれを変更したときも、同様とする。

（軌道法の特例）

- 第二十七条の十一 貨客運送効率化事業を実施しようとする者がその貨客運送効率化実施計画について第二十七条の九第三項の認定を受けたときは、当該貨客運送効率化実施計画に定められた貨客運送効率化事業のうち、軌道法第三条の特許若しくは同法第十一条第一項の運賃若しくは料金の認可を受け、又は同条第二項の規定による届出をしなければならないものについては、これらの規定により特許若しくは認可を受け、又は届出をしたものとみなす。

（道路運送法の特例）

- 第二十七条の十二 貨客運送効率化事業を実施しようとする者がその貨客運送効率化実施計画について第二十七条の九第三項の認定を受けたときは、当該貨客運送効率化実施計画に定められた貨客運送効率化事業のうち、一般乗合旅客自動車運送事業について道路運送法第四条第一項の許可若しくは同法第九条第一項若しくは第十五条第一項の認可を受け、又は同法第九条第三項から第五項まで、第十五条第三項若しくは第四項若しくは第十五条の三の規定による届出をしなければならないものについては、これらの規定により許可若しくは認可を受け、又は届出をしたものとみなす。

（貨物自動車運送事業法の特例）

- 第二十七条の十三 貨客運送効率化事業を実施しようとする者がその貨客運送効率化実施計画について第二十七条の九第三項の認定を受けたときは、当該貨客運送効率化実施計画に定められた貨客運送効率化事業のうち、貨物自動車運送事業法第三条の許可若しくは同法第九条第一項の認可を受け、又は同条第三項の規定による届出をしなければならないものについては、

これらの規定により許可若しくは認可を受け、又は届出をしたものとみなす。

(貨物利用運送事業法の特例)

第二十七条の十四 貨客運送効率化事業を実施しようとする者がその貨客運送効率化実施計画について第二十七条の九第三項の認定を受けたときは、当該貨客運送効率化実施計画に定められた貨客運送効率化事業のうち、貨物利用運送事業法第三条第一項の登録若しくは同法第七条第一項の変更登録を受け、又は同条第三項の規定による届出をしなければならないものについては、これらの規定により登録若しくは変更登録を受け、又は届出をしたものとみなす。

2 認定貨客運送効率化事業者である第一種貨物利用運送事業者が認定貨客運送効率化事業者である他の陸上運送事業者と認定貨客運送効率化実施計画に従って貨物利用運送事業法第十一条に規定する運輸に関する協定を締結したときは、当該協定につき、あらかじめ、同条の規定による届出をしたものとみなす。認定貨客運送効率化実施計画に従ってこれを変更したときも、同様とする。

第二十七条の十五 貨客運送効率化事業を実施しようとする者がその貨客運送効率化実施計画について第二十七条の九第三項の認定を受けたときは、当該貨客運送効率化実施計画に定められた貨客運送効率化事業のうち、貨物利用運送事業法第二十条若しくは第四十五条第一項の許可若しくは同法第二十五条第一項若しくは第四十六条第二項の認可を受け、又は同法第二十五条第三項若しくは第四十六条第四項の規定による届出をしなければならないものについては、これらの規定により許可若しくは認可を受け、又は届出をしたものとみなす。

2 認定貨客運送効率化事業者である第二種貨物利用運送事業者が認定貨客運送効率化事業者である他の陸上運送事業者と認定貨客運送効率化実施計画に従って貨物利用運送事業法第三十四条第一項において準用する同法第十一条に規定する運輸に関する協定を締結したときは、当該協定につき、あらかじめ、同項において準用する同条の規定による届出をしたものとみなす。認定貨客運送効率化実施計画に従ってこれを変更したときも、同様とする。

第九節 地域公共交通利便増進事業

(地域公共交通利便増進事業の実施)

第二十七条の十六 地域公共交通計画において、地域公共交通利便増進事業に関する事項が定められたときは、当該地域公共交通計画を作成した地方公共団体は、当該地域公共交通計画に即して地域公共交通利便増進事業を実施するための計画（以下「地域公共交通利便増進実施計画」という。）を作成し、これに基づき、当該地域公共交通利便増進事業を実施し又はその実施を促進するものとする。

2 地域公共交通利便増進実施計画には、次に掲げる事項について定めるものとする。

- 一 地域公共交通利便増進事業を実施する区域
- 二 地域公共交通利便増進事業の内容及び実施主体（次号に掲げるものを除く。）
- 三 地方公共団体による支援の内容
- 四 地域公共交通利便増進事業の実施予定期間
- 五 地域公共交通利便増進事業の実施に必要な資金の額及びその調達方法

六 地域公共交通利便増進事業の効果

七 前各号に掲げるもののほか、地域公共交通利便増進事業の実施のために必要な事項として国土交通省令で定める事項

3 地方公共団体は、地域公共交通利便増進実施計画を定めようとするときは、あらかじめ、当該地域公共交通利便増進実施計画に係る地域公共交通利便増進事業を実施しようとする者その他の当該事業に関係を有する者として国土交通省令で定める者の同意を得なければならない。

4 地方公共団体は、地域公共交通利便増進実施計画を定めようとするときは、あらかじめ、関係する公共交通事業者等（前項に規定する者を除く。）、道路管理者、港湾管理者及び公安委員会の意見を聴かななければならない。

5 地方公共団体は、地域公共交通利便増進実施計画を定めるときは、遅滞なく、これを国土交通省令で定めるところにより公表するとともに、関係する公共交通事業者等、道路管理者、港湾管理者及び公安委員会に送付しなければならない。

6 前三項の規定は、地域公共交通利便増進実施計画の変更について準用する。

(地域公共交通利便増進実施計画の認定)

第二十七条の十七 地方公共団体は、国土交通大臣に対し、地域公共交通利便増進実施計画が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を適切かつ確実に推進するために適当なものである旨の認定を申請することができる。

2 国土交通大臣は、前項の規定による認定の申請があった場合において、その地域公共交通利便増進実施計画が次の各号のいずれにも適合するものであると認めるときは、その認定をするものとする。

一 地域公共交通利便増進実施計画に定める事項が基本方針に照らして適切なものであること。

二 地域公共交通利便増進実施計画に定める事項が地域公共交通利便増進事業を確実に遂行するため適切なものであること。

三 地域公共交通利便増進実施計画に定められた事業のうち、旅客鉄道事業に該当するものであって、次のイからハまでに掲げる許可又は認可を受けなければならないものについては、当該事業の内容がそれぞれ当該イからハまでに定める基準に適合すること。

イ 鉄道事業法第三条第一項の許可 同法第五条第一項各号（第三号を除く。ロにおいて同じ。）に掲げる基準

ロ 鉄道事業法第七条第一項の認可 同条第二項において準用する同法第五条第一項各号に掲げる基準

ハ 鉄道事業法第十六条第一項の認可 同条第二項の基準

四 地域公共交通利便増進実施計画に定められた事業のうち、旅客鉄道事業に該当するものであって、鉄道事業法第三条第一項の許可を受けなければならないものについては、当該事業を実施しようとする者が同法第六条各号のいずれにも該当しないこと。

五 地域公共交通利便増進実施計画に定められた事業のうち、旅客軌道事業に該当するものであって、次のイからハまでに掲げる特許、認可又は許可を受けなければならないものについては、当該事業の内容がそれぞれ当該イからハまでに定める基準に適合すること。

イ 軌道法第三条の特許 同条の特許の基準

ロ 軌道法第十一条第一項の運賃及び料金の認可 同項の認可の基準

- ハ 軌道法第二十二條ノ二の許可 同條の許可の基準
- 六 地域公共交通利便増進実施計画に定められた事業のうち、一般乗合旅客自動車運送事業に該当するものであって、次のイからハまでに掲げる許可又は認可を受けなければならないものについては、当該事業の内容がそれぞれ当該イからハまでに定める基準に適合すること。
- イ 道路運送法第四條第一項の許可 同法第六條各号（第二号を除く。ハにおいて同じ。）に掲げる基準
- ロ 道路運送法第九條第一項の認可 同條第二項の基準
- ハ 道路運送法第十五條第一項の認可 同條第二項において準用する同法第六條各号に掲げる基準
- 七 地域公共交通利便増進実施計画に定められた事業のうち、一般乗合旅客自動車運送事業に該当するものであって、道路運送法第四條第一項の許可を受けなければならないものについては、同法第七條各号のいずれにも該当しない場合であること。
- 八 地域公共交通利便増進実施計画に定められた事業のうち、自家用有償旅客運送に該当するものであって、道路運送法第七十九條の登録又は同法第七十九條の七第一項の変更登録を受けなければならないものについては、前項の規定による認定の申請が同法第七十九條の四第一項各号のいずれにも該当しないこと。
- 九 地域公共交通利便増進実施計画に定められた事業のうち、国内一般旅客定期航路事業に該当するものであって、次のイからニまでに掲げる許可又は認可を受けなければならないものについては、当該事業の内容がそれぞれ当該イからニまでに定める基準に適合すること。
- イ 海上運送法第三條第一項の許可 同法第四條各号（第三号を除く。ハにおいて同じ。）に掲げる基準
- ロ 海上運送法第八條第三項の認可 同條第四項の基準
- ハ 海上運送法第十一條第一項の認可 同條第二項において準用する同法第四條各号に掲げる基準
- ニ 海上運送法第十一條の二第二項の認可 同條第三項において準用する同法第四條第六号に掲げる基準
- 十 地域公共交通利便増進実施計画に定められた事業のうち、国内一般旅客定期航路事業に該当するものであって、海上運送法第三條第一項の許可を受けなければならないものについては、当該事業を実施しようとする者が同法第五條各号のいずれにも該当しないこと。
- 3 前項の認定をする場合において、鉄道事業法第十六條第一項の認可、軌道法第三條の特許、同法第十一條第一項の運賃若しくは料金の認可、同法第二十二條ノ二の許可、道路運送法第九條第一項の認可又は海上運送法第八條第三項の認可を要するものについては、運輸審議会に諮るものとし、その他必要な手続は、政令で定める。
- 4 国土交通大臣は、第二項の認定をしようとするときは、国土交通省令で定めるところにより関係する道路管理者に、国土交通省令・内閣府令で定めるところにより関係する公安委員会に、それぞれ意見を聴くものとする。ただし、道路管理者の意見を聴く必要がないものとして国土交通省令で定める場合、又は公安委員会の意見を聴く必要がないものとして国土交通省令・内閣府令で定める場合は、この限りでない。
- 5 第二項の認定を受けた地方公共団体は、当該認定に係る地域公共交通利便増進実施計画を変更しようとするときは、国土交通大臣の認定を受けなければならない。
- 6 第二項から第四項までの規定は、前項の認定について準用する。
- 7 国土交通大臣は、第二項の認定に係る地域公共交通利便増進実施計画（第五項の変更の認定があったときは、その変更後のもの。以下「認定地域公共交通利便増進実施計画」という。）が第二項各号のいずれかに適合しなくなつたと認めるとき、又は認定地域公共交通利便増進実施計画に定められた地域公共交通利便増進事業を実施すべき者が当該認定地域公共交通利便増進実施計画に従つて地域公共交通利便増進事業を実施していないと認めるときは、その認定を取り消すことができる。
- 8 第二項の認定及び第五項の変更の認定に関し必要な事項は、国土交通省令で定める。
- （鉄道事業法の特例）
- 第二十七條の十八 地方公共団体がその地域公共交通利便増進実施計画について前條第二項の認定（同條第五項の変更の認定を含む。以下同じ。）を受けたときは、当該地域公共交通利便増進実施計画に定められた地域公共交通利便増進事業のうち、鉄道事業法第三條第一項の許可若しくは同法第七條第一項若しくは第十六條第一項の認可を受け、又は同法第七條第三項、第十六條第三項若しくは第四項、第十七條、第二十八條第一項若しくは第二十八條の二第一項の規定による届出をしなければならないものについては、これらの規定により許可若しくは認可を受け、又は届出をしたものとみなす。
- （軌道法の特例）
- 第二十七條の十九 地方公共団体がその地域公共交通利便増進実施計画について第二十七條の十七第二項の認定を受けたときは、当該地域公共交通利便増進実施計画に定められた地域公共交通利便増進事業のうち、軌道法第三條の特許、同法第十一條第一項の運賃若しくは料金の認可若しくは同法第二十二條ノ二の許可を受け、又は同法第十一條第二項の規定による届出をしなければならないものについては、これらの規定により特許、認可若しくは許可を受け、又は届出をしたものとみなす。
- （道路運送法の特例）
- 第二十七條の二十 地方公共団体がその地域公共交通利便増進実施計画について第二十七條の十七第二項の認定を受けたときは、当該地域公共交通利便増進実施計画に定められた地域公共交通利便増進事業のうち、一般乗合旅客自動車運送事業について道路運送法第四條第一項の許可若しくは同法第九條第一項若しくは第十五條第一項の認可を受け、又は同法第九條第三項から第五項まで、第十五條第三項若しくは第四項、第十五條の二第一項、第十五條の三若しくは第三十八條第一項若しくは第二項の規定による届出をしなければならないものについては、これらの規定により許可若しくは認可を受け、又は届出をしたものと、自家用有償旅客運送について同法第七十九條の登録若しくは同法第七十九條の七第一項の変更登録を受け、又は同條第三項の規定による届出をしなければならないものについては、これらの規定により登録若しくは変更登録を受け、又は届出をしたものとみなす。
- 2 地方公共団体がその地域公共交通利便増進実施計画について第二十七條の十七第二項の認定を受けたときは、当該認定の日以後は、当該地域公共交通利便増進実施計画に定められた地域公共交通利便増進事業に係る自家用有償旅客運送を行う者は、旅客の運送に付随して、少量の郵便物、新聞紙その他の貨物を運送することができる。
- 3 貨物自動車運送事業法第二十五條第一項の規定は、前項の規定により貨物を運送する自家用有償旅客運送を行う者について準用する。

- 4 国土交通大臣は、その全部又は一部の区間又は区域が認定地域公共交通利便増進実施計画に定められた地域公共交通利便増進事業を実施する区域内に存する路線又は営業区域に係る一般乗合旅客自動車運送事業（当該地域公共交通利便増進事業に係るものを除く。以下「認定区域内計画外事業」という。）について、道路運送法第四条第一項の許可又は同法第十五条第一項の認可の申請があった場合には、同法第四条第一項の許可の申請にあっては、当該認定区域内計画外事業の内容が同法第六条各号に掲げる基準に適合し、かつ、当該認定区域内計画外事業を実施しようとする者が同法第七条各号のいずれにも該当しないことのほか、同法第十五条第一項の認可の申請にあっては、当該認定区域内計画外事業の内容が同条第二項において準用する同法第六条各号に掲げる基準に適合することのほか、当該認定区域内計画外事業の経営により、当該認定地域公共交通利便増進実施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こととなるおそれがないかどうかを審査しなければならない。
- 5 国土交通大臣は、認定区域内計画外事業の経営により、認定地域公共交通利便増進実施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あると認めるときは、当該一般乗合旅客自動車運送事業を営む者に対し、相当の期限を定めて、公衆の利便を確保するためやむを得ない限度において、当該認定区域内計画外事業の実施方法の変更を命ずることができる。
- 6 国土交通大臣は、一般乗合旅客自動車運送事業を営む者が前項の規定による命令に違反したときは、六月以内の期間を定めて自動車その他の輸送施設の当該事業のための使用の停止若しくは当該事業の停止を命じ、又は当該事業について道路運送法第四条第一項の許可を取り消すことができる。
- 7 道路運送法第四十一条の規定は、前項の規定により輸送施設の使用の停止又は事業の停止を命じた場合について準用する。
- 8 第二十七条の十七第二項の認定を受けた地方公共団体は、認定区域内計画外事業について道路運送法第九十一条の二第一項の規定による通知を受けた場合において必要があると認めるときは、当該認定区域内計画外事業の経営により認定地域公共交通利便増進実施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こととなるおそれがないかどうかに関し、協議会が組織されている場合には協議会における協議を、協議会が組織されていない場合には関係する公共交通事業者等、道路管理者、港湾管理者及び公安委員会との協議を経て、国土交通大臣に対し、意見を申し出ることができる。
- 9 国土交通大臣は、前項の規定による申出があった場合において、第四項の規定による審査又は第五項の規定により命令をすかどうかの決定をするときは、当該申出を考慮するものとする。

（海上運送法の特例）

第二十七条の二十一 地方公共団体はその地域公共交通利便増進実施計画について第二十七条の十七第二項の認定を受けたときは、当該地域公共交通利便増進実施計画に定められた地域公共交通利便増進事業のうち、海上運送法第三条第一項の許可若しくは同法第八条第三項、第十一条第一項若しくは第十一条の二第二項の認可を受け、又は同法第六条、第八条第一項、第十一条第三項、第十一条の二第一項若しくは第四項、第十五条、第十九条の五若しくは第二十条第二項若しくは第三項の規定による届出をしなければならないものについては、これらの規定により許可若しくは認可を受け、又は届出をしたものとみなす。この場合において、同法第十九条の五第一項又は第二十条

第二項の規定による届出をしたものとみなされた事業については、これらの規定にかかわらず、第二十七条の十七第二項の認定を受けた日から開始することができる。

（共通乗車船券）

第二十七条の二十二 地方公共団体がその地域公共交通利便増進実施計画について第二十七条の十七第二項の認定を受けた場合において、当該地域公共交通利便増進実施計画に定められた地域公共交通利便増進事業を実施しようとする者が当該地域公共交通利便増進事業として発行する共通乗車船券に係る運賃又は料金の割引を行おうとするときは、国土交通省令で定めるところにより、共同で、あらかじめ、その旨を国土交通大臣に届け出ることができる。

- 2 前項の規定による届出をした者は、鉄道事業法第十六条第三項後段、軌道法第十一条第二項、道路運送法第九条第三項後段又は海上運送法第八条第一項後段の規定により届出をしたものとみなす。

第十節 雑則

（認定軌道運送高度化事業等の実施に係る命令等）

第二十八条 地方公共団体は、地域公共交通計画に定められた軌道運送高度化事業、道路運送高度化事業、海上運送高度化事業、鉄道事業再構築事業、地域旅客運送サービス継続事業、貨客運送効率化事業又は地域公共交通利便増進事業（以下「軌道運送高度化事業等」と総称する。）が実施されていないと認めるときは、当該軌道運送高度化事業等を実施すべき者に対し、その実施を要請することができる。

- 2 地方公共団体は、認定軌道運送高度化実施計画に定められた軌道運送高度化事業、認定道路運送高度化実施計画に定められた道路運送高度化事業、認定海上運送高度化実施計画に定められた海上運送高度化事業、認定鉄道事業再構築実施計画に定められた鉄道事業再構築事業、認定地域旅客運送サービス継続実施計画に定められた地域旅客運送サービス継続事業、認定貨客運送効率化実施計画に定められた貨客運送効率化事業又は認定地域公共交通利便増進実施計画に定められた地域公共交通利便増進事業（以下「認定軌道運送高度化事業等」と総称する。）について、前項の規定による要請を受けた者が当該要請に応じないときは、その旨を国土交通大臣に通知することができる。

- 3 国土交通大臣は、前項の規定による通知があった場合において、第一項の規定による要請を受けた者が正当な理由がなくてその要請に係る認定軌道運送高度化事業等を実施していないと認めるときは、当該要請を受けた者に対し、認定軌道運送高度化実施計画、認定道路運送高度化実施計画、認定海上運送高度化実施計画、認定鉄道事業再構築実施計画、認定地域旅客運送サービス継続実施計画、認定貨客運送効率化実施計画又は認定地域公共交通利便増進実施計画に従って当該認定軌道運送高度化事業等を実施すべきことを勧告することができる。

- 4 国土交通大臣は、前項の規定による勧告を受けた者が正当な理由がなくてその勧告に係る措置を講じない場合において、当該勧告を受けた者の事業について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を阻害している事実があると認めるときは、当該勧告を受けた者に対し、当該勧告に係る措置を講ずるべきことを命ずることができる。

(地方債についての配慮)

第二十九条 地方公共団体が、地域公共交通計画に定められた目標を達成するために行う事業に要する経費に充てるために起こす地方債については、法令の範囲内において、資金事情及び当該地方公共団体の財政事情が許す限り、特別の配慮をするものとする。

(独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構による軌道運送高度化事業等の推進)

第二十九条の二 独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構(以下「機構」という。)は、地域公共交通計画に定められた軌道運送高度化事業等を推進するため、次の業務を行う。

- 一 認定軌道運送高度化事業等の実施に必要な資金の出資及び貸付けを行うこと。
- 二 前号に掲げる業務に関連して必要な調査を行うこと。
- 2 機構は、前項第一号に掲げる業務を行う場合には、国土交通大臣の認可を受けて定める基準に従わなければならない。
- 3 国土交通大臣は、前項の規定による認可をしようとするときは、財務大臣に協議しなければならない。

第四章 新地域旅客運送事業の円滑化

(新地域旅客運送事業計画の認定)

第三十条 新地域旅客運送事業を実施しようとする者(以下「新地域旅客運送事業者」という。)は、単独で又は共同して、その実施しようとする新地域旅客運送事業についての計画(以下「新地域旅客運送事業計画」という。)を作成し、これを国土交通大臣に提出して、その新地域旅客運送事業計画が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を適切かつ確実に推進するために適当なものである旨の認定を申請することができる。

- 2 新地域旅客運送事業計画には、次に掲げる事項について定めるものとする。
 - 一 新地域旅客運送事業を実施する区域
 - 二 新地域旅客運送事業の目標
 - 三 新地域旅客運送事業の内容
 - 四 新地域旅客運送事業の実施時期
 - 五 新地域旅客運送事業の実施に必要な資金の額及びその調達方法
 - 六 前各号に掲げるもののほか、新地域旅客運送事業の実施のために必要な事項として国土交通省令で定める事項
- 3 国土交通大臣は、第一項の規定による認定の申請があった場合において、その新地域旅客運送事業計画が次の各号のいずれにも適合するものであると認めるときは、その認定をするものとする。
 - 一 新地域旅客運送事業計画に定める事項が基本方針に照らして適切なものであること。
 - 二 新地域旅客運送事業計画に定める事項が新地域旅客運送事業を確実に遂行するため適切なものであること。
 - 三 新地域旅客運送事業計画に定められた事業のうち、旅客鉄道事業に該当するものについては、当該事業の内容が鉄道事業法第五条第一項各号に掲げる基準に適合し、かつ、新地域旅客運送事業者が同法第六条各号のいずれにも該当しないこと。
 - 四 新地域旅客運送事業計画に定められた事業のうち、旅客軌道事業に該当するものについては、当該事業の内容が軌道法第三条の特許の基準に適合すること。

五 新地域旅客運送事業計画に定められた事業のうち、一般乗合旅客自動車運送事業に該当するものについては、当該事業の内容が道路運送法第六条各号に掲げる基準に適合し、かつ、同法第七条各号のいずれにも該当しない場合であること。

六 新地域旅客運送事業計画に定められた事業のうち、国内一般旅客定期航路事業に該当するものについては、当該事業の内容が海上運送法第四条各号に掲げる基準に適合し、かつ、新地域旅客運送事業者が同法第五条各号のいずれにも該当しないこと。

- 4 前項の認定をする場合において、軌道法第三条の特許を要するものについては、運輸審議会に諮るものとし、その他必要な手続は、政令で定める。
- 5 国土交通大臣は、第三項の認定をしようとするときは、国土交通省令で定めるところにより関係する道路管理者に、国土交通省令・内閣府令で定めるところにより関係する公安委員会に、それぞれ意見を聴くものとする。ただし、道路管理者の意見を聴く必要がないものとして国土交通省令で定める場合、又は公安委員会の意見を聴く必要がないものとして国土交通省令・内閣府令で定める場合は、この限りでない。
- 6 第三項の認定を受けた新地域旅客運送事業者(以下「認定新地域旅客運送事業者」という。)は、当該認定に係る新地域旅客運送事業計画を変更しようとするときは、国土交通大臣の認定を受けなければならない。
- 7 第三項から第五項までの規定は、前項の認定について準用する。この場合において、第四項中「軌道法第三条の特許」とあるのは、「軌道法第十六条第一項(軌道の譲渡に係る部分に限る。)若しくは第二十二条ノ二の許可又は同法第二十二条の認可」と読み替えるものとする。
- 8 国土交通大臣は、第三項の認定に係る新地域旅客運送事業計画(第六項の変更の認定があったときは、その変更後のもの。以下「認定新地域旅客運送事業計画」という。)が第三項各号のいずれかに適合しなくなったと認めるとき、又は認定新地域旅客運送事業者が認定新地域旅客運送事業計画に従って事業を実施していないと認めるときは、その認定を取り消すことができる。
- 9 第三項の認定及び第六項の変更の認定に関し必要な事項は、国土交通省令で定める。

(新地域旅客運送事業の運賃及び料金)

第三十一条 認定新地域旅客運送事業者は、単独で又は共同して、認定新地域旅客運送事業計画に定められた新地域旅客運送事業(以下「認定新地域旅客運送事業」という。)について、その一貫した運送サービスに係る旅客の運賃及び料金(以下「運賃等」という。)を定め、国土交通省令で定めるところにより、あらかじめ、国土交通大臣に届け出なければならない。これを変更しようとするときも同様とする。

- 2 運賃等のうち、次の各号に該当するものについては、それぞれ当該各号に掲げる基準に適合するものでなければならない。
 - 一 旅客鉄道事業の運賃及び料金(鉄道事業法第十六条第一項の認可を受けなければならないものに限る。) 同項の認可を受けた運賃及び料金の上限の範囲内であること。
 - 二 旅客軌道事業の運賃及び料金(軌道法第十一条第一項の認可を受けなければならないものに限る。) 同項の認可を受けた運賃及び料金と同額であること。
 - 三 一般乗合旅客自動車運送事業の運賃及び料金(道路運送法第九条第一項の認可を受けなければならないものに限る)

る。) 同項の認可を受けた運賃及び料金の上限の範囲内であること。

四 国内一般旅客定期航路事業の運賃(海上運送法第八条第三項の認可を受けなければならないものに限る。) 同項の認可を受けた運賃の上限の範囲内であること。

3 認定新地域旅客運送事業者は、第一項の規定による届出をした場合においては、国土交通省令で定める方法により、運賃等を公示しなければならない。

(鉄道事業法等の特例)

第三十二条 新地域旅客運送事業者がその新地域旅客運送事業計画について第三十条第三項の認定を受けたときは、当該新地域旅客運送事業計画に定められた事業のうち、鉄道事業法第三条第一項の許可若しくは同法第七条第一項の認可を受け、又は同条第三項の規定による届出をしなければならないものについては、これらの規定により許可若しくは認可を受け、又は届出をしたものとみなす。

2 旅客鉄道事業を営む認定新地域旅客運送事業者がその認定新地域旅客運送事業計画の変更について第三十条第六項の変更の認定を受けたときは、当該認定新地域旅客運送事業計画に定められた事業のうち、鉄道事業法第七条第一項、第二十六条第一項若しくは第二項若しくは第二十七条第一項の認可を受け、又は同法第七条第三項、第二十八条第一項若しくは第二十八条の二第一項の規定による届出をしなければならないものについては、これらの規定により認可を受け、又は届出をしたものとみなす。

3 旅客鉄道事業を営む認定新地域旅客運送事業者がその運賃等について前条第一項の規定による届出をしたときは、運賃等のうち、鉄道事業法第十六条第三項又は第四項の規定による届出をしなければならないものについては、これらの規定により届出をしたものとみなす。

4 旅客鉄道事業を営む認定新地域旅客運送事業者がその運賃等について前条第三項の規定による公示をしたときは、運賃等のうち、鉄道営業法(明治三十三年法律第六十五号)第三条第一項の規定による公告をしなければならないものについては、同項の規定により公告をしたものとみなす。

(軌道法の特例)

第三十三条 新地域旅客運送事業者がその新地域旅客運送事業計画について第三十条第三項の認定を受けたときは、当該新地域旅客運送事業計画に定められた事業のうち、軌道法第三条の特許を受けなければならないものについては、同条の規定により特許を受けたものとみなす。

2 旅客軌道事業を営む認定新地域旅客運送事業者がその認定新地域旅客運送事業計画の変更について第三十条第六項の変更の認定を受けたときは、当該認定新地域旅客運送事業計画に定められた事業のうち、軌道法第十五条、第十六条第一項(軌道の譲渡に係る部分に限る。)若しくは第二十二条ノ二の許可又は同法第二十二条若しくは同法第二十六条において準用する鉄道事業法第二十七条第一項の認可を受けなければならないものについては、これらの規定により許可又は認可を受けたものとみなす。

3 旅客軌道事業を営む認定新地域旅客運送事業者がその運賃等について第三十一条第一項の規定による届出をしたときは、運賃等のうち、軌道法第十一条第二項の規定による届出をしなければならないものについては、同項の規定により届出をしたものとみなす。

(道路運送法の特例)

第三十四条 新地域旅客運送事業者がその新地域旅客運送事業計画について第三十条第三項の認定を受けたときは、当該新地域旅客運送事業計画に定められた事業のうち、道路運送法第四条第一項の許可若しくは同法第十五条第一項の認可を受け、又は同条第三項若しくは第四項の規定による届出をしなければならないものについては、これらの規定により許可若しくは認可を受け、又は届出をしたものとみなす。

2 一般乗合旅客自動車運送事業を営む認定新地域旅客運送事業者がその認定新地域旅客運送事業計画の変更について第三十条第六項の変更の認定を受けたときは、当該認定新地域旅客運送事業計画に定められた事業のうち、道路運送法第十五条第一項、第三十六条第一項若しくは第二項若しくは第三十七条第一項の認可を受け、又は同法第十五条第三項若しくは第四項、第十五条の二第一項若しくは第三十八条第一項若しくは第二項の規定による届出をしなければならないものについては、これらの規定により認可を受け、又は届出をしたものとみなす。

3 一般乗合旅客自動車運送事業を営む認定新地域旅客運送事業者がその運賃等について第三十一条第一項の規定による届出をしたときは、運賃等のうち、道路運送法第九条第三項又は第五項の規定による届出をしなければならないものについては、これらの規定により届出をしたものとみなす。

4 一般乗合旅客自動車運送事業を営む認定新地域旅客運送事業者がその運賃等について第三十一条第三項の規定による公示をしたときは、運賃等のうち、道路運送法第十二条第一項又は第三項の規定による公示をしなければならないものについては、これらの規定により公示をしたものとみなす。

(海上運送法の特例)

