

- 平成19年に地域公共交通活性化再生法を制定し、市町村が主体となって幅広い関係者の参加による協議会を設置し、「地域公共交通総合連携計画」を作成し、法定計画に基づき取組を推進する制度を創設。
- 平成26年に同法を改正し、①まちづくりと連携し、②面的な公共交通ネットワークを再構築するため、「地域公共交通網形成計画」を法定計画として規定。計画の作成主体について、市町村だけでなく、都道府県を追加。
- しかしながら、人口減少の本格化、運転者不足の深刻化等で地域公共交通の経営環境は悪化し、路線廃止等が相次いでいる状況。
- このため、これまでの法定計画を活かしつつ、「地域公共交通ネットワークの形成」に加え、「地域における輸送資源を総動員」することで、持続可能な地域の旅客運送サービスの提供を確保することを目的とする「地域公共交通計画(仮称)」の作成・実施を推進する。
- また、地方公共団体による「地域公共交通計画(仮称)」の作成を努力義務化し、国が予算・ノウハウ面の支援を行うことで、地域における取組を更に促進。

地域公共交通総合連携計画(H19)

(市町村が作成)

地域の多様な主体の連携による主体的で
創意工夫を活かした取組の推進

地域公共交通網形成計画(H26)

(市町村又は都道府県(市町村と共同)が作成)

まちづくりと連携した地域公共交通
ネットワークの形成の促進

地域公共交通計画(仮称)

(市町村又は都道府県(市町村と共同)が作成)

