

# 地域公共交通計画作成にあたって

---

令和4年9月27日

北海道運輸局釧路運輸支局

## ■ 運送事業等の規制緩和、地域公共交通活性化のための計画制度・支援策の創設

●平成12年以降、乗合バスや鉄道等の需給調整規制を廃止し、新規参入規制を最低限にとどめ、サービスの質・量は交通事業者の経営判断等に委ねることとなった。

→事業者の経営状況が厳しくなり撤退するケースも発生するなど、デメリットも。

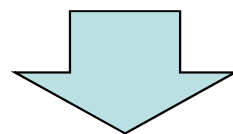
●一方、「地域」が主体となって地域交通の最適なあり方を検討し、幅広い主体が連携して取り組むために計画制度や支援制度等を整備。

→地域の公共交通サービスをどうやって継続していくのか地域全体で考えていくため、

**平成19年に「地域公共交通活性化再生法」が制定**

→**令和2年に地域公共交通計画作成・実施が盛り込まれました。**

- 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。
- 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個別協議を重ねながら作成していくものです。
- 従来のバスやタクシーといった公共交通をフル活用した上で、必要に応じて自家用有償旅客運送やスクールバス、福祉輸送、病院・商業施設・宿泊施設・企業などの既存の民間事業者による送迎サービス、物流サービス等の**地域の多様な輸送資源を活用**する取組を盛り込んで、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も可能です。
- キャッシュレス化やQRコードの活用、Wi-Fiの整備といった最新の技術や、更にはMaaS（Mobility as a Service）、AIによる配車、自動運転などの技術も最大限活用して生産性を向上しつつ、**地域の高齢者はもとより、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**されることも考慮していきます。



このとおり、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、計画の作成や実施が「努力義務」とされています。

## ① 地方公共団体が作成する意義

● 活性化再生法において、「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§ 4 ③）」、「都道府県は、各市区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§ 4 ②）」と明示されており、

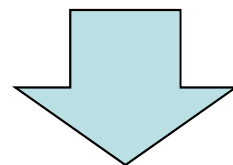
**地方公共団体による地域交通への積極的な関与が法律の面からも求められています。**

● 地方公共団体は、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。**

## 地域公共交通計画の作成主体 (法§5①)

- ① 単独市町村による作成
- ② 複数市町村による共同での作成
- ③ 都道府県と区域内の市町村による共同での作成（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することも可能）

- 作成主体については、**計画区域と連動して判断**していきます。
- 計画区域は、地域住民の通勤、通学、買い物、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**とします。
- 自分たちの市町村内で交通圏が概ね収束している状況であれば単独市町村での作成を検討し、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作成を検討していきます。
- また、都道府県内の移動における幹線的な公共交通の充実や、複数市町村にまたがる移動手段の確保を進める必要がある場合等には、都道府県に積極的に計画の作成に関与してもらいます。



取り扱う交通圏や移動特性の範囲に応じて、計画区域・作成主体を設定するとともに、道内の広域的な移動と、市町村内での移動をどのように計画に盛り込むか、調整することも大事になります。

## 地域公共交通計画作成のメリット

### 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旅客運送サービスの持続的な提供を行います」という**宣言文**
- 地域の方々から寄せられる「なぜこの地域にバスが通っていて、別の地域には通っていないのか？」、「どういう基準でサービスの内容を設定しているのか？」といった、**交通政策の在り方や個別事業の実施理由や効果に関する問いかけに明確に回答できる。**
- 計画に事業の位置付けが明確化されることによって事業実施の根拠となり、**予算化や補助申請、庁内での協議、住民や議会への説明がスムーズとなる**ことがある。

### メリット2 まちづくり施策や観光施策との連携強化

- 活性化再生法ではまちづくり施策や観光の振興に関する施策と連携した地域旅客運送サービスの持続的な提供について明記されており、地域交通をきっかけに**様々な分野の計画推進につながる取組に発展させることが可能。**

### メリット3 関係者間の連携強化

- 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、**行政の動きと歩調を合わせた民間の計画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協調行動を話し合うこともできる。
- 関係者間の連携の強化を継続することは、**地域旅客運送サービス運営の正のスパイラルへの転換のきっかけづくり**となり得る。