第三十五条 新地域旅客運送事業者がその新地域旅客運送事業計画について第三十条第三項の認定を受けたときは、当該新地域旅客運送事業計画に定められた事業のうち、海上運送法第三条第一項の許可若しくは同法第十一条第一項の認可を受け、又は同条第三項、同法第十九条の五第一項若しくは第二十条第二項の規定による届出をしなければならないものについては、これらの規定により許可若しくは認可を受け、又は届出をしたものとみなす。この場合において、同法第十九条の五第一項又は第二十条第二項の規定による届出をしたものとみなされた事業については、これらの規定にかかわらず、第三十条第三項の認定を受けた日から開始することができる。

2 国内一般旅客定期航路事業等を営む認定新地域旅客運送事業者がその認定新地域旅客運送事業計画の変更について第三十条第六項の変更の認定を受けたときは、当該認定新地域旅客運送事業計画に定められた事業のうち、海上運送法第十一条第一項若しくは第十八条第一項、第二項若しくは第四項の認可を受け、又は同法第十一条第三項、第十五条第一項若しくは第二項、第十九条の五第一項若しくは第二項若しくは第二十条第二項若しくは第三項の規定による届出をしなければならないものについては、これらの規定により認可を受け、又は届出をしたものとみなす。この場合において、同法第十九条の五第一項又は第二十条第二項の規定による届出をしたものとみなされた事業については、これらの規定にかかわらず、第三十条第六項の変更の認定を受けた日から開始することができる。

3 国内一般旅客定期航路事業を営む認定新地域旅客運送事業者がその運賃等について第三十一条第一項の規定による届出をしたときは、運賃等のうち、海上運送法第八条第一項の規定による届出をしなければならないものについては、同項の規定により届出をしたものとみなす。

4 国内一般旅客定期航路事業等を営む認定新地域旅客運送事業者がその運賃等について第三十一条第三項の規定による公示をしたときは、運賃等のうち、海上運送法第十条又は第十九条の六の二(同法第二十条の二第二項において準用する場合を含む。)の規定による公示をしなければならないものについては、これらの規定により公示をしたものとみなす。

(新地域旅客運送事業の円滑化についての配慮)

第三十六条 国土交通大臣は、認定新地域旅客運送事業についての鉄道営業法第一条、軌道法第十四条、船舶安全法(昭和八年法律第十一号)第二条第一項及び道路運送車両法(昭和二十六年法律第百八十五号)第四十条から第四十二条までの規定に基づく命令で定める車両又は船舶に係る保安上の技術基準の作成及びその運用に当たっては、当該認定新地域旅客運送事業の実施が地域公共交通の活性化及び再生に資することにかんがみ、当該認定新地域旅客運送事業に用いられる車両又は船舶の運行の安全の確保に支障のない範囲内において、当該認定新地域旅客運送事業の円滑化が図られるよう適切な配慮をするものとする。

第五章 新モビリティサービス事業の円滑化

(新モビリティサービス事業計画の認定)

第三十六条の二 新モビリティサービス事業を実施しようとする者(以下「新モビリティサービス事業者」という。)は、単独で又は共同して、その実施しようとする新モビリティサービス事業についての計画(以下「新モビリティサービス事業計画」という。)を作成し、これを国土交通大臣に提出して、その新モビリティサービス事業計画が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を適切かつ確実に推進するために適当なものである旨の認定を申請することができる。

2 新モビリティサービス事業計画には、次に掲げる事項について定めるものとする。

- 一 新モビリティサービス事業を実施する区域
- 二 新モビリティサービス事業の目標
- 三 新モビリティサービス事業の内容
- 四 新モビリティサービス事業の実施時期
- 五 新モビリティサービス事業の実施に必要な資金の額及びその調達方法
- 六 前各号に掲げるもののほか、新モビリティサービス事業の実施のために必要な事項として国土交通省令で定める事項

3 国土交通大臣は、第一項の規定による認定の申請があった場合において、その新モビリティサービス事業計画が次の各号のいずれにも適合するものであると認めるときは、その認定をするものとする。

- 一 新モビリティサービス事業計画に定める事項が基本方針に照らして適切なものであること。
- 二 新モビリティサービス事業計画に定める事項が新モビリティサービス事業を確実に遂行するため適切なものであること。

4 前項の認定を受けた新モビリティサービス事業者(以下「認定新モビリティサービス事業者」という。)は、当該認定に係る新モビリティサービス事業計画を変更しようとするときは、国土交通大臣の認定を受けなければならない。

5 第三項の規定は、前項の認定について準用する。

6 国土交通大臣は、第三項の認定に係る新モビリティサービス事業計画(第四項の変更の認定があったときは、その変更後のもの)が第三項各号のいずれかに適合しなくなったと認めるとき、又は認定新モビリティサービス事業者が当該新モビリティサービス事業計画に従って事業を実施していないと認めるときは、その認定を取り消すことができる。

7 第三項の認定及び第四項の変更の認定に関し必要な事項は、国土交通省令で定める。

(共通乗車船券)

第三十六条の三 新モビリティサービス事業者がその新モビリティサービス事業計画について前条第三項の認定(同条第四項の変更の認定を含む。)を受けた場合において、当該新モビリティサービス事業計画に定められた新モビリティサービス事業(第三十八条において「認定新モビリティサービス事業」という。)を実施しようとする者が当該新モビリティサービス事業として発行する共通乗車船券に係る運賃又は料金の割引を行おうとするときは、国土交通省令で定めるところにより、共同で、あらかじめ、その旨を国土交通大臣に届け出ることができる。

2 前項の規定による届出をした者は、鉄道事業法第十六条第三項後段、軌道法第十一条第二項、道路運送法第九条第三項後段又は海上運送法第八条第一項後段の規定により届出をしたものとみなす。

(新モビリティサービス協議会)

第三十六条の四 地方公共団体は、新モビリティサービス事業の実施に関し必要な協議を行うための協議会(以下「新モビリティサービス協議会」という。)を組織することができる。

2 新モビリティサービス協議会は、次に掲げる者をもって構成する。

- 一 地方公共団体
- 二 認定新モビリティサービス事業者その他新モビリティサービス事業計画に定めようとする事業を実施すると見込まれる者並びに関係する公共交通事業者等、道路管理者及び港湾管理者
- 三 関係する公安委員会及び地域公共交通の利用者、学識経験者その他の当該地方公共団体が必要と認める者

3 第一項の規定により新モビリティサービス協議会を組織する地方公共団体は、同項に規定する協議を行う旨を前項第二号に掲げる者に通知しなければならない。

4 前項の規定による通知を受けた者は、正当な理由がある場合を除き、当該通知に係る協議に応じなければならない。

5 新モビリティサービス協議会において協議が調った事項については、新モビリティサービス協議会の構成員はその協議の結果を尊重しなければならない。

6 認定新モビリティサービス事業者は、新モビリティサービス協議会が組織されていない場合にあっては、地方公共団体に対して、新モビリティサービス協議会を組織するよう要請することができる。

7 国土交通大臣及び都道府県(第一項の規定により新モビリティサービス協議会を組織する都道府県を除く。)は、新モビリティサービス事業計画の作成が円滑に行われるように、新モビリティサービス協議会の構成員の求めに応じて、必要な助言をすることができる。

8 前各項に定めるもののほか、新モビリティサービス協議会の運営に関し必要な事項は、新モビリティサービス協議会が定める。

第六章 雑則

(資金の確保)

第三十七条 国及び地方公共団体は、地域公共交通計画に定められた目標を達成するために行う事業、新地域旅客運送事業及び新モビリティサービス事業の推進を図るために必要な資金の確保に努めるものとする。

(報告の徴収)

第三十八条 国土交通大臣は、この法律の施行に必要な限度において、認定軌道運送高度化事業等を実施する者、認定新地域旅客運送事業者又は認定新モビリティサービス事業者に対し、それぞれ認定軌道運送高度化事業等、認定新地域旅客運送事業又は認定新モビリティサービス事業の実施状況について報告を求めることができる。

(主務大臣)

第三十九条 第三条第一項及び第五項から第七項までにおける主務大臣は、同条第二項第四号及び第五号に掲げる事項については国土交通大臣とし、その他の事項については国土交通大臣及び総務大臣とする。

2 第五条第十一項及び第十二項、第六条第六項並びに第七条の二第二項及び第三項における主務大臣は、国土交通大臣及び総務大臣とする。

(権限の委任)

第四十条 この法律による国土交通大臣の権限は、国土交通省令で定めるところにより、地方支分部局の長に委任することができる。

(命令への委任)

第四十一条 この法律に定めるもののほか、この法律の実施のために必要な事項は、命令で定める。

(経過措置)

第四十二条 この法律に基づき命令を制定し、又は改廃する場合においては、その命令で、その制定又は改廃に伴い合理的に必要と判断される範囲内において、所要の経過措置（罰則に関する経過措置を含む。）を定めることができる。

第七章 罰則

第四十三条 第二十七条の二十第六項の規定による輸送施設の使用の停止又は事業の停止の処分に違反したときは、その違反行為をした者は、一年以下の懲役若しくは百五十万円以下の罰金に処し、又はこれを併科する。

第四十四条 次の各号のいずれかに該当するときは、その違反行為をした者は、百万円以下の罰金に処する。

- 一 第二十七条の二十第七項において準用する道路運送法第四十一条第一項又は第二十八条第四項の規定による命令に違反したとき。
- 二 第二十七条の二十第七項において準用する道路運送法第四十一条第三項の規定に違反したとき。
- 三 第三十八条の規定による報告をせず、又は虚偽の報告をしたとき。

第四十五条 法人の代表者又は法人若しくは人の代理人、使用人その他の従業者が、その法人又は人の業務に関し、前二条の違反行為をしたときは、行為者を罰するほか、その法人又は人に対しても各本条の罰金刑を科する。

第四十六条 第二十九条の二第二項の規定により国土交通大臣の認可を受けなければならない場合において、その認可を受けなかったときは、その違反行為をした機構の役員は、二十万円以下の過料に処する。

附 則 抄

(施行期日)

第一条 この法律は、公布の日から起算して六月を超えない範囲内において政令で定める日から施行する。

(検討)

第二条 政府は、この法律の施行後五年を経過した場合において、この法律の施行の状況について検討を加え、その結果に基づいて必要な措置を講ずるものとする。

附 則 (平成二〇年五月三〇日法律第四九号) 抄

(施行期日)

第一条 この法律は、公布の日から起算して六月を超えない範囲内において政令で定める日から施行する。

(検討)

第二条 政府は、この法律の施行後五年を経過した場合において、この法律の施行の状況について検討を加え、その結果に基づいて必要な措置を講ずるものとする。

附 則 (平成二三年五月二日法律第三五号) 抄

(施行期日)

第一条 この法律は、公布の日から起算して三月を超えない範囲内において政令で定める日から施行する。

附 則 (平成二三年八月三〇日法律第一〇五号) 抄

(施行期日)

第一条 この法律は、公布の日から施行する。

(罰則に関する経過措置)

第八十一条 この法律(附則第一条各号に掲げる規定にあっては、当該規定。以下この条において同じ。)の施行前にした行為及びこの附則の規定によりなお従前の例によることとされる場合におけるこの法律の施行後にした行為に対する罰則の適用については、なお従前の例による。

(政令への委任)

第八十二条 この附則に規定するもののほか、この法律の施行に関し必要な経過措置（罰則に関する経過措置を含む。）は、政令で定める。

附 則 (平成二五年六月一四日法律第四四号) 抄

(施行期日)

第一条 この法律は、公布の日から施行する。

(罰則に関する経過措置)

第十条 この法律（附則第一条各号に掲げる規定にあっては、当該規定）の施行前にした行為に対する罰則の適用については、なお従前の例による。

(政令への委任)

第十一条 この附則に規定するもののほか、この法律の施行に必要な経過措置（罰則に関する経過措置を含む。）は、政令で定める。

附 則（平成二六年五月二一日法律第四一号）抄
(施行期日)

第一条 この法律は、公布の日から起算して六月を超えない範囲内において政令で定める日から施行する。

(経過措置)

第二条 この法律の施行前に、この法律による改正前の地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（以下「旧法」という。）第九条第三項の認定（同条第六項の変更の認定を含む。）を受けた旧法第八条第一項に規定する軌道運送高度化実施計画、旧法第二十五条の三第二項の認定（同条第五項の変更の認定を含む。）を受けた旧法第二十五条の二第一項に規定する鉄道事業再構築実施計画及び旧法第三十条第三項の認定（同条第六項の変更の認定を含む。）を受けた同条第一項に規定する新地域旅客運送事業計画については、なお従前の例による。

(罰則に関する経過措置)

第三条 この法律の施行前にした行為及び前条の規定によりなお従前の例によることとされる場合におけるこの法律の施行後にした行為に対する罰則の適用については、なお従前の例による。

(政令への委任)

第四条 前二条に定めるもののほか、この法律の施行に関して必要な経過措置（罰則に関する経過措置を含む。）は、政令で定める。

(検討)

第五条 政府は、この法律の施行後五年を経過した場合において、この法律の施行の状況について検討を加え、その結果に基づいて必要な措置を講ずるものとする。

附 則（平成二七年五月二七日法律第二八号）抄
(施行期日)

第一条 この法律は、公布の日から起算して三月を超えない範囲内において政令で定める日から施行する。

(罰則に関する経過措置)

第三条 この法律の施行前にした行為に対する罰則の適用については、なお従前の例による。

(政令への委任)

第四条 前二条に定めるもののほか、この法律の施行に関して必要な経過措置（罰則に関する経過措置を含む。）は、政令で定める。

附 則（平成二九年五月一二日法律第二六号）抄
(施行期日)

第一条 この法律は、公布の日から起算して二月を超えない範囲内において政令で定める日から施行する。

附 則（平成三〇年五月二五日法律第三二号）抄
(施行期日)

第一条 この法律は、公布の日から起算して六月を超えない範囲内において政令で定める日から施行する。

附 則（令和二年六月三日法律第三六号）抄
(施行期日)

第一条 この法律は、公布の日から起算して六月を超えない範囲内において政令で定める日から施行する。ただし、附則第五条の規定及び附則第九条中独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法（平成十四年法律第八十号）附則第十一条第二項第四号の改正規定は、公布の日から施行する。

(地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部改正に伴う経過措置)

第二条 この法律の施行の日（以下「施行日」という。）前に作成された第一条の規定による改正前の地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（以下この条において「旧地域公共交通活性化再生法」という。）第五条第一項に規定する地域公共交通網形成計画は、第一条の規定による改正後の地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（以下この条において「新地域公共交通活性化再生法」という。）第五条第一項に規定する地域公共交通計画とみなす。

2 この法律の施行の際現にされている旧地域公共交通活性化再生法第九条第一項、第十四条第一項、第十九条第一項、第二十四条第一項、第二十七条の三第一項又は第三十条第一項の規定による認定の申請は、それぞれ新地域公共交通活性化再生法第九条第一項、第十四条第一項、第十九条第一項、第二十四条第一項、第二十七条の十七第一項又は第三十条第一項の規定による認定の申請とみなす。

3 この法律の施行の際現に旧地域公共交通活性化再生法第二十七条の三第二項の認定（同条第五項の変更の認定を含む。）を受けている旧地域公共交通活性化再生法第二十七条の二第一項に規定する地域公共交通再編実施計画及びこれに定められた旧地域公共交通活性化再生法第二条第十号に規定する地域公共交通再編事業は、それぞれ、施行日に新地域公共交通活性化再生法第二十七条の十七第二項の認定を受けた新地域公共交通活性化再生法第二十七条の十六第一項に規定する地域公共交通利便増進実施計画及びこれに定められた新地域公共交通活性化再生法第二条第十三号に規定する地域公共交通利便増進事業とみなす。

(罰則に関する経過措置)

第四条 施行日前にした行為及び前条第二項の規定によりなお従前の例によることとされる場合における施行日以後にした行為に対する罰則の適用については、なお従前の例による。

(政令への委任)

第五条 前三条に定めるもののほか、この法律の施行に関して必要な経過措置（罰則に関する経過措置を含む。）は、政令で定める。

(検討)

第六条 政府は、この法律の施行後五年を経過した場合において、この法律による改正後のそれぞれの法律の施行の状況について検討を加え、その結果に基づいて必要な措置を講ずるものとする。

2 政府は、情報通信技術その他の先端的な技術の活用が地域における旅客の運送に関するサービスの向上に重要な役割を果たすことに鑑み、この法律の施行後適当な時期において、当該サービスの利用者の利便の増進に資する多様な情報の共有を図るための基盤の整備、情報通信技術を活用した運賃及び料金の支払の円滑化の促進その他の当該サービスの提供に係る先端的な技術の活用に関する施策について検討を加え、その結果に基づいて必要な措置を講ずるものとする。

○地域公共交通の活性化及び再生に関する法律施行令（平成十九年政令第二百九十七号）

内閣は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成十九年法律第五十九号）第九条第四項（同条第七項において準用する場合を含む。）及び第三十条第四項の規定に基づき、この政令を制定する。

（軌道事業の特許を要する軌道運送高度化実施計画等の認定の申請）

第一条 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第九条第三項（同条第七項において準用する場合を含む。）、第二十七条の三第二項（同条第六項において準用する場合を含む。）、第二十七条の九第三項（同条第九項において準用する場合を含む。）、第二十七条の十七第二項（同条第六項において準用する場合を含む。）又は第三十条第三項の認定（軌道法（大正十年法律第七十六号）第三条の軌道事業の特許を要する軌道運送高度化実施計画、地域旅客運送サービス継続実施計画、貨客運送効率化実施計画、地域公共交通利便増進実施計画又は新地域旅客運送事業計画に係るものに限る。）を受けようとする者は、申請書に国土交通省令で定める書類及び図面を添えて、地方運輸局長を経由して国土交通大臣に提出しなければならない。

2 前項に規定する者は、同項に定めるもののほか、申請書の副本並びに国土交通省令で定める書類及び図面を地方運輸局長に提出しなければならない。

（道路管理者の意見の聴取）

第二条 地方運輸局長は、前条第一項の申請書の提出を受けたときは、遅滞なく、期限を指定して、申請に係る軌道が敷設される道路の道路管理者の意見を聴かなければならない。

2 道路管理者である地方公共団体の長は、前項の意見を提出しようとするときは、道路管理者である地方公共団体の議会の議決を経なければならない。

（申請書の送付）

第三条 地方運輸局長は、前条第一項の意見の提出があったとき、又は同項の期限が到来したときは、遅滞なく、第一条第一項の申請書に国土交通省令で定める事項を記載した書類を添えて、国土交通大臣に送付しなければならない。

附 則

この政令は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の施行の日（平成十九年十月一日）から施行する。

附 則（平成二六年十一月六日政令第三五六号）

この政令は、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の施行の日（平成二六年十一月二十日）から施行する。

附 則（令和二年十一月一日政令第三二一号）

この政令は、持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組を推進するための地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律の施行の日（令和二年十一月二十七日）から施行する。

○地域公共交通の活性化及び再生に関する法律施行規則（平成十九年国土交通省令第八十号）

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成十九年法律第五十九号）及び地域公共交通の活性化及び再生に関する法律施行令（平成十九年政令第二百九十七号）の規定に基づき、並びに同法を実施するため、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律施行規則を次のように定める。

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律施行規則

目次

- 第一章 総則（第一条―第九条の三）
 - 第一章の二 基本方針（第九条の四）
- 第二章 地域公共交通計画の作成及び実施
 - 第一節 地域公共交通計画の作成（第十条―第十条の二）
 - 第二節 軌道運送高度化事業（第十一条―第十四条）
 - 第三節 道路運送高度化事業（第十五条―第十九条）
 - 第四節 海上運送高度化事業（第二十条―第二十二条）
 - 第五節 鉄道事業再構築事業（第二十三条―第二十六条）
 - 第六節 鉄道再生事業（第二十七条―第三十二条）
 - 第七節 地域旅客運送サービス継続事業（第三十三条―第三十六条の五）
 - 第八節 貨客運送効率化事業（第三十六条の六―第三十六条の十二）
 - 第九節 地域公共交通利便増進事業（第三十六条の十三―第三十六条の二十三）
- 第三章 新地域旅客運送事業（第三十七条―第四十四条）
 - 第三章の二 新モビリティサービス事業（第四十四条の二―第四十四条の五）
- 第四章 雑則（第四十五条―第四十七条）
- 附則

第一章 総則

（定義）

第一条 この省令において使用する用語は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（以下「法」という。）において使用する用語の例による。

（法第二条第二号ハの国土交通省令で定める者）

第二条 法第二条第二号ハの国土交通省令で定める者は、道路運送法施行規則（昭和二十六年運輸省令第七十五号）第四十九条第二号に規定する福祉有償運送を行う者（同条第一号に規定する交通空白地有償運送を行う者を除く。）とする。

（法第二条第六号の国土交通省令で定める措置）

第二条の二 法第二条第六号の国土交通省令で定める措置は、次に掲げる措置のすべてを講ずるものとする。

- 一 より優れた加速及び減速の性能を有し、振動を抑える効果が高く、かつ、低床化されている等旅客が円滑に乗降できる構造の車両を用いること。
- 二 旅客の乗降を円滑にするための措置（前号に該当するものを除く。）及び車両の良好な走行環境を確保するための措置を講ずること。
- 2 前項の規定にかかわらず、既設の軌道の路線において軌道運送高度化事業を実施しようとする場合の法第二条第六号の国

土交通省令で定める措置は、前項各号に掲げる措置のいずれかを講ずるものとする。

（法第二条第六号の国土交通省令で定める運送サービスの質の向上）

第三条 法第二条第六号の国土交通省令で定める運送サービスの質の向上は、定時性の確保、速達性の向上及び快適性の確保とする。

（法第二条第七号の国土交通省令で定める者）

第四条 法第二条第七号の国土交通省令で定める者は、地方公共団体、特定非営利活動促進法（平成十年法律第七号）第二条第二項に規定する特定非営利活動法人、一般社団法人又は一般財団法人及び協議会の構成員とする。

（法第二条第七号の国土交通省令で定める措置）

第五条 法第二条第七号の国土交通省令で定める措置は、次に掲げる措置のうちいずれか二以上の措置を講ずるものとする。

- 一 乗車定員百人以上であって、低床化されている等旅客が円滑に乗降できる連節バス（連節部により結合された二つの堅ろうな車室で構成され、車体が屈折する特殊な構造を有し、前車室と後車室の連結及び切り離しが路上等作業設備のない場所で行えない構造の自動車であって、旅客が前後の車室間を自由に移動できる構造のものをいう。）を用いること。
- 二 道路運送高度化事業の用に供する車両の位置、発着時刻その他の運行状況に関する情報を収集し、及び提供するシステムを導入すること。
- 三 道路交通の円滑化に資する措置に対応した機器又は施設を整備すること。
- 四 旅客の乗降を円滑にするための措置（第一号に該当するものを除く。）を講ずること。

（法第二条第七号の国土交通省令で定める運送サービスの質の向上）

第六条 法第二条第七号の国土交通省令で定める運送サービスの質の向上は、定時性の確保、速達性の向上、快適性の確保及び安全性の向上とする。

（法第二条第八号の国土交通省令で定める措置）

第七条 法第二条第八号の国土交通省令で定める措置は、次に掲げる措置のいずれかを講ずるものとする。

- 一 より優れた加速の性能等を有する船舶を用いること。
- 二 より快適な船内設備等を有する船舶を用いること。
- 三 旅客の乗降を円滑にするための措置を講ずること。
- 四 航路の新設、再編又は運航計画の変更その他の利便性の向上を図るための措置を講ずること。

（法第二条第八号の国土交通省令で定める運送サービスの質の向上）

第八条 法第二条第八号の国土交通省令で定める運送サービスの質の向上は、定時性の確保、速達性の向上、快適性の確保及び利便性の向上とする。

（法第二条第九号ニの国土交通省令で定める事業構造の変更）

第九条 法第二条第九号ニの国土交通省令で定める事業構造の変更は、重要な資産の譲渡及び譲受とする。

(法第二条第十一号の国土交通省令で定める選定の方法)
第九条の二 法第二条第十一号の国土交通省令で定める方法は、公募とする。

- 2 前項の規定による公募は、当該公募の実施に関する方針(次項において「実施方針」という。)を示して行うものとする。
- 3 実施方針には、次に掲げる事項を定めるものとする。
 - 一 地域旅客運送サービス継続事業を実施する区域
 - 二 地域旅客運送サービス継続事業を実施する路線等において現に実施されている特定旅客運送事業の状況
 - 三 前号の路線等において地域旅客運送サービスの維持を図るために引き続き実施する運送(次号及び第八号において「継続旅客運送」という。)に係る運送機関の種類、態様その他の内容
 - 四 継続旅客運送を実施する者の要件
 - 五 地方公共団体による支援の内容
 - 六 地域旅客運送サービス継続事業の実施予定期間
 - 七 公募の期間
 - 八 継続旅客運送を実施する者の選定の方法
 - 九 前各号に掲げるもののほか、公募の実施に関し地方公共団体が必要と認める事項

(法第二条第十三号トの国土交通省令で定めるもの)
第九条の三 法第二条第十三号トの国土交通省令で定めるものは、異なる公共交通事業者等間の旅客の乗継ぎを円滑に行うための運行計画の改善(同号ホに掲げるものに該当するものを除く。)、交通結節施設における乗降場の改善、旅客の乗継ぎに関する分かりやすい情報提供、ＩＣカード又は二次元コードの導入その他の地域公共交通の利用を円滑化するための措置(同号イからヘまでに掲げるものと併せて行うものに限る。)とする。

第一章の二 基本方針

(法第三条第二項第七号の国土交通省令で定める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に関する事項)

第九条の四 法第三条第二項第七号の国土交通省令で定める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に関する事項は、次に掲げる事項とする。

- 一 国、地方公共団体その他の関係者の役割に関する事項
- 二 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、観光の振興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

第二章 地域公共交通計画の作成及び実施

第一節 地域公共交通計画の作成

(地域公共交通計画の作成の方法)

第十条 地域公共交通計画に鉄道再生事業に関する事項を定めようとするときは、当該鉄道再生事業を実施しようとする路線の存する全ての市町村が共同して作成するものとする。

(地域公共交通計画に定める定量的な目標)

第十条の二 法第五条第四項の国土交通省令で定める定量的な目標は、次に掲げる事項に関する目標とする。

- 一 地域旅客運送サービスの利用者の数

- 二 地域旅客運送サービスに係る収支
- 三 地域旅客運送サービスの費用に係る国又は地方公共団体の支出の額
- 四 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

第二節 軌道運送高度化事業

(軌道運送高度化実施計画の記載事項)

第十一条 法第八条第二項第七号の国土交通省令で定める事項は、次に掲げる事項とする。

- 一 地域公共交通計画に軌道運送高度化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
- 二 軌道整備事業を実施しようとする者と軌道運送事業を実施しようとする者が異なる場合には、次に掲げる事項
 - イ 軌道施設の使用料の額
 - ロ 軌道施設の使用料の收受方法
 - ハ 軌道施設の使用開始予定日及びその期間
 - ニ 軌道施設の管理の方法
- 三 前二号に掲げるもののほか、軌道運送高度化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

(軌道運送高度化実施計画の認定の申請)

第十二条 法第九条第一項の規定により軌道運送高度化実施計画の認定を申請しようとする者は、次に掲げる事項を記載した申請書を国土交通大臣に提出しなければならない。

- 一 氏名又は名称及び住所並びに法人にあっては、その代表者の氏名
- 二 法第八条第二項各号に掲げる事項
- 2 軌道整備事業を実施しようとする者と軌道運送事業を実施しようとする者が異なる場合においては、前項の申請書には、次に掲げる書類及び図面を添付しなければならない。
 - 一 軌道施設の使用契約書の写し
 - 二 軌道施設の使用料の算出の基礎を記載した書類
 - 三 軌道施設に係る図面
- 3 第一項の場合において、法第十条第一項及び第二項の規定の適用を受けようとするときは、第一項に規定する申請書並びに前項に掲げる書類及び図面のほか、軌道法施行規則(大正十二年/内務/鉄道/省令)第一条第一項各号に掲げる書類及び図面並びに同条第二項に規定する事由書を添付しなければならない。

(軌道運送高度化実施計画の変更の認定の申請)

第十三条 法第九条第六項の規定により認定軌道運送高度化実施計画の変更の認定を受けようとする軌道運送高度化事業者は、次に掲げる事項を記載した申請書を国土交通大臣に提出しなければならない。

- 一 氏名又は名称及び住所並びに法人にあっては、その代表者の氏名
- 二 変更しようとする事項(新旧の対照を明示すること。)
- 三 変更の理由
- 2 前項の申請書には、次に掲げる書類及び図面を添付しなければならない。
 - 一 当該軌道運送高度化実施計画に係る軌道運送高度化事業の実施状況を記載した書類
 - 二 前条第二項各号に掲げる書類及び図面のうち軌道運送高度化実施計画の変更に伴いその内容が変更されるもの

- 三 軌道法施行規則第一条第一項各号に掲げる書類及び図面並びに同条第二項に規定する事由書のうち軌道運送高度化実施計画の変更に伴いその内容が変更されるもの
- 3 前条第三項の規定は、第一項の認定の申請について準用する。

(申請書の送付手続)

第十四条 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律施行令(以下「令」という。)第三条の国土交通省令で定める事項(法第九条第三項に係るものに限る。)は、次に掲げる事項とする。

- 一 申請者の資産及び信用の程度
- 二 事業の成否及び効果
- 三 道路管理者の意見
- 四 他の鉄道、軌道、索道又は道路運送法(昭和二十六年法律第百八十三号)による自動車道事業若しくは自動車運送事業(未開業のものを含む。)に及ぼす影響
- 五 付近における鉄道、軌道、索道又は道路運送法による自動車道事業若しくは自動車運送事業の出願があるときは、その種類、区間、申請者及び申請書の受付年月日
- 六 認定の可否に関する意見

第三節 道路運送高度化事業

(道路運送高度化実施計画の記載事項)

第十五条 法第十三条第二項第七号の国土交通省令で定める事項は、地域公共交通計画に道路運送高度化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とする。

(道路運送高度化実施計画の認定の申請)

第十六条 法第十四条第一項の規定により道路運送高度化実施計画の認定を申請しようとする者は、次に掲げる事項を記載した申請書を国土交通大臣に提出しなければならない。

- 一 氏名又は名称及び住所並びに法人にあっては、その代表者の氏名
 - 二 法第十三条第二項各号に掲げる事項
- 2 前項の場合において、別表第一の上欄に掲げる規定の適用を受けようとするときは、同項各号に掲げる事項のほか、同表の中欄に掲げる事項(同項各号に掲げる事項を除く。)を記載し、かつ、同表の下欄に掲げる書類を添付しなければならない。
- 3 道路運送法第五条第三項及び道路運送法施行規則第十四条第三項の規定は、第一項の認定の申請について準用する。

(道路運送高度化実施計画の変更の認定の申請)

