

## 地域住民の移動手段の確保

運転のできない学生・生徒や  
高齢者、障害者、妊婦等の  
交通手段の確保

## コンパクトシティの実現

諸機能が集約した拠点どうし、  
あるいは拠点と居住エリアを結ぶ  
交通手段の提供

## まちのにぎわいの創出や健康増進

外出機会の増加によるまちのにぎわいの  
創出や、「歩いて暮らせるまちづくり」  
による健康増進

## 人の交流の活発化

観光旅客等の来訪者の  
移動の利便性や回遊性の向上により、  
人の交流を活発化

地域公共交通の維持、改善は、交通分野の課題解決にとどまらず、まちづくり、観光、さらには、健康、福祉、教育、環境等の様々な分野で大きな効果をもたらすもの  
(地域活性化のために不可欠な地域の装置・社会インフラ)

民間事業者を中心とし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中心となって、地域戦略の一環として取り組む必要がある

住みやすく、活気に満ちた地域社会の実現に向け、地域公共交通の再編を進める！

○人口が減少に転じる中、拡大した都市のコンパクト化が必要(例:富山市)。具体的には、

- ・ 医療・介護、商業等の生活サービス機能と居住を、まちなかに誘導する。
- ・ 拠点間を結ぶ公共交通を再構築(LRT、コミュニティバスなど)し、その充実を図る。

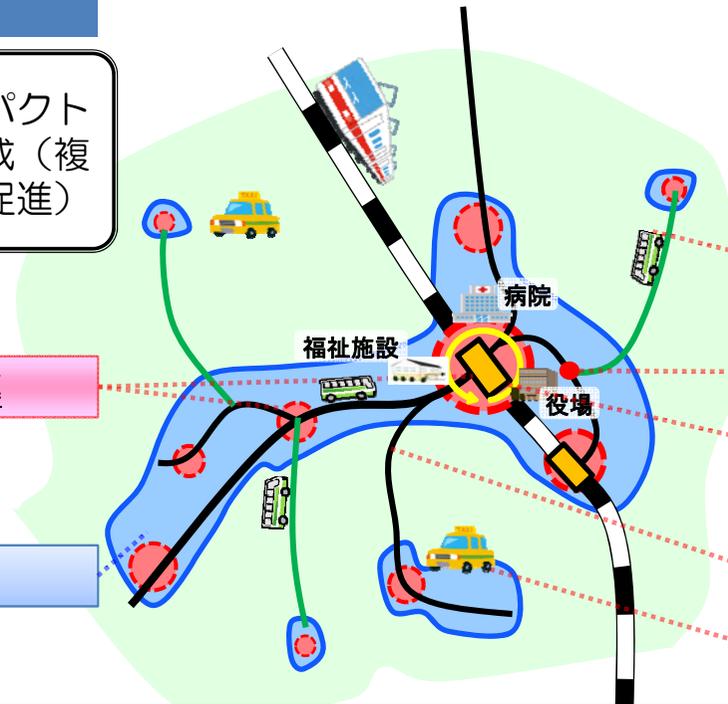
○地場産業や観光資源などのそれぞれの都市の個性を最大限に活かし、個性豊かな地域づくりを進める。

## コンパクトなまちづくり

市町村が都市全体の観点から、コンパクトシティに向けたマスタープランを作成(複数市町村による連携コンパクト化の促進)

生活サービス(福祉・医療・商業等)の誘導

居住の誘導



## 地域公共交通の再編

地方公共団体が中心となって、まちづくりと連携し、面的な公共交通ネットワークを再構築

- ・ コミュニティバス等によるフィーダー(支線)輸送
- ・ 乗換拠点の整備
- ・ 拠点エリアにおける循環型の公共交通ネットワークの形成
- ・ 拠点間を結ぶ交通サービスを充実
- ・ デマンド型乗合タクシー等の導入