## 地域公共交通計画作成のメリット

### 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者の連携を促進させ、効率的な地域旅客運送サービスの充実化につなげるための計画**として位置付けている。
- 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、活用できる地域旅客運送サービス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、事業を関係者全員で考えたりすることができる。

### メリット5 公共交通政策の継続性

- 地方公共団体の職員の方は数年間で異動してしまうことが多く、いくら優れた地域交通施策を実施しても、引継ぎがうまく機能しない場合、担当者の変更によって方針がぶれてしまったり、事業が頓挫してしまったりする危険性がある。
- しかし、地域公共交通計画が次の担当者に引き継がれることにより、**政策の継続性が確保され、地域交通を着実に改善**するとともに、**諸手続の省力化**ができる。

## 地域公共交通計画の法定の記載事項(法§ 5 ①)

- 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推進に関する**基本的な方針**
- ② 計画の**区域**
- ③ 計画の**目標**
- ④ ③の目標を達成するために行う**事業・実施主体**
- ⑤ 計画の達成状況の**評価に関する事項**
- ⑥ **計画期間**
- ⑦ **その他**計画の実施に関し地方公共団体が**必要と認める事項**

## 〔記載に努める事項〕(法§ 5 ③)

- ① 計画に定められた目標を達成するために行う事業に必要な資金の確保に関する事項
- ② 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
- ③ 観光の振興に関する施策との連携に関する事項
- ④ ①～③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



## 地域公共交通計画と乗合バス等の運行費補助の連動化

- 地域公共交通の維持に対する支援として、国土交通省ではこれまでに「地域公共交通確保維持改善事業」により、乗合バスの運行費等に対し支援。
- 従来の補助制度では、法定計画の作成は補助要件とされていなかったが、**真に公的負担により確保・維持が必要な路線等に対し、効果的・効率的な支援を実施するため、活性化再生法の改正に伴い、地域公共交通計画の計画制度と補助制度を連動化。**  
(令和6年度予算に係る事業までの間は、なお従前の例によることができる旨規定。  
**令和5年10月1日～令和6年9月30日の補助対象期間分まで**)
- 今後、補助制度の活用のためには、地域の多様な旅客運送サービスを地域公共交通計画に位置づける必要があります。
- また、今後は原則として**協議会に対し補助**。

一部抜粋

## 国土交通省 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 国土交通省 総合政策局 地域交通課

### ① 地域公共交通計画と補助制度の連動化について

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に対し、「地域公共交通維持事業」に基づき、交通事業者等へ支援を行っているところです。これまでの補助制度では、補助要件として地域公共交通計画(旧:地域公共交通網形成計画)の作成や、同計画における補助系統の位置付け等を求めていますでしたが、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11月の「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(以下、活性化再生法と呼びます)」の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。

今後、補助事業の活用のために、補助系統の地域の公共交通における位置付けや補助事業活用の必要性等について、原則、補助系統が確保される全ての市町村の地域公共交通又は経路沿線の地域公共交通計画に記載が必要で、活性化再生法に基づく協議会等(以下、法定協議会と呼びます)において協議がなされる必要があります。特に、幹線系統については経路沿線の計画への位置付けも規定しており、今後は経路沿線による計画作成も重要となります。

また、これまで補助事業を活用する際に国土交通省に提出していた「生活交通確保維持改善計画」で位置付けられてきた補助系統に関する事項のうち、上記のような地域公共交通計画の「本体」に位置付ける事項以外については、計画の「別紙」として提出することとなりました。別紙についても、地域公共交通計画の一部として、法定協議会における協議の手続き等を経る必要があります。

※計画本体に位置付ける事項(①)及び計画の別紙として提出する事項(②)については、下記をご参照ください。  
※なお、本制度の経過措置期間は令和6年事業年度(令和5年10月1日～令和6年9月30日)までであり、経過措置期間終了後、補助対象系統等を位置付けた地域公共交通計画がない場合は、補助対象外となります。ただし、乗用タクシーによる運行に対する補助については、経過措置はありません(地域公共交通計画の作成が必須です)。

本パンフレットは、地方公共団体職員の皆様や交通事業者の皆様が、今後、計画と連動化した補助事業の活用を検討する上で参考になる情報を取りまとめたものであり、補助系統等の計画への位置付け等、具体的な実施に少しもお役に立てると幸いです。

