

# 「交通空白」の解消と 持続可能な地域交通の実現



公共交通利用促進キャラクター  
のりたろう

## 地域公共交通計画等の 作成と運用の手引き

理念編

第5版（令和8年9月）



国土交通省

Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism



## ■本手引きについて

- ・ 本手引きは、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「地域交通法」といいます。）に基づく地域公共交通計画並びに地域公共交通計画に基づく特定事業の実施計画の作成と運用を通じて、地域の移動手段の確保・充実を図るための取組について、手順や考え方を示したものです。
- ・ 本手引きは、主に地域公共交通計画の作成を検討している地方公共団体職員の方を読者として想定しています。特に、初めて地域公共交通計画を作成するに当たり、何から手を付けてよいかわからない方や、公共交通専任の担当者が少数又は担当者不在の地方公共団体の方が、地域公共交通計画を作成する上で踏まえるべきポイントを明確にし、真に検討すべき事項を明らかにするための観点から取りまとめています。また、作成後、どのように計画に基づいて事業を運用していくべきかについても併せて解説しています。
- ・ 地域公共交通計画の作成・運用に当たっては、担当者のみではなく、職場の上司や関係部署の担当者、地域公共交通の担い手である交通事業者の方などにも、その趣旨や検討のポイントを十分に理解してもらうことが必要です。本手引きは、そのような方々にも目を通してもらうようにしてください。
- ・ 本手引きは、手順や考え方を示したものであり、実際の計画づくりや運用に当たってはそれぞれの地域の状況や特性に応じた対応を心がける必要があります。したがって、必ずしも本書に記載された手順どおりに行う必要はなく、あくまでも計画づくりや運用の参考として活用していただければ幸いです。

## ■本手引きの内容について

本手引きは、令和 8 年 10 月 16 日時点の法制度等に基づいて作成しています。

## ■法令等の略号

### (1) 略号

- ・ 法：地域公共交通の活性化及び再生に関する法律
- ・ 施行令：地域公共交通の活性化及び再生に関する法律施行令
- ・ 施行規則：地域公共交通の活性化及び再生に関する法律施行規則

### (2) 法令等の略し方

- ・ 条：§ 1、§ 2、・・・
- ・ 項：①、②、・・・（マル付き数字）
- ・ 号：Ⅰ、Ⅱ、・・・（ローマ数字）

<例>

法第 5 条第 3 項第 2 号 → 法 § 5③Ⅱ

---

## ■地方運輸局等について

本手引きでは、「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」のことを「地方運輸局等」と表記しています。

## ■本手引きの構成

本手引きは、「理念編」・「実践編」・「別冊」から構成されています。

### 理念編

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の理念や、地域公共交通計画作成・運用に関する基本的な考え方を学ぶことができます。

1. 地域公共交通の現状
2. 地域公共交通に関する法律
3. 地域公共交通計画の作成に向けて
4. 地域公共交通計画の作成・運用に当たっての10のポイント

### 実践編

地域公共交通計画の作成・運用を行う上で必要となる各種調査・分析手法、法定協議会の設立・運営方法の他、他地域の事例等について紹介しています。

1. 地域公共交通計画作成に関する基本事項について
2. 地域の問題点・課題の明確化について
3. 協議会の立ち上げ・運営について
4. 目標設定と検証の方法について
5. これからのサービスの在り方について

### 別冊

自動車地域旅客運送サービス再構築事業、地域旅客運送サービス継続事業、地域公共交通利便増進事業、新モビリティサービス事業に関する計画作成方法等について詳しく説明しています。

1. 自動車地域旅客運送サービス再構築事業について
2. 地域旅客運送サービス継続事業について
3. 地域公共交通利便増進事業について
4. 新モビリティサービス事業について

- ① **初めて地域公共交通の分野に関わる方、地域公共交通計画の作成と運用のポイントを理解したい方**  
→理念編並びに実践編「第1章」で「地域公共交通」の実情や「地域公共交通計画」の作成と運用のポイントを解説しています。まずはここから読んでみましょう。
- ② **地域公共交通計画の基本的な作成の流れや、各検討項目での作業内容等を理解したい方**  
→実践編「第1章」～「第5章」を一通り読んでいただくか、興味のある項目に絞って読んでみましょう。
- ③ **地域公共交通特定事業等をはじめ、国の事業制度の内容について理解したい方**  
→実践編「第1章 1.5 計画制度と補助制度の連動化について」で概要を解説していますので確認してみてください。また、「自動車地域旅客運送サービス再構築事業」、「地域旅客運送サービス継続事業」、「地域公共交通利便増進事業」、「新モビリティサービス事業」については別冊で詳しく解説していますので、必要に応じて参照してみてください。
- ④ **他地域の事例等を勉強したい方**  
→実践編の各項目の解説に続いて全国の事例を紹介していますので確認してみてください。また、実践編においては、より詳しい情報が掲載されている参考となる図書・報告書の紹介も行っていますので、必要に応じて参照してみてください。

---

---

## 理念編目次

|     |                                   |    |
|-----|-----------------------------------|----|
| 第1章 | 地域公共交通の現状 .....                   | 1  |
| 第2章 | 地域公共交通に関する法律 .....                | 5  |
| 第3章 | 地域公共交通計画の作成に向けて .....             | 7  |
| 第4章 | 地域公共交通計画の作成・運用に当たっての10のポイント ..... | 13 |

## 第1章 地域公共交通の現状

### ① 地域公共交通の役割と課題

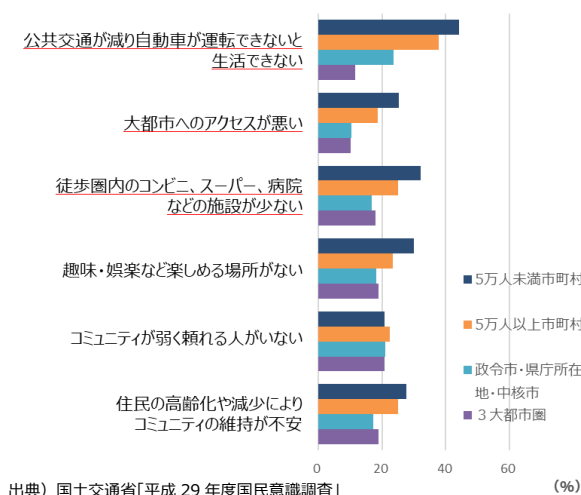
私たちの日常生活は、「移動」の上に成り立っています。こうした日々の移動において、公共交通機関や自家用自動車は不可欠です。新型コロナウイルス感染症拡大により人の移動が制限された結果、EC 業界の発展やテレワークの普及が進み、日常生活の一部がリモートにより代替できるようになりました。しかし、移動を伴った生活から得られる喜びや満足感、臨場感などの全てを代替するところまでには至っていません。逆に、国民のニーズが商品の所有や機能に価値を見出す「モノ消費」から体験や経験に価値を見出す「コト消費」に移行する中、移動の重要性が改めて見直されています。また、地方部を中心に、人口流出や産業基盤の弱体化を背景に、学校、医療施設、商業施設など生活サービスの維持が困難となり、そのこと自体がさらなる地域における暮らしの質の低下を招く悪循環が生じています。