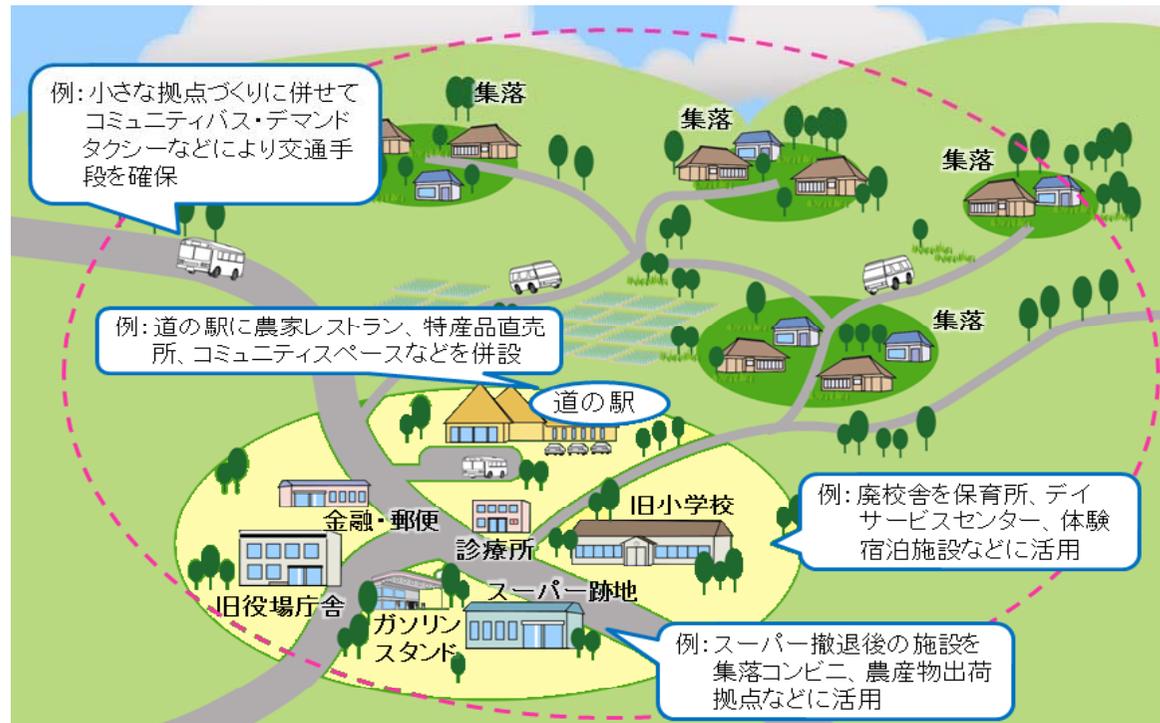
都市再生特別措置法等と地域公共交通活性化再生法の改正法が成立

計画を着実に実現するための支援方策の充実を検討

- 中山間地は国土管理上も重要な地域。そこに人が住み続けることが大切。
- このため、商店、診療所などを歩いて動ける範囲に集めた「小さな拠点」を形成し、周辺集落との交通ネットワーク(デマンドバス)を構築。
- また、6次産業機能を充実。「小さな拠点」を日常生活の「守りの砦」とするだけでなく、雇用を生み出す「攻めの砦」に。

## ■「小さな拠点」を核としたふるさと集落生活圏の形成促進

…複数の集落が散在する地域において、持続可能な地域づくりを推進



- ・小さな拠点…商店、診療所等の日常生活に不可欠な施設や、地域活動を行う場を、歩いて動ける範囲に集めた地域の拠点
- ・ふるさと集落生活圏…「小さな拠点」と周辺の集落とをコミュニティバス等で結んだ圏域

## ■暮らしに必要な機能を「道の駅」に設置



- 農産物等販売所
  - 診療所
  - 町役場出張所
  - 集会所兼避難所
- 【 たきのはいたらう 「瀧之掾太郎」(和歌山県古座川町) こしがわ ちょう 「こしがわ ちょう」(和歌山県古座川町)】

## ■地元農産物を「道の駅」で加工し、18種類の新商品を開発、販売



- 【 もてぎ まち 「もてぎ」(栃木県茂木町)】

- 平成19年度制定。
- 地域公共交通の活性化及び再生を図るため、市町村が地域の関係者による協議会を組織して、「地域公共交通総合連携計画」を策定し、同計画に即して関係主体が取り組みを進める制度を創設。

## 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(国のガイドライン)

### 地域公共交通総合連携計画の作成・実施

協議会

市町村、公共交通事業者、道路管理者、  
港湾管理者、公安委員会、住民等

- ・協議会への参加に対する応諾義務
- ・計画作成・変更等の提案制度
- ・協議会参加者の協議結果の尊重義務

### 地域公共交通総合連携計画(市町村が作成)

- 地域公共交通の活性化・再生に関する計画
- これまでに市町村により601の計画作成
- LRT(Light Rail Transit)の整備、BRT(Bus Rapid Transit)の普及促進、地方鉄道の上下分離(自治体が施設を所有する公有民営方式)等の計画について、実効性を担保する措置(関連法の特例など)を講じ、一定の効果(LRTの整備3件、鉄道の再構築4件)

#### 【問題点】

- ▶ 連携計画の多くは民間バスが廃止された路線について、コミュニティバスなどで代替するための単体の計画にとどまる。
- ▶ 数少ない交通ネットワーク全体を対象とした連携計画も一部作成されたが、まちづくり、観光振興等の地域戦略との一体的な取組みに欠けている。
- ▶ LRT、地方鉄道以外による地域公共交通網の再編については、実効性を担保する措置が講じられていない。

### 地域公共交通の活性化・再生



# 法改正のポイント

## 現行制度の問題点

- ・ 人口減少社会の中で、民間交通事業者の事業運営に任せるだけでは、地域公共交通の維持や活性化が困難。

- ・ 現行の地域公共交通総合連携計画は、
  - 多くは民間バスの廃止路線をコミュニティバスなどで代替するための単体・局所的な計画にとどまる。
  - まちづくり等の地域戦略との一体的な取組みに欠けている。
  - 市町村単独の計画が、交通圏の広がりに対応できていない例が見られる。

- ・ 面的な公共交通ネットワークの再構築を国が支援する仕組みが不十分。

## 法改正による対応

- ・ **地方公共団体**が、それぞれの地域の公共交通のあり方を主体的に検討し、その再構築を先頭に立って推進することができる仕組みを構築する。

- ・ 計画名を「地域公共交通網形成計画」とし、**まちづくりと連携した、面的な公共交通ネットワーク**を再構築するための計画とする。
- ・ 地域の実情に応じ、都道府県も市町村と共同で計画を作成できることとする。

- ・ **地方公共団体**が中心となって**面的な公共交通ネットワーク**の再構築を進めるための実施計画を国が認定する制度を創設し、予算措置、法律の特例措置等をパッケージで講じることにより、計画の実現を全面的に後押しする。
- ・ **地方公共団体**の取組みに必要な人材の育成についても、支援を行う。

## 交通政策基本法(平成25年12月4日公布・施行)の具体化

日常生活等に必要不可欠な  
交通手段の確保等

まちづくりの観点からの  
交通施策の促進

関係者相互間の連携と  
協働の促進

等

### 目標

本格的な人口減少社会における  
地域社会の活力の維持・向上

### ポイント

- ① 地方公共団体が中心となり、
- ② まちづくりと連携し、
- ③ 面的な公共交通ネットワーク  
を再構築

## 改正地域公共交通活性化再生法の基本スキーム

### 基本方針

国が策定  
まちづくりとの連携に配慮

### 地域公共交通網形成計画

事業者と協議の上、  
地方公共団体が  
協議会を開催し策定

- コンパクトシティの実現に向けたまちづくりとの連携
- 地域全体を見渡した面的な公共交通ネットワークの再構築

### 地域公共交通特定事業

面的な公共交通ネットワークを再構築  
するため、事業者等が地方公共団体の  
支援を受けつつ実施

### 地域公共交通再編事業

軌道運送  
高度化事業  
(LRTの整備)

鉄道事業  
再構築事業  
(上下分離)

...