まちづくりと連携した地域公共交通ネットワークの形成



地域における輸送資源の総動員

持続可能な旅客運送サービスの提供の確保

地域旅客運送サービス

公共交通機関



鉄道



軌道



乗合バス



旅客船



乗用タクシー



デマンド交通



自家用有償旅客運送

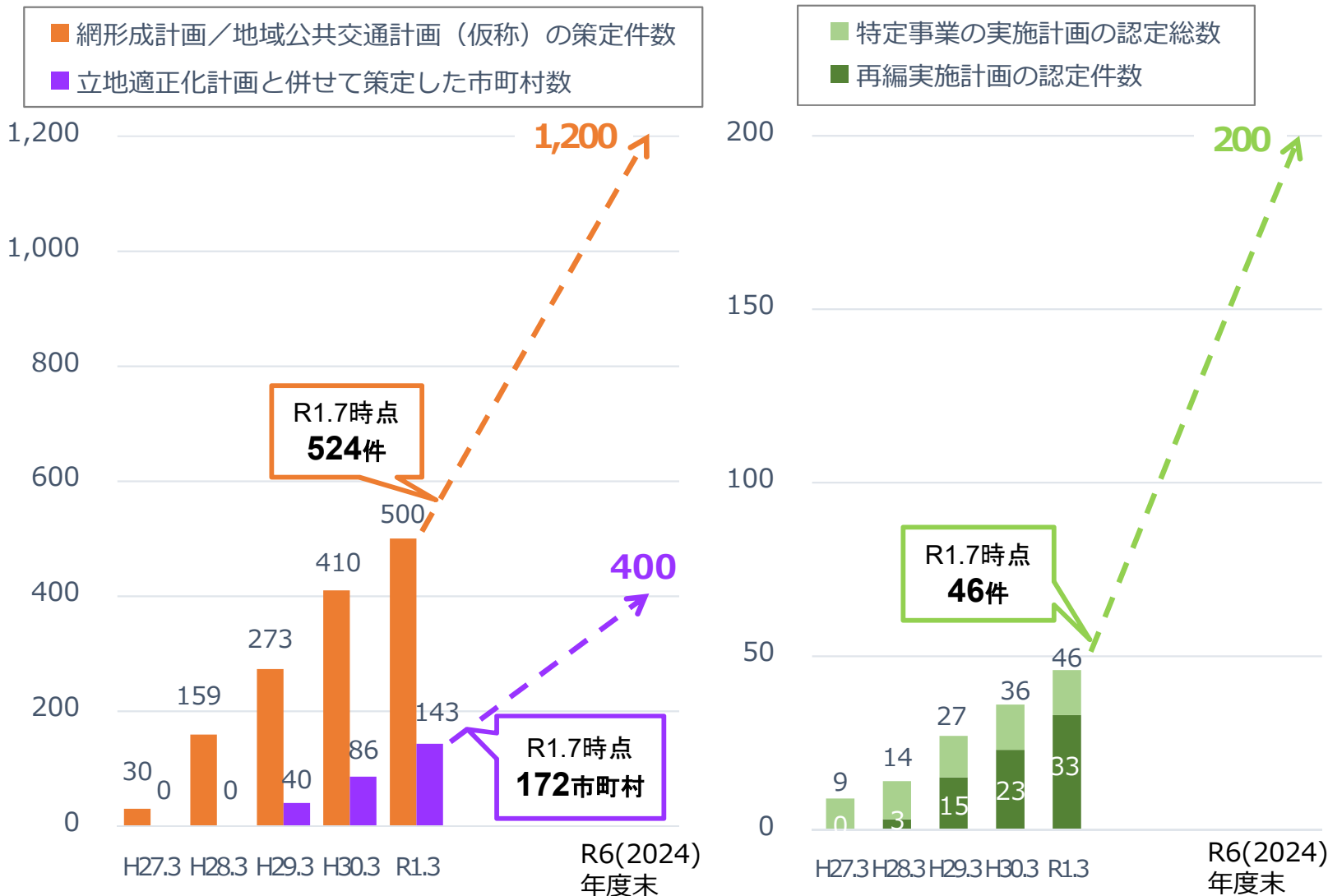


スクールバス、福祉輸送、病院・商業施設等の送迎サービスなど

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

(参考)新たな計画制度における政策目標値の設定

- これまでの法定計画の策定状況を踏まえ、以下の新たな政策目標値を設定。
 - ・地域公共交通計画(仮称)の策定件数
 - ・地域公共交通計画(仮称)を立地適正化計画と併せて策定した市町村数
 - ・地域公共交通特定事業の実施計画の認定総数
- 国が予算や人材育成・ノウハウ面の支援を行うことで、マスタープラン作成等の取組を更に多くの地域に拡げること(「量」の拡大)とあわせて、まちづくりとの連携を含む「質」の向上も促進。



新たな政策目標値

(いずれもR6(2024)年度末時点)