一方で、鉄道・バス・タクシーといった公共交通の利用者は、特に地方部において減少傾向にあります。全国の交通事業者は、さまざまな経営努力によりこの需要減に対応してきていますが、その多くが赤字経営を余儀なくされるなど、我が国の公共交通事業は存続が危ぶまれる状況になっています。

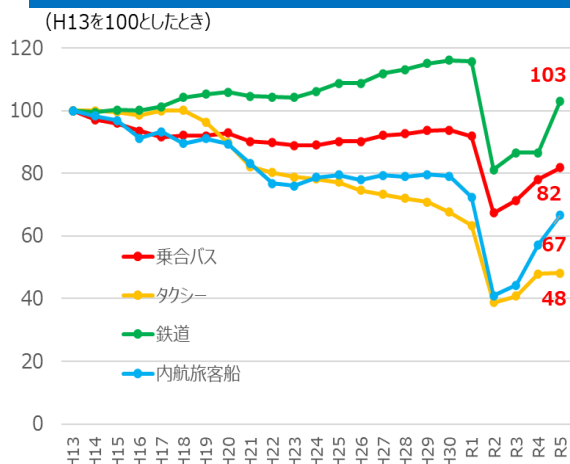
これまで、地方における公共交通の利用者減少の主な要因は、モータリゼーションの進展に伴う公共交通から自家用自動車への移手段の転換でした。しかし、国内の自家用自動車保有台数が頭打ちとなっている現在、公共交通から自家用自動車への転換は一段落しています。それでもなお公共交通の利用が減少しているのは、人口減少の影響が大きいことに起因しており、さらには、若者世代においては、人口減少のペースを上回って公共交通の移動量が減少している地域も多くあります。

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手段としての公共交通の重要性が増大しています。このような中、地域公共交通は、生活の不安を解消し、くらしやすく魅力あふれる地域を創り上げるため、また、地域間の人の流れを創出し、観光客や交流人口の増加を図るために必要な基盤のサービスといえます。

#### 居住地域に対する不安（地域別）



#### 利用者数の推移



(出典) 「自動車輸送統計年報」、「鉄道統計年報」、「船舶運航事業者等の提出する定期報告書に関する省令」に基づく国土交通省海事局内航課調査より国土交通省作成

#### ▲居住地域に対する不安（地域別）

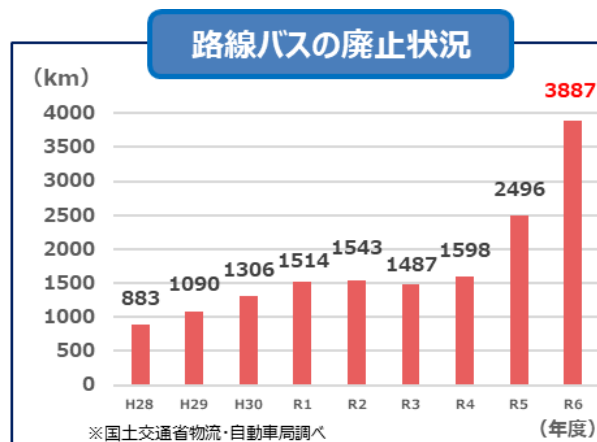
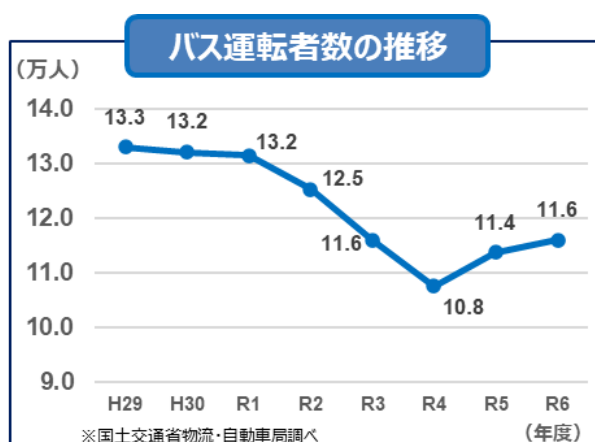
## ② 地域の輸送資源のフル活用による「交通空白」の解消

我が国において、地域公共交通は、買物・医療・教育など日常生活に不可欠な移動を担っています。しかしながら、急速な人口減少・少子高齢化の進展や、運転者等の担い手不足の深刻化により、減便や路線廃止が相次ぐなど、交通サービスの供給は縮小し、全国各地で「交通空白」が発生しています。

一方、地域公共交通の司令塔である地方公共団体でも、人材やノウハウが不足している状況です。その中で、学校・病院の統廃合や部活動の地域展開の進展等により、移動の社会的ニーズはむしろ拡大する方向にあります。

こうした状況を踏まえ、地域の移動手段を確保するためには、交通分野と教育・医療・福祉・商業・観光等の分野との連携を一層強化することが重要です。具体的には、移動需要を集約・可視化し、公共交通車両に加え、学校、医療施設、福祉施設、商業施設、宿泊施設などが保有する送迎車両や人員などを含めた地域の輸送資源をフル活用していくことが求められます。

このような背景のもと、令和8年の地域交通法の改正により、「交通空白」等を解消するため、地方公共団体が運送主体を選定し、運転者や車両等の輸送資源について、他の交通事業者や施設送迎提供者等からの協力のあっせんを行うことにより、地域の実情に応じた最適な運送を確保する「自動車地域旅客運送サービス再構築事業」が創設されました。こうした制度も活用しつつ、地域の輸送資源のフル活用や共同化・協業化等に取り組み、「交通空白」の解消と将来的な発生抑制、ひいては持続可能な地域公共交通の実現を図ることが重要です。