第十七条 法第十四条第六項の規定により認定道路運送高度化実施計画の変更の認定を受けようとする道路運送高度化事業者は、次に掲げる事項を記載した申請書を国土交通大臣に提出しなければならない。

- 一 氏名又は名称及び住所並びに法人にあっては、その代表者の氏名
 - 二 変更しようとする事項(新旧の対照を明示すること。)
 - 三 変更の理由
- 2 前項の申請書には、当該道路運送高度化実施計画に係る道路運送高度化事業の実施状況を記載した書類を添付しなければならない。
- 3 第一項の場合において、別表第一の上欄に掲げる規定の適用を受けようとするときは、同項各号に掲げる事項のほか、同表の中欄に掲げる事項(同項各号に掲げる事項を除く。)を記載し、かつ、前項に規定する書類のほか、同表の下欄に掲げる書

類を添付しなければならない。

- 4 前条第三項の規定は、第一項の認定の申請について準用する。

(法第十四条第四項の国土交通省令で定める道路管理者に対する意見聴取の方法)

第十八条 法第十四条第四項の国土交通省令で定める道路管理者に対する意見聴取の方法については、道路管理者の意見聴取に関する省令(昭和二十六年/運輸省/建設省/令第一号)第一条、第二条(第三項を除く。)、第三条、第六条及び第七条の規定を準用する。この場合において、同令第一条第一項中「路線を定める旅客自動車運送事業につき」とあるのは「道路運送高度化事業につき地域公共交通の活性化及び再生に関する法律施行規則(以下「規則」という。)第十六条又は第十七条に基づく申請書(「と、以下「規則」という。)第四条に基づく許可申請書」とあるのは「」第四条に基づく許可申請書に係る事項」と、「(限る。)」とあるのは「(限る。)」に係る事項の記載がなされたものに限る。)」と、「許可申請書又は認可申請書」とあるのは「申請書」と、同条第三項中「路線を定める旅客自動車運送事業につき規則第十四条に基づく認可申請書(「とあるのは「道路運送高度化事業につき規則第十六条又は第十七条に基づく申請書(道路運送法施行規則第十四条に基づく認可申請書に係る事項の記載がなされたものであり、かつ、その内容が」と、同令第三条第一項中「許可申請書又は認可申請書(以下「許可申請書等」という。))」とあり、及び「認可申請書」とあるのは「申請書」と、「当該許可申請書等」とあるのは「当該申請書」と読み替えるものとする。

(法第十四条第四項の国土交通省令で定める道路管理者の意見を聴く必要がない場合)

第十九条 法第十四条第四項ただし書の国土交通省令で定める道路管理者の意見を聴く必要がない場合については、道路管理者の意見聴取に関する省令第五条の規定を準用する。この場合において、同条各号列記以外の部分中「道路運送法(昭和二十六年法律第百八十三号。以下「法」という。)第九十一条」とあるのは「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(平成十九年法律第五十九号。以下「法」という。)第十四条第四項」と、同条第一号中「法第四条第一項又は第十五条第一項の規定による処分により」とあるのは「法第十五条第一項の規定により道路運送法(昭和二十六年法律第百八十三号)第四条第一項又は第十五条第一項の規定による処分を受けたものとみなされ、これによって」と、「に係る」とあるのは「を受けたものとみなされる」と、同条第二号中「法第四条第一項又は第十五条第一項の規定による処分に係る」とあるのは「法第十五条の規定により道路運送法第四条第一項又は第十五条第一項の規定による処分を受けたものとみなされる」と、「当該処分」とあるのは「当該処分を受けたものとみなされること」と、同条第三号中「法第十五条第一項の規定による処分に係る」とあるのは「法第十五条の規定により道路運送法第十五条第一項の規定による処分を受けたものとみなされる」と、「当該処分」とあるのは「当該処分を受けたものとみなされること」と読み替えるものとする。

第四節 海上運送高度化事業

(海上運送高度化実施計画の記載事項)

第二十条 法第十八条第二項第六号の国土交通省令で定める事項は、地域公共交通計画に海上運送高度化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

とする。

(海上運送高度化実施計画の認定の申請)

第二十一条 法第十九条第一項の規定により海上運送高度化実施計画の認定を申請しようとする者は、次に掲げる事項を記載した申請書を国土交通大臣に提出しなければならない。

- 一 氏名又は名称及び住所並びに法人にあっては、その代表者の氏名
 - 二 国内一般旅客定期航路事業、海上運送法(昭和二十四年法律第百八十七号)第十九条の六の二に規定する人の運送をする貨物定期航路事業又は同法第二十条第二項に規定する人の運送をする不定期航路事業の別
 - 三 法第十八条第二項各号に掲げる事項
- 2 前項の場合において、別表第二の上欄に掲げる規定の適用を受けようとするときは、同項各号に掲げる事項のほか、同表の中欄に掲げる事項(同項各号に掲げる事項を除く。)を記載し、かつ、同表の下欄に掲げる書類を添付しなければならない。

(海上運送高度化実施計画の変更の認定の申請)

第二十二条 法第十九条第五項の規定により認定海上運送高度化実施計画の変更の認定を受けようとする海上運送高度化事業者は、次に掲げる事項を記載した申請書を国土交通大臣に提出しなければならない。

- 一 氏名又は名称及び住所並びに法人にあっては、その代表者の氏名
 - 二 変更しようとする事項(新旧の対照を明示すること。)
 - 三 変更の理由
- 2 前項の申請書には、当該海上運送高度化実施計画に係る海上運送高度化事業の実施状況を記載した書類を添付しなければならない。
- 3 第一項の場合において、別表第二の上欄に掲げる規定の適用を受けようとするときは、同項各号に掲げる事項のほか、同表の中欄に掲げる事項(同項各号に掲げる事項を除く。)を記載し、かつ、前項に規定する書類のほか、同表の下欄に掲げる書類を添付しなければならない。

第五節 鉄道事業再構築事業

(法第二十三条第一項の国土交通省令で定める者)

第二十三条 法第二十三条第一項の国土交通省令で定める者は、次に掲げる者とする。

- 一 地域公共交通計画を作成した地方公共団体、鉄道事業再構築事業に係る旅客鉄道事業を経営する鉄道事業者及び当該鉄道事業者に代わって当該旅客鉄道事業に係る路線において引き続き旅客鉄道事業を経営しようとする者
- 二 前号に掲げるもののほか、関係する都道府県その他の地域公共交通計画を作成した地方公共団体が必要と認める者

(鉄道事業再構築実施計画の記載事項)

第二十四条 法第二十三条第二項第八号の国土交通省令で定める事項は、次に掲げる事項とする。

- 一 地域公共交通計画に鉄道事業再構築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
- 二 前号に掲げるもののほか、鉄道事業再構築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

(鉄道事業再構築実施計画の認定の申請)

第二十五条 法第二十四条第一項の規定により鉄道事業再構築実施計画の認定を申請しようとする者は、次に掲げる事項を記載した申請書を国土交通大臣に提出しなければならない。

- 一 氏名又は名称及び住所並びに法人にあっては、その代表者の氏名
 - 二 法第二十三条第二項各号に掲げる事項
- 2 前項の場合において、別表第二の二の上欄に掲げる規定の適用を受けようとするときは、同項各号に掲げる事項のほか、同表の中欄に掲げる事項(同項各号に掲げる事項を除く。)を記載し、かつ、同表の下欄に掲げる書類を添付しなければならない。
- 3 鉄道事業法(昭和六十一年法律第九十二号)第四条第三項並びに鉄道事業法施行規則(昭和六十二年運輸省令第六号)第二条第三項及び第四項の規定は、第一項の認定の申請について準用する。

(鉄道事業再構築実施計画の変更の認定の申請)

第二十六条 法第二十四条第五項の規定により認定鉄道事業再構築実施計画の変更の認定を受けようとする者は、次に掲げる事項を記載した申請書を国土交通大臣に提出しなければならない。

- 一 氏名又は名称及び住所並びに法人にあっては、その代表者の氏名
 - 二 変更しようとする事項(新旧の対照を明示すること。)
 - 三 変更の理由
- 2 前項の申請書には、当該認定鉄道事業再構築実施計画に係る鉄道事業再構築事業の実施状況を記載した書類を添付しなければならない。
- 3 第一項の場合において、別表第二の二の上欄に掲げる規定の適用を受けようとするときは、同項各号に掲げる事項のほか、同表の中欄に掲げる事項(同項各号に掲げる事項を除く。)を記載し、かつ、前項に規定する書類のほか、同表の下欄に掲げる書類を添付しなければならない。
- 4 前条第三項の規定は、第一項の認定の申請について準用する。

第六節 鉄道再生事業

(法第二十六条第一項の国土交通省令で定める者)

第二十七条 法第二十六条第一項の国土交通省令で定める者は、関係する都道府県(当該地域公共交通計画を作成した都道府県を除く。)その他の地域公共交通計画を作成した地方公共団体が必要と認める者とする。

(鉄道再生実施計画の記載事項)

第二十八条 法第二十六条第二項第六号の国土交通省令で定める事項は、次に掲げる事項とする。

- 一 地域公共交通計画に鉄道再生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
- 二 前号に掲げるもののほか、鉄道再生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

(鉄道再生事業の実施に係る協議開始の届出等)

第二十九条 法第二十六条第三項及び第二十七条第二項の規定により届出をしようとする者は、次に掲げる事項を記載した届出書を国土交通大臣に提出するものとする。

- 一 氏名又は名称及び住所並びに法人にあっては、その代表者の氏名

二 鉄道再生事業を実施しようとする路線

(鉄道再生実施計画の届出)

第三十条 法第二十六条第四項の規定により鉄道再生実施計画の届出をしようとする者は、次に掲げる事項を記載した届出書を国土交通大臣に提出するものとする。

- 一 氏名又は名称及び住所並びに法人にあっては、その代表者の氏名
 - 二 法第二十六条第二項各号に掲げる事項
- 2 前項の場合において、別表第三の上欄に掲げる規定の適用を受けようとするときは、同項各号に掲げる事項のほか、同表の下欄に掲げる事項（同項各号に掲げる事項を除く。）を記載しなければならない。

(鉄道再生実施計画の変更の届出)

第三十一条 法第二十六条第四項の規定により鉄道再生実施計画の変更の届出をしようとする者は、次に掲げる事項を記載した届出書を提出しなければならない。

- 一 氏名又は名称及び住所並びに法人にあっては、その代表者の氏名
 - 二 変更しようとする事項（新旧の対照を明示すること。）
 - 三 変更の理由
- 2 前条第二項の規定は、前項の変更の届出について準用する。

(鉄道再生事業における鉄道事業の廃止の届出)

第三十二条 法第二十七条第三項及び第五項の規定により鉄道事業の全部又は一部の廃止の届出をしようとする者は、次に掲げる事項を記載した届出書を国土交通大臣に提出しなければならない。

- 一 氏名又は名称及び住所並びに法人にあっては、その代表者の氏名
 - 二 廃止しようとする路線
 - 三 廃止の予定日
 - 四 廃止を必要とする理由
- 2 前項の届出書には、次に掲げる書類を添付しなければならない。
- 一 廃止しようとする事業の現況等を記載した書類
 - 二 廃止しようとする事業に係る鉄道線路を鉄道事業法第二条第三項に規定する第二種鉄道事業者に使用させている場合には、当該第二種鉄道事業者との間の廃止に係る調整等の経過を記載した書類

第七節 地域旅客運送サービス継続事業

(地域旅客運送サービス継続実施計画の記載事項)

第三十三条 法第二十七条の二第二項第七号の国土交通省令で定める事項は、次に掲げる事項とする。

- 一 地域公共交通計画に地域旅客運送サービス継続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
- 二 前号に掲げるもののほか、地域旅客運送サービス継続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

(法第二十七条の二第三項の国土交通省令で定める者)

第三十四条 法第二十七条の二第三項の国土交通省令で定める者は、次に掲げる者とする。

- 一 地域旅客運送サービス継続事業を実施する路線等に係る

特定旅客運送事業を営む者

- 二 前号の特定旅客運送事業を営む者に代わって引き続き当該路線等における運送を実施しようとする者が存する場合には、当該者
- 三 前二号に掲げるもののほか、関係する都道府県その他の地域旅客運送サービス継続実施計画を定めようとする地方公共団体が必要と認める者

(地域旅客運送サービス継続実施計画の認定の申請)

第三十五条 法第二十七条の三第一項の規定により地域旅客運送サービス継続実施計画の認定を申請しようとする地方公共団体は、次に掲げる事項を記載した申請書を国土交通大臣に提出しなければならない。

- 一 地方公共団体の名称
 - 二 法第二十七条の二第二項各号に掲げる事項
- 2 前項の場合において、別表第三の二の上欄に掲げる規定の適用を受けようとするときは、同項各号に掲げる事項のほか、同表の中欄に掲げる事項（同項各号に掲げる事項を除く。）を記載し、かつ、同表の下欄に掲げる書類を添付しなければならない。
- 3 道路運送法第五条第三項、道路運送法施行規則第八条第三項並びに第十四条第三項、鉄道事業法第四条第三項並びに鉄道事業法施行規則第二条第三項及び第四項の規定は、第一項の認定の申請について準用する。

(地域旅客運送サービス継続実施計画の変更の認定の申請)

第三十六条 法第二十七条の三第五項の規定により認定地域旅客運送サービス継続実施計画の変更の認定を受けようとする地方公共団体は、次に掲げる事項を記載した申請書を国土交通大臣に提出しなければならない。

- 一 地方公共団体の名称
 - 二 変更しようとする事項（新旧の対照を明示すること。）
 - 三 変更の理由
- 2 前項の申請書には、当該地域旅客運送サービス継続実施計画に係る地域旅客運送サービス継続事業の実施状況を記載した書類を添付しなければならない。
- 3 第一項の場合において、別表第三の二の上欄に掲げる規定の適用を受けようとするときは、同項各号に掲げる事項のほか、同表の中欄に掲げる事項（同項各号に掲げる事項を除く。）を記載し、かつ、前項に規定する書類のほか、同表の下欄に掲げる書類を添付しなければならない。
- 4 前条第三項の規定は、第一項の認定の申請について準用する。

(利害関係人等の意見の聴取)

第三十六条の二 法第二十七条の三第二項の認定をする場合において、地方運輸局長は、その権限に属する道路運送法第九条第一項の認可を要するものについて、必要があると認めるときは、利害関係人又は参考人の出頭を求めて意見を聴取することができる。

- 2 地方運輸局長は、その権限に属する前項に規定する事項について利害関係人の申請があったとき又は国土交通大臣の権限に属する同項に規定する事項について国土交通大臣の指示があったときは、利害関係人又は参考人の出頭を求めて意見を聴取しなければならない。
- 3 前二項の意見の聴取に際しては、利害関係人に対し、証拠を提出する機会が与えられなければならない。
- 4 道路運送法施行規則第五十五条から第六十条までの規定は、第一項又は第二項の規定による意見の聴取を行う場合について

て準用する。

(法第二十七条の三第四項の国土交通省令で定める道路管理者に対する意見聴取の方法)

第三十六条の三 法第二十七条の三第四項の国土交通省令で定める道路管理者に対する意見聴取の方法については、道路管理者の意見聴取に関する省令第一条から第三条まで及び第六条から第八条までの規定を準用する。この場合において、同令第一条第一項中「路線を定める旅客自動車運送事業につき」とあるのは「地域旅客運送サービス継続事業につき地域公共交通の活性化及び再生に関する法律施行規則(以下「規則」という。)」第三十五条又は第三十六条に基づく申請書(「と、以下「規則」という。)」第四条に基づく許可申請書」とあるのは「(「第四条に基づく許可申請書に係る事項」と、「限る。))」とあるのは「(限る。))に係る事項の記載がなされたものに限る。))」と、「許可申請書又は認可申請書」とあるのは「申請書」と、同条第三項中「路線を定める旅客自動車運送事業につき規則第十四条に基づく認可申請書(「とあるのは「地域旅客運送サービス継続事業につき規則第三十五条又は第三十六条に基づく申請書(道路運送法施行規則第十四条に基づく認可申請書に係る事項の記載がなされたものであり、かつ、その内容が」と、同令第三条第一項中「許可申請書又は認可申請書(以下「許可申請書等」という。))」とあり、及び「認可申請書」とあるのは「申請書」と、「当該許可申請書等」とあるのは「当該申請書」と読み替えるものとする。

(法第二十七条の三第四項の国土交通省令で定める道路管理者の意見を聴く必要がない場合)

第三十六条の四 法第二十七条の三第四項ただし書の国土交通省令で定める道路管理者の意見を聴く必要がない場合については、道路管理者の意見聴取に関する省令第五条の規定を準用する。この場合において、同条各号列記以外の部分中「道路運送法(昭和二十六年法律第百八十三号。以下「法」という。)」第九十一条とあるのは「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(平成十九年法律第五十九号。以下「法」という。)」第二十七条の三第四項」と、同条第一号中「法第四条第一項又は第十五条第一項の規定による処分により」とあるのは「法第二十七条の六の規定により道路運送法(昭和二十六年法律第百八十三号)第四条第一項又は第十五条第一項の規定による処分を受けたものとみなされ、これによって」と、「に係る」とあるのは「を受けたものとみなされる」と、同条第二号中「法第四条第一項又は第十五条第一項の規定による処分に係る」とあるのは「法第二十七条の六の規定により道路運送法第四条第一項又は第十五条第一項の規定による処分を受けたものとみなされる」と、「当該処分」とあるのは「当該処分を受けたものとみなされること」と、同条第三号中「法第十五条第一項の規定による処分に係る」とあるのは「法第二十七条の六の規定により道路運送法第十五条第一項の規定による処分を受けたものとみなされる」と、「当該処分」とあるのは「当該処分を受けたものとみなされること」と読み替えるものとする。

(申請書の送付手続)

第三十六条の五 第十四条の規定は、令第三条の国土交通省令で定める事項(法第二十七条の三第二項に係るものに限る。)について準用する。

第八節 貨客運送効率化事業

(貨客運送効率化実施計画の記載事項)

第三十六条の六 法第二十七条の八第二項第六号の国土交通省令で定める事項は、次に掲げる事項とする。

- 一 地域公共交通計画に貨客運送効率化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
- 二 前号に掲げるもののほか、貨客運送効率化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

(貨客運送効率化実施計画の認定の申請)

第三十六条の七 法第二十七条の九第一項の規定により貨客運送効率化実施計画の認定を申請しようとする者は、次に掲げる事項を記載した申請書を国土交通大臣に提出しなければならない。

- 一 氏名又は名称及び住所並びに法人にあっては、その代表者の氏名
- 二 法第二十七条の八第二項各号に掲げる事項
- 2 前項の場合において、別表第三の三の上欄に掲げる規定の適用を受けようとするときは、同項各号に掲げる事項のほか、同表の中欄に掲げる事項(同項各号に掲げる事項を除く。)を記載し、かつ、同表の下欄に掲げる書類を添付しなければならない。
- 3 道路運送法第五条第三項、道路運送法施行規則第八条第三項並びに第十四条第三項、鉄道事業法第四条第三項、鉄道事業法施行規則第二条第三項及び第四項、貨物利用運送事業法(平成元年法律第八十二号)第四十五条第四項並びに貨物利用運送事業法施行規則(平成二年運輸省令第二十号)第四条第三項並びに第十九条第二項の規定は、第一項の認定の申請について準用する。

(貨客運送効率化実施計画の変更の認定の申請)

第三十六条の八 法第二十七条の九第八項の規定により認定貨客運送効率化実施計画の変更の認定を受けようとする者は、次に掲げる事項を記載した申請書を国土交通大臣に提出しなければならない。

- 一 氏名又は名称及び住所並びに法人にあっては、その代表者の氏名
- 二 変更しようとする事項(新旧の対照を明示すること。)
- 三 変更の理由
- 2 前項の申請書には、当該貨客運送効率化実施計画に係る貨客運送効率化事業の実施状況を記載した書類を添付しなければならない。
- 3 第一項の場合において、別表第三の三の上欄に掲げる規定の適用を受けようとするときは、同項各号に掲げる事項のほか、同表の中欄に掲げる事項(同項各号に掲げる事項を除く。)を記載し、かつ、前項に規定する書類のほか、同表の下欄に掲げる書類を添付しなければならない。
- 4 前条第三項の規定は、第一項の認定の申請について準用する。

(利害関係人等の意見の聴取)

第三十六条の九 法第二十七条の九第三項の認定をする場合において、地方運輸局長は、その権限に属する道路運送法第九条第一項の認可を要するものについて、必要があると認めるときは、利害関係人又は参考人の出頭を求めて意見を聴取することができる。

- 2 地方運輸局長は、その権限に属する前項に規定する事項につ

いて利害関係人の申請があったとき又は国土交通大臣の権限に属する同項に規定する事項について国土交通大臣の指示があったときは、利害関係人又は参考人の出頭を求めて意見を聴取しなければならない。

- 3 前二項の意見の聴取に際しては、利害関係人に対し、証拠を提出する機会が与えられなければならない。
- 4 道路運送法施行規則第五十五条から第六十条までの規定は、第一項又は第二項の規定による意見の聴取を行う場合について準用する。

(法第二十七条の九第六項の国土交通省令で定める道路管理者に対する意見聴取の方法)

第三十六条の十 法第二十七条の九第六項の国土交通省令で定める道路管理者に対する意見聴取の方法については、道路管理者の意見聴取に関する省令第一条から第三条まで及び第六条から第八条までの規定を準用する。この場合において、同令第一条第一項中「路線を定める旅客自動車運送事業につき」とあるのは「貨客運送効率化事業につき地域公共交通の活性化及び再生に関する法律施行規則（以下「規則」という。）第三十六条の七又は第三十六条の八に基づく申請書（「と」、「以下「規則」という。）第四条に基づく許可申請書」とあるのは「」第四条に基づく許可申請書に係る事項」と、「限る。」とあるのは「限る。」に係る事項の記載がなされたものに限る。」と、「許可申請書又は認可申請書」とあるのは「申請書」と、同条第三項中「路線を定める旅客自動車運送事業につき規則第十四条に基づく認可申請書（「とあるのは「貨客運送効率化事業につき規則第三十六条の七又は第三十六条の八に基づく申請書（道路運送法施行規則第十四条に基づく認可申請書に係る事項の記載がなされたものであり、かつ、その内容が」と、同令第三条第一項中「許可申請書又は認可申請書（以下「許可申請書等」という。））」とあり、及び「認可申請書」とあるのは「申請書」と、「当該許可申請書等」とあるのは「当該申請書」と読み替えるものとする。

(法第二十七条の九第六項の国土交通省令で定める道路管理者の意見を聴く必要がない場合)

第三十六条の十一 法第二十七条の九第六項ただし書の国土交通省令で定める道路管理者の意見を聴く必要がない場合については、道路管理者の意見聴取に関する省令第五条の規定を準用する。この場合において、同条各号列記以外の部分中「道路運送法（昭和二十六年法律第百八十三号。以下「法」という。）第九十一条」とあるのは「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成十九年法律第五十九号。以下「法」という。）第二十七条の九第六項」と、同条第一号中「法第四条第一項又は第十五条第一項の規定による処分により」とあるのは「法第二十七条の十二の規定により道路運送法（昭和二十六年法律第百八十三号）第四条第一項又は第十五条第一項の規定による処分を受けたものとみなされ、これによって」と、「に係る」とあるのは「を受けたものとみなされる」と、同条第二号中「法第四条第一項又は第十五条第一項の規定による処分に係る」とあるのは「法第二十七条の十二の規定により道路運送法第四条第一項又は第十五条第一項の規定による処分を受けたものとみなされる」と、「当該処分」とあるのは「当該処分を受けたものとみなされること」と、同条第三号中「法第十五条第一項の規定による処分に係る」とあるのは「法第二十七条の十二の規定により道路運送法第十五条第一項の規定による処分を受けたものとみなされる」と、「当該処分」とあるのは「当該処分を受けたものとみなされること」と読み替えるものとする。

(申請書の送付手続)

第三十六条の十二 第十四条の規定は、令第三条の国土交通省令で定める事項（法第二十七条の九第三項に係るものに限る。）について準用する。

第九節 地域公共交通利便増進事業

(地域公共交通利便増進実施計画の記載事項)

第三十六条の十三 法第二十七条の十六第二項第七号の国土交通省令で定める事項は、次に掲げる事項とする。

- 一 地域公共交通計画に地域公共交通利便増進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
- 二 地域公共交通計画に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、観光の振興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
- 三 前二号に掲げるもののほか、地域公共交通利便増進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

(法第二十七条の十六第三項の国土交通省令で定める者)

第三十六条の十四 法第二十七条の十六第三項の国土交通省令で定める者は、次に掲げる者とする。

- 一 当該地域公共交通利便増進実施計画に係る地域公共交通利便増進事業を実施しようとする者
- 二 前号に掲げるもののほか、関係する都道府県その他の地域公共交通利便増進実施計画を定めようとする地方公共団体が当該地域公共交通利便増進事業に関係を有する者として必要と認める者

(地域公共交通利便増進実施計画の公表)

第三十六条の十五 法第二十七条の十六第五項の規定による公表は、地域公共交通利便増進事業を実施する区域、当該地域公共交通利便増進事業の内容及び実施予定期間その他の地域公共交通利便増進実施計画に記載された事項の概要について行うものとする。

- 2 前項の規定による公表は、地方公共団体の公報への掲載、インターネットの利用その他の適切な方法により行うものとする。

(地域公共交通利便増進実施計画の認定の申請)

第三十六条の十六 法第二十七条の十七第一項の規定により地域公共交通利便増進実施計画の認定を申請しようとする地方公共団体は、次に掲げる事項を記載した申請書を国土交通大臣に提出しなければならない。

- 一 地方公共団体の名称
- 二 法第二十七条の十六第二項各号に掲げる事項
- 2 前項の場合において、別表第三の四の上欄に掲げる規定の適用を受けようとするときは、同項各号に掲げる事項のほか、同表の中欄に掲げる事項（同項各号に掲げる事項を除く。）を記載し、かつ、同表の下欄に掲げる書類を添付しなければならない。
- 3 道路運送法第五条第三項、道路運送法施行規則第八条第三項並びに第十四条第三項、鉄道事業法第四条第三項並びに鉄道事業法施行規則第二条第三項及び第四項の規定は、第一項の認定の申請について準用する。

(地域公共交通利便増進実施計画の変更の認定の申請)

第三十六条の十七 法第二十七条の十七第五項の規定により認定地域公共交通利便増進実施計画の変更の認定を受けようとする地方公共団体は、次に掲げる事項を記載した申請書を国土交通大臣に提出しなければならない。

- 一 地方公共団体の名称
 - 二 変更しようとする事項(新旧の対照を明示すること。)
 - 三 変更の理由
- 2 前項の申請書には、当該地域公共交通利便増進実施計画に係る地域公共交通利便増進事業の実施状況を記載した書類を添付しなければならない。
- 3 第一項の場合において、別表第三の四の上欄に掲げる規定の適用を受けようとするときは、同項各号に掲げる事項のほか、同表の中欄に掲げる事項(同項各号に掲げる事項を除く。)を記載し、かつ、前項に規定する書類のほか、同表の下欄に掲げる書類を添付しなければならない。
- 4 前条第三項の規定は、第一項の認定の申請について準用する。

(利害関係人等の意見の聴取)

第三十六条の十八 法第二十七条の十七第二項の認定をする場合において、地方運輸局長は、その権限に属する道路運送法第九条第一項の認可を要するものについて、必要があると認めるときは、利害関係人又は参考人の出頭を求めて意見を聴取することができる。

- 2 地方運輸局長は、その権限に属する前項に規定する事項について利害関係人の申請があったとき、又は国土交通大臣の権限に属する同項に規定する事項若しくは法第二十七条の二十第六項に規定する一般乗合旅客自動車運送事業の停止の命令若しくは許可の取消しについて国土交通大臣の指示があったときは、利害関係人又は参考人の出頭を求めて意見を聴取しなければならない。
- 3 前二項の意見の聴取に際しては、利害関係人に対し、証拠を提出する機会が与えられなければならない。
- 4 道路運送法施行規則第五十五条から第六十条までの規定は、第一項又は第二項の規定による意見の聴取を行う場合について準用する。

(法第二十七条の十七第四項の国土交通省令で定める道路管理者に対する意見聴取の方法)

第三十六条の十九 法第二十七条の十七第四項の国土交通省令で定める道路管理者に対する意見聴取の方法については、道路管理者の意見聴取に関する省令第一条から第三条まで及び第六条から第八条までの規定を準用する。この場合において、同令第一条第一項中「路線を定める旅客自動車運送事業につき」とあるのは「地域公共交通利便増進事業につき地域公共交通の活性化及び再生に関する法律施行規則(以下「規則」という。)

第三十六条の十六又は第三十六条の十七に基づく申請書(と、「。以下「規則」という。)

第四条に基づく許可申請書」とあるのは「)第四条に基づく許可申請書に係る事項」と、「限る。))」とあるのは「(限る。))に係る事項の記載がなされたものに限る。))」と、「許可申請書又は認可申請書」とあるのは「申請書」と、同条第三項中「路線を定める旅客自動車運送事業につき規則第十四条に基づく認可申請書(とあるのは「地域公共交通利便増進事業につき規則第三十六条の十六又は第三十六条の十七に基づく申請書(道路運送法施行規則第十四条に基づく認可申請書に係る事項の記載がなされたものであり、かつ、その内容が」と、同令第三条第一項中「許可申請書又は認可申請書(以下「許可申請書等」という。))」とあり、及び「認可申請書

とあるのは「申請書」と、「当該許可申請書等」とあるのは「当該申請書」と読み替えるものとする。

(法第二十七条の十七第四項の国土交通省令で定める道路管理者の意見を聴く必要がない場合)

第三十六条の二十 法第二十七条の十七第四項ただし書の国土交通省令で定める道路管理者の意見を聴く必要がない場合については、道路管理者の意見聴取に関する省令第五条の規定を準用する。この場合において、同条各号列記以外の部分中「道路運送法(昭和二十六年法律第八十三号。以下「法」という。)

第九十一条」とあるのは「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(平成十九年法律第五十九号。以下「法」という。)

第二十七条の十七第四項」と、同条第一号中「法第四条第一項又は第十五条第一項の規定による処分により」とあるのは「法第二十七条の二十の規定により道路運送法(昭和二十六年法律第八十三号)第四条第一項又は第十五条第一項の規定による処分を受けたものとみなされ、これによって」と、「に係る」とあるのは「を受けたものとみなされる」と、同条第二号中「法第四条第一項又は第十五条第一項の規定による処分に係る」とあるのは「法第二十七条の二十の規定により道路運送法第四条第一項又は第十五条第一項の規定による処分を受けたものとみなされる」と、「当該処分」とあるのは「当該処分を受けたものとみなされること」と、同条第三号中「法第十五条第一項の規定による処分に係る」とあるのは「法第二十七条の二十の規定により道路運送法第十五条第一項の規定による処分を受けたものとみなされる」と、「当該処分」とあるのは「当該処分を受けたものとみなされること」と読み替えるものとする。