1 補助制度の概要については、以下の国土交通省WEBページ内で紹介していますので、併せてご確認ください。  
URL: [https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/transport\\_ki\\_000041.html](https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/transport_ki_000041.html)



### ② 地域公共交通計画(本体)の記載イメージ

補助事業の認定申請については、地域公共交通計画(本体)において、補助系統の地域の公共交通における位置付け、補助事業の必要性等について規定する必要があります。これまでの補助計画のように補助事業についてのみ記載するのではなく、**地域公共交通計画の各記載事項の中に適切に記述する必要があります。**

ここでは、地域公共交通計画(本体)での記載イメージを紹介いたします。**チェックポイント**に留意して作成してみてください。

#### ～ 記載イメージ: 「X市地域公共交通計画」において補助系統を位置付ける場合 ～

地域公共交通計画における法定の記載事項	補助系統に関する記載事項
①基本的な方針 ・地域が有するべき姿や象徴とともに、その中で公共交通が果たすべき役割を明確化した上で、役割の方向性を記載	補助系統について、公共交通の将来像や役割の方向性の中で、位置付けすべき事項があれば記載(幹線・支線の両面等、コミュニティバス・デマンド交通等に係る役割の方向性などを記載することを目指す)
②地域 ・住民の通勤、通学、買い物といった日常生活に關して形成される交通網を基本として記述	補助系統を含めるよう区域を規定。その際、幹線とフィーダーの位置付けや役割を明示
③目標 ・定量的な目標(利用者数、収支、行政負担等)を規定し、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・目標値を規定(個別の補助系統に關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 ・地域が有するべき姿や象徴とともに、その中で公共交通が果たすべき役割を明確化した上で、役割の方向性を記載	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、規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は別紙に記載)

※上記はあくまでも例示です。

#### 補助系統を計画本体に位置付ける際のイメージ

Step1 補助系統の地域の公共交通における位置付け・役割について整理しましょう  
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付け・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。

**Check1 系統の名称**  
市内の系統名は国と整合させて記載してください。

**Check2 車線の方向性の記載**  
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>

位置付け	系統	役割	確保・維持費
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、 <b>水色系統</b> 乗合バス、 <b>赤系統</b>	X市を拠点をとして、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(経路間助)を適用し、所轄市と共同運行
支線	乗合タクシー(区域運行) <b>青系統</b> 乗合バス、 <b>青系統</b> 、 <b>黄系統</b>	市内各地域を運行し、幹線となる幹線や地域拠点を接続する。	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 地域公共交通確保維持事業(フィーダー)を適用し、所轄市と共同運行を白質する





# 地域公共交通計画作成状況(令和4年8月31日現在)

- 仁木町
- 千歳市
- 美唄市
- 岩内町
- 岩見沢市
- 当別町
- 北広島市
- 江別市
- 石狩市
- 月形町
- 小樽市
- 共和町
- 余市町
- 新十津川町
- 赤井川村
- 島牧村
- 赤平市
- 古平町