▲担い手不足等による地域公共交通の供給力の急速な減少

### ③ 地方公共団体が地域公共交通に取り組む意義

地域公共交通の利用者は減少傾向にあり、民間交通事業者の経営努力のみに依存して維持していくことは難しくなっています。そのため、移動手段の確保において地方公共団体が果たす役割は大きくなってきています。

「交通空白」の問題の核心は、単なる移動手段の不足にとどまりません。公共交通の利用が困難な地域では、買物・通院・通学等の日常生活が、家族や近隣住民による送迎によって成り立っており、本来であれば、仕事や様々な活動に充てられていたはずの時間が失われることとなる結果、「交通空白」は、地域と個人の成長の機会を奪う「見えない壁」として、地方の生活や経済に大きな影響を及ぼしています。「交通空白」解消は、まさに「成長投資」であり、その取組を深化・加速化させていく必要があります。

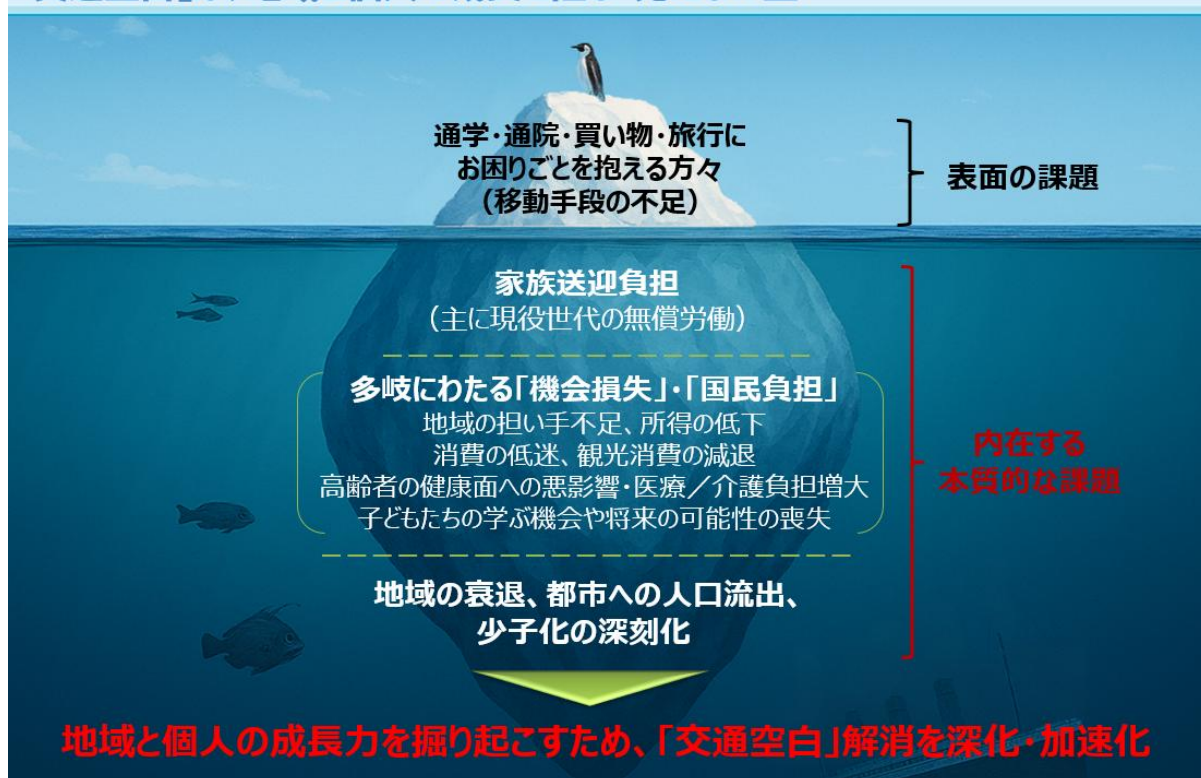
また、「交通空白」以外の地域も含め、交通 DX・GX や多様な主体の連携・協働、地域経営における連携強化等を通じて、利便性・持続可能性・生産性の高い地域公共交通への再構築を進めることが重要です。

地域公共交通を取り巻く環境は地域によって異なります。そのため、地域公共交通のあり方を考えようとする、まずは地域の現状を見て・聞いて・触れて理解した上で、データ等を使って課題を整理する必要があります。さらに、交通事業者や住民・利用者、学識経験者など、課題解決に関わるメンバーを集め、彼らとの連携のもとで地域公共交通の改善策を検討・実装していくことになります。地方公共団体の職員の方は、このような情報を深く知ることができる立場にあります。また、住民などの移動ニーズにきめ細かく対応できるとともに、関係者の皆さんとの意見交換や調整が行いやすい立場にあります。

加えて、地域交通法においては、「市町村は主体的に地域公共交通の活性化・再生に取り組むように努めなければならない（法 § 4③）」、「都道府県は、各市町村を越えた広域的見地から市町村と密接な連携を図り、活性化・再生に取り組む（法 § 4②）」と明示されており、地方公共団体による地域公共交通への積極的な関与が法律の面からも求められています。

ただし、地方公共団体において交通政策を担当している職員の方が単独で地域の現状を全て把握することは容易ではありません。移動に関する課題は、まちづくりや教育、医療、福祉、商業、観光等、さまざまな部局でも日常的に取り扱うことが多く、普段から積極的に他の部局と交流し、情報交換や相談を行うことが重要です。また、地域公共交通に関する取組を展開するためには、交通事業者等の関係者との信頼関係が基本になるため、常日頃から顔の見える関係性を構築することも大切なことです。

