地域の公共交通の確保に向けた支援

・地域公共交通確保維持改善事業

令和元年11月12日

国土交通省総合政策局　地域交通課
自動車局　　旅客課

国が補助対象とするバス路線等の考え方

国土交通省

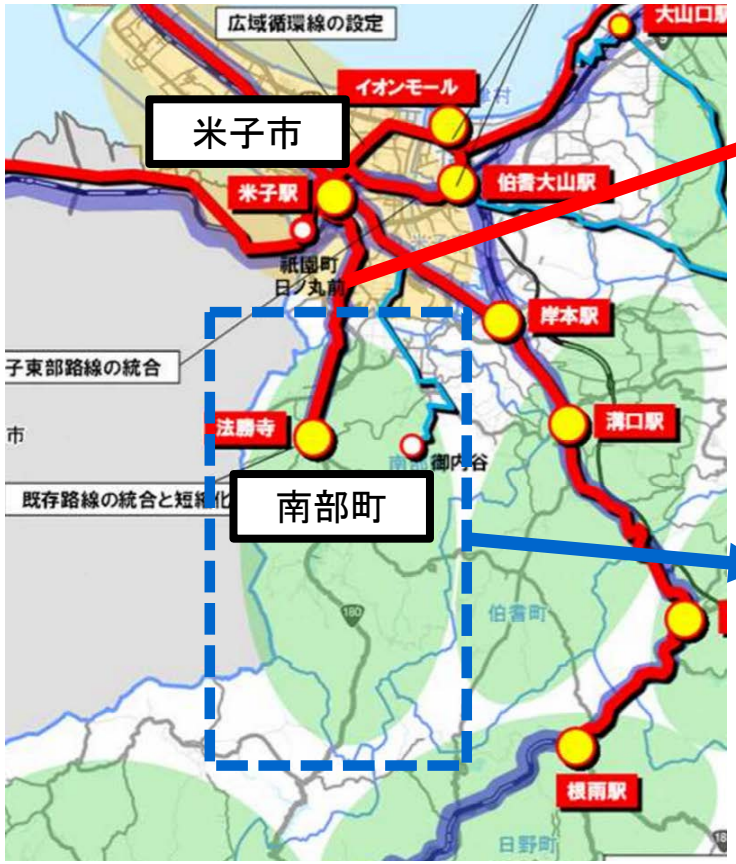
■ 国においては、以下のバス路線等に限って、確保維持のための運行費等の補助を行っている。

①**複数市町村にまたがり**、都道府県庁所在地や広域行政圏の中心市町への需要等に対応し、総合病院、学校、商業施設等への広域的な移動の足となる路線バス**＜地域間幹線系統＞**

②地域間幹線系統等の**地域間ネットワークと密接な地域内交通**（コミュニティバス、乗合タクシー等）**＜地域内フィーダー系統＞**

■ 地域間幹線系統補助の対象系統は、**全国の乗合バス537,600km（※1）のうち、約8％（42,500km）（※2）**となっている。　（※1平成27年度、※2平成30年度実績）

地域間幹線系統・地域内フィーダー系統の事例



地域間幹線系統

事業者名：日ノ丸自動車株式会社
起終点等：祇園町日ノ丸前（米子市）～米子駅～下鴨部日ノ丸車庫前（南部町）
1日の運行回数：16回、系統キロ程：16.8キロ
※運行を見直し、平成31年度から補助を活用