(申請書の送付手続)

第三十六条の二十一 第十四条の規定は、令第三条の国土交通省令で定める事項(法第二十七条の十七第二項に係るものに限る。)について準用する。

(聴聞の特例)

第三十六条の二十二 地方運輸局長は、法第二十七条の二十第六項の規定により、その権限に属する一般乗合旅客自動車運送事業の停止の命令をしようとするときは、行政手続法(平成五年法律第八十八号)第十三条第一項の規定による意見陳述のための手続の区分にかかわらず、聴聞を行わなければならない。

2 前項の停止の命令に係る聴聞の主宰者は、行政手続法第十七条第一項の規定により当該処分に係る利害関係人が当該聴聞に関する手続に参加することを求めたときは、これを許可しなければならない。

3 前項の聴聞の主宰者は、聴聞の期日において必要があると認めるときは、参考人の出頭を求めて意見を聴取することができる。

4 道路運送法施行規則第六十条の二及び第六十条の三の規定は、第一項の規定による聴聞を行う場合について準用する。

(共通乗車船券の届出)

第三十六条の二十三 法第二十七条の二十二第一項の規定により共通乗車船券に係る運賃又は料金の割引の届出をしようとする旅客運送事業者は、次に掲げる事項を記載した届出書を国土交通大臣に共同で提出しなければならない。

- 一 共通乗車船券を発行しようとする旅客運送事業者の氏名又は名称及び住所
- 二 共通乗車船券を発行しようとする旅客運送事業者を代表する者の氏名又は名称

- 三 割引を行おうとする運賃又は料金の種類
- 四 発行しようとする共通乗車船券の名称
- 五 発行しようとする共通乗車船券の発行価額
- 六 発行しようとする共通乗車船券に係る期間、区間その他の条件

第三章 新地域旅客運送事業

(新地域旅客運送事業計画の記載事項)

第三十七条 法第三十条第二項第六号の国土交通省令で定める事項は、新地域旅客運送事業の運営に重大な関係を有する事項がある場合には、その事項とする。

(新地域旅客運送事業計画の認定の申請)

第三十八条 法第三十条第一項の規定により新地域旅客運送事業計画の認定を申請しようとする者は、次に掲げる事項を記載した申請書を国土交通大臣に提出しなければならない。

- 一 氏名又は名称及び住所並びに法人にあっては、その代表者の氏名
- 二 法第三十条第二項各号に掲げる事項
- 2 前項の場合において、別表第四の上欄に掲げる規定の適用を受けようとするときは、同項各号に掲げる事項のほか、同表の中欄に掲げる事項(同項各号に掲げる事項を除く。)を記載し、かつ、同表の下欄に掲げる書類を添付しなければならない。
- 3 第十六条第三項及び第二十五条第三項の規定は、第一項の認定の申請について準用する。

(新地域旅客運送事業計画の変更の認定の申請)

第三十九条 法第三十条第六項の規定により認定新地域旅客運送事業計画の変更の認定を受けようとする新地域旅客運送事業者は、次に掲げる事項を記載した申請書を国土交通大臣に提出しなければならない。

- 一 氏名又は名称及び住所並びに法人にあっては、その代表者の氏名
- 二 変更しようとする事項(新旧の対照を明示すること。)
- 三 変更の理由
- 2 前項の申請書には、当該新地域旅客運送事業計画に係る新地域旅客運送事業の実施状況を記載した書類を添付しなければならない。
- 3 第一項の場合において、別表第五の上欄に掲げる規定の適用を受けようとするときは、同項各号に掲げる事項のほか、同表の中欄に掲げる事項(同項各号に掲げる事項を除く。)を記載し、かつ、前項に規定する書類のほか、同表の下欄に掲げる書類を添付しなければならない。
- 4 道路運送法施行規則第十四条第三項及び第二十二條第三項(同令第二十三條第三項及び第二十四條第三項において準用する場合を含む。)の規定は、第一項の認定の申請について準用する。

(法第三十条第五項の国土交通省令で定める道路管理者に対する意見聴取の方法)

第四十条 法第三十条第五項の国土交通省令で定める道路管理者に対する意見聴取の方法については、道路管理者の意見聴取に関する省令第一条から第三条まで及び第六条から第八条までの規定を準用する。この場合において、同令第一条第一項中「路線を定める旅客自動車運送事業につき」とあるのは「新地域旅客運送事業につき地域公共交通の活性化及び再生に関する法律施行規則(以下「規則」という。)第三十八条又は第三

十九条に基づく申請書(「と」、「以下「規則」という。)第四条に基づく許可申請書」とあるのは「)第四条に基づく許可申請書に係る事項」と、「国土交通大臣又は地方運輸局長」とあるのは「地方運輸局長」と、「限る。)」とあるのは「限る。)」に係る事項の記載がなされたものに限る。)」と、「許可申請書又は認可申請書」とあるのは「申請書」と、同条第三項中「路線を定める旅客自動車運送事業」とあるのは「新地域旅客運送事業につき規則第三十八条又は第三十九条に基づく申請書(道路運送法施行規則第十四条に基づく認可申請書に係る事項の記載がなされたものであり、かつ、その内容が」と、同令第三条第一項中「許可申請書又は認可申請書(以下「許可申請書等」という。))」とあり、及び「認可申請書」とあるのは「申請書」と、「当該許可申請書等」とあるのは「当該申請書」と、同令第六条中「国土交通大臣又は地方運輸局長」とあるのは「地方運輸局長」と読み替えるものとする。

(法第三十条第五項の国土交通省令で定める道路管理者の意見を聴く必要がない場合)

第四十一条 法第三十条第五項ただし書の国土交通省令で定める道路管理者の意見を聴く必要がない場合については、道路管理者の意見聴取に関する省令第五条の規定を準用する。この場合において、同条各号列記以外の部分中「道路運送法(昭和二十六年法律第八十三号。以下「法」という。)第九十一条」とあるのは「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(平成十九年法律第五十九号。以下「法」という。)第三十条第五項」と、同条第一号中「法第四条第一項又は第十五条第一項の規定による処分により」とあるのは「法第三十四条の規定により道路運送法(昭和二十六年法律第八十三号)第四条第一項又は第十五条第一項の規定による処分を受けたものとみなされ、これによって」と、「に係る」とあるのは「を受けたものとみなされる」と、同条第二号中「法第四条第一項又は第十五条第一項の規定による処分に係る」とあるのは「法第三十四条の規定により道路運送法第四条第一項又は第十五条第一項の規定による処分を受けたものとみなされる」と、「当該処分」とあるのは「当該処分を受けたものとみなされること」と、同条第三号中「法第十五条第一項の規定による処分に係る」とあるのは「法第三十四条の規定により道路運送法第四条第一項又は第十五条第一項の規定による処分を受けたものとみなされる」と、「当該処分」とあるのは「当該処分を受けたものとみなされること」と読み替えるものとする。

(申請書の送付手続)

第四十二条 第十四条の規定は、令第三条の国土交通省令で定める事項(法第三十条第三項に係るものに限る。)について準用する。

(新地域旅客運送事業の運賃等の届出)

第四十三条 法第三十一条第一項の規定により運賃等の設定又は変更の届出をしようとする者は、次に掲げる事項を記載した運賃等設定(変更)届出書を提出するものとする。

- 一 氏名又は名称及び住所並びに法人にあっては、その代表者の氏名
- 二 設定又は変更しようとする運賃等を適用する路線又は航路
- 三 設定又は変更しようとする運賃等の種類、額及び適用方法(変更の届出の場合には、新旧の対照を明示すること。)
- 四 適用する期間又は区間その他の条件を付す場合には、その条件

五 実施予定日

(新地域旅客運送事業の運賃等の公示の方法等)

第四十四条 法第三十一条第三項の規定による国土交通省令で定める方法は、新地域旅客運送事業のうち、次の各号に該当するものについては、それぞれ当該各号に掲げる方法とする。

- 一 旅客鉄道事業 鉄道運輸規程（昭和十七年鉄道省令第三号）第八条第一項に規定する方法
- 二 旅客軌道事業 軌道運輸規程（大正十二年鉄道省令第四号）第二条第二項及び第三条に規定する方法
- 三 一般乗合旅客自動車運送事業 旅客自動車運送事業運輸規則（昭和三十一年運輸省令第四十四号）第四条第一項に規定する方法
- 四 国内一般旅客定期航空事業 海上運送法施行規則（昭和二十四年運輸省令第四十九号）第七条に規定する方法
- 五 海上運送法第十九条の六の二に規定する人の運送をする貨物定期航空事業及び同法第二十条第二項に規定する人の運送をする不定期航空事業 海上運送法施行規則第二十一条の四に規定する方法

2 新地域旅客運送事業者は、法第三十一条第一項後段の規定に基づき運賃等の変更の届出を行い、同条第三項の規定に基づき運賃等を公示するときは、当該変更に係る事項を実施しようとする日の少なくとも七日前にこれをしなければならない。

第三章の二 新モビリティサービス事業

(新モビリティサービス事業計画の記載事項)

第四十四条の二 法第三十六条の二第二項第六号の国土交通省令で定める事項は、次に掲げる事項とする。

- 一 新モビリティサービス事業の実施に必要となるデータ連携（公共交通事業者等、地方公共団体その他の関係者が、その保有するデータを共有し、及び活用することをいう。）に係る事項
- 二 新モビリティサービス事業と連携して実施される事業がある場合には、当該事業に関する事項
- 三 前二号に掲げるもののほか、新モビリティサービス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

(新モビリティサービス事業計画の認定の申請)

第四十四条の三 法第三十六条の二第一項の規定により新モビリティサービス事業計画の認定を申請しようとする者は、次に掲げる事項を記載した申請書を国土交通大臣に提出しなければならない。

- 一 氏名又は名称及び住所並びに法人にあっては、その代表者の氏名
- 二 法第三十六条の二第二項各号に掲げる事項

(新モビリティサービス事業計画の変更の認定の申請)

第四十四条の四 法第三十六条の二第四項の規定により認定新モビリティサービス事業計画の変更の認定を受けようとする新モビリティサービス事業者は、次に掲げる事項を記載した申請書を国土交通大臣に提出しなければならない。

- 一 氏名又は名称及び住所並びに法人にあっては、その代表者の氏名
 - 二 変更しようとする事項（新旧の対照を明示すること。）
 - 三 変更の理由
- 2 前項の申請書には、当該新モビリティサービス事業計画に係

る新モビリティサービス事業の実施状況を記載した書類を添付しなければならない。

(共通乗車船券の届出)

第四十四条の五 法第三十六条の三第一項の規定により共通乗車船券に係る運賃又は料金の割引の届出をしようとする旅客運送事業者は、次に掲げる事項を記載した届出書を国土交通大臣に共同で提出しなければならない。

- 一 共通乗車船券を発行しようとする旅客運送事業者の氏名又は名称及び住所
- 二 共通乗車船券を発行しようとする旅客運送事業者を代表する者の氏名又は名称
- 三 割引を行おうとする運賃又は料金の種類
- 四 発行しようとする共通乗車船券の名称
- 五 発行しようとする共通乗車船券の発行価額
- 六 発行しようとする共通乗車船券に係る期間、区間その他の条件

第四章 雑則

(権限の委任)

第四十五条 法第三章第三節から第九節まで、第四章及び第五章に規定する国土交通大臣の権限は、次に掲げるものを除き、地方運輸局長（運輸監理部長を含む。以下同じ。）に委任する。

- 一 法第十四条第三項の規定による認定、同条第七項において準用する同条第三項の規定による変更の認定及び同条第八項の規定による取消しに係るもの（法第十三条第二項第四号に掲げる事項として法第二十九条の二第一項第一号の規定による出資又は貸付けを受ける旨が定められている道路運送高度化実施計画に係るもの又は道路運送法第四条第一項の規定による許可（道路運送法施行令（昭和二十六年政令第二百五十号）第一条第一項第一号に掲げるものを除く。）若しくは同法第十五条第一項の規定による認可（同令第一条第一項第六号に掲げるものを除く。）に限る。）
- 二 法第十九条第三項の規定による認定、同条第六項において準用する同条第三項の規定による変更の認定及び同条第七項の規定による取消しに係るもの（法第十八条第二項第四号に掲げる事項として法第二十九条の二第一項第一号の規定による出資又は貸付けを受ける旨が定められている海上運送高度化実施計画に係るものに限る。）
- 三 法第二十四条第二項の規定による認定、同条第六項において準用する同条第二項の規定による変更の認定及び同条第七項の規定による取消しに係るもの（法第二十三条第二項第六号に掲げる事項として法第二十九条の二第一項第一号の規定による出資若しくは貸付けを受ける旨が定められている鉄道事業再構築実施計画に係るもの又は鉄道事業法第三条第一項若しくは第二十五条第一項の規定による許可、同法第七条第一項、第十五条第一項、第十六条第一項若しくは第二十六条第一項若しくは第二項の規定による認可若しくは同法第十六条第三項の規定による届出（鉄道事業法施行規則第七十一条第一項第七号に掲げるものを除く。）に係るものに限る。）
- 四 法第二十六条第三項並びに第二十七条第二項、第三項及び第五項の規定による届出に係るもの
- 五 法第二十六条第四項の規定による届出に係るもの（鉄道事業法第十六条第三項後段の規定による届出に係るもの（鉄道事業法施行規則第七十一条第一項第七号に掲げるものを除く。）に限る。）

- 六 法第二十七条の三第二項の規定による認定、同条第六項において準用する同条第二項の規定による変更の認定及び同条第七項の規定による取消しに係るもの（法第二十七条の二第二項第五号に掲げる事項として法第二十九条の二第一項第一号の規定による出資若しくは貸付けを受ける旨が定められている地域旅客運送サービス継続実施計画に係るもの又は次に掲げるものに係るものに限る。）
- イ 鉄道事業法第三条第一項の規定による許可、同法第七条第一項、第十六条第一項若しくは第二十六条第一項若しくは第二項の規定による認可（鉄道事業法施行規則第七十一条第一項第一号及び第六号に掲げるものを除く。）又は同法第十六条第三項若しくは第十七条の規定による届出（同令第七十一条第一項第七号及び第八号に掲げるものを除く。）
- ロ 軌道法（大正十年法律第七十六号）第三条の規定による特許、同法第十五条、第十六条第一項若しくは第二十二條ノ二の規定による許可又は同法第十一条第一項若しくは第二十二條の規定による認可（軌道法施行規則第二十三条ノ二第一項に掲げるものを除く。）
- ハ 道路運送法第四条第一項の規定による許可（道路運送法施行令第一条第一項第一号に掲げるものを除く。）、同法第九条第一項、第十五条第一項若しくは第三十六条第一項若しくは第二項の規定による認可（同令第一条第一項第二号、第六号及び第二十五号に掲げるものを除く。）又は同法第九条第三項の規定による届出（同令第一条第一項第三号に掲げるものを除く。）
- 七 法第二十七条の九第三項の規定による認定、同条第九項において準用する同条第三項の規定による変更の認定及び同条第十項の規定による取消しに係るもの（法第二十七条の八第二項第四号に掲げる事項として法第二十九条の二第一項第一号の規定による出資若しくは貸付けを受ける旨が定められている貨客運送効率化実施計画に係るもの又は次に掲げるものに係るものに限る。）
- イ 鉄道事業法第三条第一項の規定による許可、同法第七条第一項若しくは第十六条第一項の規定による認可（鉄道事業法施行規則第七十一条第一項第一号及び第六号に掲げるものを除く。）又は同法第十六条第三項、第十七条若しくは第十八條の規定による届出（同令第七十一条第一項第七号、第八号及び第九号に掲げるものを除く。）
- ロ 軌道法第三条の規定による特許又は同法第十一条第一項の規定による認可（軌道法施行規則第二十三条ノ二第一項に掲げるものを除く。）
- ハ 道路運送法第四条第一項の規定による許可（道路運送法施行令第一条第一項第一号に掲げるものを除く。）、同法第九条第一項若しくは第十五条第一項の規定による認可（同令第一条第一項第二号及び第六号に掲げるものを除く。）又は同法第九条第三項の規定による届出（同令第一条第一項第三号に掲げるものを除く。）
- ニ 貨物自動車運送事業法（平成元年法律第八十三号）第三条の規定による許可（貨物自動車運送事業法施行規則（平成二年運輸省令第二十一号）第四十二条第一項第一号に掲げるものを除く。）又は同法第九条第一項の規定による認可（同令第四十二条第一項第三号に掲げるものを除く。）
- ホ 貨物利用運送事業法第三条第一項の規定による登録（貨物利用運送事業法施行規則第四十七条第一項の表の第一号下欄に掲げるものに係るものを除く。）、同法第七条第一項の規定による変更登録（同令第四十七条第一項の表の第二号上欄及び第三号上欄に掲げるもののうち、それぞれ各号下欄に掲げるものに係るものを除く。）、同法第二十条若しくは第四十五条第一項の規定による許可、同法第二十五条第一項若しくは第四十六条第二項の規定による認可（同令第四十七条第一項の表の第十五号上欄、第十六号上欄及び第二十四号上欄に掲げるもののうち、それぞれ各号下欄に掲げるものに係るものを除く。）又は同法第七条第三項、第十一条、第二十五条第三項、第三十四条第一項若しくは第四十六条第四項の規定による届出（同令第四十七条第一項の表の第四号上欄、第六号上欄、第十七号上欄、第十八号上欄、第二十三号上欄及び第二十四号上欄に掲げるもののうち、それぞれ各号下欄に掲げるものに係るものを除く。）
- 八 法第二十七条の十七第二項の規定による認定、同条第六項において準用する同条第二項の規定による変更の認定及び同条第七項の規定による取消しに係るもの（法第二十七条の十六第二項第五号に掲げる事項として法第二十九条の二第一項第一号の規定による出資若しくは貸付けを受ける旨が定められている地域公共交通利便増進実施計画に係るもの又は次に掲げるものに係るものに限る。）
- イ 鉄道事業法第三条第一項の規定による許可、同法第七条第一項若しくは第十六条第一項の規定による認可（鉄道事業法施行規則第七十一条第一項第一号及び第六号に掲げるものを除く。）又は同法第十六条第三項、第十七条若しくは第二十八條の二第一項の規定による届出（同令第七十一条第一項第七号及び第八号に掲げるものを除く。）
- ロ 軌道法第三条の規定による特許、同法第二十二條ノ二の規定による許可又は同法第十一条第一項の規定による認可（軌道法施行規則第二十三条ノ二第一項に掲げるものを除く。）
- ハ 道路運送法第四条第一項の規定による許可（道路運送法施行令第一条第一項第一号に掲げるものを除く。）、同法第九条第一項若しくは第十五条第一項の規定による認可（同令第一条第一項第二号及び第六号に掲げるものを除く。）又は同法第九条第三項の規定による届出（同令第一条第一項第三号に掲げるものを除く。）
- 九 法第二十七条の二十第五項の規定による事業の実施方法の変更の命令又は同条第六項の規定による事業の停止の命令若しくは許可の取消し（当該事業に係る路線が道路運送法施行規則第六十七条に規定する地方的な路線の基準に該当するものである場合又は当該事業が路線を定めて行うもの以外のものである場合を除く。）
- 十 法第二十七条の二十第七項において準用する道路運送法第四十一条第一項の規定による命令（道路運送法施行令第一条第一項第三十一号に掲げるものを除く。）
- 十一 法第二十七条の二十第七項において準用する道路運送法第四十一条第三項の規定による封印の取付け及び同条第四項の規定による登録識別情報の通知
- 十二 法第三十条第三項の規定による認定に係るもの（次に掲げるものに係るものに限る。）
- イ 鉄道事業法第三条第一項の規定による許可又は同法第七条第一項の規定による認可（鉄道事業法施行規則第七十一条第一項第一号に掲げるものを除く。）
- ロ 軌道法第三条の規定による特許
- 十三 法第三十条第七項において準用する同条第三項の規定による変更の認定に係るもの（次に掲げるものに係るものに限る。）

- イ 鉄道事業法第七条第一項の規定による認可（鉄道事業法施行規則第七十一条第一項第一号に掲げるものを除く。）、同法第二十六条第一項若しくは第二項若しくは第二十七条第一項の規定による認可又は同法第二十八条の二第一項の規定による届出
 - ロ 軌道法第十五条、第十六条第一項（軌道の譲渡に係る部分に限る。）若しくは第二十二条ノ二の規定による許可又は同法第二十二条若しくは同法第二十六条において準用する鉄道事業法第二十七条第一項の規定による認可
- 十四 法第三十条第八項の規定による取消しに係るもの（次に掲げるものに係るものに限る。）
- イ 鉄道事業法第三条第一項の規定による許可、同法第七条第一項の規定による認可（鉄道事業法施行規則第七十一条第一項第一号に掲げるものを除く。）、同法第二十六条第一項若しくは第二項若しくは第二十七条第一項の規定による認可又は同法第二十八条の二第一項の規定による届出
 - ロ 軌道法第三条の規定による特許、同法第十五条、第十六条第一項（軌道の譲渡に係る部分に限る。）若しくは第二十二条ノ二の規定による許可又は同法第二十二条若しくは同法第二十六条において準用する鉄道事業法第二十七条第一項の規定による認可
- 2 前項の規定により地方運輸局長に委任された権限で次に掲げるもの（運輸監理部長と運輸支局長又は二以上の運輸支局長の管轄区域にわたるものを除く。）は、運輸監理部長又は運輸支局長に委任する。
- 一 法第十四条第三項の規定による認定及び同条第七項において準用する同条第三項の規定による変更の認定に係るもの（道路運送法施行令第一条第四項第一号の権限のみに係るものに限る。）
 - 二 法第二十七条の三第二項の規定による認定及び同条第六項において準用する同条第二項の規定による変更の認定に係るもの（道路運送法施行令第一条第四項第一号若しくは第二号又は第四条第六項の権限のみに係るものに限る。）
 - 三 法第二十七条の九第三項の規定による認定及び同条第九項において準用する同条第三項の規定による変更の認定に係るもの（道路運送法施行令第一条第四項第一号若しくは第二号又は貨物自動車運送事業法施行規則第四十二条第二項第一号の権限のみに係るものに限る。）
 - 四 法第二十七条の十七第二項の規定による認定及び同条第六項において準用する同条第二項の規定による変更の認定に係るもの（道路運送法施行令第一条第四項第一号若しくは第二号又は第四条第六項の権限のみに係るものに限る。）
 - 五 法第二十七条の二十第七項において準用する道路運送法第四十一条第一項の規定による自動車検査証の返納の受理及び自動車登録番号標の領置並びに同条第二項の規定による自動車検査証及び自動車登録番号標の返付
 - 六 法第三十条第三項の規定による認定（道路運送法施行令第一条第四項第一号の権限のみに係るものに限る。）
 - 七 法第三十条第六項の規定による変更の認定（道路運送法施行令第一条第四項第一号の権限のみに係るものに限る。）
- 3 法に規定する国土交通大臣の権限のうち、法第五条第十二項、第六条第六項、第七条の二第三項及び第三十六条の四第七項の助言に係るものは、地方整備局長、北海道開発局長、地方運輸局長、運輸支局長及び海事事務所長も行うことができる。
- 4 法に規定する国土交通大臣の権限のうち、法第二十八条第三項の規定による勧告、同条第四項の規定による命令及び法第三十八条の規定による報告に係るものは、第一項又は第二項の規

定により権限を有する行政庁も行うことができる。

（書類の提出）

- 第四十六条 この省令の規定により提出すべき申請書又は届出書は、前条の規定により権限を有する行政庁に提出するものとする。
- 2 前項の申請書又は届出書に係る権限行政庁が地方運輸局長であるときは、その書類は、次に掲げる区分に応じ、当該各号に掲げる地方運輸局長（以下「所轄地方運輸局長」という。）に提出するものとする。
- 一 国内一般旅客定期航路事業及び海上運送法第十九条の六の二に規定する人の運送をする貨物定期航路事業に係るもの（次号に掲げるものを除く。） 事業計画に記載された航路の拠点を管轄する地方運輸局長
 - 二 国内一般旅客定期航路事業を営営する法人の合併又は分割に係るもの 合併後存続する法人若しくは合併により設立する法人又は分割により国内一般旅客定期航路事業を承継する法人の主たる事務所の所在地を管轄する地方運輸局長
 - 三 海上運送法第二十条第二項に規定する人の運送をする不定期航路事業に係るもの 主たる営業所の所在地を管轄する地方運輸局長
 - 四 前三号に掲げるもの以外のもの 当該事案の関する土地を管轄する地方運輸局長（当該事案が二以上の地方運輸局長の管轄区域（当該事案が貨物利用運送事業法施行規則第四十七条第一項第十三号に規定する外航運送（第六項において単に「外航運送」という。）又は同項第一号に規定する内航運送（次項及び第六項において単に「内航運送」という。）に係るものである場合の近畿運輸局長の管轄区域にあつては、神戸運輸監理部長の管轄区域を除く。）にわたるときは、当該事案の主として関する土地を管轄する地方運輸局長）
- 3 法及びこの省令の規定により国土交通大臣に提出すべき申請書又は届出書であつて法第三章第二節及び前条第一項各号に掲げるもの（同項第七号に掲げるものにあつては、貨物利用運送事業法施行規則第四十七条第一項第三号に規定する鉄道運送（第七項及び第八項において単に「鉄道運送」という。）のみに係る事案又は内航運送に係る第二種貨物利用運送事業のみに係る事案に係るもの）は、それぞれ所轄地方運輸局長を経由して提出しなければならない。
- 4 前項に規定するもののほか、法及びこの省令の規定により国土交通大臣に提出すべき申請書又は届出書（貨物利用運送事業法第二十条第二号に規定する外国人等による国際貨物利用運送事業に係るものを除く。）は、それぞれ所轄地方運輸局長を経由して提出することができる。
- 5 この省令の規定により地方運輸局長に提出すべき申請書又は届出書であつて一般乗合旅客自動車運送事業、自家用有償旅客運送、一般貨物自動車運送事業又は貨物利用運送事業法施行規則第四十七条第一項第一号に規定する貨物自動車運送のみに係るものは、それぞれ当該事案の関する土地を管轄する運輸監理部長又は運輸支局長（当該事案が運輸監理部長と運輸支局長又は二以上の運輸支局長の管轄区域にわたるときは、当該事案の主として関する土地を管轄する運輸監理部長又は運輸支局長。以下同じ。）を経由して提出するものとする。
- 6 この省令の規定により地方運輸局長に提出すべき申請書又は届出書であつて国内一般旅客定期航路事業等、内航運送、外航運送又は外国人国際第二種貨物海上利用運送事業のみに係るものは、それぞれ当該事案の関する土地を管轄する運輸支局

長又は海事事務所長(当該事案が二以上の運輸支局長又は海事事務所長の管轄区域にわたるときは、当該事案の主として関する土地を管轄する運輸支局長又は海事事務所長)を経由して提出することができる。

7 この省令の規定により地方運輸局長に提出すべき申請書又は届出書であって貨物利用運送事業法施行規則第四十七条第一項第十三号に規定する航空運送若しくは鉄道運送に係る第二種貨物利用運送事業に係る集配事業計画又は貨物利用運送事業法第四十九条の二第三号に規定する外国人国際第二種貨物航空利用運送事業者の事業計画(貨物の集配に係るものに限る。)の変更に係る事案に係るものは、それぞれ当該事案の関する土地を管轄する運輸監理部長又は運輸支局長を経由して提出することができる。

8 この省令の規定により地方運輸局長に提出すべき届出書(貨物自動車運送事業法第三条の許可を受けている者が行うものに限る。)であって鉄道運送に係る第二種貨物利用運送事業に係る事業計画(貨物利用運送事業法施行規則第十八条第一項第三号又は第四号に掲げる事項に限る。)の変更に係る事案に係るものは、それぞれ当該事案の関する土地を管轄する運輸監理部長又は運輸支局長を経由して提出することができる。

(申請書等の進達)

第四十七条 地方運輸局長は、前条第四項の規定により申請書又は届出書を受け付けたときは、遅滞なく国土交通大臣に進達しなければならない。

附 則

この省令は、法の施行の日(平成十九年十月一日)から施行する。

附 則 (平成二〇年一〇月一日国土交通省令第八二号)

この省令は、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の施行の日(平成二十年十月一日)から施行する。

附 則 (平成二〇年一二月一日国土交通省令第九七号)

抄

(施行期日)

1 この省令は、公布の日から施行する。

附 則 (平成二六年一月二〇日国土交通省令第八七号)

この省令は、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の施行の日(平成二十六年十一月二十日)から施行する。

附 則 (平成二七年八月二五日国土交通省令第六四号)

抄

(施行期日)

1 この省令は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律及び独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法の一部を改正する法律の施行の日(平成二十七年八月二十六日)から施行する。

附 則 (令和二年一月二七日国土交通省令第九三号)

(施行期日)

第一条 この省令は、持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組を推進するための地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律の施行の日(令和二年十一月二十七日)から施行する。

月二十七日)から施行する。

別表第一（第十六条及び第十七条関係）

規定	事項	書類	
法第十五条	道路運送法第四条第一項の許可に係る部分	道路運送法第五条第一項各号に掲げる事項	道路運送法施行規則第六条第一項各号に掲げる書類
	道路運送法第十五条第一項の認可に係る部分	道路運送法施行規則第十四条第一項各号に掲げる事項	道路運送法施行規則第十四条第二項に規定する書類
	道路運送法第十五条第三項の届出に係る部分	道路運送法施行規則第十五条第二項において準用する同令第十四条第一項各号に掲げる事項	道路運送法施行規則第十五条第二項において準用する同令第十四条第二項に規定する書類
	道路運送法第十五条第四項の届出に係る部分	道路運送法施行規則第十五条の二第二項において準用する同令第十四条第一項各号に掲げる事項	道路運送法施行規則第十五条の二第二項において準用する同令第十四条第二項に規定する書類

別表第二（第二十一条及び第二十二条関係）

規定	事項	書類	
法第二十条	海上運送法第三条第一項の許可に係る部分	海上運送法施行規則第二条第一項各号に掲げる事項	海上運送法施行規則第二条第二項各号に掲げる書類
	海上運送法第十一条第一項の認可に係る部分	海上運送法施行規則第八条各号に掲げる事項	
	海上運送法第十一条第三項の届出に係る部分	海上運送法施行規則第八条の二第二項各号に掲げる事項	
	海上運送法第十九条の五第一項の届出に係る部分	海上運送法施行規則第二十条各号又は第二十条の二各号に掲げる事項	
	海上運送法第二十条第二項の届出に係る部分	海上運送法施行規則第二十二条各号又は第二十二条の三各号に掲げる事項	