## 「交通空白」は、地域と個人の成長を阻む“見えない壁”



▲「交通空白」に内在する本質的な課題

## 第2章 地域公共交通に関する法律

地域公共交通に関する主な法律として、以下が挙げられます。

### ▼地域公共交通に関する法律

| 関連する法律                      | 概要                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
|-----------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 交通政策基本法                     | <ul style="list-style-type: none"> <li>交通全体に関する政策の基本的な考え方、その進め方を決める法律です。</li> <li>交通政策に関する基本理念や基本事項などを定め、国及び地方公共団体の責務を明らかにすることで、交通に関する施策を総合的・計画的に推進し、国民生活の安定向上及び国民経済の健全な発展を図ることを目的としています。</li> </ul>                                                                                      |
| 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（地域交通法） | <ul style="list-style-type: none"> <li>地域公共交通の活性化・再生に向けた地域の主体的な取組や創意工夫を総合的・一体的・効率的に推進することを目的に施行された法律です。</li> <li>全ての地方公共団体が作成に努めなければならない「地域公共交通計画」や、これに基づき実施する事業等について定めています。</li> </ul>                                                                                                   |
| 道路運送法                       | <ul style="list-style-type: none"> <li>道路運送事業の適正な運営及び輸送の安全を確保し、道路運送に関する秩序を確立するための法律です。</li> <li>バス・タクシーのように、自動車を用いて、乗客から運賃を受け取り、移動サービスを提供する場合は、「道路運送法」による許認可や届出が必要になります。</li> </ul>                                                                                                       |
| 鉄道事業法                       | <ul style="list-style-type: none"> <li>鉄道事業の適切な運営、輸送安全の確保や利用者利益の保護という観点から、鉄道事業等を営む者が守るべき基本的な事項について定めた法律です。</li> <li>事業許可、工事の施行認可、運賃・料金の上限認可、運行計画の届出など、基本となる規定のほか、鉄道事業の区分や鉄道の種類に関する規定も設けられています。</li> </ul>                                                                                 |
| 軌道法                         | <ul style="list-style-type: none"> <li>一般交通の用に供するため道路に施設される鉄道に適用される法律です。</li> <li>軌道事業の運営、軌道経営者と利用者の契約関係、施設・運転・係員の基準等を規定しています。</li> </ul>                                                                                                                                                 |
| 海上運送法                       | <ul style="list-style-type: none"> <li>水上（海、湖、沼、河川）で旅客等を輸送する事業について定めた法律です。</li> </ul>                                                                                                                                                                                                     |
| 道路法                         | <ul style="list-style-type: none"> <li>道路の整備のため、道路に関して認定・管理・保全や費用の負担などに関する事項を定め、交通の発達に寄与することを目的として定められた法律です。</li> <li>公道上にバス停等を設置するためには、この法律に基づき、道路管理者から道路占用許可を得ることが必要になります。</li> </ul>                                                                                                   |
| 道路交通法                       | <ul style="list-style-type: none"> <li>道路における危険を防止し、その他交通の安全と円滑を図ることを目的として、道路交通の基本的ルールを確立するとともに、違反行為に対する罰則と、反則行為に関する処理手続きを定める法律です。</li> <li>法律の所管は警察庁であり、バス等の運行に際しては、地元の公安委員会（所轄警察署）との調整が必要不可欠です。</li> </ul>                                                                              |
| 都市再生特別措置法                   | <ul style="list-style-type: none"> <li>都市再生の推進に関する基本方針などを定める法律です。</li> <li>都市再生に向けた都市計画の特例や交付金（社会資本整備総合交付金）の交付などの特別な措置を講じています。</li> <li>平成 26 年に行われた改正により、住宅及び都市機能増進施設の立地の適正化を図るための計画制度として「立地適正化計画」が創設されました。</li> <li>令和 2 年に行われた改正により、「居心地が良く歩きたくなる」まちづくりのための取組が新たに位置付けられました。</li> </ul> |

地域公共交通に関連する法制度のうち、特に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」と「道路運送法」の2 つについては触れる機会が多いため、理解を深めておきましょう。

### ① 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（地域交通法）

地方公共団体が地域公共交通に関する検討・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多様な人たちとの調整が必要となることが多いですが、こうした関係者と個別に協議や調整をして合意形成を図ることは負担が大きく、また関係者相互での情報共有を行うにも非効率なことが多いです。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。このような協議組織を設置する根拠法が地域交通法であり、この協議組織のことを「法定協議会」といいます（法定協議会については、実践編第3章で説明します）。また、同法の目的規定では、地方公共団体、交通事業者、地域の多様な主体等の「地域の関係者」による「連携と協働」が位置づけられており、法定協議会への多様な関係者の参画を後押ししています。法定協議会では、地域公共交通に関する取組内容についての計画を協議します。この計画のことを「地域公共交通計画」といいます。

なお、地域交通法においては、地域公共交通計画以外にも、DMV（デュアルモードビークル）や水陸両用車などを用いるための新地域旅客運送事業計画、MaaS に取り組む際に、運賃・料金の届出手続きが簡略化される新モビリティサービス事業計画についても規定されています。

### ② 道路運送法

地方公共団体が公共交通を導入・運用する際には、バスやタクシーを活用する例が多いですが、自動車を用いて、乗客から運賃を受け取り、移動サービスを提供する場合は、「道路運送法」による許可や届出が必要になります。これは、民間の交通事業者であってもコミュニティバスであっても同様ですし、路線やダイヤを設定した運行（路線定期運行）でも、オンデマンド交通でも同様です。

道路運送法は、輸送の安全を確保し、道路運送の利用者の利益の保護及びその利便の増進等を図ることを目的とした法律です。近年は、地方公共団体が地域公共交通に関する取組に関与しやすいよう、制度の見直しも行われています。「地域公共交通会議」の制度がその代表であり、同会議は地方公共団体が主宰し、地域の交通サービスの在り方について協議することが可能です。地域公共交通会議では、地域公共交通に関するさまざまな関係者が一堂に会し、サービスの必要性について議論することから、地域公共交通会議で協議が調うことにより、運行事業者が道路運送法に基づく許可を得るために必要な処理期間が短縮されるなどの特例が受けられます。

最近では、交通事業者による緑ナンバー車両での運行が困難な場合、白ナンバー車両を用いた「自家用有償旅客運送（交通空白地型：公共ライドシェア）」を行うケースも多いですが、公共ライドシェアの導入のための協議も地域公共交通会議で行うことができます。

## 第3章 地域公共交通計画の作成に向けて

### ① 地域公共交通計画とは？

地域公共交通計画は、「地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿」を明らかにする「マスタープラン」としての役割を果たすものです。国が定める「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（以下、基本方針といいます。）」に基づき、地方公共団体が地域の移動に関する関係者を集めて法定協議会を開催しつつ、交通事業者や地域の関係者等との協議を重ねることで作成していくものです。

地域公共交通計画においては、従来のバスやタクシーといった既存の公共交通サービスを活用した上で、必要に応じて公共ライドシェアや学校、医療施設、福祉施設、商業施設、宿泊施設等の利用者向け送迎サービス、物流サービス等の地域の多様な輸送資源についても活用する取組を盛り込むことで、持続可能な地域公共交通の提供を確保することを求めています。その際、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、さらには MaaS、オンデマンド交通における AI 活用の取組、自動運転などの技術も活用して生産性を向上しつつ、地域の高齢者、子育て世代や外国人旅行者も含めた幅広い利用者にとって使いやすいサービスが提供されることが必要です。