地方公共団体が事業者  
等の同意の下に策定

### 地域公共交通再編実施計画

実施計画

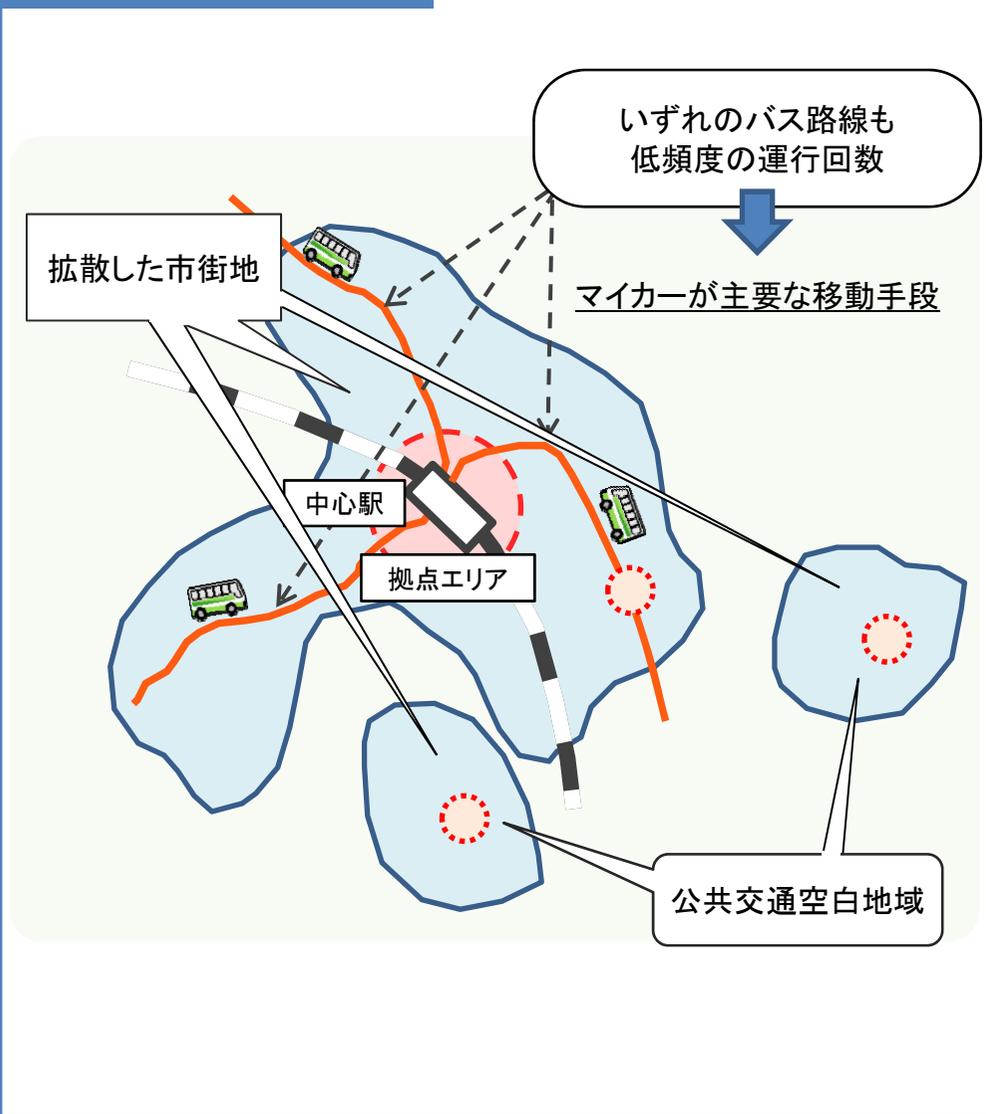
実施計画

...