別表第二の二（第二十五条及び第二十六条関係）

規定	事項	書類	
法第二十五条第一項	鉄道事業法第三条第一項の許可に係る部分	鉄道事業法第四条第一項各号に掲げる事項	鉄道事業法施行規則第二条第二項各号に掲げる書類及び図面
	鉄道事業法第七条第一項の認可に係る部分	鉄道事業法施行規則第七条第一項各号に掲げる事項	鉄道事業法施行規則第七条第二項に規定する書類及び図面
	鉄道事業法第七条第三項の届出に係る部分	鉄道事業法施行規則第八条第二項各号に掲げる事項	
	鉄道事業法第十五条第一項の認可に係る部分	鉄道事業法施行規則第三十条第二項各号に掲げる事項	鉄道事業法施行規則第三十条第三項各号に掲げる書類
	鉄道事業法第十六条第一項の認可に係る部分	鉄道事業法施行規則第三十二条第二項各号に掲げる事項	鉄道事業法施行規則第三十二条第三項に規定する書類
	鉄道事業法第十六条第三項の届出に係る部分	鉄道事業法施行規則第三十三条各号に掲げる事項	
	鉄道事業法第二十五条第一項の許可に係る部分	鉄道事業法施行規則第三十八条第二項各号に掲げる事項	鉄道事業法施行規則第三十八条第三項各号に掲げる書類
	鉄道事業法第二十六条第一項の認可に係る部分	鉄道事業法施行規則第三十九条第一項各号に掲げる事項	鉄道事業法施行規則第三十九条第二項各号に掲げる書類
	鉄道事業法第二十六条第二項の認可に係る部分	鉄道事業法施行規則第四十条第一項各号に掲げる事項	鉄道事業法施行規則第四十条第二項各号に掲げる書類

別表第三 (第三十条関係)

規定	事項	
法第二十七条第四項	鉄道事業法第七条第三項の届出に係る部分	鉄道事業法施行規則第八条第二項各号に掲げる事項
	鉄道事業法第十六条第三項後段の届出に係る部分	鉄道事業法施行規則第三十三条各号に掲げる事項
	鉄道事業法第十六条第四項後段の届出に係る部分	鉄道事業法施行規則第三十四条第二項において準用する同令第三十三条各号に掲げる事項

別表第三の二 (第三十五条及び第三十六条関係)

規定	事項	書類	
法第二十七条の四第一項	鉄道事業法第三条第一項の許可に係る部分	鉄道事業法第四条第一項各号に掲げる事項	鉄道事業法施行規則第二条第二項各号に掲げる書類及び図面
	鉄道事業法第七条第一項の認可に係る部分	鉄道事業法施行規則第七条第一項各号に掲げる事項	鉄道事業法施行規則第七条第二項に規定する書類及び図面
	鉄道事業法第七条第三項の届出に係る部分	鉄道事業法施行規則第八条第二項各号に掲げる事項	
	鉄道事業法第十六条第一項の認可に係る部分	鉄道事業法施行規則第三十二条第二項各号に掲げる事項	鉄道事業法施行規則第三十二条第三項に規定する書類
	鉄道事業法第十六条第三項の届出に係る部分	鉄道事業法施行規則第三十三条各号に掲げる事項	
	鉄道事業法第十六条第四項の届出に係る部分	鉄道事業法施行規則第三十四条第二項において準用する同令第三十三条各号に掲げる事項	
	鉄道事業法第十七条の届出に係る部分	鉄道事業法施行規則第三十五条第一項各号及び第三項各号に掲げる事項	鉄道事業法施行規則第三十五条第二項各号に掲げる書類及び図面
	鉄道事業法第二十六条第一項の認可に係る部分	鉄道事業法施行規則第三十九条第一項各号に掲げる事項	鉄道事業法施行規則第三十九条第二項各号に掲げる書類
	鉄道事業法第二十六条第二項の認可に係る部分	鉄道事業法施行規則第四十条第一項各号に掲げる事項	鉄道事業法施行規則第四十条第二項各号に掲げる書類
	鉄道事業法第二十八条第一項の届出に係る部分	鉄道事業法施行規則第四十二条第一項各号に掲げる事項	
法第二十七条の五	軌道法第三条の特許に係る部分		軌道法施行規則第一条第一項各号に掲げる書類及び図面並びに同条第二項に規定する事由書
	軌道法第十一条第一項（旅客運賃の設定に係るものに限る。）の認可に係る部分	軌道法施行規則第十九条第一項に規定する事項	軌道法施行規則第十九条第二項に規定する書類
	軌道法第十一条第一項（旅客運賃の変更に係るものに限る。）の認可に係る部分	軌道法施行規則第二十二條第一項に規定する事由	軌道法施行規則第二十二條第二項に規定する書類
	軌道法第十一条第一項（荷物運賃の設定に係るものに限る。）の認可に係る部分	軌道法施行規則第二十条第一項及び第二項に規定する事項	軌道法施行規則第二十条第二項に規定する書類
	軌道法第十一条第一項（荷物運賃の変更に係るものに限る。）の認可に係る部分	軌道法施行規則第二十二條第一項に規定する事由	軌道法施行規則第二十二條第二項に規定する書類
	軌道法第十一条第一項（運輸に関する料金の設定に係るものに限る。）の認可に係る部分	軌道法施行規則第二十一条第一項に規定する事項	
	軌道法第十一条第一項（運輸に関する料金の変更に係るものに限る。）の認可に係る部分	軌道法施行規則第二十二條第一項に規定する事由	
	軌道法第十一条第二項（国土交通省令を以て定める料金の	軌道法施行規則第二十一条第三項に規定する事項	

	設定に係るものに限る。)の届出に係る部分		
	軌道法第十一条第二項(国土交通省令を以て定める料金の変更に係るものに限る。)の届出に係る部分	軌道法施行規則第二十二条第三項に規定する事由	
	軌道法第十六条第一項(軌道の譲渡に係る部分に限る。)の許可に係る部分		軌道法施行規則第二十五条第一項各号に掲げる書類
	軌道法第二十二条の認可に係る部分	軌道法施行規則第二十六条に規定する事項	軌道法施行規則第二十六条各号に掲げる書類
	軌道法第二十二条ノ二の許可に係る部分	軌道法施行規則第二十八条第一項及び第二項に規定する事項	軌道法施行規則第二十八条第二項に規定する書類
法第二十七条の六第一項	道路運送法第四条第一項の許可に係る部分	道路運送法第五条第一項各号に掲げる事項	道路運送法施行規則第六条第一項各号に掲げる書類
	道路運送法第九条第一項の認可に係る部分	道路運送法施行規則第八条第一項各号に掲げる事項	道路運送法施行規則第八条第二項に規定する書類
	道路運送法第九条第三項の届出に係る部分	道路運送法施行規則第九条第一項各号に掲げる事項	
	道路運送法第九条第四項の届出に係る部分	道路運送法施行規則第九条第一項各号に掲げる事項	道路運送法施行規則第九条第二項に規定する書類
	道路運送法第九条第五項の届出に係る部分	道路運送法施行規則第十条第三項各号に掲げる事項	
	道路運送法第十五条第一項の認可に係る部分	道路運送法施行規則第十四条第一項各号に掲げる事項	道路運送法施行規則第十四条第二項に規定する書類
	道路運送法第十五条第三項の届出に係る部分	道路運送法施行規則第十五条第二項において準用する同令第十四条第一項各号に掲げる事項	道路運送法施行規則第十五条第二項において準用する同令第十四条第二項に規定する書類
	道路運送法第十五条第四項の届出に係る部分	道路運送法施行規則第十五条の二第二項において準用する同令第十四条第一項各号に掲げる事項	道路運送法施行規則第十五条の二第二項において準用する同令第十四条第二項に規定する書類
	道路運送法第十五条の三第一項又は第二項の届出に係る部分	道路運送法施行規則第十五条の十三第一項各号に掲げる事項	道路運送法施行規則第十五条の十三第二項に規定する図面
	道路運送法第十五条の三第三項の届出に係る部分	道路運送法施行規則第十五条の十四第二項に掲げる事項	
	道路運送法第三十六条第一項の認可に係る部分	道路運送法施行規則第二十二条第一項各号に掲げる事項	道路運送法施行規則第二十二条第二項各号に掲げる書類及び図面
	道路運送法第三十六条第二項の認可に係る部分	道路運送法施行規則第二十三条第一項各号に掲げる事項	道路運送法施行規則第二十三条第二項各号に掲げる書類及び図面
	道路運送法第七十九条の登録に係る部分	道路運送法第七十九条の二第一項各号に掲げる事項	道路運送法施行規則第五十一条の三各号に掲げる書類
	道路運送法第七十九条の七第一項の登録に係る部分	道路運送法施行規則第五十一条の十一第一項各号に掲げる事項	道路運送法施行規則第五十一条の十一第二項各号に掲げる書類
	道路運送法第七十九条の七第三項の届出に係る部分	道路運送法施行規則第五十一条の十三第二項各号に掲げる事項	道路運送法施行規則第五十一条の十三第三項各号に掲げる書類
法第二十七条の七第一項	海上運送法第三条第一項の許可に係る部分	海上運送法施行規則第二条第一項各号に掲げる事項	海上運送法施行規則第二条第二項各号に掲げる書類
	海上運送法第六条の届出に係る部分	海上運送法施行規則第三条各号に掲げる事項	
	海上運送法第八条第一項の届出に係る部分	海上運送法施行規則第四条各号に掲げる事項	

	海上運送法第八条第三項の認可に係る部分	海上運送法施行規則第四条の二第二項各号に掲げる事項	
	海上運送法第十一条第一項の認可に係る部分	海上運送法施行規則第八条各号に掲げる事項	
	海上運送法第十一条第三項の届出に係る部分	海上運送法施行規則第八条の二第二項各号に掲げる事項	
	海上運送法第十一条の二第一項の届出に係る部分	海上運送法施行規則第九条各号に掲げる事項	
	海上運送法第十一条の二第二項の認可に係る部分	海上運送法施行規則第十条各号に掲げる事項	
	海上運送法第十一条の二第四項の届出に係る部分	海上運送法施行規則第十一条第二項各号に掲げる事項	
	海上運送法第十八条第一項の認可に係る部分	海上運送法施行規則第十六条第一項各号に掲げる事項	海上運送法施行規則第十六条第二項各号に掲げる書類
	海上運送法第十八条第二項の認可に係る部分	海上運送法施行規則第十七条第一項各号に掲げる事項	海上運送法施行規則第十七条第二項各号に掲げる書類
	海上運送法第十九条の五第一項の届出に係る部分	海上運送法施行規則第二十条各号又は第二十条の二各号に掲げる事項	
	海上運送法第十九条の五第二項の届出に係る部分	海上運送法施行規則第二十一条各号に掲げる事項	
	海上運送法第二十条第二項の届出に係る部分	海上運送法施行規則第二十二条各号又は第二十二条の三各号に掲げる事項	
	海上運送法第二十条第三項の届出に係る部分	海上運送法施行規則第二十三条各号に掲げる事項	

別表第三の三（第三十六条の七及び第三十六条の八関係）

規定	事項	書類	
法第三十二条第一項	鉄道事業法第三条第一項の許可に係る部分	鉄道事業法第四条第一項各号に掲げる事項	鉄道事業法施行規則第二条第二項各号に掲げる書類及び図面
	鉄道事業法第七条第一項の認可に係る部分	鉄道事業法施行規則第七条第一項各号に掲げる事項	鉄道事業法施行規則第七条第二項に規定する書類及び図面
	鉄道事業法第七条第三項の届出に係る部分	鉄道事業法施行規則第八条第二項各号に掲げる事項	
	鉄道事業法第十六条第一項の認可に係る部分	鉄道事業法施行規則第三十二条第二項各号に掲げる事項	鉄道事業法施行規則第三十二条第三項に規定する書類
	鉄道事業法第十六条第三項の届出に係る部分	鉄道事業法施行規則第三十三条各号に掲げる事項	
	鉄道事業法第十六条第四項の届出に係る部分	鉄道事業法施行規則第三十四条第二項において準用する同令第三十三条各号に掲げる事項	
	鉄道事業法第十七条の届出に係る部分	鉄道事業法施行規則第三十五条第一項各号及び第三項各号に掲げる事項	鉄道事業法施行規則第三十五条第二項各号に掲げる書類及び図面
法第二十七条の十第二項	鉄道事業法第十八条の届出に係る部分	鉄道事業法施行規則第三十六条第一項各号に掲げる事項	鉄道事業法施行規則第三十六条第二項各号に掲げる書類
法第二十七条の十一	軌道法第三条の特許に係る部分		軌道法施行規則第一条第一項各号に掲げる書類及び図面並びに同条第二項に規定する事由書
	軌道法第十一条第一項（旅客運賃の設定に係るものに限る。）の認可に係る部分	軌道法施行規則第十九条第一項に規定する事項	軌道法施行規則第十九条第二項に規定する書類
	軌道法第十一条第一項（旅客運賃の変更に係るものに限る。）の認可に係る部分	軌道法施行規則第二十二條第一項に規定する事由	軌道法施行規則第二十二條第二項に規定する書類

	る。)の認可に係る部分		
	軌道法第十一条第一項(荷物運賃の設定に係るものに限る。)の認可に係る部分	軌道法施行規則第二十条第一項及び第二項に規定する事項	軌道法施行規則第二十条第二項に規定する書類
	軌道法第十一条第一項(荷物運賃の変更に係るものに限る。)の認可に係る部分	軌道法施行規則第二十二条第一項に規定する事由	軌道法施行規則第二十二条第二項に規定する書類
	軌道法第十一条第一項(運輸に関する料金の設定に係るものに限る。)の認可に係る部分	軌道法施行規則第二十一条第一項に規定する事項	
	軌道法第十一条第一項(運輸に関する料金の変更に係るものに限る。)の認可に係る部分	軌道法施行規則第二十二条第一項に規定する事由	
	軌道法第十一条第二項(国土交通省令を以て定める料金の設定に係るものに限る。)の届出に係る部分	軌道法施行規則第二十一条第三項に規定する事項	
	軌道法第十一条第二項(国土交通省令を以て定める料金の変更に係るものに限る。)の届出に係る部分	軌道法施行規則第二十二条第三項に規定する事由	
法第二十七条の十二	道路運送法第四条第一項の許可に係る部分	道路運送法第五条第一項各号に掲げる事項	道路運送法施行規則第六条第一項各号に掲げる書類
	道路運送法第九条第一項の認可に係る部分	道路運送法施行規則第八条第一項各号に掲げる事項	道路運送法施行規則第八条第二項に規定する書類
	道路運送法第九条第三項の届出に係る部分	道路運送法施行規則第九条第一項各号に掲げる事項	
	道路運送法第九条第四項の届出に係る部分	道路運送法施行規則第九条第一項各号に掲げる事項	道路運送法施行規則第九条第二項に規定する書類
	道路運送法第九条第五項の届出に係る部分	道路運送法施行規則第十条第三項各号に掲げる事項	
	道路運送法第十五条第一項の認可に係る部分	道路運送法施行規則第十四条第一項各号に掲げる事項	道路運送法施行規則第十四条第二項に規定する書類
	道路運送法第十五条第三項の届出に係る部分	道路運送法施行規則第十五条第二項において準用する同令第十四条第一項各号に掲げる事項	道路運送法施行規則第十五条第二項において準用する同令第十四条第二項に規定する書類
	道路運送法第十五条第四項の届出に係る部分	道路運送法施行規則第十五条の二第二項において準用する同令第十四条第一項各号に掲げる事項	道路運送法施行規則第十五条の二第二項において準用する同令第十四条第二項に規定する書類
	道路運送法第十五条の三第一項又は第二項の届出に係る部分	道路運送法施行規則第十五条の十三第一項各号に掲げる事項	道路運送法施行規則第十五条の十三第二項に規定する図面
	道路運送法第十五条の三第三項の届出に係る部分	道路運送法施行規則第十五条の十四第二項に掲げる事項	
法第二十七条の十三	貨物自動車運送事業法第三条の許可に係る部分	貨物自動車運送事業法第四条第一項各号及び第二項各号に掲げる事項	貨物自動車運送事業法施行規則第三条各号に掲げる書類
	貨物自動車運送事業法第九条第一項の認可に係る部分	貨物自動車運送事業法施行規則第五条第一項各号に掲げる事項	貨物自動車運送事業法施行規則第五条第二項に規定する書類
	貨物自動車運送事業法第九条第三項の届出に係る部分	貨物自動車運送事業法施行規則第六条第二項各号又は第七条第二項各号に掲げる事項	貨物自動車運送事業法施行規則第六条第三項又は第七条第三項に規定する書類
法第二十七条の十四第一項	貨物利用運送事業法第三条第一項の登録に係る部分	貨物利用運送事業法第四条第一項各号に掲げる事項	貨物利用運送事業法施行規則第四条第二項各号に掲げる書類
	貨物利用運送事業法第七条第	貨物利用運送事業法施行規則第九条第一	貨物利用運送事業法施行規則第九条第二

	一項の変更登録に係る部分	項各号に掲げる事項	項に規定する書類
	貨物利用運送事業法第七条第三項の届出に係る部分	貨物利用運送事業法施行規則第十条第一項各号に掲げる事項	貨物利用運送事業法施行規則第十条第二項に規定する書類
法第二十七条の十四第二項前段	貨物利用運送事業法第十一条の届出に係る部分	貨物利用運送事業法施行規則第十四条第二項各号に掲げる事項	貨物利用運送事業法施行規則第十四条第三項に規定する書類
法第二十七条の十五第一項	貨物利用運送事業法第二十条の許可に係る部分	貨物利用運送事業法第二十一条第一項各号に掲げる事項	貨物利用運送事業法施行規則第十九条第一項各号に掲げる書類
	貨物利用運送事業法第二十五条第一項の認可に係る部分	貨物利用運送事業法施行規則第二十条第一項各号に掲げる事項	貨物利用運送事業法施行規則第二十条第二項に規定する書類
	貨物利用運送事業法第二十五条第三項の届出に係る部分	貨物利用運送事業法施行規則第二十一条第二項各号又は第二十二条第二項各号に掲げる事項	貨物利用運送事業法施行規則第二十一条第三項又は第二十二条第三項に規定する書類
	貨物利用運送事業法第四十五条第一項の許可に係る部分	貨物利用運送事業法施行規則第三十九条第一項各号に掲げる事項	貨物利用運送事業法施行規則第三十九条第二項各号に掲げる書類
	貨物利用運送事業法第四十六条第二項の認可に係る部分	貨物利用運送事業法施行規則第四十条第一項各号に掲げる事項	貨物利用運送事業法施行規則第四十条第二項に規定する書類
	貨物利用運送事業法第四十六条第四項の届出に係る部分	貨物利用運送事業法施行規則第四十一条第二項各号又は第四十二条第二項各号に掲げる事項	貨物利用運送事業法施行規則第四十一条第三項又は第四十二条第三項に規定する書類
法第二十七条の十五第二項前段	貨物利用運送事業法第三十四条第一項において準用する同法第十一条の届出に係る部分	貨物利用運送事業法施行規則第十四条第二項各号に掲げる事項	貨物利用運送事業法施行規則第十四条第三項に規定する書類

別表第三の四（第三十六条の十六及び第三十六条の十七関係）

規定	事項	書類	
法第二十七条の十八	鉄道事業法第三条第一項の許可に係る部分	鉄道事業法第四条第一項各号に掲げる事項	鉄道事業法施行規則第二条第二項各号に掲げる書類及び図面
	鉄道事業法第七条第一項の認可に係る部分	鉄道事業法施行規則第七条第一項各号に掲げる事項	鉄道事業法施行規則第七条第二項に規定する書類及び図面
	鉄道事業法第七条第三項の届出に係る部分	鉄道事業法施行規則第八条第二項各号に掲げる事項	
	鉄道事業法第十六条第一項の認可に係る部分	鉄道事業法施行規則第三十二条第二項各号に掲げる事項	鉄道事業法施行規則第三十二条第三項に規定する書類
	鉄道事業法第十六条第三項の届出に係る部分	鉄道事業法施行規則第三十三条各号に掲げる事項	
	鉄道事業法第十六条第四項の届出に係る部分	鉄道事業法施行規則第三十四条第二項において準用する同令第三十三条各号に掲げる事項	
	鉄道事業法第十七条の届出に係る部分	鉄道事業法施行規則第三十五条第一項各号及び第三項各号に掲げる事項	鉄道事業法施行規則第三十五条第二項各号に掲げる書類及び図面
	鉄道事業法第二十八条第一項の届出に係る部分	鉄道事業法施行規則第四十二条第一項各号に掲げる事項	
	鉄道事業法第二十八条の二第一項の届出に係る部分	鉄道事業法施行規則第四十二条第一項各号に掲げる事項	鉄道事業法施行規則第四十二条第二項各号に掲げる書類
法第二十七条の十九	軌道法第三条の特許に係る部分		軌道法施行規則第一条第一項各号に掲げる書類及び図面並びに同条第二項に規定する事由書
	軌道法第十一条第一項（旅客運賃の設定に係るものに限る。）の認可に係る部分	軌道法施行規則第十九条第一項に規定する事項	軌道法施行規則第十九条第二項に規定する書類
	軌道法第十一条第一項（旅客運賃の変更に係るものに限る。）の認可に係る部分	軌道法施行規則第二十二条第一項に規定する事由	軌道法施行規則第二十二条第二項に規定する書類

	る。)の認可に係る部分		
	軌道法第十一条第一項（荷物運賃の設定に係るものに限る。）の認可に係る部分	軌道法施行規則第二十条第一項及び第二項に規定する事項	軌道法施行規則第二十条第二項に規定する書類
	軌道法第十一条第一項（荷物運賃の変更に係るものに限る。）の認可に係る部分	軌道法施行規則第二十二条第一項に規定する事由	軌道法施行規則第二十二条第二項に規定する書類
	軌道法第十一条第一項（運輸に関する料金の設定に係るものに限る。）の認可に係る部分	軌道法施行規則第二十一条第一項に規定する事項	
	軌道法第十一条第一項（運輸に関する料金の変更に係るものに限る。）の認可に係る部分	軌道法施行規則第二十二条第一項に規定する事由	
	軌道法第十一条第二項（国土交通省令を以て定める料金の設定に係るものに限る。）の届出に係る部分	軌道法施行規則第二十一条第三項に規定する事項	
	軌道法第十一条第二項（国土交通省令を以て定める料金の変更に係るものに限る。）の届出に係る部分	軌道法施行規則第二十二条第三項に規定する事由	
	軌道法第二十二條ノ二の許可に係る部分	軌道法施行規則第二十八条第一項及び第二項に規定する事項	軌道法施行規則第二十八条第二項に規定する書類
法第二十七條の二十第一項	道路運送法第四条第一項の許可に係る部分	道路運送法第五条第一項各号に掲げる事項	道路運送法施行規則第六条第一項各号に掲げる書類
	道路運送法第九条第一項の認可に係る部分	道路運送法施行規則第八条第一項各号に掲げる事項	道路運送法施行規則第八条第二項に規定する書類
	道路運送法第九条第三項の届出に係る部分	道路運送法施行規則第九条第一項各号に掲げる事項	
	道路運送法第九条第四項の届出に係る部分	道路運送法施行規則第九条第一項各号に掲げる事項	道路運送法施行規則第九条第二項に規定する書類
	道路運送法第九条第五項の届出に係る部分	道路運送法施行規則第十条第三項各号に掲げる事項	
	道路運送法第十五条第一項の認可に係る部分	道路運送法施行規則第十四条第一項各号に掲げる事項	道路運送法施行規則第十四条第二項に規定する書類
	道路運送法第十五条第三項の届出に係る部分	道路運送法施行規則第十五条第二項において準用する同令第十四条第一項各号に掲げる事項	道路運送法施行規則第十五条第二項において準用する同令第十四条第二項に規定する書類
	道路運送法第十五条第四項の届出に係る部分	道路運送法施行規則第十五条の二第二項において準用する同令第十四条第一項各号に掲げる事項	道路運送法施行規則第十五条の二第二項において準用する同令第十四条第二項に規定する書類
	道路運送法第十五条の二第一項の届出に係る部分	道路運送法施行規則第十五条の五第一項各号に掲げる事項	道路運送法施行規則第十五条の五第二項又は第三項に規定する書類
	道路運送法第十五条の三第一項又は第二項の届出に係る部分	道路運送法施行規則第十五条の十三第一項各号に掲げる事項	道路運送法施行規則第十五条の十三第二項に規定する図面
	道路運送法第十五条の三第三項の届出に係る部分	道路運送法施行規則第十五条の十四第二項に掲げる事項	
	道路運送法第三十八條第一項の届出に係る部分	道路運送法施行規則第二十五条第一項各号に掲げる事項	
	道路運送法第三十八條第二項の届出に係る部分	道路運送法施行規則第二十五条第二項において準用する同令第十五条の五第一項各号に掲げる事項	道路運送法施行規則第二十五条第二項において準用する同令第十五条の五第二項又は第三項に規定する書類
	道路運送法第七十九條の登録	道路運送法第七十九條の二第一項各号に	道路運送法施行規則第五十一条の三各号

	に係る部分	掲げる事項	に掲げる書類
	道路運送法第七十九条の七第一項の登録に係る部分	道路運送法施行規則第五十一条の十一第一項各号に掲げる事項	道路運送法施行規則第五十一条の十一第二項各号に掲げる書類
	道路運送法第七十九条の七第三項の届出に係る部分	道路運送法施行規則第五十一条の十三第二項各号に掲げる事項	道路運送法施行規則第五十一条の十三第三項各号に掲げる書類
法第二十七条の二十一	海上運送法第三条第一項の許可に係る部分	海上運送法施行規則第二条第一項各号に掲げる事項	海上運送法施行規則第二条第二項各号に掲げる書類
	海上運送法第六条の届出に係る部分	海上運送法施行規則第三条各号に掲げる事項	
	海上運送法第八条第一項の届出に係る部分	海上運送法施行規則第四条各号に掲げる事項	
	海上運送法第八条第三項の認可に係る部分	海上運送法施行規則第四条の二第二項各号に掲げる事項	
	海上運送法第十一条第一項の認可に係る部分	海上運送法施行規則第八条各号に掲げる事項	
	海上運送法第十一条第三項の届出に係る部分	海上運送法施行規則第八条の二第二項各号に掲げる事項	
	海上運送法第十一条の二第一項の届出に係る部分	海上運送法施行規則第九条各号に掲げる事項	
	海上運送法第十一条の二第二項の認可に係る部分	海上運送法施行規則第十条各号に掲げる事項	
	海上運送法第十一条の二第四項の届出に係る部分	海上運送法施行規則第十一条第二項各号に掲げる事項	
	海上運送法第十五条第一項又は第二項の届出に係る部分	海上運送法施行規則第十五条各号に掲げる事項	
	海上運送法第十九条の五第一項の届出に係る部分	海上運送法施行規則第二十条各号又は第二十条の二各号に掲げる事項	
	海上運送法第十九条の五第二項の届出に係る部分	海上運送法施行規則第二十一条各号に掲げる事項	
	海上運送法第二十条第二項の届出に係る部分	海上運送法施行規則第二十二条各号又は第二十二条の三各号に掲げる事項	
	海上運送法第二十条第三項の届出に係る部分	海上運送法施行規則第二十三条各号に掲げる事項	

別表第四（第三十八条関係）

規定	事項	書類
法第三十二条第一項	鉄道事業法第三条第一項の許可に係る部分	鉄道事業法第四条第一項各号に掲げる事項 鉄道事業法施行規則第二条第二項各号に掲げる書類及び図面
	鉄道事業法第七条第一項の認可に係る部分	鉄道事業法施行規則第七条第一項各号に掲げる事項 鉄道事業法施行規則第七条第二項に規定する書類及び図面
	鉄道事業法第七条第三項の届出に係る部分	鉄道事業法施行規則第八条第二項各号に掲げる事項
法第三十三条第一項	軌道法第三条の特許に係る部分	軌道法施行規則第一条第一項各号に掲げる書類及び図面並びに同条第二項に規定する事由書
法第三十四条第一項	道路運送法第四条第一項の許可に係る部分	道路運送法第五条第一項各号に掲げる事項 道路運送法施行規則第六条第一項各号に掲げる書類
	道路運送法第十五条第一項の認可に係る部分	道路運送法施行規則第十四条第一項各号に掲げる事項 道路運送法施行規則第十四条第二項に規定する書類
	道路運送法第十五条第三項の届出に係る部分	道路運送法施行規則第十五条第二項において準用する同令第十四条第一項各号に掲げる事項 道路運送法施行規則第十五条第二項において準用する同令第十四条第二項に規定する書類

	道路運送法第十五条第四項の届出に係る部分	道路運送法施行規則第十五条の二第二項において準用する同令第十四条第一項各号に掲げる事項	道路運送法施行規則第十五条の二第二項において準用する同令第十四条第二項に規定する書類
法第三十五条第一項	海上運送法第三条第一項の許可に係る部分	海上運送法施行規則第二条第一項各号に掲げる事項	海上運送法施行規則第二条第二項各号に掲げる書類
	海上運送法第十一条第一項の認可に係る部分	海上運送法施行規則第八条各号に掲げる事項	
	海上運送法第十一条第三項の届出に係る部分	海上運送法施行規則第八条の二第二項各号に掲げる事項	
	海上運送法第十九条の五第一項の届出に係る部分	海上運送法施行規則第二十条各号又は第二十条の二各号に掲げる事項	
	海上運送法第二十条第二項の届出に係る部分	海上運送法施行規則第二十二条各号又は第二十二条の三各号に掲げる事項	