このように、地域公共交通計画は、地域の社会・経済の基盤となるものです。そのため、基本的に、全ての地方公共団体において、計画の作成や実施を「努力義務」として定めています。



## ② 地域公共交通計画作成のメリット

地域公共交通計画の作成によるメリット（作成の意義）について、主なものを以下に紹介します。

### メリット1 地域公共交通政策の「憲法」

地域公共交通計画は、「自分たちの地域ではこのような考え方で地域公共交通の持続的な提供を行います」という宣言文です。地域の方々から寄せられる個別の要望にも、地域公共交通の全体ビジョンや政策推進の観点から明確に回答することができるようになります。また、事業実施に当たっての住民・議会への説明、予算要求時の財政協議などに際し、“法定の”計画に事業が位置付けられていることが根拠となります。

さらに、地域の関係者は協議への“応諾義務”や“結果の尊重義務”が法律に定められており、行政の強いリーダーシップのもと、取組を推進することが可能となります。

### メリット2 まちづくり施策や観光施策との連携と協働の強化

地域交通法では、まちづくり施策や観光振興施策と連携した地域公共交通の持続的な提供について明記されています。立地適正化計画をはじめとするまちづくり、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、観光スポットにおける公共交通の利便性を高めるほか、都市の骨格となる公共交通軸の形成を図り、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期待できます。

また、他分野との連携により生み出されるクロスセクター効果は、交通事業の推進だけでなく、関係分野の事業推進や、類似・重複する事業の統合・効率化などにもつながります。

### メリット3 関係者間の連携と協働の強化

法定協議会を設置して、協議・意見交換・合意のもとに計画作成を進めることで、行政・交通事業者・地域団体等のアクションプランを立てることができるとともに、新たな問題を解決するための方針を話し合うこともできます。また、地方公共団体の人材やノウハウが不足する場合には、地域交通に関する知見やリソースを有する連携促進団体を活用し、関係者間の連絡調整や連携の促進、交通施策の企画立案や合意形成等を支援してもらうことも期待できます。こうした関係者間の連携と協働の強化を継続することは、行政担当者を含めた交通関連人材の育成につながり、継続期間が長いほど、また、頻度が高いほど、地域全体としてのスパイラルアップにつながります。

### メリット4 交通機関同士の役割分担の明確化と連携強化

地域公共交通計画は単一の公共交通機関の運行計画ではなく、地域内で運行を行う交通事業の連携を促進させ、効率的な地域公共交通の充実化につなげるための計画として位置付けています。地域公共交通計画の作成をきっかけに、地域全体のネットワークの在り方について、鉄道、バス、タクシー、その他地域の輸送資源を一体として検討し、地域公共交通全体の連携を強めたり、効率性を高めるための方針や目標、事業を関係者で議論したりすることができます。そのため、MaaS等の導入を検討されている地域の方々にとっても重要な位置付けとなる計画です。

#### メリット5 地域における公共交通施策の継続性

多様な関係者との協議を経て作成された地域公共交通計画が定められていることで、担当職員の異動が発生した際にも、政策の継続性が確保されます。

また、計画に目標とそのPDCAが位置付けられていることで、定期的なチェックが行われるなどモニタリング機能が働くこととなり、突発的な利用者減少や路線廃止などを早期に察知し、対応を検討することが可能となります。

### ③ 地域公共交通計画と乗合バス等の補助制度の連動化

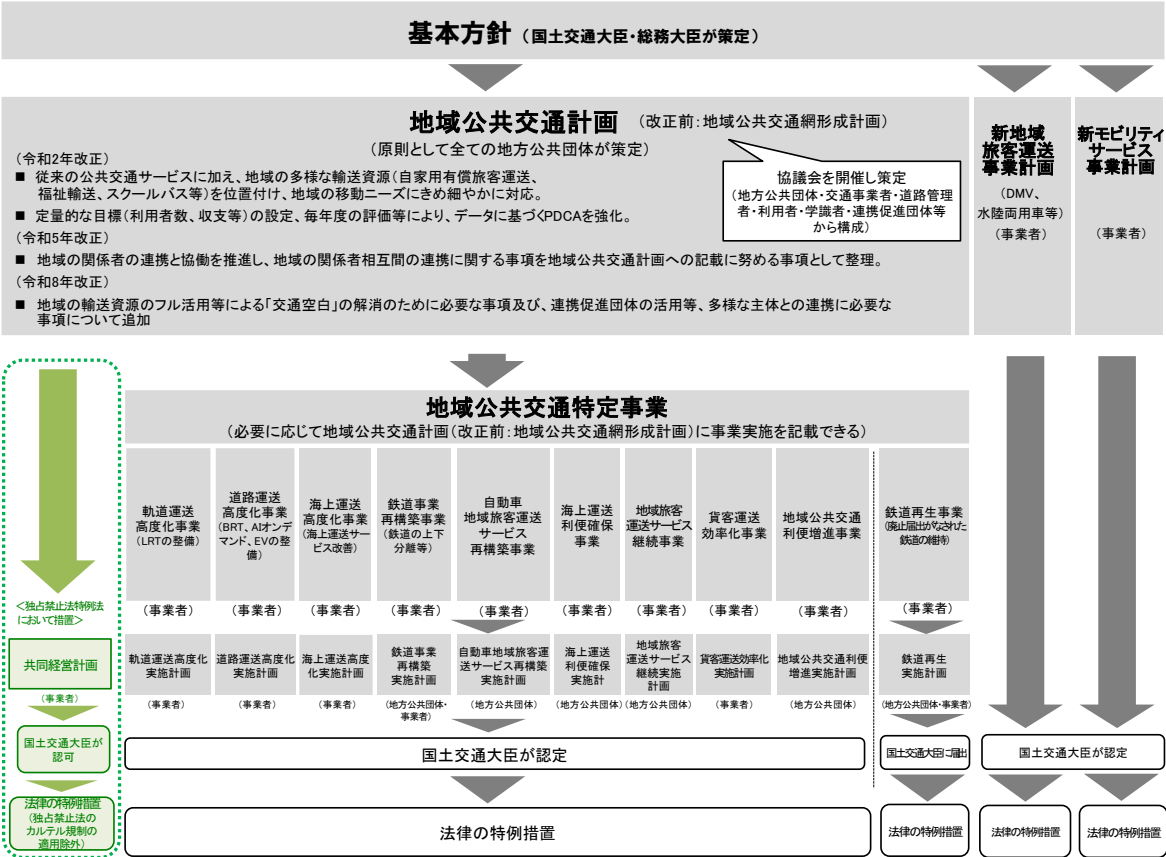
国土交通省では、地域公共交通の維持に対する支援として、乗合バスの運行費等に対し、「地域公共交通確保維持事業」に基づき、交通事業者等へ支援を行っているところです。真に公的負担により確保・維持が必要な系統等に対し、効果的・効率的な支援を実施するため、令和2年の地域交通法改正と合わせる形で、地域公共交通計画の作成及び計画における補助系統等の位置付けの補助要件化（計画制度と補助制度の連動化）を行いました。