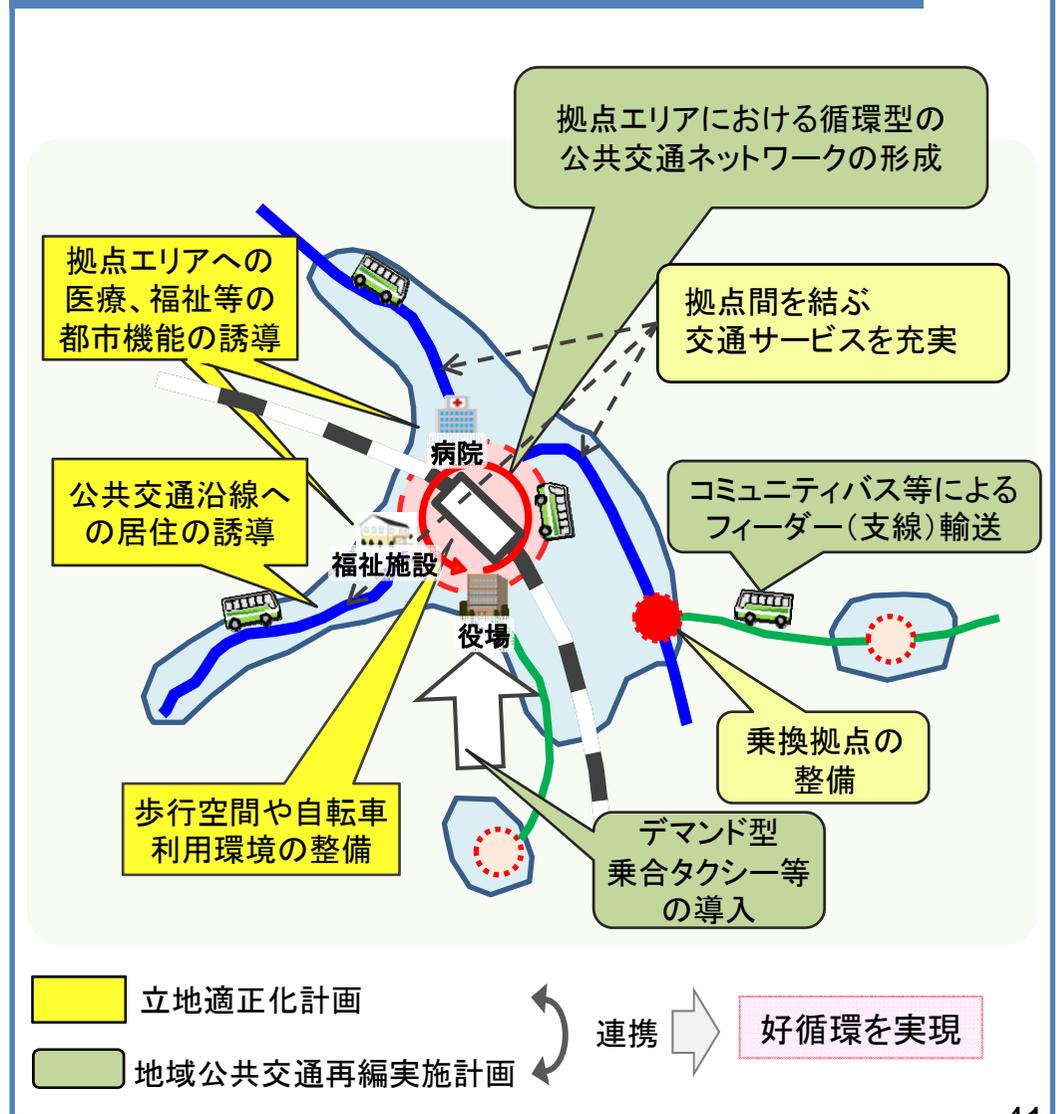
国土交通大臣が認定し、計画の実現を後押し

# コンパクトなまちづくりと一体となった公共交通の再編のイメージ

## 現状



## まちづくりと一体となった公共交通の再編



※富山市、熊本市、豊岡市、三条市等の取組を参考として作成

# 地域公共交通網形成計画の記載事項

## 基本方針に基づき作成することが必要

### 記載する事項（法§5②）

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。

- ① 持続可能な地域公共交通網の形成に資する  
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**  
※本事項において、**地域公共交通特定事業**に関する事項も記載可能（法§5④）
- 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§5③）

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  
その他の持続可能な地域公共交通網の形成に際し配慮すべき事項

# ①-①まちづくり、観光振興等の地域戦略との一体性の確保

- 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充実と利用者増加とを一体で実現。
- 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の実現のため、多様な交通サービスの導入と有機的な組合せなどの公共交通の再編を一体的に展開

## 具体例：富山県富山市

拠点集中型のコンパクトなまちづくりに対応した公共交通ネットワークの再構築

- 約436haの中心市街地(都心地区)及び富山駅を中心とした19の公共交通軸と約3,489haの公共交通沿線居住推進地区
- 上記地区内の居住を推進するため、良質な住宅の建設事業者や住宅を建設・購入する市民に対して助成

- おでかけ定期券  
交通事業者と連携し、65歳以上の高齢者を対象に、年1000円の負担金を支払えば、市内各地から中心市街地へ出かける際に公共交通利用料金を1回100円とする割引を実施



## 効果

転入人口の増加

沿線商店街の活性化

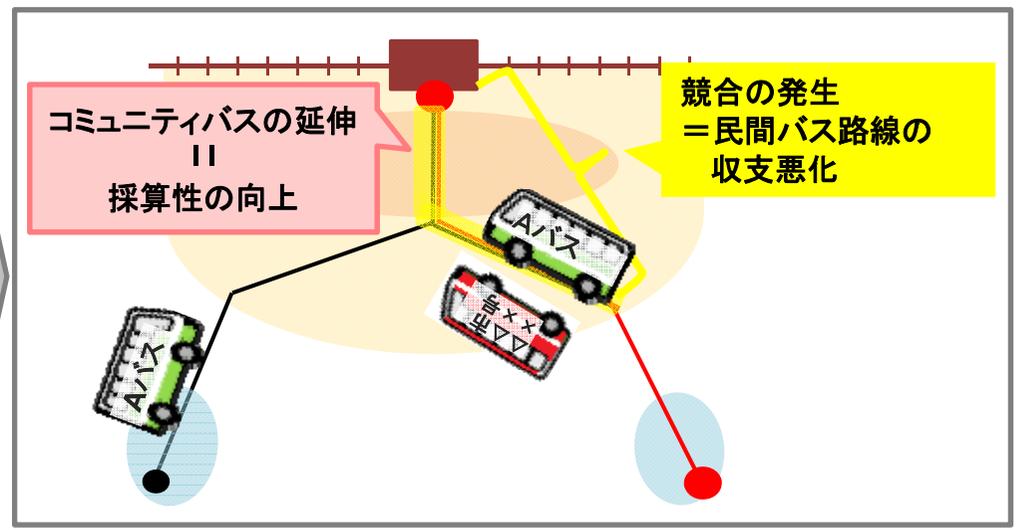
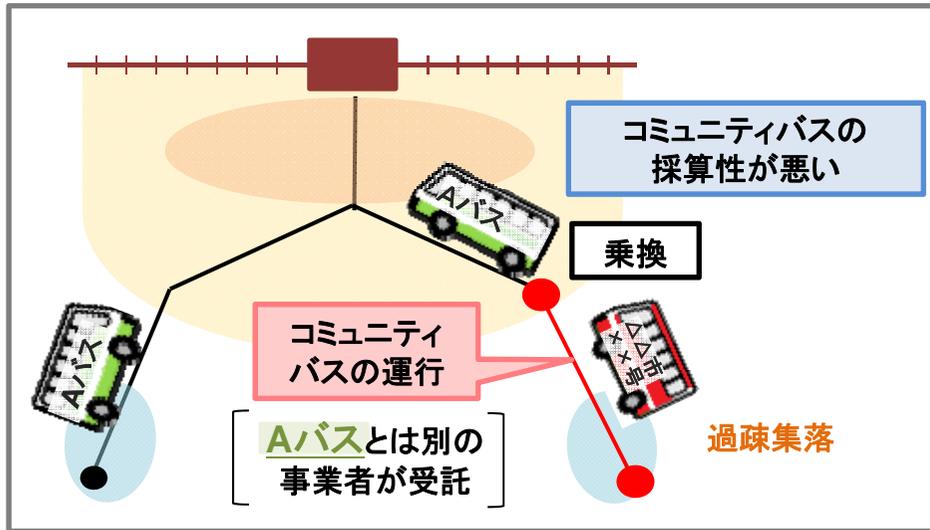
住民のライフスタイルの変化