別表第五（第三十九条関係）

規定	事項	書類	
法第三十二条第二項	鉄道事業法第七条第一項の認可に係る部分	鉄道事業法施行規則第七条第一項各号に掲げる事項	鉄道事業法施行規則第七条第二項に規定する書類及び図面
	鉄道事業法第七条第三項の届出に係る部分	鉄道事業法施行規則第八条第二項各号に掲げる事項	
	鉄道事業法第二十六条第一項の認可に係る部分	鉄道事業法施行規則第三十九条第一項各号に掲げる事項	鉄道事業法施行規則第三十九条第二項各号に掲げる書類
	鉄道事業法第二十六条第二項の認可に係る部分	鉄道事業法施行規則第四十条第一項各号に掲げる事項	鉄道事業法施行規則第四十条第二項各号に掲げる書類
	鉄道事業法第二十七条第一項の認可に係る部分	鉄道事業法施行規則第四十一条第一項各号に掲げる事項	鉄道事業法施行規則第四十一条第二項各号に掲げる書類
	鉄道事業法第二十八条第一項又は第二十八条の二第一項の届出に係る部分	鉄道事業法施行規則第四十二条第一項各号に掲げる事項	鉄道事業法施行規則第四十二条第二項各号に掲げる書類
法第三十三条第二項	軌道法第十六条第一項(軌道の譲渡に係る部分に限る。)の許可に係る部分		軌道法施行規則第二十五条第一項各号に掲げる書類
	軌道法第二十二条の認可に係る部分	軌道法施行規則第二十六条に規定する事項	軌道法施行規則第二十六条各号に掲げる書類
	軌道法第二十二条ノ二の許可に係る部分	軌道法施行規則第二十八条第一項及び第二項に規定する事項	軌道法施行規則第二十八条第二項に規定する書類
	軌道法第二十六条において準用する鉄道事業法第二十七条第一項の認可に係る部分	軌道法施行規則第二十七条第一項各号に掲げる事項	軌道法施行規則第二十七条第二項に規定する書類
法第三十四条第二項	道路運送法第十五条第一項の認可に係る部分	道路運送法施行規則第十四条第一項各号に掲げる事項	道路運送法施行規則第十四条第二項に規定する書類
	道路運送法第十五条第三項の届出に係る部分	道路運送法施行規則第十五条第二項において準用する同令第十四条第一項各号に掲げる事項	道路運送法施行規則第十五条第二項において準用する同令第十四条第二項に規定する書類
	道路運送法第十五条第四項の届出に係る部分	道路運送法施行規則第十五条の二第二項において準用する同令第十四条第一項各号に掲げる事項	道路運送法施行規則第十五条の二第二項において準用する同令第十四条第二項に規定する書類
	道路運送法第十五条の二第一項の届出に係る部分	道路運送法施行規則第十五条の五第一項各号に掲げる事項	道路運送法施行規則第十五条の五第二項又は第三項に規定する書類
	道路運送法第三十六条第一項の認可に係る部分	道路運送法施行規則第二十二条第一項各号に掲げる事項	道路運送法施行規則第二十二条第二項各号に掲げる書類及び図面
	道路運送法第三十六条第二	道路運送法施行規則第二十三条第一項各号	道路運送法施行規則第二十三条第二項各

	項の認可に係る部分	に掲げる事項	号に掲げる書類及び図面
	道路運送法第三十七条第一項の認可に係る部分	道路運送法施行規則第二十四条第一項各号に掲げる事項	道路運送法施行規則第二十四条第二項各号に掲げる書類
	道路運送法第三十八条第一項の届出に係る部分	道路運送法施行規則第二十五条第一項各号に掲げる事項	
	道路運送法第三十八条第二項の届出に係る部分	道路運送法施行規則第二十五条第二項において準用する同令第十五条の五第一項各号に掲げる事項	道路運送法施行規則第二十五条第二項において準用する同令第十五条の五第二項又は第三項に規定する書類
法第三十五条第二項	海上運送法第十一条第一項の認可に係る部分	海上運送法施行規則第八条各号に掲げる事項	
	海上運送法第十一条第三項の届出に係る部分	海上運送法施行規則第八条の二第二項各号に掲げる事項	
	海上運送法第十五条第一項又は第二項の届出に係る部分	海上運送法施行規則第十五条各号に掲げる事項	
	海上運送法第十八条第一項の認可に係る部分	海上運送法施行規則第十六条第一項各号に掲げる事項	海上運送法施行規則第十六条第二項各号に掲げる書類
	海上運送法第十八条第二項の認可に係る部分	海上運送法施行規則第十七条第一項各号に掲げる事項	海上運送法施行規則第十七条第二項各号に掲げる書類
	海上運送法第十八条第四項の認可に係る部分	海上運送法施行規則第十九条第一項各号に掲げる事項	海上運送法施行規則第十九条第二項各号に掲げる書類
	海上運送法第十九条の五第一項の届出に係る部分	海上運送法施行規則第二十条各号又は第二十条の二各号に掲げる事項	
	海上運送法第十九条の五第二項の届出に係る部分	海上運送法施行規則第二十一条各号に掲げる事項	
	海上運送法第二十条第二項の届出に係る部分	海上運送法施行規則第二十二条各号又は第二十二条の三各号に掲げる事項	
	海上運送法第二十条第三項の届出に係る部分	海上運送法施行規則第二十三条各号に掲げる事項	

○地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第十二条及び第十七条に規定する軌道運送高度化事業及び道路運送高度化事業を定める省令（平成十九年総務省令第百十九号）

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成十九年法律第五十九号）第十二条及び第十七条の規定に基づき、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第十二条及び第十七条に規定する軌道運送高度化事業及び道路運送高度化事業を定める省令を次のように定める。

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第十二条及び第十七条に規定する軌道運送高度化事業及び道路運送高度化事業を定める省令

第一条 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（以下「法」という。）第十二条に規定する軌道運送高度化事業で総務省令で定めるものは、国庫補助金の交付の対象となる軌道運送高度化事業（地方財政法（昭和二十三年法律第九号）第五条第五号に規定する経費に係る事業に限る。）とする。

第二条 法第十七条に規定する道路運送高度化事業で総務省令で定めるものは、国庫補助金の交付の対象となる道路運送高度化事業（地方財政法第五条第五号に規定する経費に係る事業に限る。）とする。

○地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく道路運送高度化実施計画、地域公共交通再編実施計画及び新地域旅客運送事業計画の認定に係る都道府県公安委員会の意見の聴取に関する命令（平成十九年内閣府省令・国土交通省令第二号）

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成十九年法律第五十九号）第十四条第四項、第二十二條第四項及び第三十条第五項の規定に基づき、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく道路運送高度化実施計画、乗継円滑化実施計画及び新地域旅客運送事業計画の認定に係る都道府県公安委員会の意見の聴取に関する命令を次のように定める。

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく道路運送高度化実施計画、地域旅客運送サービス継続実施計画、貨客運送効率化実施計画、地域公共交通利便増進実施計画及び新地域旅客運送事業計画の認定に係る都道府県公安委員会の意見の聴取に関する命令

（都道府県公安委員会への書面の送付）

第一条 国土交通大臣（地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（以下「法」という。）第四十条の規定により権限が地方支分部局の長に委任された場合にあつては、当該委任を受けた者。以下同じ。）は、法第十四条第一項に規定する道路運送高度化実施計画の認定の申請、法第二十七条の三第一項に規定する地域旅客運送サービス継続実施計画の認定の申請、法第二十七条の九第一項に規定する貨客運送効率化実施計画の認定の申請、法第二十七条の十七第一項に規定する地域公共交通利便増進実施計画の認定の申請又は法第三十条第一項に規定する新地域旅客運送事業計画の認定の申請（以下「認定申請」と総称する。）があつた場合には、法第十四条第四項ただし書、第二十七条の三第四項ただし書、第二十七条の九第六項ただし書、第二十七条の十七第四項ただし書又は第三十条第五項ただし書に該当する場合を除き、遅滞なく、法第十三条第二項第一号に掲げる道路運送高度化事業を実施する区域、法第二十七条の二第二項第一号に掲げる地域旅客運送サービス継続事業を実施する区域、法第二十七条の八第二項第一号に掲げる貨客運送効率化事業を実施する区域、法第二十七条の十六第二項第一号に掲げる地域公共交通利便増進事業を実施する区域又は法第三十条第二項第一号に掲げる新地域旅客運送事業を実施する区域を管轄する都道府県公安委員会（以下「関係公安委員会」という。）に対し、当該認定申請に係る申請書の写しを添えて、意見を求める旨の書面を送付するものとする。

（意見の提出）

第二条 関係公安委員会は、前条に規定する書面の送付を受けたときは、当該書面の送付を受けた日から二十日以内（法第十三条第二項第二号に掲げる道路運送高度化事業の内容、法第二十七条の二第二項第二号に掲げる地域旅客運送サービス継続事業の内容、法第二十七条の八第二項第二号に掲げる貨客運送効率化事業の内容、法第二十七条の十六第二項第二号に掲げる地域公共交通利便増進事業の内容又は法第三十条第二項第三号に掲げる新地域旅客運送事業の内容（以下「事業内容」と総称する。）に、道路運送法（昭和二十六年法律第八十三号）第三条第一号イに掲げる一般乗合旅客自動車運送事業（以下「一般乗合旅客自動車運送事業」という。）が含まれる場合において、当該一般乗合旅客自動車運送事業に係る運行の様態が道路運送法施行規則

(昭和二十六年運輸省令第七十五号) 第三条の三第二号に掲げる路線不定期運行のみであるとき又は貨物自動車運送事業法(平成元年法律第八十三号)による一般貨物自動車運送事業(特別積合せ貨物運送をするものに限る。次条において同じ。)が含まれる場合にあっては、十四日以内)に国土交通大臣に対し、意見を提出するものとする。

(意見を聴く必要がない場合)

第三条 法第十四条第四項ただし書、第二十七条の三第四項ただし書、第二十七条の九第六項ただし書、第二十七条の十七第四項ただし書及び第三十条第五項ただし書の国土交通省令・内閣府令で定める場合は、次の各号のいずれかに該当する場合(法第二十七条の八第二項第二号に掲げる貨客運送効率化事業の内容に、一般貨物自動車運送事業が含まれる場合(当該一般貨物自動車運送事業の実施により、交通に支障を及ぼさないことが明らかな場合を除く。))を除く。)とする。

- 一 事業内容に一般乗合旅客自動車運送事業が含まれない場合
- 二 事業内容に一般乗合旅客自動車運送事業が含まれる場合であって、当該一般乗合旅客自動車運送事業に係る運行の様子が道路運送法施行規則第三条の三第三号に掲げる区域運行のみである場合
- 三 認定申請により設定又は変更しようとする一般乗合旅客自動車運送事業に係る路線において道路交通法(昭和三十五年法律第五号)第三条に規定する普通自動車である事業用自動車のみを使用する場合
- 四 認定申請により設定又は変更しようとする一般乗合旅客自動車運送事業に係る路線及び停留所の位置が、当該認定申請が行われた時点で運行している他の一般乗合旅客自動車運送事業に係る路線及び停留所の位置と共通である場合又は路線及び停留所の廃止に伴って他の一般乗合旅客自動車運送事業者(道路運送法第九条第一項に規定する一般乗合旅客自動車運送事業者をいう。)が新たに当該路線及び停留所と同一の路線及び停留所の位置により運行しようとする場合

(処分の通知)

第四条 国土交通大臣は、第二条の規定による関係公安委員会の意見の提出があった認定申請について、法第十四条第三項、第二十七条の三第二項、第二十七条の九第三項、第二十七条の十七第二項又は第三十条第三項の規定による認定に関する処分を行ったときは、遅滞なく、当該処分の内容を当該関係公安委員会に通知するものとする。

(道路運送高度化実施計画等の変更の認定)

第五条 第一条から第四条までの規定は、法第十四条第六項に規定する道路運送高度化実施計画の変更、法第二十七条の三第五項に規定する地域旅客運送サービス継続実施計画の変更、法第二十七条の九第八項に規定する貨客運送効率化実施計画の変更、法第二十七条の十七第五項に規定する地域公共交通利便増進実施計画の変更及び法第三十条第六項に規定する新地域旅客運送事業計画の変更に係る認定の申請があった場合について準用する。

附 則

この命令は、法の施行の日(平成十九年十月一日)から施行する。

附 則 (平成二六年一月二〇日内閣府令・国土交通省令第五号)

この命令は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一

部を改正する法律の施行の日(平成二十六年十一月二十日)から施行する。

附 則 (令和二年一月二七日内閣府令・国土交通省令第七号)

この命令は、持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組を推進するための地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律の施行の日(令和二年十一月二十七日)から施行する。

○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（平成二十六年総務省告示・国土交通省告示第一号）

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成十九年法律第五十九号）第三条第五項の規定に基づき、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（平成二十六年総務省告示・国土交通省告示第一号）の一部を次のように改正し、令和二年十一月二十七日から適用することとしたので、同条第七項の規定に基づき、公表する。

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

目次

前文

- 一 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意義及び目標に関する事項
 - 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意義
 - 2 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
 - (3) 安全・安心で質の高い運送サービスの提供等
 - (4) 新たな技術やサービスの活用による利便性向上の促進
- 二 地域公共交通計画の作成に関する基本的な事項
 - 1 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) 地域公共交通計画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) 地域公共交通計画の期間
 - 2 都市計画等との調和
 - 3 協議会
 - (1) 協議会の構成員
 - (2) 留意事項
- 三 地域公共交通特定事業その他の地域公共交通計画に定める事業に関する基本的な事項
 - 1 地域公共交通特定事業について
 - (1) 実施計画の認定
 - (2) 軌道運送高度化事業に関する留意事項
 - (3) 道路運送高度化事業に関する留意事項
 - (4) 海上運送高度化事業に関する留意事項
 - (5) 鉄道事業再構築事業に関する留意事項
 - (6) 鉄道再生事業に関する留意事項
 - (7) 地域旅客運送サービス継続事業に関する留意事項
 - (8) 貨客運送効率化事業に関する留意事項
 - (9) 地域公共交通利便増進事業に関する留意事項
 - 2 その他留意事項
- 四 新地域旅客運送事業に関する基本的な事項
- 五 新モビリティサービス事業に関する基本的な事項
- 六 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に関する事業の評価に関する基

本的な事項

- 七 その他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に関する事項
 - 1 関係者の役割
 - (1) 国の役割
 - (2) 都道府県の役割
 - (3) 市町村の役割
 - (4) 公共交通事業者等の役割
 - (5) 住民、公共交通の利用者の役割
 - 2 関連する施策との連携及び関係者間での連携
 - (1) 災害対策と連携した地域公共交通施策
 - (2) 感染症拡大を踏まえた地域公共交通施策
 - (3) 共同経営等を活用した関係者間の連携促進

我が国では従来、地域における旅客の運送に関するサービス（以下「地域旅客運送サービス」という。）の提供の確保は、民間事業者の能力を活用して、利用者のニーズを前提として、それに対応するよう輸送サービスを提供するという形で進められてきたところである。

しかしながら、近年、人口の急激な減少や地域公共交通を担う運転者不足の深刻化に伴い、地方部をはじめとして、民間事業者による輸送サービスの提供の継続が困難となる地域が増加している。

他方、高齢化の進展や、高齢者による運転免許証の自主返納が進みつつあること等から、自家用自動車を運転できない高齢者等の移動手段としての公共交通の重要性が増大しており、こうした地域においては、地方公共団体をはじめとして交通に関わる様々な主体が相互に協力し、地域が一体となって地域旅客運送サービスの持続可能な提供を確保することが不可欠となっている。

さらに、地方の中小の都市部など、民間事業者による輸送サービスの提供が可能なエリアにおいても、都市機能や居住の誘導といったまちづくり施策、さらには、近年の訪日外国人観光客の急増も踏まえ、交流人口を増加させるための観光施策などと十分に連携して交通施策を進めることにより、将来にわたって地域旅客運送サービスの持続可能な提供を確保し、地域の活力を維持するとともに、個性あふれる地方の創生を推進していくことが求められている。特に、複数の民間事業者が存在するエリアにおいては、事業者同士の連携を強化する取組を進めることが求められている。

また、個々の利用者の移動ニーズに対応して、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であるMaaS（Mobility as a Service）等の新たなモビリティサービスが出現しているなど、公共交通に関するAI・ICT等の新技術や新たなサービスの効果的な導入に取り組むことが求められるようになってきている。

このような状況の下、国民等の交通に対する基本的な需要が適切に充足されることが重要であるという交通政策基本法（平成二十五年法律第九十二号）の基本理念を踏まえつつ、地域の経済社会的活動の基盤である地域旅客運送サービスの提供を確保することが喫緊の課題である。

本方針は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成十九年法律第五十九号）第三条第一項に基づき、地域のニーズや課題に最も精通した地方自らによる地域公共交通のあり方についての主体的な検討と、それに基づく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取組を推進するための基本的な方針として定めるものである。

一 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意義及び目標に関する事項

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意義

急速な少子高齢化・人口減少時代の到来や移動手段に関する国民の選好の変化等の社会経済情勢の変化に伴い、地域公共交通の利用者は長期的に減少傾向にある。地方都市や過疎地域などにおいては、鉄道・軌道・バス事業者といった公共交通事業者が不採算路線から撤退することにより交通空白地帯が出現している。これに加え、近年、地域公共交通を担う運転者不足が深刻化していることや、高齢運転者による交通事故の社会問題化に伴い、高齢者の運転免許証の自主返納が進んでいるため、安心して運転免許証を自主返納できるよう、高齢者が利用しやすい地域旅客運送サービスを確保する必要があることなど、住民の移動手段の確保が切実な課題となっている。また、離島航路については、離島の少子高齢化・人口減少による地域の活力の低下により輸送人員が低下しており、その維持・改善が問題となっている。

一方で、近年、訪日外国人観光客が急増しており、観光地における移動手段を確保することが求められているなど、便利で利用しやすい公共交通サービスの確保・充実、地域の交流拡大・観光振興の基盤として重要であり、さらに、観光列車など移動時間を観光に活用する取組をはじめ、公共交通自体が観光資源として観光地等の魅力を増す役割を果たし得る。

さらに、急速な少子高齢化・人口減少社会において、都市の再生や地域の活力の向上及び持続的発展を実現するためには、近年求められているコンパクトなまちづくりとともに、拠点同士、あるいは拠点と居住エリアを結ぶ地域公共交通の充実が必要不可欠であり、併せてバスや軌道の速達性・定時性の確保や、ラッシュ時の車内混雑の緩和による快適性の向上等、運送サービスの質の向上を図ることが重要である。また、公共交通は自家用自動車に比べて一人一キロメートル当たりの二酸化炭素排出量が少ないことから、地球温暖化対策の観点からも一層大きな役割を期待されている。

また、AI・ICT等の新技術や、Ma a s等の新たなモビリティサービスが出現してきている。こうした新たな技術・サービスの地域公共交通における活用を通じた利用者の利便性向上を目指し、公共交通事業者だけでなく地方公共団体や地域の関係者も含めて議論・検討を進めていくことが必要になってきている。

こうした地域公共交通に対する社会的要請に的確に応えるためには、ともすれば民間事業者の事業運営に任せきりであった従来の枠組みから脱却し、地域の総合行政を担う地方公共団体が先頭に立って、公共交通事業者、住民・利用者、学識経験者をはじめとする地域の関係者が知恵を出し合い、合意の下で、路線やダイヤ・運賃の見直しや新たな技術の活用により地域公共交通の改善を図りつつ、公共交通のみでは移動ニーズに対応しきれない場合には、スクールバスや福祉輸送、商業施設の送迎サービスなど地域の輸送資源を総動員しながら、全ての地方公共団体において、地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に努め、その実現に向けて地域公共交通の活性化及び再生を図ることが重要である。

2 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目標

地域公共交通の活性化及び再生に関する地域のニーズや

課題は多種多様であり、地域の関係者が地域公共交通について総合的に検討し、当該地域にとって最適かつ持続可能な公共交通のあり方について合意形成を図り、合意に基づき各主体が責任を持って地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保を推進することが重要である。このため、具体的には、次の目標を追求すべきである。

(1) 住民、来訪者の移動手段の確保

地域公共交通のあるべき姿を検討するには、まず住民の基本的な生活と社会参加の機会を確保するという観点に立つことが重要である。その上で、その活性化及び再生を図るためには、利用者の目線に立ってそのあり方を検討する必要があるが、自家用自動車による移動に比べて遜色のないシームレスな運送サービスを確保するとの観点から、また、ハードとソフトの両面から、必要な施策を総合的かつ一体的に展開する必要がある。

地域によっては、公共交通事業者の不採算路線からの撤退等により交通空白地帯が出現するなどの問題が生じており、運転のできない学生・生徒、高齢者、障害者、妊産婦等の移動手段の確保が重要である。また、離島航路については、離島の住民の日常生活を直接支える移動手段であり、生活物資の輸送手段であることから、その維持・改善は重要である。

加えて、地域社会の活力の維持・向上の観点からは、住民の通勤、通学、買い物などの日常生活上不可欠な移動に加え、地域公共交通の維持・改善により文化活動やコミュニティ活動、遊びのための活動、その他様々な活動のための外出を容易にすることを通じて、外出機会の増加を図ることが重要である。

地域においては、住民、来訪者の移動手段を確保するため様々な取組が行われており、コミュニティバス・乗合タクシー、市町村やNPOによる自家用有償旅客運送、地域公共交通会議の設置等はその一例である。さらに、住民、来訪者のニーズにきめ細かく対応していくため、タクシーを活用することやスクールバスや福祉輸送、商業施設の送迎サービス等地域の輸送資源を総動員することなど多様な取組を進めていくべきである。

その際、地域公共交通について、路線ネットワークに限らず、運賃やダイヤなどサービス面からも積極的な見直しを行うなど、利用者目線による地域の移動手段の確保を進めるべきである。

また、やむを得ず地域公共交通の路線、航路や区域（以下「路線等」という。）が廃止に至ってしまう場合でも、十分な検討を経ずに廃止路線をコミュニティバスで代替するといった個別・局所的な対応をするのではなく、関係する公共交通事業者やNPO、地域の住民、学識経験者などの地域の幅広い関係者と議論しつつ、必要に応じて、代替の地域旅客運送サービスの提供者を公募により選定するなど、地域旅客運送サービスが地域の実情や住民・来訪者のニーズに即した形で継続されるよう、地方公共団体が中心となって、幅広い視点から検討や調整、協議が行われることが重要である。

さらに、高齢者、障害者等の自立した日常生活及び社会生活を確保することの重要性にかんがみ、地域公共交通のバリアフリー化についても一層進めていくべきである。

(2) 地域社会全体の価値向上

地域公共交通の活性化及び再生は、交通分野の課題の解決にとどまらず、将来の都市構造の構築に向けた中長期的なまちづくりにおいても、また、より短期的なまちづくり

においても重要である。さらには、観光振興や健康、福祉、環境など様々な分野で大きな効果をもたらすものである。地域公共交通を地域社会全体の価値向上のための手段としてとらえ、その活性化及び再生を通じて、地域社会全体の価値向上を実現することが重要である。具体的には、地域の実情に応じた目標を追求することが考えられる。

① コンパクトなまちづくりの実現

本格化しつつある人口減少社会において都市の再生を図るためには、コンパクトなまちづくりの実現により市街地の拡散に伴う低密度化を抑制し、人口密度の維持を図ることが重要である。その実効性を担保するため、諸機能が集約した拠点同士、あるいは拠点と居住エリアを結ぶ地域公共交通を充実させ、利用者のニーズに合致した輸送サービスを提供することが重要である。

② まちのにぎわいの創出や健康増進

まちのにぎわいの創出、歩いて暮らせるまちづくりによる健康増進といった観点から、居心地が良く歩きたくなるまちなかづくりとも連携しながら、地域公共交通による移動の利便性を向上させ、公共交通と家用自動車の適切な役割分担を目指すことが重要である。

また、地域公共交通の利用促進による外出機会の増加は、地域住民の健康増進に寄与するとともに、将来にわたる医療・介護分野における公的負担の軽減につながることも期待されることから、地域公共交通と福祉は密接な関係にあるため、地方公共団体における部局を横断した連携の一層の充実を図り、両分野の施策を推進していくことも重要である。

③ 観光振興施策との連携による人の交流の活発化

便利で利用しやすい公共交通は観光地等の魅力増大に資するとともに、車両や運送サービス自体が観光資源となる場合もあるため、国内外の観光客を含む地域外からの来訪者との交流を活発化させ、地域活力の増進を図る際には、地域公共交通の充実により、観光旅客等の来訪者の移動の利便性や回遊性を向上させることが重要である。また、観光交流の促進による利用増加は、地域公共交通を持続可能なものとする上で重要な要素である。このように、地域公共交通と観光は相互に補完的な関係にあることから、公共交通施策と観光振興施策が連携することが重要である。

観光立国推進基本計画（平成二十九年三月二十八日閣議決定）においても、観光旅行者の来訪の促進に必要な交通施設の総合的な整備、観光旅行の促進のための環境整備の観点から、地域公共交通の活性化及び再生が求められているところである。

また、外国人観光旅客の来訪の促進等による国際観光の振興に関する法律（平成九年法律第九十一号）においても、訪日外国人観光客の公共交通の利用に係る利便を増進するために必要な措置の実施について定められているところであり、近年の訪日外国人観光客の急増を踏まえ、多言語表記による情報提供機能の強化や公衆無線LANその他のインターネット環境の充実など、公共交通におけるインバウンドのニーズに対応した環境の整備が一層重要になってきている。

④ 地球温暖化対策をはじめとする環境問題への対応

第五次環境基本計画（平成三十年四月十七日閣議決定）においては、低炭素の実現による循環共生型の社会を目指す持続可能な社会の姿であるとされてお

り、環境負荷の低減を図るためにも、家用自動車への過度な依存を見直し、公共交通の利用促進を図ることが重要である。

(3) 安全・安心で質の高い運送サービスの提供

(1)・(2)を効果的かつ着実に実現するためには、安全・安心で質の高い運送サービスの提供等を確保することが基本となる。具体的には、次の目標を追求することが重要である。

① 安全・安心な運送サービスの提供

公共交通においては、事故や危険のない安全・安心な運送サービスの維持が必要不可欠である。そのために、持続可能で安全・安心な運送サービスを提供できる健全な事業体制を確保するとともに、こうしたサービスを最前線で担う運転者等の人材不足の改善を図っていくことが重要である。

さらに、高齢者、障害者をはじめとして、誰もが安全・安心に利用できる運送サービスの提供を実現するため、公共交通機関の旅客施設や車両等のバリアフリー化に積極的に取り組むことが必要である。加えて、バリアフリー化の実現のためには、ハード・ソフト両面の取組が不可欠であることを踏まえ、バリアフリー設備を使用した適切なサービスの提供、利用者支援、適切な情報の提供、職員等関係者に対する教育訓練等、ソフト対策を推進することが重要である。

② シームレスな運送サービスの提供

公共交通については、家用自動車による移動に比べて遜色のないシームレスな運送サービスといった観点で考える必要があるが、この場合、複数の公共交通の乗継利便の向上が重要であり、鉄道、軌道、バス、旅客船等の乗降場を近接して配置するほか、病院、スーパーマーケット、道の駅、地域の観光施設等にバス停を設置すること等による快適な乗換拠点の整備、ダイヤの連携、ICカードを活用した乗継運賃の設定等といった公共交通同士の連携やパークアンドライド等の推進がより求められる。

こうした連携については、市町村等の公共交通事業者以外も含めた多様な主体による取組が重要である。

③ 定時性の確保、速達性の向上

バス、軌道等の公共交通の走行環境の改善や輸送力の向上、LRT（ライト・レール・トランジット）やBRT（バス・ラピッド・トランジット）、高速船の導入等による、公共交通の定時性の確保、速達性の向上が求められる。

④ 乗りたくするサービスの提供

車両や船舶のデザイン等のイメージ、振動の抑制等による快適な乗り心地や優れた居住空間の確保といった快適性の確保、地域のニーズに合わせたルート設定やきめ細かな運賃・料金設定における工夫等による魅力的な運送サービスの提供が求められる。

(4) 新たな技術やサービスの活用による利便性向上の促進

近年の公共交通に関する新たな技術やサービスは、利用者の利便性の向上や運送サービスの提供に係る効率性の向上に資するものであり、積極的な活用が望ましい。具体的には、地域の実情に応じ、次の目標を追求することが重要である。

① 新たな技術を活用した利用者の利便性向上

スマートフォンによる運行状況や経路検索の提供、

案内標識の多言語表記及び駅構内・車内における公衆無線LAN環境の整備、地域公共交通に関する情報提供を充実させるための取組や、交通系ICカード・二次元コード等のキャッシュレス決済の導入促進、オンデマンド交通におけるAI活用の取組など、幅広い分野で新たな技術を活用して利用者の利便性を向上させることが求められる。

② 新たなモビリティサービスを活用した利用者の利便性向上

新たなモビリティサービスであるMa a Sは、個々の利用者の移動ニーズに対応し、移動以外の多様なサービスとも連携しながら一括した検索・予約・決済等を提供するものであり、移動の利便性向上にとどまらず、まちづくり、インフラ整備などの課題の解決のための有効な手段としても期待されることから、地域の関係者の議論の下で取組を進めていくことが重要である。

③ データの共有・利活用の促進

データに基づく関係者間の議論を促進するため、各公共交通事業者の持つ運行情報などのデータについて積極的に共有を図るとともに、潜在的な需要喚起にも有効である個人の移動等のモビリティデータについて、セキュリティ対策の観点にも留意しつつ、その積極的な利活用に取り組むことが必要である。

二 地域公共交通計画の作成に関する基本的な事項

1 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に関する基本的な方針

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、公共交通の活性化及び再生に向けた取組の方向性を定めることとする。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。検討に当たっては、地域旅客運送サービスの持続可能な提供を確保する観点から、特に次の点に留意することが重要である。

① まちづくり、観光振興等の地域戦略との一体性の確保

まちづくり、観光振興等の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の充実と利用者の増加とを一体で実現することが必要である。

都市の再生のためには、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を進める必要がある。その実現のためには、地域の実情に応じ、都市機能へのアクセスを確保するための幹線交通、中心部における循環型の交通、幹線交通と連絡した支線交通の路線形成・改善や、運賃やダイヤなどサービス面での利用者の利便性向上と、交通結節点の整備による乗継円滑化や、コミュニティバス、デマンド型乗合タクシー、自家用有償旅客運送など多様な交通サービスの導入との有機的な組合せを一体的に進めることが不可欠である。

歩行者、自転車及び公共交通優先のまちづくりを図る上では、歩行空間や自転車利用環境の整備、バスや

軌道の乗換拠点等の交通結節点の整備、トランジットモール等の導入、パークアンドライドの推進、駐車場の配置等も併せて検討することが考えられる。

各種施策の具体化に当たっても、駅を中心とした交通結節点の整備など短期的に実施できるものから、さらには、中長期的に実現するまちづくりまで、各段階でまちづくりと交通を一体的に推進することが重要である。

また、観光の振興を図るためには、観光客の移動手段を確保する観点や公共交通自体を観光資源として活用する観点から、地域公共交通の充実を図ることが不可欠である。このため、地域における観光の振興に関する施策と地域公共交通計画に位置付けられる施策との一体性を確保することが重要である。

② 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

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、異なるモードや幹線・支線の役割分担も明確にしつつ、交通機関相互の連携を十分に図るとともに、地域の需要に対応し、重複路線等に留意して公共交通全体の効率性を向上させるとともに、路線ネットワークに限らず、運賃やダイヤなどサービス面も踏まえ、地域公共交通の利用者の利便性を向上させることが必要である。