補助制度の活用のためには、補助系統等を地域公共交通計画に位置付ける必要がありますので注意してください。また、原則として法定協議会（幹線バスについては乗合バス事業者又は法定協議会）に対し補助を行う点についても留意しましょう。なお、補助制度と計画制度の連動に関しては実践編「第1章 1.5 計画制度と補助制度の連動化について」で解説しますので、詳しく知りたい方は参照してください。

### ④ 地域公共交通特定事業の活用

地域公共交通計画に定められる事業のうち、特に重点的に取り組むことが期待される事業のことを「地域公共交通特定事業」として定めています。

地域公共交通計画を作成することにより、「地域公共交通特定事業」の活用のための実施計画を作成することが可能です。各特定事業の実施計画について、国土交通大臣の認定を受けることにより、特例制度や国による財政支援の特例等を活用することができます。



▲ 地域交通法に基づく計画制度の体系

## ▼地域で実現したいことと地域公共交通特定事業の活用イメージ

| 地域で実現したいこと                       | 活用できる事業            | 事業の概要                                                                                     |
|----------------------------------|--------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------|
| 地域全体の交通の見直し・再編を行いたい              | 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事業<br>→詳しくは別冊 第3章をご覧ください         |
| エリア一括協定運行事業を行いたい                 |                    |                                                                                           |
| 事業継続が難しい路線バス等の生活交通の事業継続を図りたい     | 地域旅客運送サービス継続事業     | 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事業<br>→詳しくは別冊 第2章をご覧ください           |
| LRTを導入したい                        | 軌道運送高度化事業          | 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                                         |
| BRTを導入したい                        | 道路運送高度化事業          | 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                                                     |
| AI オンデマンド交通を導入したい                |                    |                                                                                           |
| EVバスを導入したい                       |                    |                                                                                           |
| 海上運送を見直したい                       | 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                                                               |
| 大量輸送機関としての特性が生かせていない鉄道の事業継続を図りたい | 鉄道事業再構築事業          | 大量輸送機関としての特性が生かせていない鉄道事業について、国の関与のもと市町村等と鉄道事業者が協働で計画を作成し、地域旅客運送サービスを継続する事業                |
| 廃止届出がなされた鉄道の維持を図りたい              | 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                                                   |
| 貨客混載に取り組みたい                      | 貨客運送効率化事業          | 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事業                                                              |
| 地域の輸送資源のフル活用によって移動手段を確保したい       | 自動車地域旅客運送サービス再構築事業 | 地方公共団体が主導して、交通事業者や地域の関係者から車両や運転者等の協力を得ることにより、地域の実情に応じた最適な運送を確保する事業<br>→詳しくは別冊 第1章をご確認ください |
| 船舶検査期間中の運航を確保したい。                | 海上運送利便確保事業         | 船舶検査に伴う運航の休止・減便により日常生活等へ影響が生じることを回避するため、他の事業者から、代替運航や船舶の貸渡しの協力を得て運航を確保する事業                |

---

なお、令和 2 年の地域交通法改正に伴い創設された MaaS の円滑な普及促進等、情報通信技術と交通の組合せによる利便増進に向けた「新モビリティサービス事業」については、上で述べた地域公共交通計画や特定事業に係る実施計画とは別に「新モビリティサービス事業計画」を作成する必要があります（新モビリティサービス事業計画については、別冊 第4章で説明します）。

## 第4章 地域公共交通計画の作成・運用に当たっての10のポイント

### ■地域の問題点・課題を明確にする上でのポイント（→具体的には実践編 第2章）

#### ポイント① 地域に足を運びとともに、データを使って分析・議論しましょう

地域の公共交通のあるべき姿を具体化していくためには、何よりも担当者が「利用者」の目線から地域の実態を知っておく必要があります。まずは現地に足を運び、自分自身の目で見て、地域の方と話をし、実態や問題点を肌感覚として把握することが重要です。

分析・議論をするに当たっては、マーケティングの意識を持ちましょう。地域経営の観点から、どのような方が公共交通を求めているのか、利用する目的、季節、曜日、時間帯、頻度などの情報をできるだけ収集し、その需要を満たすにはどのような交通手段が適切か、全ての需要をカバーするのか、ある程度で線を引くのかなど、地域公共交通計画の作成時点において、地域で最適だと思える着地点を議論しましょう。

また、地域公共交通計画に記載する内容（目標や事業など）の調整に当たっては、法定協議会等で関係者と話し合いを重ねる必要があります。その際には、地域や公共交通の現状・問題点について、根拠を明確に議論することが重要ですので、利用者の少ない現状やバス停の混雑状況等、現地で感覚的に把握した事柄については、データで裏付けを行うことにより、議論も円滑に進むことが期待されます。特に、公共交通事業者等が保有する利用実績、運行情報、事業情報等のデータの提供を受けただで、分析や議論を円滑に進めることが有効です。

#### ポイント② 周りにサポーターを増やしましょう

地域公共交通計画を円滑に作成し、実行していくためには、行政と交通事業者とのパートナーシップを築く必要があります。普段から定期的に交通事業者との対話を重ね、現状や問題点を共有し、信頼関係を構築することが大切です。そのためには、外部のアドバイザー等も有効に活用できる体制を築くとともに、関連する部署・部局の担当者とも連携して、周囲にサポーターを増やしていくことが大切です。また、自治会や地元の団体・企業などとの協力関係も積極的に築くことで、利用者としての立場だけでなく、これからの地域公共交通の担い手になってもらうことも考えられます。加えて、地域の関係者相互間の連絡調整や連携の促進、交通施策の企画・立案、合意形成、実装段階における調整等において中核的な役割を担う「連携促進団体」を活用し、行政の機能・役割を補完・強化していくことも有効です。「われわれの地域公共交通」として、ともに解決できることがないか話し合いましょう。

地方運輸局等・運輸支局、都道府県の担当者に打合せ等に参加してもらい、検討状況を共有するとともに、適宜アドバイスをを受けたり、他地域の情報等を入手したりすることなども有効です。また、先進事例における工夫や試行錯誤は、計画作成において非常に有益な情報になります。