歩行者数の増加、空き店舗の減少

買い物目的の外出機会の増加

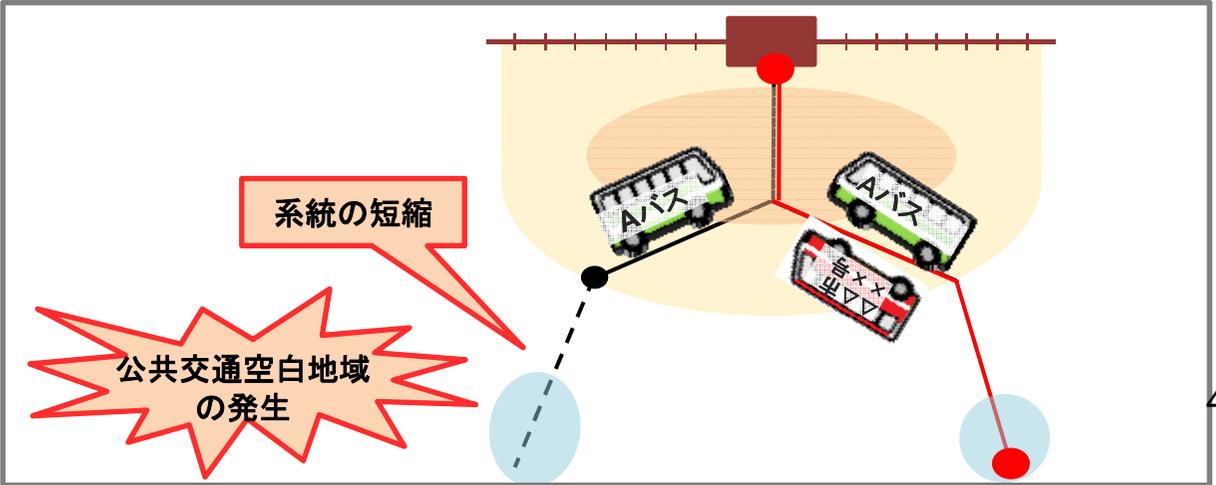
# ①-② 地域全体を見渡した総合的な公共交通網の形成

- 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、交通機関相互の連携を十分に図るとともに、公共交通網の効率性を向上。
- 公的支援のあるサービスは公的支援のないサービスを補完するものとして位置付け。



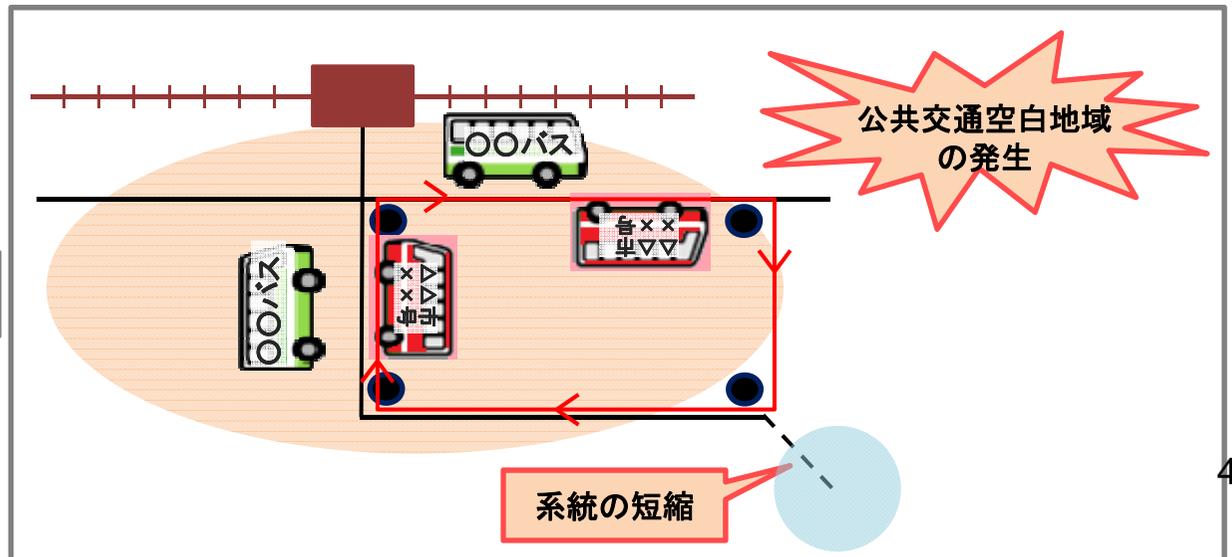
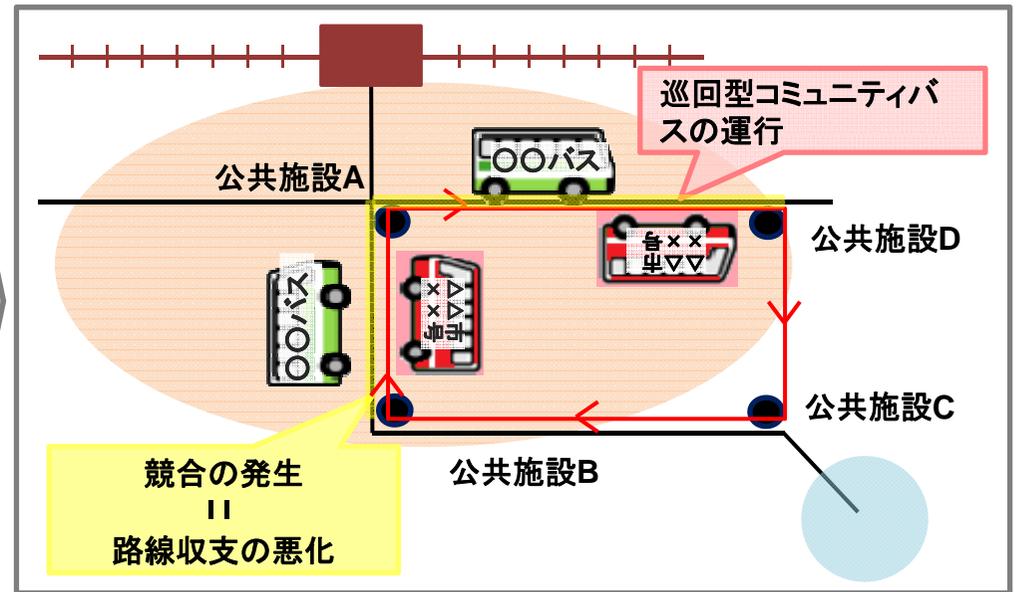
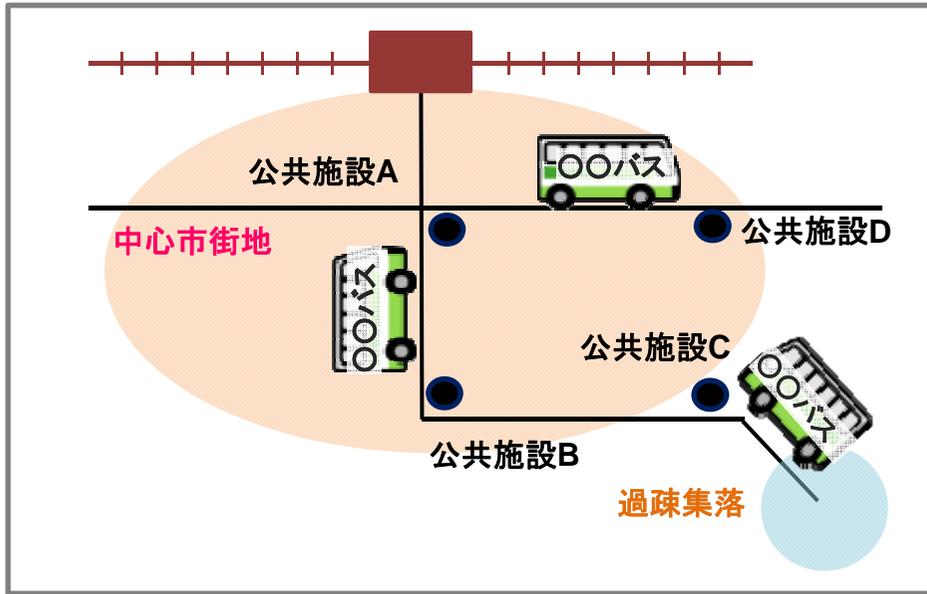
問題事例: コミュニティバスと民間バスの競争  
(パターン①廃止代替路線の延伸)