これに加えて、路線バスやタクシーといった従来からの公共交通のみでは地域の移動ニーズに対応しきれない場合には、自家用有償旅客運送や、スクールバス、福祉輸送、商業施設の送迎サービスなど他の交通手段による補完を行いながら、地域の輸送資源を総動員して、移動手段を確保していくことが重要である。

③ 地域特性に応じた多様な交通サービスの組合せ

人口密度や自然条件等の地域特性に応じて、鉄軌道、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、福祉輸送、旅客船、海上タクシーなど多様な交通手段を有機的に組み合わせ、身の丈に合った地域旅客運送サービスの持続可能な提供を確保することが重要である。

このうち、タクシーについては、地域の移動ニーズにきめ細かく柔軟に対応することができる公共交通サービスとして重要な役割を担っているところ、その積極的な活用が重要である。

交通手段の組合せに当たっては、自家用自動車、自転車や徒歩との接続を考慮するとともに、LRT・BRTの整備やAIを活用したオンデマンド交通、超小型モビリティ、グリーンスローモビリティ、シェアサイクルの活用、さらにはこれらを連携させたMa a Sの導入等も視野に入れるべきである。

加えて、買い物代行や高齢者の見守りサービス等、旅客運送と併せて実施可能な様々なサービスの提供や、貨客混載の実施等、限りある地域の人的・物的資源の有効活用を図りつつ、生産性向上を推進することも重要である。

④ 住民の協力を含む関係者の連携

地域公共交通は、住民の買い物や通院など、日常生活に当たっての移動手段であるだけでなく、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としての役割も有している。地域公共交通に利用者たる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

となつて公共交通を考え、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、地域公共交通の持続可能性の確保の観点からも必要である。

また、企業、学校等において可能な限りモビリティ・マネジメント（教育や啓発により住民を公共交通の利用に誘導する手法）を実施することにより、住民の間に地域公共交通についての意識の醸成を図ることが重要である。

（２） 地域公共交通計画の区域

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・局所的なものにならないよう留意すべきである。人口減少が進む中で、可能な限り財政支出を抑えつつ住民の利便を維持していくためには、各市町村が単独で全ての都市機能を担うことには限界があり、生活圏を形成する複数の市町村が連携して都市機能の確保に取り組んでいくことが重要になる。このため、地域公共交通計画の区域の検討に当たっては、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、地域にとって最適な地域旅客運送サービスの持続可能な提供を確保するよう取り組むことが重要である。

また、複数の市町村間で地域公共交通計画の区域を設定する場合には、必要に応じて、都道府県が当該地域における調整役として計画に参画するよう、市町村から当該都道府県に対して要請を行うなど、都道府県と連携して地域の公共交通の課題に取り組むことが必要である。

その際、都道府県は、要請があった地域について、当該都道府県内の移動における幹線的な公共交通の充実や複数の市町村にまたがる移動の確保を進める必要がある場合などには、積極的に計画の作成に参画することが望ましい。このように、市町村と都道府県とが適切な役割分担に基づき、緊密に連携を図りながら、計画の作成に取り組むことが重要である。

一方、合併により広大な面積を有する市町村及び離島を含む市町村をはじめとして、市町村の行政区域中に複数の交通圏が存在する場合も想定され、このような場合には、単独で又は当該交通圏を構成する他の地方公共団体と共同して、複数の地域公共交通計画を作成することができる。

加えて、広域的な地域公共交通計画が作成された場合において、当該計画の区域と一部区域が重複する交通圏が存在する場合は、当該交通圏について別の地域公共交通計画を作成することができる。ただし、この場合には、両計画の整合性を確保することが必要不可欠である。

（３） 地域公共交通計画の目標

（１）の基本的な方針に即して、目標を設定することとする。目標の設定の際には、地域の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、可能な限り具体的かつ明確な目標を設定する必要がある。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目標として明示することが重要である。特に、地域公共交通の利用者数や収支状況、当該地域公共交通の維持・確保に投じられる公的負担額など事業の効率性に関する指標について、定量的に設定するよう努めるものとする。

その際、公共交通利用者数の増加や採算性の向上といった公共交通の利用状況に関する目標についても、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

留意しながら、地域公共交通計画に定められた事業に関するPDCAサイクルを強化し、実効性を高めていくためには、客観的な指標を設定することが有効であることを踏まえ、可能な限り定量的に設定することが望ましい。

また、地域公共交通の確保・充実により、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を間接的に軽減している効果があると考えられることから、地域公共交通がもたらすクロスセクター効果に着目した目標を設定することが望ましい。

（４） 地域公共交通計画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

地域公共交通計画の目標を達成するために必要となる事業及びその実施主体の検討に当たっては、まず、地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保の観点から、当該計画の区域における地域公共交通を一体的に地域公共交通計画の対象とした上で、目標を達成する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とが重要である。具体的には、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、各路線等における運行形態、運行頻度や運賃などのサービス水準の目安を設定することが考えられる。その上で、これらの公共交通サービスを実現するために必要な事業及びその実施主体を整理し、地域公共交通計画に記載することとする。

その際には、新たに実施する取組だけでなく、既存路線の維持といった継続的な取組や、公的支援の有無にかかわらず、民間事業者による取組を記載するほか、公共交通サービス以外のスクールバスや福祉輸送、商業施設等の送迎サービスなどの地域の輸送資源を総動員する取組も含め、地域公共交通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。各種事業が相互に連携して相乗効果を創出し、その利便性及び効率性の向上が図られるよう、地域の関係者の間で十分な調整を行い、事業間の整合性を確保することが重要である。

地域公共交通に関するニーズや課題は多種多様であることから、その活性化及び再生に当たっては、地域特性に応じて多様な交通サービスを組み合わせることに加え、地域の関係者が協働し、地域の実情に応じ創意工夫を凝らして、事業を実施していくことが重要である。このため、地域公共交通計画には、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に関する取組を幅広く盛り込むことが望ましい。具体的には、地域の実情に応じて、コミュニティバスの運行、乗合タクシー等タクシーの積極的活用、地方鉄道の活性化や地域のバス交通のサービス改善等による活性化、地域のニーズに合わせた航路設定や運航ダイヤの改善、地域の創意工夫による地域独自のサービス提供の取組や試行、LRTやBRT等の導入、バス、軌道等の走行環境の改善や輸送力の向上、バリアフリー化の推進等のサービスの向上、既存の路線等の再編や他の種類の事業による代替、等間隔運行ダイヤや定額制乗り放題運賃の設定、自家用有償旅客運送の導入、ICカード・二次元コード及びバスロケーションシステムの導入、快適な待合環境の整備等、地域の移動手段の確保や利便性の向上のための様々な取組に加え、モビリティ・マネジメントの促進等、公共交通の利用促進のための住民や公共交通の利用者、地域の企業や施設等による取組等について定めることが考えられる。

地域公共交通計画に定める事業については、その着手予定時期、実施予定期間について可能な限り具体的かつ明確

に記載することとする。なお、当面事業の実施の見込みがない場合にあっては、事業の具体化に向けた検討の方向性を記載し、事業が具体化した段階で、地域公共交通計画を適宜変更して事業の内容について記載を追加、修正するものとする。

また、地方公共団体は、国の実施する関係施策の活用や、自らの実施する他の施策との連携を通じて、事業を推進する上で必要な資金を確保するよう努めるものとする。

地域公共交通の持続可能性を確保する観点からは、公共交通機関の利用促進、自家用自動車の使い方の見直し等の住民による各種取組や一定の負担も織り込んだ形で、地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保を図ることが重要である。

なお、事業の検討及び実施に当たっては、三に定める事項にも留意することとする。

(5) 地域公共交通計画の達成状況の評価に関する事項

地域公共交通計画の達成状況の評価の方法としては、地域公共交通計画に定めた数値目標と実績値を比較して行うことが考えられる。ただし、評価に当たっては、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する必要がある。

評価を行う時期については、原則として、毎年度、地域公共交通計画に定められた施策の実施状況に関する調査、分析及び評価を行うこととし、その評価結果に基づき、地方公共団体や地域の関係者が議論を行ったうえで必要と認めるときは、当該計画の内容を変更することが望ましい。なお、地方公共団体が評価を行った際には、その結果を国土交通大臣に送付することとなるが、必要に応じて、当該結果に基づいて、国土交通大臣から助言を受けることができる。

また、地域公共交通計画の目標を着実に達成する観点からは、毎年度の定期的なフォローアップに加え、五に定める事項に留意しつつ、当該計画に位置付けられた各種事業の実施状況を適切に管理することが重要である。

(6) 地域公共交通計画の期間

計画期間は、五年程度を原則とするが、地域公共交通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。また、地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保と一体的に取り組むべき、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、地域公共交通計画は、当該計画の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である。

加えて、計画期間中又は計画期間終了時における計画見直しの手順等についても明示することが望ましい。

2 都市計画等との調和

地域公共交通は地域社会全体の価値を向上させるための手段の一つであり、その活性化及び再生は、まちづくり、観光振興、健康、福祉、環境など様々な分野と密接な関係を有する。

このため、地域公共交通計画を作成する地域において、都市再生特別措置法（平成十四年法律第二十二号）第八十一条に規定する立地適正化計画、観光圏の整備による観光旅客の来訪及び滞在の促進に関する法律（平成二十年法律第三十九号）第四条に規定する観光圏整備計画や、地球温暖化対策の推進に関する法律（平成十年法律第百十七号）第二十一条に規定する地方公共団体実行計画など、他の分野の計画が策定

されている場合には、地域公共交通計画にその旨を明示し、これらの計画との連携を図るべき旨を地域の関係者が十分に共有した上で、取組を行うことが望ましい。

とりわけ、公共交通は、都市の装置として重要なものであり、都市の将来像の骨格を形成するという観点から、都市計画、都市計画法（昭和四十三年法律第百号）第十八条の二に規定する市町村の都市計画に関する基本的な方針、中心市街地の活性化に関する法律（平成十年法律第九十二号）第九条に規定する中心市街地の活性化に関する施策を総合的かつ一体的に推進するための基本的な計画との調和の確保に留意するとともに、また、高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（平成十八年法律第九十一号）第二十四条の二に規定する移動等円滑化の促進に関する方針及び同法第二十五条に規定する移動等円滑化に係る事業の重点的かつ一体的な推進に関する基本的な構想、港湾法（昭和二十五年法律第二百十八号）第三条の三に規定する港湾計画との調和の確保にも留意する必要がある。

3 協議会

協議会は、地域公共交通に関わる多様な主体が、その最適かつ持続可能なあり方について総合的に検討、合意形成を行い、その合意がなされた取組を実施するために、各主体間の意見調整を図る場であり、地域の関係者が一体となって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を推進する上での中心的な役割を担うものである。

このため、地域公共交通計画の作成及び実施に関する協議に当たっては、可能な限り協議会を活用することが望ましい。

(1) 協議会の構成員

地域公共交通計画を作成する地方公共団体、関係する公共交通事業者、自家用有償旅客運送者、道路管理者、港湾管理者に加えて、必要に応じて関係する都道府県、公安委員会、住民、高齢者や障害者を含む公共交通の利用者のほか、福祉・介護関係事業者やNPO、商業施設、地元企業、病院、学校、観光事業者等の多様な主体が参画し、活発な議論を行い、それぞれが相互に連携、協力をしつつ、主体的に地域公共交通の活性化及び再生に取り組むことが重要である。地方公共団体の内部においても、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が期待されるほか、地域公共交通の最適かつ持続可能なあり方を検討するためには、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が欠かせない。

また、協議会の意見調整を円滑に進める観点から、協議会を組織するに当たっては、学識経験者等の地域公共交通の活性化及び再生について専門的な知識を有する者を構成員に含めることが望ましい。さらに、地域における移動データや商業など関連分野における移動以外のデータを当該地域の公共交通の活性化及び再生に活かす観点から、様々なデータの調査・分析やマーケティングなどの手法に関して専門的な知識を有する者を構成員に加えることも考えられる。

なお、専門的な知識を有する者を協議会の構成員に加える際、国による専門人材データベースなどを活用しながら選定するなど、地域にとって必要な構成員が漏れなく協議会に参画できるようにすることが重要である。

協議会の構成員は、地方公共団体の判断により柔軟に追加することができる。地域の実情に応じて必要な構成員を

追加することにより、協議会に、新モビリティサービス協議会や道路運送法（昭和二十六年法律第八十三号）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、事務手続に係る負担の軽減を図ることが可能である。

なお、地域の公共交通事業者等、道路管理者、港湾管理者、地域公共交通計画に定めようとする事業を実施すると見込まれる者については、協議会を組織する地方公共団体から地域公共交通計画の作成及び実施に関する協議を行う旨の通知を受けた場合には、正当な理由がある場合を除き、当該協議に応じなければならないこととされていることに留意する必要がある。

（２）留意事項

協議会における運営の透明性、公平性、実効性、効率性を確保する観点から、協議会における協議事項、意思決定の方法、協議結果の公表方法、会計の取扱い等に係る規約を定め、適切に協議会を運営することが望ましい。

協議会の構成員は、当該協議会において協議が調った事項については、その協議の結果を尊重しなければならないとされていることに留意する必要がある。

また、協議会においては、地域の目指すべき将来像や、地域公共交通計画の目標を達成する上で必要な公共交通サービスの水準等について、可能な限り具体的に協議が行われることが期待される一方、当該協議会において公共交通事業者の間で、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、私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律（昭和二十二年法律第五十四号。以下「独占禁止法」という。）の規定に抵触しないよう留意する必要があるが、地域における一般乗合旅客自動車運送事業及び銀行業に係る基盤的なサービスの提供の維持を図るための私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律の特例に関する法律（令和二年法律第三十二号。以下「独占禁止法特例法」という。）第十条に規定する共同経営計画の作成を前提として協議を行う場合には、同法に基づく定額運賃・料金、路線等の共同・分担運行、運行回数等の設定について、当該協議会において複数事業者間で個別具体的に協議を行うことができる。

なお、地域公共交通計画の円滑な作成が行われる等の協議会の適切な運営のため、国及び都道府県から、必要な助言を受けることができる。

三 地域公共交通特定事業その他の地域公共交通計画に定める事業に関する基本的な事項

1 地域公共交通特定事業について

地域公共交通特定事業としては、具体的には、軌道事業、バス事業、海上運送事業の運送サービスの質の向上を図る軌道運送高度化事業、道路運送高度化事業、海上運送高度化事業、事業構造の変更を行うことにより旅客鉄道事業に係る路線における輸送の維持を図るための鉄道事業再構築事業、廃止の届出がされた鉄道事業の再生を地方公共団体等の支援により図る鉄道再生事業、廃止が見込まれる路線バス等について、公募により新たなサービス提供事業者を選定し、地域旅客運送サービスを継続する地域旅客運送サービス継続事業、貨客混載の取組の実施により公共交通の生産性向上を図る貨客運送効率化事業、地域公共交通の利用者の利便を増進するため路線等の編成や事業内容の変更、等間隔運行や定額

制乗り放題運賃の設定等を行う地域公共交通利便増進事業がある。地域旅客運送サービスの持続可能な提供を確保する観点から、各々の事業の特性や、地域における公共交通の利用状況、他の公共交通事業への影響、人口密度や自然条件等の地域特性等を踏まえた上で、地域公共交通計画の目標を達成するために必要な事業を適切に選択し、当該計画に記載するものとする。

（１）実施計画の認定

地域公共交通計画において、地域公共交通特定事業に関する事項が定められたときは、当該事業を実施しようとする者は、当該地域公共交通計画に即して当該事業を実施するための計画（以下「実施計画」という。）を作成し、国土交通大臣に対し、当該実施計画の認定を申請することができる。

実施計画の認定に当たっては、事業の目標、運行形態、維持・運営コスト等を踏まえて、一に掲げる目標を実現し、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効率的で利便性の高い運送サービスであるかどうか判断する。また、当該実施計画に定める事項が基本方針に照らして適切なものであることが求められているところ、とりわけ、地域旅客運送サービス継続実施計画（以下「継続実施計画」という。）及び地域公共交通利便増進実施計画（以下「利便増進実施計画」という。）の認定に当たっては、これらの計画の基礎となっている地域公共交通計画について、二（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、判断することとする。

あわせて、実施計画の内容を実現するための手段、実現性、関係機関との連携等が、地域公共交通特定事業を確実に遂行するために適切なものであるかどうかについても審査する。

これらの点に加え、地域公共交通特定事業の実施のために鉄道事業法（昭和六十一年法律第九十二号）、軌道法（大正十年法律第七十六号）、道路運送法、海上運送法（昭和二十四年法律第八十七号）、貨物自動車運送事業法（平成元年法律第八十三号）又は貨物利用運送事業法（平成元年法律第八十二号）の許認可等を得る必要がある場合には、当該許認可等を得るための基準に適合するとともに、欠格事由に該当しないかどうか審査する。

（２）軌道運送高度化事業に関する留意事項

軌道運送高度化事業については、新たに軌道を整備する場合のみならず、既に軌道事業が営まれている路線で軌道運送高度化事業を実施する場合においても、地方公共団体、軌道経営者、道路管理者等が一体となって、快適性、走行性に優れ、低床化されているなど乗降の円滑化が図られた車両の導入、走行環境の改善、停留所周辺における乗降の円滑化等の確保・向上に努め、ハード及びソフト施策を総合的かつ一体的に実施することが望ましい。

（３）道路運送高度化事業に関する留意事項

道路運送高度化事業については、バス事業の高度化と併せて、道路管理者、公安委員会等が講ずる道路交通の円滑化に資する措置が行われることが必要であり、また、連節バスの導入に当たっては、通常車両の場合と比べ、より多くの手続を要し、地方公共団体、国、道路管理者、公安委員会等の連携及び協力を得ることが円滑な導入に不可欠であることから、協議会等において、特にこれらの関係者と緊密な協議を行う必要がある。

（４）海上運送高度化事業に関する留意事項

海上運送高度化事業については、海上運送事業の運送サ

サービスの質の向上に加え、陸上の公共交通との円滑な乗継ぎを組み合わせなければ、地域のニーズを満たすことができない場合も多いことから、当該事業の実施と併せた、陸上の公共交通の再編や利便性向上策も実施することが望ましい。また、運航に多くの燃料油を消費する海上運送事業の特性を踏まえ、新たな船舶の導入に際しては、経済性の向上及び環境負荷の低減にも留意することが必要である。

(5) 鉄道事業再構築事業に関する留意事項

鉄道事業再構築事業については、その実施に際し、単に旅客鉄道事業の収支状況が厳しいものであることのみならず、旅客鉄道事業者の鉄道事業全体としての経営状況、当該旅客鉄道事業者による利用促進に向けた取組、地域の関係者による輸送の維持を図るための取組状況といった路線をめぐる歴史的経緯等の個別の事情を総合的に勘案する必要がある。その際、旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社に関する法律の一部を改正する法律(平成十三年法律第六十一号)附則第二条第一項に規定する新会社の路線については新会社がその事業を営むに際し当分の間配慮すべき事項に関する指針(平成十三年国土交通省告示第千六百二十二号)に、旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社に関する法律の一部を改正する法律(平成二十七年法律第三十六号)附則第二条第一項に規定する新会社の路線については新会社がその事業を営むに際し当分の間配慮すべき事項に関する指針(平成二十七年国土交通省告示第千二百七十二号)に、それぞれ留意する必要がある。

(6) 鉄道再生事業に関する留意事項

鉄道再生事業については、廃止届出がされた鉄道事業の全ての再生を図ろうとするものではなく、地方公共団体等の具体的な支援方針及びこれを踏まえた鉄道事業者の経営判断を前提に、費用負担のあり方を含め、協議対象事項について両者の間で合意がなされた場合に、当該事業の実施が可能となること、また、鉄道再生事業に係る協議に際しては、効率的な運営により可能な限り迅速に結論が得られるべく双方が努力する必要があることに留意する必要がある。

(7) 地域旅客運送サービス継続事業に関する留意事項

地域旅客運送サービス継続事業については、特定旅客運送事業の利用状況や収支状況、当該特定旅客運送事業を営む者(以下「特定旅客運送事業者」という。)の経営状況などを勘案し、特定旅客運送事業者からの申出を契機として、地域の関係者の協議において、当該地域における特定旅客運送事業の維持困難性について判断し、認識を共有するものとする。また、特定旅客運送事業者からの申出のほか、地方公共団体など地域の関係者からの働きかけにより、維持困難性に関する議論を進め、地域の共通認識を明確化することが望ましい。

公募に関する実施方針の作成に当たっては、効率性・利便性等の観点から、特定旅客運送事業に代わる交通サービスとして、バスやタクシー、デマンド交通、自家用有償旅客運送などの選択肢の中から、適切なモードの組合せが実現するよう、地域の関係者と十分に協議することが重要である。

その際、路線ネットワークに限らず、運賃やダイヤなどのサービス面も踏まえ、地域公共交通の利用者の利便性を向上させることが重要であるとともに、公共交通サービスのみでは地域の移動ニーズに対応しきれない場合には、ス

クールバス、福祉輸送、商業施設の送迎サービスなど地域の輸送資源を総動員することが重要である。

(8) 貨客運送効率化事業に関する留意事項

貨客運送効率化事業については、過疎地などにおける貨客混載の導入により、物流サービスの生産性向上と相まって、地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保を図ることが重要であることを念頭に置いて実施することとする。

貨客混載の取組にあたっては、地域の物流事業者との適切な役割分担により、効果的かつ効率的に実施していくことが望ましいため、関係する公共交通事業者に加え、地域の物流事業者と緊密な連携を図る必要がある。

(9) 地域公共交通利便増進事業に関する留意事項

地域公共交通利便増進事業については、地域全体の公共交通を、路線ネットワークとしてのみならず、運賃やダイヤなどサービス面を含めて総合的かつ網羅的に捉え、コンパクトなまちづくり等の地域戦略との一体性を確保しつつ、公共交通の効率性を高めながら、地域のニーズにきめ細かく対応することで利便性の高い地域旅客運送サービスの持続可能な提供を確保することを念頭に置いて、実施することとする。この場合において、当該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、地域公共交通の利用者の利便を増進することが必要となる。具体的には、都市機能へのアクセスを確保するための幹線交通、中心部における循環型の公共交通、幹線交通と連絡した支線交通などの確保をはじめとして、路線ネットワークの観点からの見直しを行うとともに、特に中心部においては、等間隔運行などのダイヤ面や、定額制乗り放題運賃や乗継ぎ割引運賃などの運賃面での公共交通サービスの改善を図ることが重要である。これと併せて、交通結節点の整備による乗継円滑化、コミュニティバスやデマンド型乗合タクシーなど多様な交通サービスの導入等と組み合わせながら、住民の協力を含む関係者の連携の下、地域公共交通の利用者の利便を増進していくことが期待される。

公共交通サービスの改善を図るに当たって、複数事業者間の路線、ダイヤ、定額運賃などの調整が必要となる場合には、独占禁止法特例法に基づく共同経営計画の作成を積極的に検討し、同法による独占禁止法の適用除外に係る特例と、地域公共交通利便増進事業の一体的な活用を図ることが重要である。

また、地域公共交通利便増進事業を実施する区域においては、当該事業の実施期間中、実施主体たる公共交通事業者、地方公共団体等は、利便増進実施計画に基づき、当該計画に定められた路線、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するとともに、そのサービスの実施状況について、適時・適切に把握・評価し、その評価結果に基づいた地域における議論を踏まえつつ、事業内容を柔軟に見直すことにより、一層実効性の高い計画としていくことが求められる。

地方公共団体は、利便増進実施計画を定めようとするときは、あらかじめ、地域公共交通利便増進事業を実施しようとする者の同意を得なければならないと併せて、事業内容に関係を有する公共交通事業者や道路管理者、公安委員会など必要な関係者に対して、意見聴取を行わなければならないこととされていることに留意する必要がある。このように、地域公共交通における利用者の利便の増進に向けて、

地方公共団体と公共交通事業者等が緊密に連携して取り組むことが必要不可欠である。

なお、利便増進実施計画の策定に向けた協議においては、二〇三（二）で述べたとおり、独占禁止法の規定に抵触しないよう留意する必要があるが、独占禁止法特例法に基づく共同経営計画の作成を前提として協議を行う場合には、同法に基づく定額運賃・料金、路線等の共同・分担運行、運行回数等の設定について、協議会において複数事業者間で個別具体的に協議を行うことができる。

また、地域公共交通利便増進事業の実施期間中に、当該事業の実施区域において新たに地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第二条第十一号に規定する特定旅客運送事業等を営もうとする者が現れた場合には、当該者の協議会への参加を促すとともに、利便増進実施計画を見直し、当該者も事業の実施主体として位置付けることが望ましい。

一方で、認定を受けた地域公共交通利便増進事業の実施区域において新たに一般乗合旅客自動車運送事業を営もうとする者等からの事業許可等の新規参入の申請があった場合には、国土交通大臣は、当該新規参入に係る事業の許可等に際し、利便増進実施計画の維持が困難となり、公衆の利便が著しく阻害されるおそれがないか審査することとしている。

さらに、国土交通大臣は、新規参入をした一般乗合旅客自動車運送事業者等に対し、その事業の経営により利便増進実施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あると認めるときは、公衆の利便を確保するためやむを得ない限度において、当該事業の実施方法の変更を命ずることができる。

なお、道路運送法において、国土交通大臣は、一定の新規参入の申請があった場合に当該申請があった旨を関係地方公共団体に通知するものとされているところ、同法に基づく通知を受けた地方公共団体は、当該申請に対する意見を国土交通大臣に提出することができる。当該意見の提出に当たっては、地方公共団体が中心となって地域の関係者と議論し、当該新規参入が利便増進実施計画に与える影響について実証的かつ定量的に明らかにすることが必要である。

2 その他留意事項

地方公共団体は、地域公共交通計画に定めようとする事業について、関係する公共交通事業者、道路管理者、港湾管理者、公安委員会及び住民、公共交通の利用者等と十分に協議し、その意向等を踏まえるとともに、事業者間の連携及び調整を図ることが必要不可欠であることから、協議会制度を有効に活用し、地域公共交通計画の作成及び事業実施の円滑化を図ることが求められる。

地域公共交通計画作成後、地域公共交通計画に定められた事業が早期に、かつ、当該計画の目標に沿って順調に進展するよう、地方公共団体は、事業の実施状況の把握、これに係る情報提供、協議会の活用等による事業を実施すべき者との協議及び連絡調整等に努めることとする。

なお、地域公共交通計画に定められた事業の実施に当たっては、交通の安全及び円滑の確保並びに生活環境の保全について配慮する必要がある。

地域公共交通計画に位置付けられた地域公共交通は、地域の目指すべき将来像を実現するために必要な公共財としての側面を有するものであり、これに対する支援は、民間事業

に対する支援にとどまらず、地域社会に対する支援という側面があることに留意して、国による支援に加え、地方公共団体も支援を充実させることが期待される。また、地域公共交通を維持・充実させることは、まちづくり、観光振興等の地域振興施策、さらには健康、福祉、教育、環境等の様々な分野でも大きな効果をもたらすことを踏まえ、地方公共団体の内部部局間での連携や、地方公共団体相互の連携等多様な主体が連携して支援を行うあり方について検討を行うべきである。

四 新地域旅客運送事業に関する基本的な事項

近年の技術の進歩等の結果、鉄道事業又は軌道事業、道路運送事業、海上運送事業のうち二以上の事業にまたがる輸送形態であり、同一の車両又は船舶を用いて一貫した運送サービスを提供する新たな運送サービスが出現しつつあるが、こうした運送サービスのうち、地域の旅客輸送需要にきめ細かく対応した効率的な運送サービスを提供する事業を新地域旅客運送事業として、その導入の円滑化を図ることとしている。

このため、新地域旅客運送事業計画（以下四において「事業計画」という。）の策定に当たっては、観光交流の促進による地域活性化や温室効果ガスの排出削減など環境負荷の低減、交通空白地帯の解消、乗継ぎに対する抵抗感の解消による公共交通の円滑化等、当該事業の目標を可能な限り明確に記載することとする。

事業計画の認定に当たっては、事業の目標、運行形態、維持・運営コスト等を踏まえて、一・二に掲げる目標を実現し、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効率的な運送サービスであるかどうか判断する。また、当該事業計画に定める事項が本方針に照らして適切なものであることが求められる。

あわせて、事業計画の内容を実現するための手段、実現性、関係機関との連携等が、新地域旅客運送事業を確実に遂行するために適切なものであるかどうかについても審査する。

これらの点に加え、当該新地域旅客運送事業の実施のために鉄道事業法、軌道法、道路運送法又は海上運送法の許認可等を得る必要がある場合には、当該許認可等を得るための基準に合致するとともに、欠格事由に該当しないかどうか審査する。

その他、新地域旅客運送事業の実施に当たっては、安全の確保、環境の保全その他の適切な実施を図る観点から、関係法令に適合する必要がある。

五 新モビリティサービス事業に関する基本的な事項

個々の利用者の移動ニーズに対応して、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であるMaaSなど、情報通信技術等の先端技術を活用して交通機関利用者の利便を増進するサービスを提供する事業を新モビリティサービス事業として、その導入の円滑化を図ることとしている。

新モビリティサービス事業計画（以下五において「事業計画」という。）の策定に当たっては、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および再生を適切かつ確実に推進するために適当なものであることを明らかにするため、事業を実施する区域の範囲や、事業の目標、内容、時期並びに実施に必要な資金の額及びその調達方法を可能な限り明確に記載することとする。

事業計画の認定に当たっては、当該事業計画に定める事項が

基本方針に照らして適切なものであるか否かを審査するとともに、関係法令への適合性を含め、当該事業を確実に遂行するために適切なものであるか否かを審査する。

また、新モビリティサービス事業の円滑な実施のため、事業計画の策定の段階より、地方公共団体が新モビリティサービス協議会を組織し、新モビリティサービス事業者、公共交通事業者等、道路管理者、港湾管理者、地方公共団体が必要と認める者等が連携し、協議しながら事業計画を策定し、また、当該事業計画の認定後も、事業が確実に遂行されるよう、引き続き、関係者が連携し、認定された事業計画の内容について、協議しながら実施していくことが望ましい。

さらに、新モビリティサービス事業の実施に当たって、複数の公共交通機関や公共交通以外の移動サービスが最適に組み合わせられるためには、複数の公共交通機関や公共交通以外の移動サービスに関する様々なデータについても、共有、連携されることが必要不可欠であり、「Ma a S 関連データの連携に関するガイドライン」等の国が定める指針等を踏まえ、共有、連携が円滑に行われるよう事業計画に留意していることが重要である。