地域公共交通計画(仮称)の策定件数

1,200件

⇒持続可能な旅客運送サービスの提供の確保に向けた地域の取組を促進

地域公共交通計画(仮称)を立地適正化計画と併せて策定した市町村数

400市町村

⇒まちづくりとの連携を強化

地域公共交通特定事業の実施計画の認定総数

200件

⇒地域の実情に応じた旅客運送サービスの提供の確保のための仕組みの活用を促進

定量的な目標設定、実施状況の分析・評価の明確化

【目標設定】

■「利用者数」「満足度」については、6割以上が設定。一方、事業の効率性に関する指標である「収支」「行政負担」については、2割程度にとどまる。

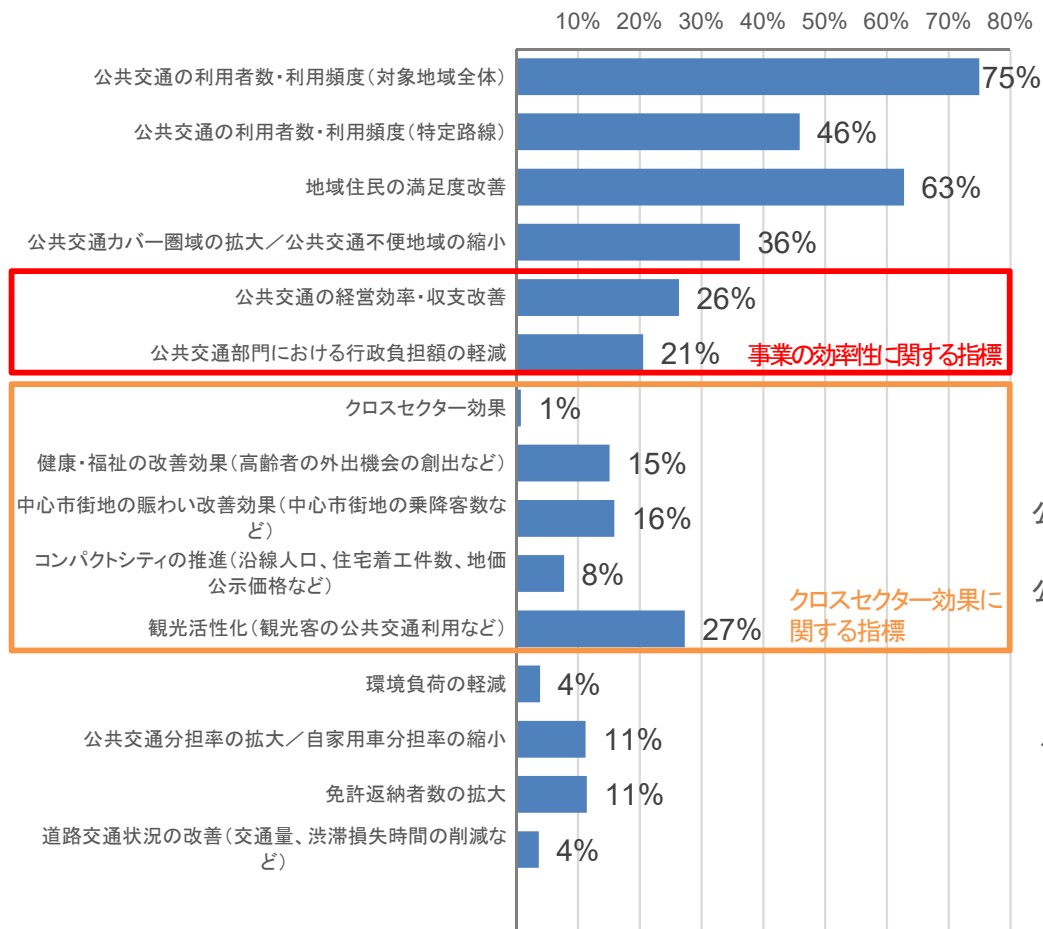
■人の移動がもたらすクロスセクター効果(健康、福祉、医療、まちづくり、観光等への影響)を考慮した目標設定も重要。

【実施状況の分析・評価】

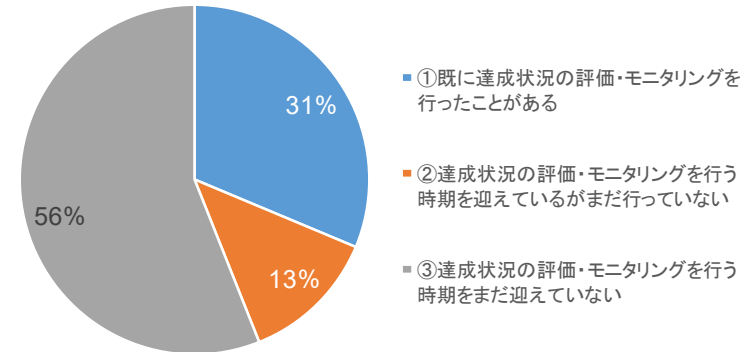
■既に評価を実施した地域は、3割程度。一方、実施予定時期が到来しているものの、評価を未実施の地域もある。