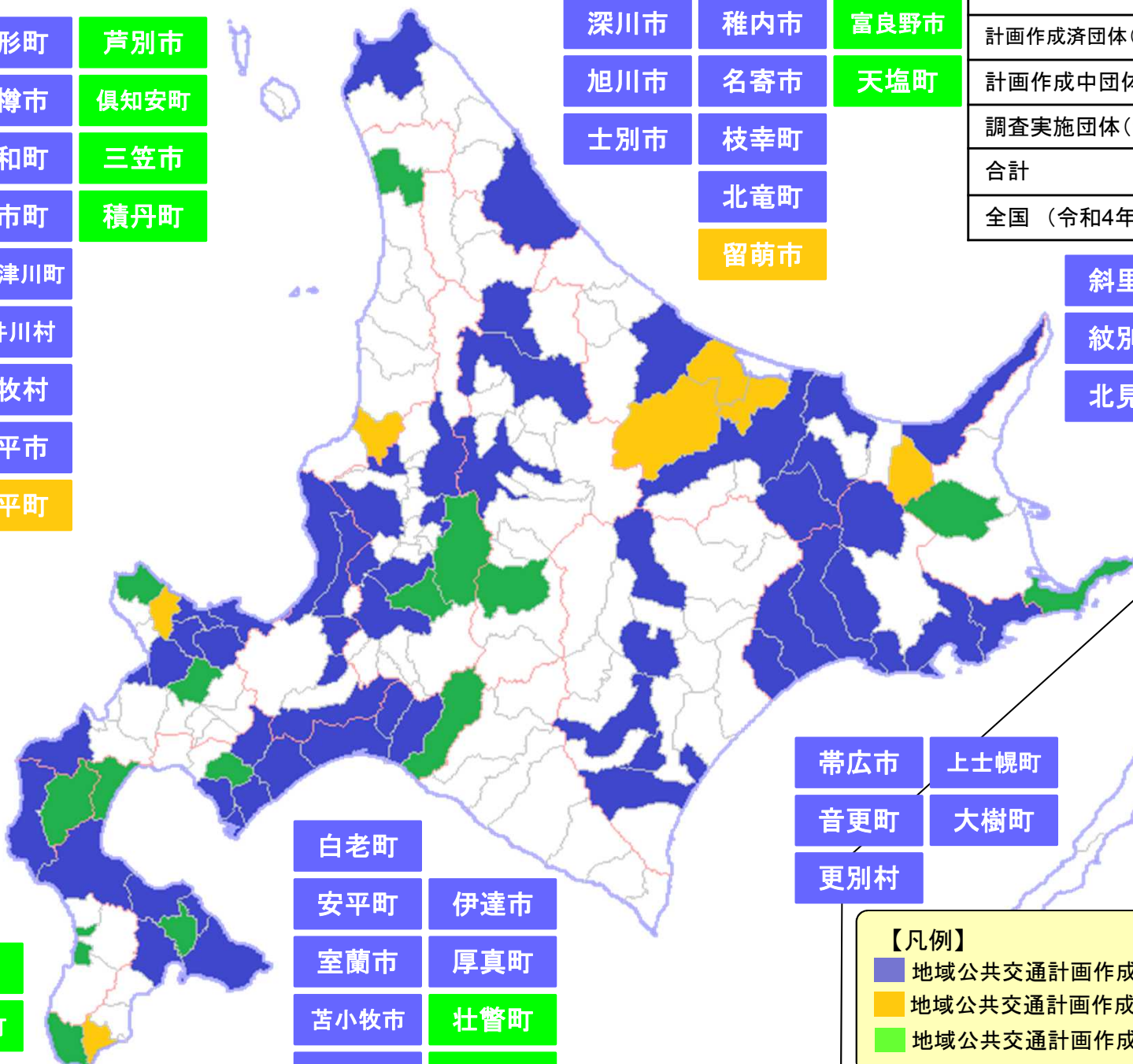
- 函館市
- せたな町
- 鹿部町
- 八雲町
- 北斗市
- 森町
- 福島町
- 七飯町
- 江差町
- 今金町

- 芦別市
- 倶知安町
- 三笠市
- 積丹町

- 白老町
- 安平町
- 室蘭市
- 苫小牧市
- 登別市
- 伊達市
- 厚真町
- 壮瞥町
- むかわ町

- 深川市
- 旭川市
- 士別市
- 稚内市
- 名寄市
- 枝幸町
- 北竜町
- 留萌市
- 富良野市
- 天塩町

- 斜里町
- 紋別市
- 北見市
- 帯広市
- 音更町
- 更別村
- 網走市
- 津別町
- 美幌町
- 上士幌町
- 大樹町
- 湧別町
- 佐呂間町
- 清里町
- 遠軽町
- 白糠町
- 釧路市
- 厚岸町
- 釧路町
- 弟子屈町
- 浜中町
- 鶴居村
- 根室市
- 中標津町



	件数	作成率
計画作成済団体(道策定計画を除く)	55	30.7%
計画作成中団体	7	
調査実施団体(令和4年度)	15	
合計	77	43.0%
全国(令和4年7月末現在)	758	44.1%

**【凡例】**  
■ 地域公共交通計画作成済の団体  
■ 地域公共交通計画作成中の団体  
■ 地域公共交通計画作成予定の調査実施団体(令和4年度)

## ・地域公共交通計画等の作成と運用の手引き

(国土交通省HP)

[https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei\\_transport\\_tk\\_000058.html](https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport_tk_000058.html)