地域全体のネットワークについて  
バス事業者と十分協議を行い  
役割分担を決定することが必要



# ①-② 地域全体を見渡した総合的な公共交通網の形成

問題事例：コミュニティバスと民間バスの競合（パターン②公共施設巡回型）



地域全体のネットワークについて  
バス事業者と十分協議を行い  
役割分担を決定することが必要

# ①-③地域特性に応じた多様な交通サービスの組み合わせ

■ 人口密度や自然条件等の地域特性に応じ、多様な交通手段を有機的に組み合わせ、身の丈に合った新たな地域公共交通網を形成。

## 具体例：兵庫県豊岡市

需要規模に応じた多様な交通手段による最適な生活交通ネットワークの構築

### イナカー（市営）

生活拠点から周辺部にかけて、地域の需要特性に応じた柔軟な路線設定で運行（フィーダー系統）

路線数：8路線12系統  
 使用車両：12両  
 大人運賃：初乗り100円、  
 上限400円



### 全但バス（路線バス）

中心部から生活拠点を運行（幹線系統）



※出典：全但バス（株）



### 凡例

- 全但バス
- イナカー（定時定路線）
- - イナカー（デマンド）
- - - チクタク

### コバス（全但バス）

市中心部の循環コミュニティバス

系統：2系統  
 使用車両：2両  
 大人運賃：100円



※ 健幸長寿社会を創造するスマートウェルネスシティ  
 総合特区指定地方公共団体

## 効果

交通空白地域の発生を防止

運行経費の抑制

市内のバス交通の効率化

### チクタク（地域主体交通）

デマンド型の自家用有償運送

路線数：3路線4系統  
 使用車両：3両（市公用車を無償貸与）  
 大人運賃：初乗り100円、  
 上限200円



※出典：豊岡市

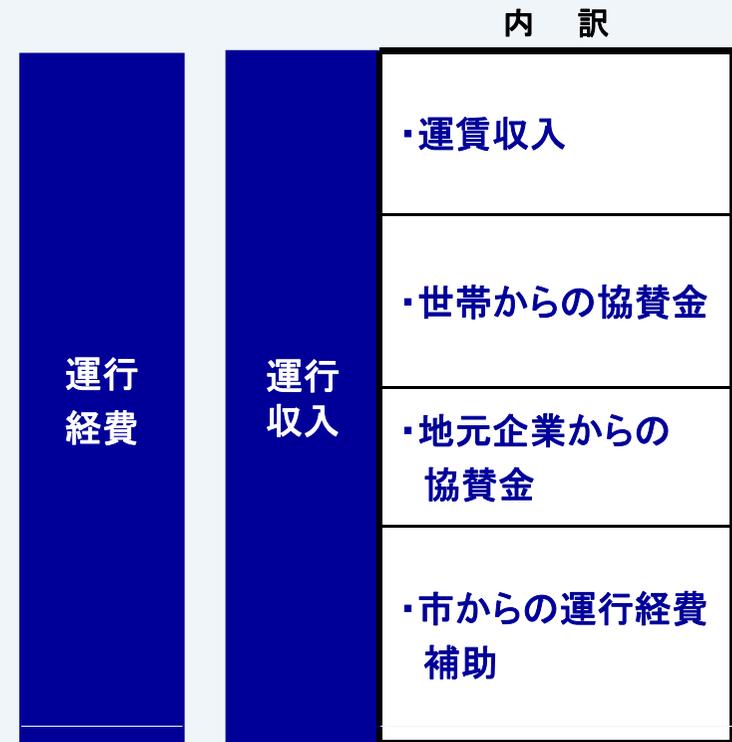
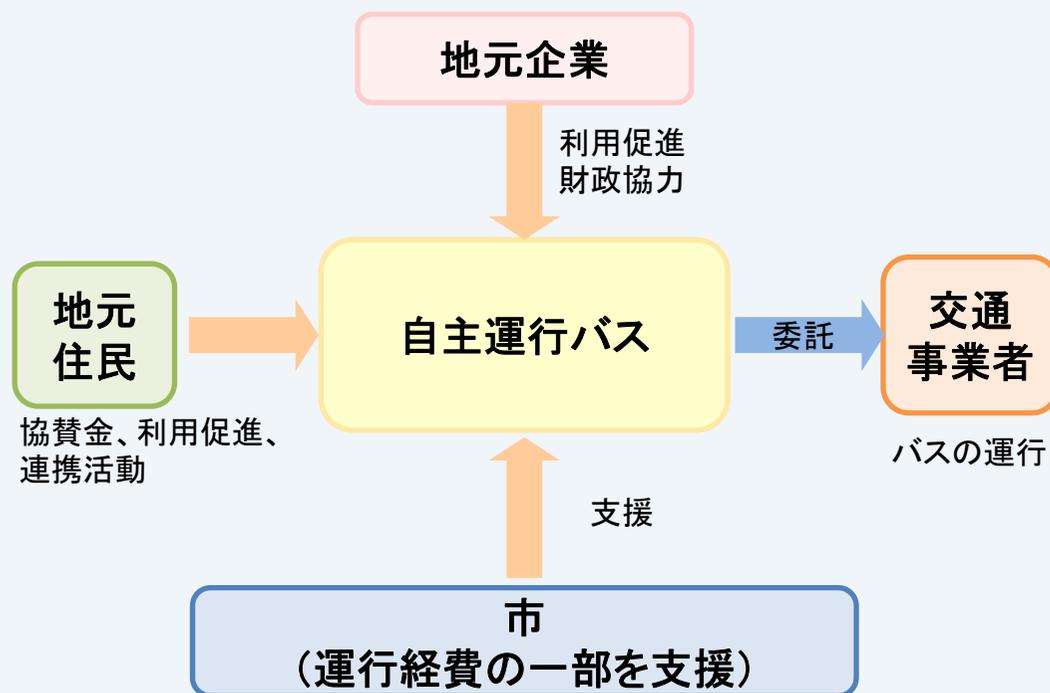
### イナカー（市営・デマンド）

利用者が多く見込めない区間を、利用者の予約に応じて運行

## ①-④ 住民の協力を含む関係者の連携

- 地域公共交通は、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。
- 住民のニーズを的確に反映させるだけでなく、**住民が主体となって公共交通を考え**、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必要。