なお、認定新モビリティサービス事業者その他事業計画に定めようとする事業を実施すると見込まれる者並びに関係する公共交通事業者等、道路管理者及び港湾管理者は、新モビリティサービス協議会を組織する地方公共団体から事業計画の作成及び実施に関する協議を行う旨の通知を受けた場合には、正当な理由がある場合を除き、当該協議に応じなければならないこととされていることに留意する必要がある。

また、国は、新モビリティサービス事業の実施に当たって、旅行業法（昭和二十七年法律第二百三十九号）が適用されるか否かについての疑義が生じないよう、同法の規定が適用されない事項を類型化して技術的助言等において明示することにより、事業の円滑な実施を促進することとする。

六 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に関する事業の評価に関する基本的な事項

地域公共交通計画の着実かつ効果的な実現を図るためには、当該計画に掲げた数値目標の達成状況を評価するだけでなく、当該計画に位置付けられた各種事業の実施状況を把握し、これらの事業が効果的・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である。地域公共交通計画の達成状況の評価は、原則として、毎年度、地域公共交通計画に定められた施策の実施状況に関する調査、分析及び評価を行うこととし、その評価結果に基づき、地方公共団体や地域の関係者が議論を行ったうえで必要と認めるときは、当該計画の内容を変更することが望ましい。

具体的な評価方法としては、ICカードやスマートフォン等の技術も活用しつつ、平均乗車密度や収支、利用者満足度等を測定しながら、商業など関連分野における移動以外のデータの動向を踏まえて、可能な限り定量的にサービスの効率性や品質を評価すること等が考えられる。なお、サービスの効率性や品質の向上自体が目的ではなく、地域公共交通計画の目標を効果的・効率的に達成するための手段である点に留意する必要がある。各種事業が効果的・効率的に実施されておらず、地域公共交通計画の目標の達成を阻害している場合には、事業の実施方法を見直し、改善を図る必要がある。一方、各種事業が十分に効果的・効率的に実施されているにもかかわらず、地域公共交通計画の目標が達成されない場合には、事業内容が当該計画の

目標に照らして適切でない可能性もあるため、必要に応じて、事業内容そのものを見直すことも重要である。

また、評価に当たっては、地域公共交通が、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を間接的に軽減していると考えられることから、クロスセクター効果にも着目しつつ、定量的に把握することが困難な価値や外部効果を生ずることに留意する必要がある。

七 その他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に関する事項

1 関係者の役割

国、地方公共団体、公共交通事業者、住民、公共交通の利用者その他の関係者は、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に向けて、それぞれの役割を果たしつつ、相互に連携を図りながら協力するよう努めることが求められる。

(1) 国の役割

① 地域の取組に対する財政的支援

国は、地域の関係者が一体となって行う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ための取組について必要な財政的支援を講ずることとする。

特に、地域の関係者による真摯な検討と合意の下で策定され、国土交通大臣が認定した継続実施計画及び利便増進実施計画等に基づく地域公共交通の維持や利便性向上に向けた取組に対して、国は、重点的に支援することにより、これらの計画の実効性やこれらの計画に基づく地域の主体的な取組の持続可能性を高めていくこととする。

また、国は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第二十九条の二第一項第一号に規定する出資及び貸付けを活用して、公共交通事業者が、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ための取組を行う際には、その取組が適切に進められるよう、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構並びに関係する地方公共団体及び民間事業者の連携の強化に努めることとする。

その際、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構は、国並びに関係する地方公共団体及び公共交通事業者等と連携しつつ、民業補完性や中長期における収益性の確保等が図られるよう、十分な体制を構築して出資及び貸付けを実施することとする。

② 人材育成及び情報提供

国は、地域の関係者による、地域公共交通のあり方に関する適切な検討・合意形成及び地域公共交通の導入・維持運営が可能となるよう、都道府県等と連携しつつ、必要な情報、データ、ノウハウ等が収集、蓄積及び提供されるような環境の確保に努めるとともに、地域の関係者に対する研修、セミナー等の実施など、必要な人材の育成に努めることとする。

加えて、地域公共交通を担う人材である運転者等の確保については、基本的には事業者の努力によるべきものであるが、国としても、事業者の取組をサポートしていくことが必要である。

また、国は、全ての地方公共団体が、地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に努めることを踏まえ、各地域に対して地域公共交通計画の作成等について適

切な助言を行うよう努めるとともに、地域公共交通に係る施策の実施状況に関する評価結果が送付された際には、必要に応じて助言を行うこととする。

③ 技術開発の推進

国は、地域の関係者との適切な役割分担の下、地域のニーズを踏まえ、利便性・快適性の向上、コストの低減化、技術の標準化、実用化等のための技術開発の推進に努めることとする。また、これらの地域公共交通の技術の普及を促進するため、地域の関係者に対して積極的な情報提供を行うこととする。

特に、自動車の自動運転技術については、地域公共交通への活用を念頭に、持続可能性を意識したビジネスモデルの構築等も目的にしつつ、技術開発や実証実験等を推進するとともに、事業法制や安全規制のあり方も含め、円滑な社会実装のための環境整備を推進することとする。

④ 安全の確保

公共交通の安全の確保は、地域公共交通の活性化及び再生の推進を図る上での前提であり、国は、鉄道事業、軌道事業、道路運送事業、海上運送事業に係る各事業法の的確な運用等により、その安全の確保を図ることとする。

(2) 都道府県の役割

都道府県は、広域的な観点から、地域公共交通の活性化及び再生の取組に主体的・主導的に取り組むことが重要である。あわせて、国と連携しつつ、市町村等を中心とした地域の関係者が行う地域公共交通の活性化及び再生を推進するための検討、合意形成及び合意に基づく取組の実施に必要な財政的支援、人材育成、情報提供、助言等についても積極的に講ずることとする。その際、地域公共交通が地域の活性化という地方行政の主要な目的を果たすための重要な手段の一つであることを十分認識した取組とすることが必要である。

また、市町村から広域的な地域公共交通計画の作成に係る要請があったときは、都道府県は、当該地域公共交通計画の取組が当該都道府県内の移動における幹線交通の充実や複数市町村にまたがる移動の確保に資すると判断した場合などには、積極的に計画作成に参画することが望ましい。

さらに、地域公共交通に関する財政的基盤や組織・体制が十分でない市町村に対しては、都道府県の支援が不可欠であり、国とも連携しつつ、積極的に支援していくことが望まれる。

(3) 市町村の役割

市町村は、地域の実情に応じた、地域にとって最適な公共交通のあり方について、自らが中心となって、また、他の市町村や都道府県と連携して、関係する公共交通事業者、道路管理者、港湾管理者、公安委員会、住民その他の地域の関係者と検討、合意形成を図り、また、合意がなされた取組の実施に向けて、地域の関係者と連携しつつ、主体的に取り組むこととする。その際、地域公共交通が地域の活性化という地方行政の主要な目的を果たすための重要な手段の一つであることを十分認識した取組とするため、地域のニーズをきめ細かく把握し、地域の輸送資源の総動員に向けて、関係者との調整に積極的に取り組むことが必要である。

特に、生活圏の単位が複数の市町村にまたがる場合は、他の市町村や都道府県と共同して地域公共交通計画を作

成するなど、広域的な観点に立って取り組むことが求められる。

また、地域の関係者の信頼を得ながら、このような取組を効果的に実施していくためには、地域公共交通を専門的に担当する職員や、幅広い部局から職員が参画する横断的なプロジェクトチームを置くことも意義が大きい。

一方で、人材不足等のため地域公共交通を専門的に担当する職員を配置することが困難な市町村や、ノウハウの不足している市町村については、国が実施する研修・セミナーや地域公共交通計画作成のためのガイドライン、人材紹介の取組等の積極的な活用及び各市町村間での連携を通じ、地域公共交通に関する施策を進めていくことが求められる。

(4) 公共交通事業者等の役割

公共交通事業者は、協議会等における協議に積極的に参画するとともに、利用者の視点に立ち、地域において合意がなされた取組を着実に実施し、自ら又は他の公共交通事業者と連携して提供する運送サービスの質の向上に努めることとする。特に、複数事業者が存在する地域においては、独占禁止法特例法に基づく共同経営計画を活用しながら、複数事業者間の路線、定額運賃、ダイヤなどの調整を図ることで、地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に取り組んでいくことが重要である。

その際、自らの運送サービスに係る情報について、外国人観光客を含めた利用者が利用しやすく、分かりやすい情報の提供に努めるだけでなく、利用者利便のさらなる向上の観点から、MaaSの導入を含めた公共交通事業者同士の連携強化に取り組みながら、旅客の乗継情報等の他の公共交通事業者のサービスに関する情報など地域公共交通全体を利用しやすくする情報提供に努めることが望ましい。

また、公共交通事業者は、ICカードやスマートフォン等の技術も活用しつつ、より詳細な利用実態や潜在的な需要の把握をはじめとして、従来行ってきた事業のやり方にとらわれず、地域公共交通の利用減少を食い止め、回復していく取組を展開するよう努めることとする。また、経営改善の取組の企画に当たっては、大学との連携や外部人材の登用等による企画機能の強化も有効である。あわせて、こうした取組が利用者、地方公共団体等の関係者に理解されるよう説明や周知に努め、必要に応じ、地方公共団体に対して、地域公共交通計画の作成又は変更を提案していくことが期待される。

加えて、地域公共交通のあり方の検討に必要な情報・データを関係者間で適切に共有することは合意形成の基盤となるため、個人情報及びプライバシーの保護に配慮しつつ、そのような情報・データを積極的に提供することが求められる。なお、情報・データの提供を受けた地方公共団体等は、公共交通事業者の競争上の地位その他正当な利益を害さないよう、当該情報・データを適切に取り扱うこととする。

その他、公共交通事業者には、貨客混載等の生産性向上の取組も求められる。

さらに、路線バスやタクシーといった従来からの公共交通を担う事業者のみならず、自家用有償旅客運送、スクールバス、福祉輸送、送迎サービスその他の地域の輸送資源を担う者(NPO、学校、病院、地元企業、観光事業者等)についても、地域の公共交通の活性化及び再生に積極的に関与することが求められる。

(5) 住民、公共交通の利用者の役割

住民や公共交通の利用者は、運送サービスを利用するという受け身の立場だけでなく、地域の関係者の一員として、主体的に、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に向けた検討に参加するとともに、公共交通の積極的な利用や住民間における公共交通の利用促進についての意識の醸成、さらには、住民による公共交通の維持・運営等、それを支える取組を行うよう努めることが求められる。

2 関連する施策との連携及び関係者間での連携

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に当たっては、都市機能の増進に必要な施設の立地の適正化その他のまちづくりをはじめとして、観光振興、健康、福祉、環境など様々な分野における施策との連携を図ることが重要である。あわせて、輸送需要の減少下における利便性・効率性の向上の観点から、事業者による競争だけではなく、事業者間における連携促進を図る施策の重要性も高まっていることを踏まえ、地域における関係者間での緊密な連携を図ることが必要である。

国においては、地方の活力を維持するとともに、個性あふれる地方の創生を図っていくことを念頭に置きつつ、国土交通省のみならず、これらの施策に関係する府省の連携の下、総合的な支援を講じていくこととする。とりわけ、本省及び地方支分部局の双方において、まちづくりと地域公共交通の担当者が合同して、地方公共団体等に助言等を行っていくことをより一層推進する。

地方公共団体においては、地方の総合行政を担う立場から、まちづくり、観光振興、福祉その他の観点を踏まえながら、これまで連携が十分でなかった分野を含め、関連する施策との連携を図りつつ、総合的かつ計画的に施策を実施していくことが期待される。

さらに、近年の大規模災害の頻発、新型コロナウイルス感染症の流行といった現状や、複数事業者間の連携の必要性の高まりを踏まえ、地方公共団体や公共交通事業者など関係者が一体となって、次のような施策の検討を進めていくことも重要になってきている。

(1) 災害対策と連携した地域公共交通施策

地域の住民生活や企業による経済活動を維持していく上で、豪雨や土砂災害といった大規模災害発生時の地域の移動手段の確保は必要不可欠であるため、平時から関係部局と連携しながら、防災に関する計画や災害復旧施策等の災害対策を踏まえた地域公共交通施策の検討が必要である。

(2) 感染症拡大を踏まえた地域公共交通施策

感染拡大防止対策を講じた運行や移動需要の減少に対応した事業の継続など、大規模な感染症の流行が発生した際の地域公共交通のあり方について、国や他の地方公共団体とも連携しながら、関係者と一体となって議論していくことが必要である。

(3) 共同経営等を活用した関係者間の連携促進

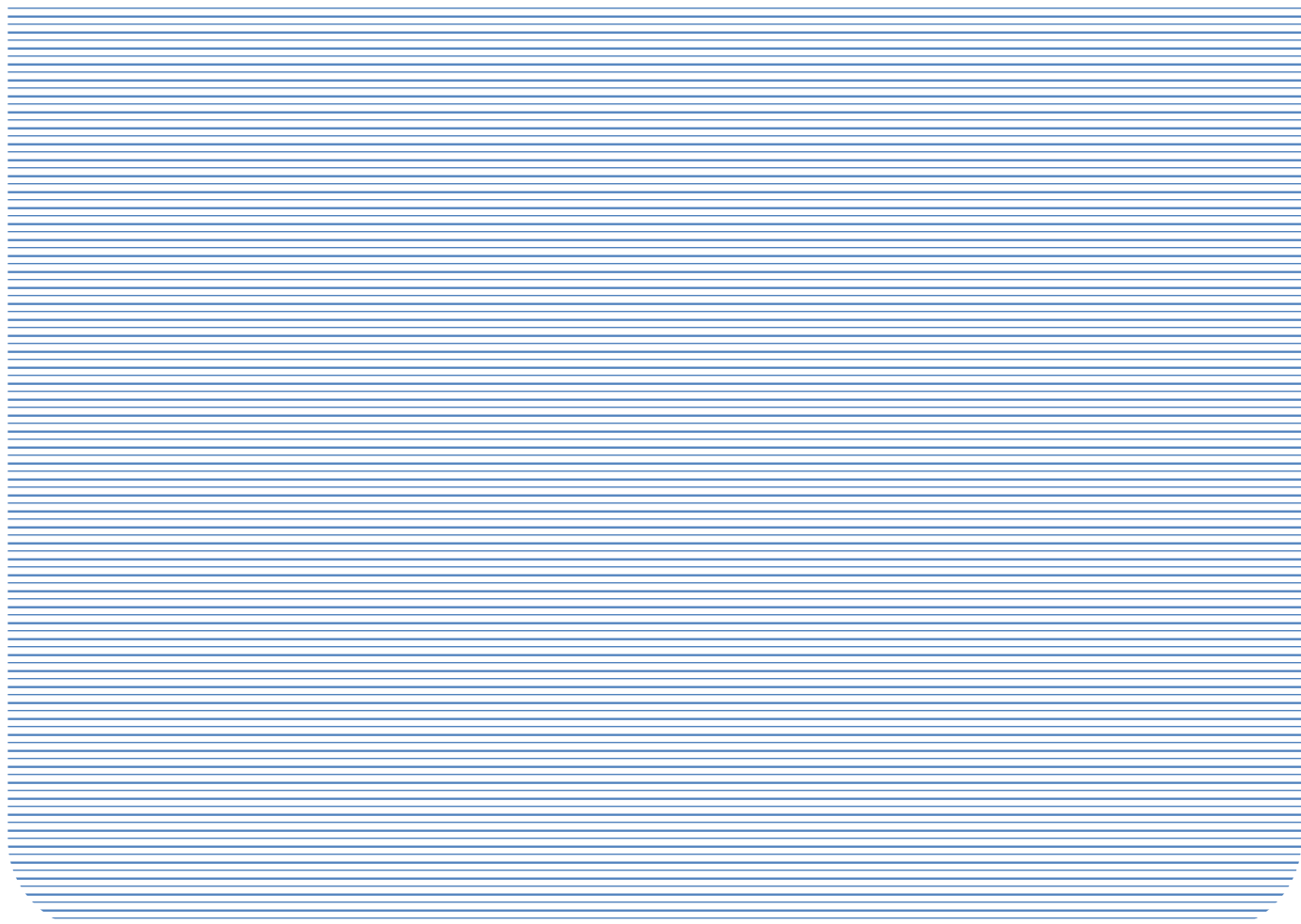
人口減少等による利用者数の急速な減少や運転者不足の深刻化により、公共交通事業者が厳しい経営環境に置かれている中、複数の事業者間で連携して地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保を進めていくことが重要になってきている。そこで、国土交通大臣が認可を行った共同経営の取組について独占禁止法の適用を除外する独占禁止法特例法の制度を活用することが考えられる。

当該取組に必要な共同経営計画を作成する場合には、地域公共交通計画等の内容や法定協議会から聴き取った意見を踏まえ、地域の公共交通政策との調和を図り、地域住民が真に求めるサービスの提供を目指すことが重要である。また、官民が連携して運送サービスの維持や利用者の利便性向上を図る観点から、共同経営計画と利便増進実施計画を一体的に策定することが望ましい。

このような取組を通じて、地域公共交通の活性化及び再生を図り、誰もが生き生きと暮らせる、持続可能で活力に満ちた地域社会の実現を目指していくことが必要である。

参考となる図書

- 報告書



① 計画全般に関するもの

	<p>国土交通省 中部運輸局 「はじめての地域公共交通～公共交通担当になったら読む本～」 (令和3年3月)</p> <p>https://www.tb.mlit.go.jp/chubu/tsukuro/library/pdf/R2_nyumonsyo.pdf</p>	<p>地方公共団体において地域公共交通の業務を担当する方への「入門書」として、地方公共団体が地域公共交通に取組む意義、協議組織の運営、計画作成のポイント、計画の評価などをわかりやすく解説したものです。</p>
	<p>国土交通省 九州運輸局 「なるほど!! 公共交通の勘どころ」 (平成28年3月)</p> <p>https://www.tb.mlit.go.jp/kyushu/content/000014358.pdf</p>	<p>地域公共交通の現状を捉え、今後の計画を作成していく中で必要となるポイントを整理し、先行事例の紹介や法制度・補助制度の活用のしかたをわかりやすく整理したマニュアルです。</p>
	<p>国土交通省 九州運輸局 「地域公共交通のはじめの一步! 《初任者用ガイドブック》」 (平成28年3月)</p> <p>https://www.tb.mlit.go.jp/kyushu/content/000014361.pdf</p>	<p>初めて地域公共交通を担当する市町村の皆さんを対象として、「勘どころ」の多岐にわたる記載内容の中から「まず知っておくべき」基礎的なことを整理したものです。</p>
	<p>国土交通省 近畿運輸局 「地域公共交通の確保・維持・改善に向けた取組マニュアル」 (平成24年3月)</p> <p>https://www.tb.mlit.go.jp/kinki/content/00010193.pdf</p>	<p>地域公共交通の確保・維持・改善に初めて携わる方を対象に、地域公共交通計画を立案・検討するに当たっての視点・考え方を幅広くまとめたものです。</p>
	<p>国土交通省 九州運輸局 「九州離島航路経営改善ガイド～離島航路の安定的な維持・活性化に向けて～」 (平成24年3月)</p> <p>https://www.tb.mlit.go.jp/kyushu/content/000015285.pdf</p>	<p>離島航路事業者、地方公共団体、航路利用者などの関係者が離島航路の現状把握と維持・改善方策の検討等で活用することを目的とした資料です。</p>

	<p>国土交通省 自動車交通局 (現 自動車局) 「地域公共交通づくりハンドブック」 (平成 21 年 3 月)</p>	<p>地域公共交通の計画準備・作成、運行準備、マネジメント、調査方法等、地域公共交通を計画・運営する上で押さえておくべきポイントがまとめられています。</p>
	<p>国土交通省 都市局 「都市・地域総合交通戦略のすすめ～総合交通戦略策定の手引き～」 (平成 26 年 8 月)</p>	<p>都市・地域総合交通戦略の策定・見直しを検討するための参考資料として、既存事例の状況を踏まえ実務的な手引書として整理したものです。まちづくりと連携した目標や事業の考え方、調査方法が紹介されていますので、地域公共交通計画においても参考になります。</p>
	<p>国土交通省 鉄道局 「鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル」 (平成 24 年 7 月)</p>	<p>鉄道新線整備・既設線改良、鉄道駅の改良、バリアフリー施設整備、鉄道防災対策のうち国費が投入されるものを基本的な評価対象事業として、その評価手法を示したものです。</p>
	<p>土木学会 「バスサービスハンドブック」 (平成 18 年 9 月) ※書籍</p>	<p>バスサービスに関わる調査・分析・設計・評価の各段階に関する概念や手法を解説したものです。</p>

② 検討体制に関するもの

	<p>国土交通省 中部運輸局 「地域公共交通会議等運営マニュアル 第3改訂版」 (令和 3 年 3 月)</p>	<p>地方公共団体の担当者が地域公共交通に関する制度を積極的に活用いただくことで、地域ニーズに合った旅客運送サービスの実現に資することを念頭に置きつつ、地域公共交通会議等での協議の進め方や注意すべきポイント等について解説したものです。</p>
--	-------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------


	<p>国土交通省 中部運輸局 「活発で良い議論ができる会議のために。」 (平成28年3月)</p>	<p>地域公共交通会議を良くするために、参加者とその役割やポイントを取りまとめたものです。</p>
	<p>国土交通省 北陸信越運輸局 「みんなで創る地域公共交通—住民説明会のポイント60」 (平成23年)</p>	<p>地域公共交通に係る住民説明会に関して、説明会の計画・立案、説明資料の作成や説明会の運営について、押さえるべきポイントをまとめたものです。</p>

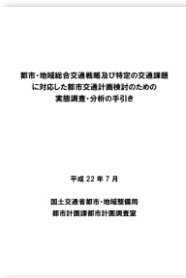
③ サービス内容の検討に関するもの

	<p>国土交通省 総合政策局 「独占禁止法特例法の共同経営計画等の作成の手引き」 (令和3年3月)</p>	<p>独占禁止法特例法による共同経営や合併等の認可申請に必要な計画の具体的記載イメージや、共同経営により提供されるサービスの事例、関連する法制度との関係等について解説したものです。</p>
	<p>国土交通省 総合政策局 「高齢者の移動手段を確保するための制度・事業モデル パンフレット」 (令和元年10月)</p>	<p>高齢者の移動手段を確保するために必要となる福祉や交通の制度、事業モデルについて解説したものです。自家用有償運送や「許可・登録を要しない輸送」など、さまざまなしくみについて、事業モデルと合わせて紹介しています。</p>
	<p>国土交通省 総合政策局 「公共交通における官民連携の取組み事例集」 (平成26年3月)</p>	<p>行政と交通事業者の役割分担についての全国の先進的な取組事例を調査し、事例集としてまとめたものです。</p>

	<p>国土交通省 自動車局 旅客課 「自家用有償旅客運送ハンドブック」 (令和 2 年 11 月)</p> <p>https://www.mlit.go.jp/jidosha/content/001321704.pdf</p>	<p>自家用有償旅客運送の概要や登録の具体的な流れ、地域関係者の協議の流れ、登録要件等について解説したものです。</p>
	<p>国土交通省 中部運輸局 「地域公共交通会議における適切なバス停車施設のあり方に関する調査」 (平成 30 年 3 月)</p> <p>https://www.tb.mlit.go.jp/chubu/tsukuro/library/pdf/bus_stop_leaflet.pdf</p>	<p>バス停の設置ルールや関係者との調整、検討の進め方等について概要をとりまとめたパンフレットです。</p>
	<p>国土交通省 九州運輸局 「地域への公共交通導入ガイドブック《道路運送法編》」 (平成 29 年 3 月)</p> <p>https://www.tb.mlit.go.jp/kyushu/content/000032927.pdf</p>	<p>初めて地域公共交通を担当する市町村の皆さんなどを対象に、道路運送法の基礎的な理解をサポートするためのガイドブックです。道路運送法などの記載内容から、まず知っておくべき基礎的なことが整理されています。</p>
	<p>国土交通省 九州運輸局 「(勘どころシリーズ) 地域内フィーダー系統に関する市町村の取組み事例集」 (平成 25 年 3 月)</p> <p>https://www.tb.mlit.go.jp/kyushu/gyomu/kikaku/file31/201305kotsukikakuka.pdf</p>	<p>地域内フィーダー確保維持事業を活用する九州運輸局管内の地域の取組を掲載した事例集です。</p>

④ 調査・分析、目標、評価に関するもの

	<p>国土交通省 総合政策局 「事業評価を通じた地域公共交通確保維持改善事業の効果的実施に向けてガイダンス」 (平成 25 年 11 月)</p> <p>https://www.mlit.go.jp/common/001020610.pdf</p>	<p>事業評価の考え方や制度の概要をまとめるとともに、地域公共交通確保維持改善事業の補助メニューごとに、地域における目標の設定方法、指標の提示、評価実施のスケジュールについてまとめたものです。</p>
-------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------



国土交通省 都市・地域整備局（現：都市局）
「都市・地域総合交通戦略及び特定の交通課題に対応した都市交通計画検討のための実態調査・分析の手引き」
（平成22年7月）

<https://www.mlit.go.jp/crd/tosiko/pttebi/ki.html>

公共交通関連のデータ収集方法、データを活用した事業の効果分析等の方法、数値指標・目標の設定など、交通計画の企画立案を支援するための手引きであり、地域公共交通計画においても参考になります。



国土交通省 中部運輸局
「バスデータ活用大百科～バス実態調査とデータ活用方法が丸わかり～」
（令和2年3月）

https://www.tb.mlit.go.jp/chubu/tsukuro/library/pdf/h31_pamphlet.pdf

乗合バス事業及び地方公共団体等のコミュニティバス事業において、更なる利用者増と輸送の効率化を含む生産性向上を図るために必要な、利用実態の把握及びデータ活用する方法について取りまとめています。



国土交通省 中部運輸局
「中部の交通圏—複数市町村の連携による地域公共交通活性化の取組を目指して—」
（平成30年11月）

https://www.tb.mlit.go.jp/chubu/tsukuro/library/pdf/kotsuken_v2.pdf

地域公共交通計画を作成する上でも重要な視点となる交通圏（日常生活の交通行動に基づく公共交通サービスを提供すべき区域）の考え方や設定方法について解説したものです。



国土交通省 中部運輸局
「地域公共交通に関する事業評価の手引き—第三者評価委員会からのアドバイス—」
（平成29年3月）

<https://www.tb.mlit.go.jp/chubu/tsukuro/pdf/hyoka/tebiki.pdf>

地域公共交通の事業評価の必要性やよくある間違い等を例示し、事業評価の留意点をまとめたものです。



国土交通省 近畿運輸局
「クロスセクター効果 地域公共交通赤字＝廃止でいいの？」
（平成30年3月）

https://www.tb.mlit.go.jp/kinki/content/cross_sector_leaflet.pdf

地域公共交通のクロスセクター効果についての考え方と具体的な算出方法について解説したものです。

⑤ 利用促進に関するもの

	<p>国土交通省 総合政策局 「モビリティ・マネジメント 交通をとりまく様々な課題の解決に向けて」 (平成 19 年)</p>	<p>モビリティ・マネジメントの基本的考え方、各種方策の概要や実際の取組事例についてまとめたものです。</p>
	<p>土木学会 「モビリティ・マネジメントの手引き」 (平成 17 年) ※書籍</p>	<p>モビリティ・マネジメントを施策として取り扱う場合に実務上必要となる知識や情報を手引きとしてとりまとめたものです。</p>
	<p>国土交通省 総合政策局 「地域公共交通の利用促進のためのハンドブック～地域ぐるみの取組～」 (平成 25 年 5 月)</p>	<p>地域ぐるみの地域公共交通利用促進策の検討やモビリティ・マネジメントの検討・実施に向けたポイントを整理したものです。</p>
	<p>国土交通省 中部運輸局 「地域公共交通の確保・維持・改善に向けた利用促進策事例集」 (平成 27 年 3 月)</p> <p>http://www.tb.mlit.go.jp/chubu/tsukuro/pdf/keikaku/kakuho_jirei.pdf</p>	<p>地域公共交通の確保・維持・改善に必要な不可欠な住民の理解と利用、協働(参画)に資する利用促進の事例を収集・整理し、その注目すべき点等を取りまとめたものです。</p>
	<p>国土交通省 中部運輸局 「地域公共交通網形成計画で「鉄道」を活かすためのヒント集」 (平成 29 年 3 月)</p> <p>https://www.tb.mlit.go.jp/chubu/tsukuro/pdf/keikaku/tetsudo_hinto.pdf</p>	<p>鉄道沿線の地方公共団体において、鉄道の地域公共交通網形成計画への位置づけと沿線市町村の役割についてまとめたものです。地域公共交通計画作成に当たっても参考になります。</p>



国土交通省 中部運輸局
地域間幹線バスが地域で役立つようにするために一利用者増加による生産性向上を目指して一
(平成 31 年 3 月)

https://www.tb.mlit.go.jp/chubu/tsukuro/library/pdf/h30_pamphlet.pdf

地域間幹線系統の評価プロセスにおける生産性向上の基本的な考え方や、生産性向上につながる取組の例について解説したものです。



国土交通省 九州運輸局
「(勘どころシリーズ) 公共交通マップづくりの勘どころ」
(平成 31 年 3 月)

<https://www.tb.mlit.go.jp/kyushu/content/000156649.pdf>

地方公共団体の公共交通担当者や交通事業者が、今後新しく公共交通マップを作成する、あるいは、これまでの公共交通マップを大幅に見直す場合の考え方や留意すべきポイントを解説したものです。

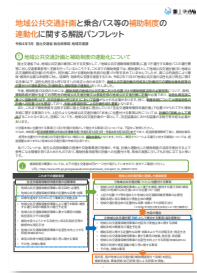


国土交通省 総合政策局
「経路検索の充実とバスロケデータの活用 ～標準的なバス情報フォーマットの拡充～」
(平成 31 年 3 月)

https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport_tk_000067.html

標準的なバス情報フォーマット(GTFS-JP)のデータ整備の意義や効果、具体的な整備方法・提供方法等について解説したものです。

⑥ 計画制度と補助制度の連動化に関するもの



国土交通省 総合政策局 地域交通課
「地域公共交通計画と乗合バス等の補助制度の連動化に関する解説パンフレット」
(令和 4 年 3 月)

https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport_tk_000058.html

地域公共交通計画と乗合バス等の補助制度の連動化に伴う、補助系統等の計画への位置づけ等、具体的実務において参考になる情報を取りまとめたものです。

**[地域公共交通支援センター]**

地域公共交通の確保・維持に係る全国の先進事例の紹介や最新の情報を発信するための「地域公共交通支援センター」ホームページが開設されています。

<http://koutsu-shien-center.jp/>

**[メールマガジンによる情報発信]**

メールマガジンの登録方法やこれまでに配信したメールマガジンのバックナンバーは下記のホームページでご覧いただけます。

https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport_tk_000039.html