■「利用者数」「収支」について、毎年度評価を実施していない地域も見られる。

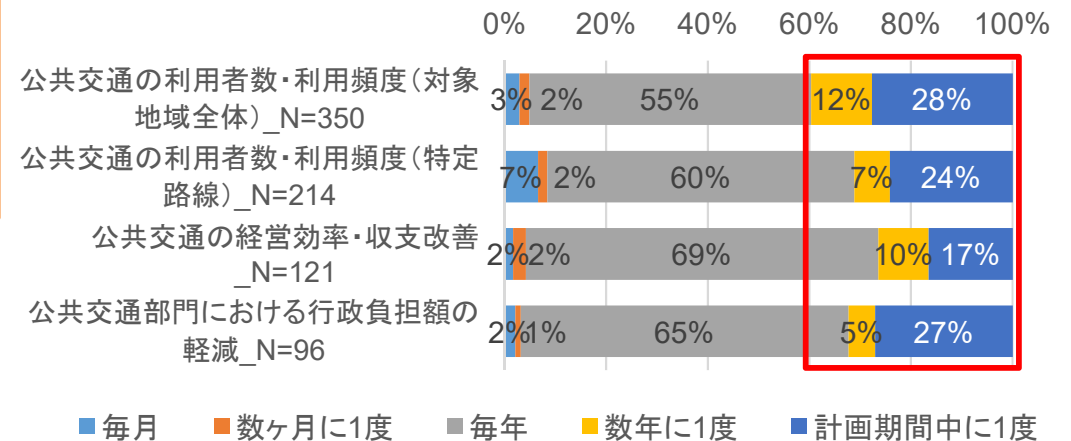
● 網形成計画等での数値指標の設定状況 (N=516)



● 網形成計画における目標の達成状況の評価・モニタリングの実施状況 (N=505)



● 数値指標別評価・モニタリングの実施時期



※令和元年度国土交通省アンケート調査より

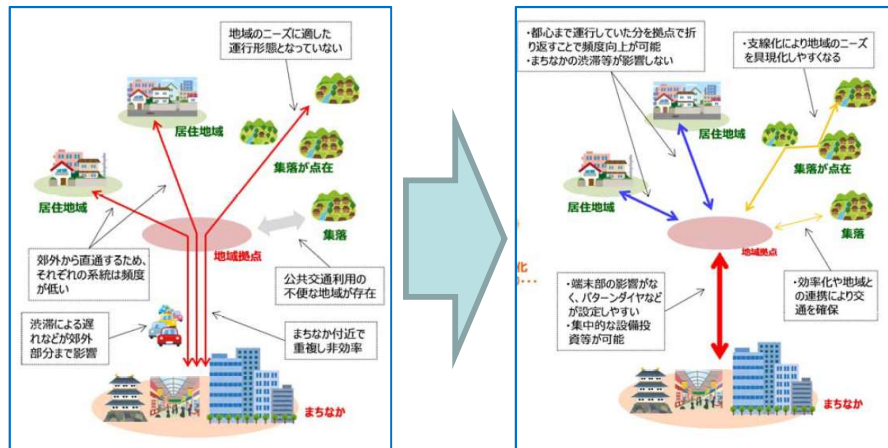
地域公共交通利便増進事業(仮称)の創設

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

地域公共交通再編事業

地域公共交通ネットワークの再編

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



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

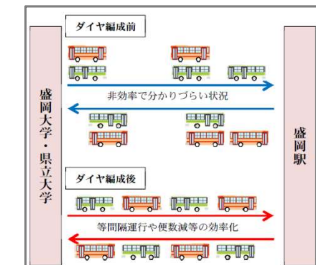
地域公共交通利便増進事業(仮称)

地域公共交通の利用者の利便の増進

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

等間隔運行等

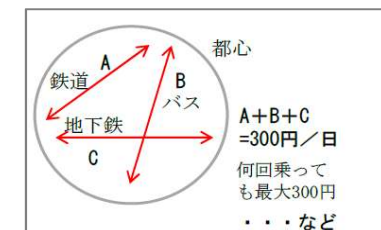
- 複数路線のダイヤを調整して、等間隔で運行することや、ダイヤをパターン化(10分、15分サイクル等)することなど。
- 平均待ち時間の短縮や、利用者にわかりやすく利用しやすいダイヤ設定が可能となり、事業の改善・交通ネットワーク全体の維持に寄与。



「等間隔運行」のイメージ(滝沢市網形成計画より) ▲

利用者が使いやすい運賃等

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



▲「定額制乗り放題運賃」のイメージ(神戸市網形成計画より)