### <地域住民や地元企業が費用の一部を負担する運行を実施した例>



## ②区域：広域性の確保

- 当該地域の住民の通勤、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・局所的にならない**よう留意。
- 区域の検討に当たり、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取り組む。

### 具体例：愛知県北設楽郡

山村の複数町村の連携による  
生活交通ネットワークの構築

○各町村内で完結していた町営(村営)バスの運行を一体化。運賃体系やバス停デザインも統一。

○独自のHPを立ち上げたほか、「おでかけ北設だより」、「おでかけ北設時刻表」を作成し、運行案内、ダイヤ改正等、きめ細やかな情報提供を行い、利用者への「分かりやすさ」にも配慮。

○路線を「基幹バス」、「支線バス」、「デマンドバス」に分類。乗換拠点での案内・待合設備を充実。

### 効果

郡内唯一の高校の下宿解消

高齢者の外出機会の増加



### 3町村の地域公共交通イメージ

実線：基幹バス 点線：支線バス 橋円：デマンドバス



バス通学が可能となり  
高校生の下宿率が低下



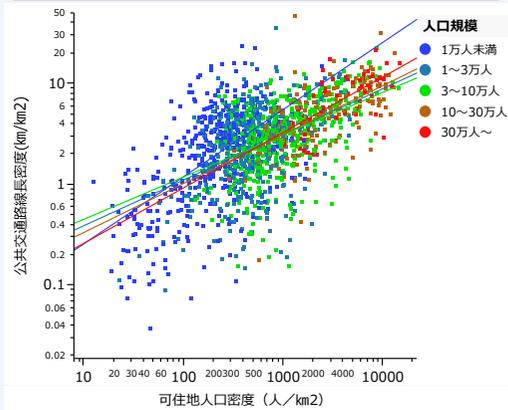
町村ごとに異なっていたバス停デザインの統一

### ③ 具体的で可能な限り数値化した目標設定

- 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、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、地域が自らの目指す方向性を**具体的な数値目標**として明示。
- 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。
- 地域が目指す将来像の実現に貢献するような目標についても設定することが望ましい。

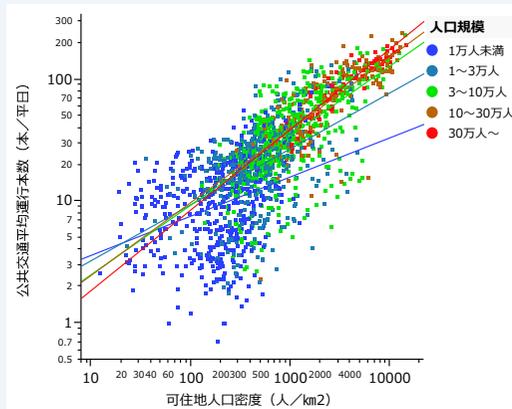
#### 公共交通のアクセシビリティ(行きやすさ、乗りやすさ)に係る国土交通省の試算・分析に関する検討

公共交通の路線長と人口密度の関係のイメージ  
(=空間的アクセシビリティ)



※公共交通路線長密度＝  
(鉄道路線長＋バス路線長)／可住地面積(km/km<sup>2</sup>)