#### ポイント③ 計画区域を適切に設定しましょう

住民の生活圏や公共交通利用者の移動範囲をみると、一市町村では完結せず、市町村境界を跨いで広域的に広がっているケースが少なくありません。例えば、地域を跨ぐ鉄道や乗合バス、コミュニティバスの運行が行われている場合、地域公共交通計画の作成に当たっては、一市町村だけではなく、

複数の市町村が連携して計画作成に取り組んだり、都道府県が当該市町村と共同して計画作成に取り組んだりする必要があります。

市町村間での連携だけでは計画作成が難しい場合は、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ます。複数の市町村から要請があり、なおかつ都道府県が必要と認める場合は、都道府県は当該市町村と共同して地域公共交通計画を作成してください。また、補助事業の活用において、市町村間の連携や都道府県との調整が必要なケースもあることに注意しましょう。さらに、市町村の人材やノウハウの不足等により市町村単独で地域公共交通計画を作成することが困難な場合には、都道府県は市町村からの要請を待つことなく、複数市町村が連携して地域公共交通計画を作成することを率先して調整することが望まれます。

関係する市町村数が非常に多い場合、調整の負担が大きくなってしまう場合もありますので、まずは先導的に隣接する市町村との連携（例えば、関係する市町村の担当者と意見交換の場を設ける、自分の地域の法定協議会に委員・オブザーバーとして参加してもらうなど）から始めてみて、都道府県に相談を行いつつ、検討・協議を進める中で周辺の市町村にも範囲を広げていくなど、徐々にステップアップしていくことも有効です。

### ■協議会運営を行う上でのポイント（→具体的には実践編 第3章）

#### ポイント④ 地域公共交通に関する課題と解決策は法定協議会で考え、実行しましょう

地域公共交通計画の作成においては、「法定協議会」の役割が非常に重要となります。法定協議会は、地域公共交通計画の作成に関する協議・実施に関する連絡調整のみならず、計画の実施に関しても協議ができるようになっています。つまり、法定協議会は単に計画を承認するための機関ではなく、これからの地域公共交通の見直しを推進していく上での「推進本部」となるものです。地域にとって必要なことを企画し、実行していくために、法定協議会をうまく活かしていくことを念頭に置いてください。計画に記載したことを適切に実施し、継続的に達成状況を評価できている地域の多くは、計画作成後も法定協議会（幹事会や分科会等の下部組織の開催を含む）を定期的に実施し、活発に議論しています。

地域公共交通計画の作成・運用は、行政単独で実現できるものではありません。法定協議会を通じて議論した行政、交通事業者、住民をはじめとする関係者全員の役割と責務については地域公共交通計画の中で明確化しましょう。

### ■目標設定と検証の方法を考える上でのポイント（→具体的には実践編 第4章）

#### ポイント⑤ 関係者が共通認識を持てる目標を設定しましょう

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しましょう。また、設定した目標に合わせて適切な数値指標・目標値を定めましょう。特に、

1. 地域公共交通の利用者数
2. 収支状況
3. 当該地域公共交通に投じられる公的負担額

に関する指標については、原則として、全ての計画において設定するように努める必要があります。データ収集の方法や分析の方法について理解しておきましょう。

また、地域公共交通の確保・充実、まちづくりや教育、医療、福祉、商業、観光等の他の行政分野にも影響を及ぼすことが考えられますので、目標設定においては分野横断的に考えるようにしましょう。

#### ポイント⑥ モニタリング・評価を徹底しましょう

設定した目標を着実に達成するためには、地域公共交通計画の作成後、計画に定めた事業の実施状況についてモニタリングするとともに、各数値指標に関する評価を毎年度行う必要があります。また、評価については、単に目標値に「達したか・達していないか」を確認するだけの作業をするのではなく、評価の結果に基づいて、事業の充実等の検討を行うとともに計画の見直しに反映する必要があります。目標を設定するだけでなく、評価結果を踏まえてどのように見直すのか、その方針についても計画に明記しましょう。

また、モニタリング・評価の適切な運用のためには、ポイント④で述べた法定協議会の定期的な開催が重要です。モニタリング・評価のスケジュールは法定協議会の開催スケジュールと連動して検討し、計画内でもそれを明確にしましょう。

### ■これからのサービスの在り方を考える上でのポイント（→具体的には実践編 第5章）

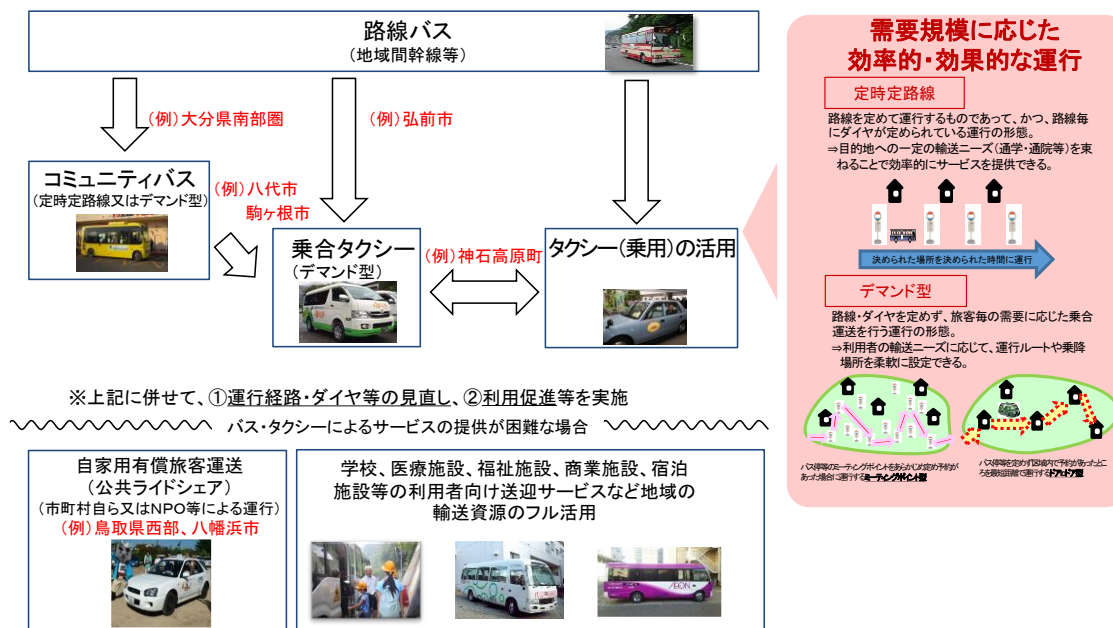
#### ポイント⑦ 地域の実情に合わせ、幅広い視点からサービスの内容を検討しましょう