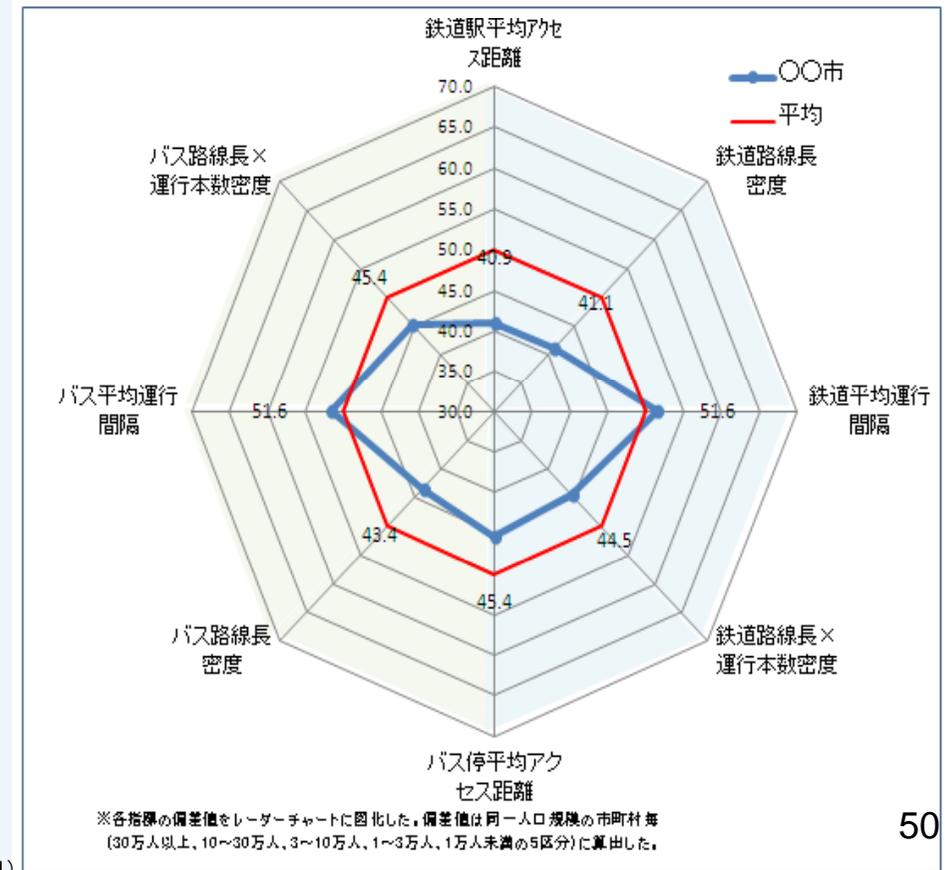
公共交通の運行本数と人口密度の関係のイメージ  
(=時間的アクセシビリティ)



※公共交通平均運行本数＝  
鉄道路線当たり平均運行本数＋バス路線当たり平均運行本数(本/平日)

#### 公共交通アクセシビリティの評価

##### 公共交通の空間的・時間的アクセシビリティ

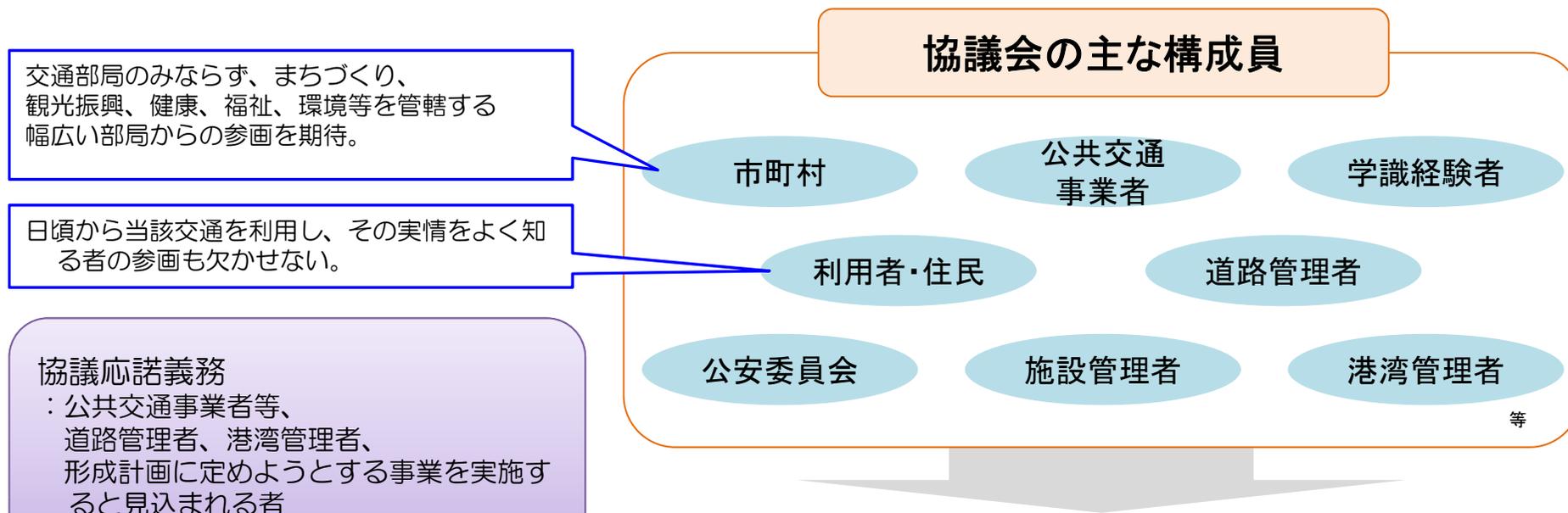


計画区域における地域公共交通を一体的に地域公共交通網形成計画の対象とした上で、目標達成のために提供されるべき公共交通サービスの全体像を明らかにする。

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。

これらのサービスの実現に必要な事業・実施主体を整理し、計画に記載。  
(既存路線の維持といった継続的な取組や、民間事業者による自主事業も含め、目標達成のために必要となる事業を網羅的に記載)

- 構成員は、地方公共団体の判断により柔軟に追加可能。（例：商業施設、地元企業、病院、学校、観光事業者等）
- 必要な構成員の追加により、本法に基づく協議会に道路運送法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、事務負担の軽減が可能。



## 地域公共交通網形成計画の作成・実施

### 独禁法上の留意点

- 協議会において事業者の間で、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、**独占禁止法の規定に抵触しないよう留意。**
- このため、事業者の個別・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協議する場合には、地方公共団体が個々の事業者との間で個別に協議。

### 結果尊重義務