個別の地区や事業といった「部分最適」の考え方ではなく、計画対象とする区域全体かつ地域旅客運送サービス全体の望ましい在り方に向けて、地域全体と地域に関係する事業全体を見渡した「全体最適」の発想で検討を進めてください。

同じ理由から、計画作成においては、特定の交通モードだけに特化するのではなく、地域に存在する複数の交通モードを一体的に取り扱ってください。その際には、鉄道、バス、コミュニティバス、タクシー等だけでなく、LRT・BRTの整備やAIオンデマンド交通、自動運転等も含めて利用者目線であらゆる輸送モードを一体的に捉え、適材適所で導入しつつ、サービス提供者が相互に連携・協働することで利便性の向上を図ることが重要です。

また、人口減少・高齢化に伴い、公共交通の担い手不足による供給制約が強まる一方、医療・福祉・教育・買物等生活に不可欠な分野のサービスの持続性確保のため、病院・学校等の統合・集約が急速に進み、移動需要は増大しています。そのため、データ活用等により、これらの分野に係る移動に関する需要と供給を把握・集約し、調整を図り、あらゆる「地域の輸送資源のフル活用」を推進していくことが必要です。

なお、本書での「地域の輸送資源のフル活用」とは、次の図に示すように、既存の交通手段の活用を基本に、より効率的かつ持続可能な運行形態や交通機関の活用の可能性を幅広く検討・実施することを意味しています。つまり、まずは既存の乗合バス等の公共交通が活用できないかしっかりと検討し、それでも十分でない領域を地域で活用できる他の輸送資源で補完するというステップで検討を進めることがポイントとなります。



▲地域の実情に合わせた交通手段の見直しのイメージ

## ポイント⑧ 分野を横断した連携を行いましょう

既存の総合計画や都市計画マスタープラン、立地適正化計画において整理されている将来都市構造と地域公共交通に関する方針の双方を踏まえた上で、課題整理や今後の方針等の検討を進めます。短期的な地域公共交通の課題を解決しようとしても、将来の都市構造と整合したものでなければ、持続可能な解決策となりません。具体的には、居住や都市の拠点となる施設の立地が公共交通の利用動態に大きな影響を与えることから、人口集積状況や、病院、スーパーマーケット等の商業施設、学校、温浴施設、役場、公民館、図書館、生涯学習施設、福祉施設、道の駅、地域の観光施設といった、地域住民が集まる施設の立地の状況や今後の方針を踏まえるとともに、将来的にどのような区域に市民の居住を誘導していくのかという長期展望に沿って、地域公共交通ネットワークの在り方を考えることが有効になります。このように、各地域において、人口減少下での都市構造への転換と、地域公共交通の利便性・効率性を向上させる取組が、可能な限り相乗効果を生み、地域公共交通の持続可能性が増すよう、連携の姿を模索することが強く望まれます。

また、地域公共交通の利用促進・マイカー利用からの転換・需要創造を積極的に展開していく上でも、まちづくりや観光振興、商業・健康・医療・福祉・介護、教育、環境等の多様な分野との連携のもと、分野の垣根を越えて、地域内外の人的・物的資源を有効活用した移動手段の確保に取り組みましょう。

### ポイント⑨ 新技術や新たなサービスを積極的に活用しましょう

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よる「交通 DX」、車両の電動化や再生可能エネルギーの地産地消等の「交通 GX」等の技術革新は、運送サービスの質の向上に資する効果はもとより、地域における交通課題の解決や交通事業者の事業の持続可能性の向上に有効である可能性もあります。このような取組に関しては、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・検討を進めることが重要です。一方で、新技術や新たなサービスを導入すれば地域の交通課題が全て解決するわけではないため、注意が必要です。数ある技術・サービスから自分たちの地域の課題に適したものを選択するためには、地域課題や技術・サービスを正しく理解しておく必要がありますし、導入した技術・サービスを活用して、どのように地域の新しいライフスタイルを提案していくかという事項も、併せて検討すべき重要なポイントです。

なお、このような取組は、単独の市町村ではなく広域なエリアで対応することで事業の効率性が高まったり、スケールメリットが生かせたりするケースも想定されます。事業の特性や規模によっては都道府県が主導して取り組むなどの対応も考えましょう。

また、地域に合ったサービスを実際に運行する際には、スマートフォンによる運行情報や経路検索の提供、案内標識の多言語化等により、利用を促進しましょう。特に、地域の輸送資源のフル活用や共同化・協業化等の連携と協働に当たっては、システム、データ、業務等の標準化を進めることが重要です。

### ポイント⑩ 地域公共交通特定事業や各種予算制度を有効に活用しましょう

令和8年の地域交通法の改正により、「交通空白」等を解消するため、地方公共団体が運送主体を選定し、運転者や車両等の輸送資源について、他の交通事業者や施設送迎提供者等からの協力のあっせんを行うことにより、地域の実情に応じた最適な運送を確保する「自動車地域旅客運送サービス再構築事業」が創設され、特定事業の利用の幅が広がりました。加えて、施設利用者向けの送迎サービスを提供する者についても対象が拡大され、地域の運送主体の幅も広がっています。

地域公共交通の持続可能な提供を確保する観点から各事業の特性、地域における公共交通の利用状況、他の公共交通への影響、地域特性などを踏まえた上で、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、有効活用しましょう。

令和 8 年 9 月

【問い合わせ先】

---

○国土交通省総合政策局地域交通課  
TEL：03-5253-8987

○北海道運輸局交通政策部交通企画課  
TEL：011-290-2721

○近畿運輸局交通政策部交通企画課  
TEL：06-6949-6409

○東北運輸局交通政策部交通企画課  
TEL：022-791-7507

○中国運輸局交通政策部交通企画課  
TEL：082-228-3495

○関東運輸局交通政策部交通企画課  
TEL：045-211-7209

○四国運輸局交通政策部交通企画課  
TEL：087-802-6725

○北陸信越運輸局交通政策部交通企画課  
TEL：025-285-9151

○九州運輸局交通政策部交通企画課  
TEL：092-472-2315

○中部運輸局交通政策部交通企画課  
TEL：052-952-8006

○沖縄総合事務局運輸部企画室  
TEL：098-866-1812

---