地域内フィーダー系統

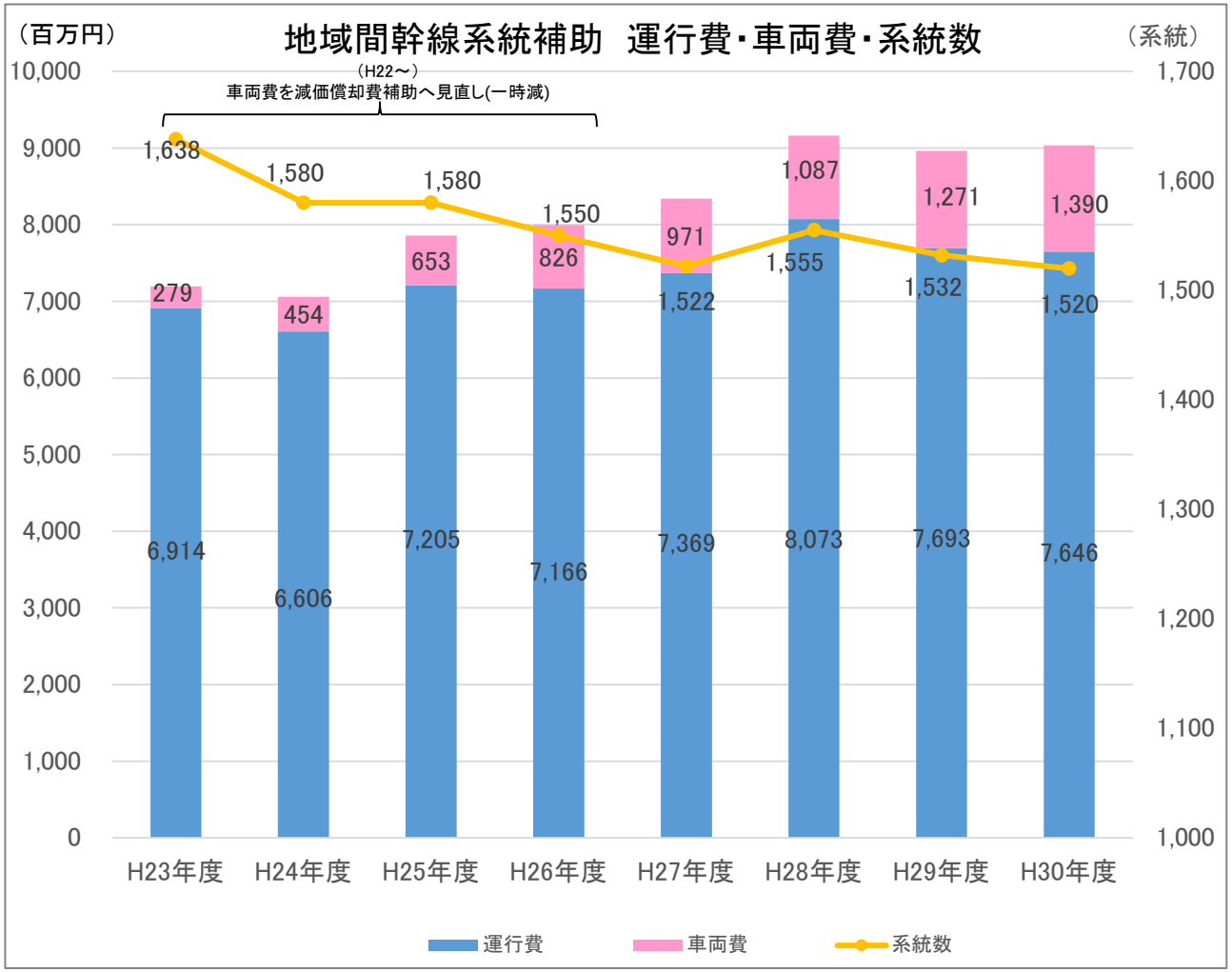
事業者名：南部町（自家用有償旅客運送）
定時定路線：平日1便／日
デマンド型乗合タクシー：予約に応じて4便／日
※運行を見直し、平成31年度から補助を活用

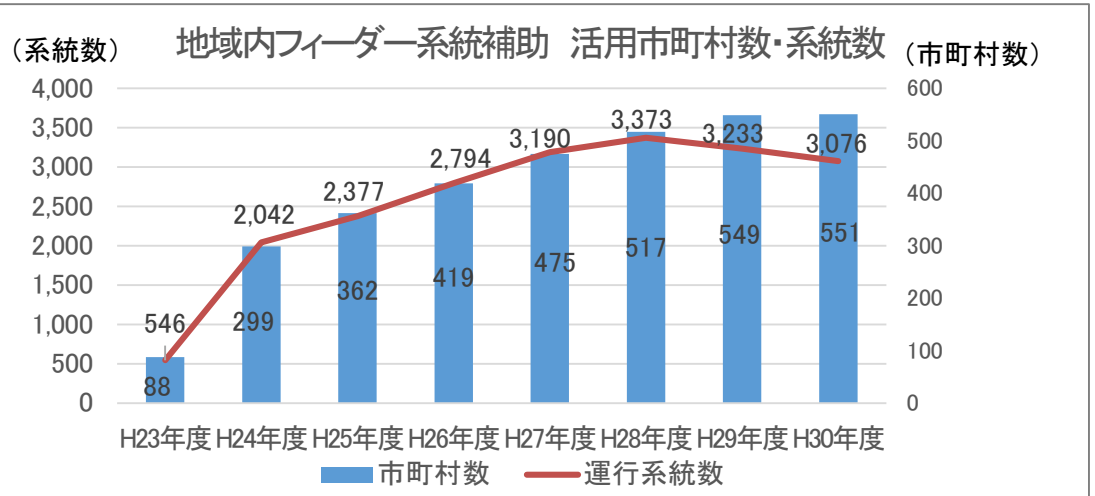
地域間幹線系統補助・地域内フィーダー系統補助の推移

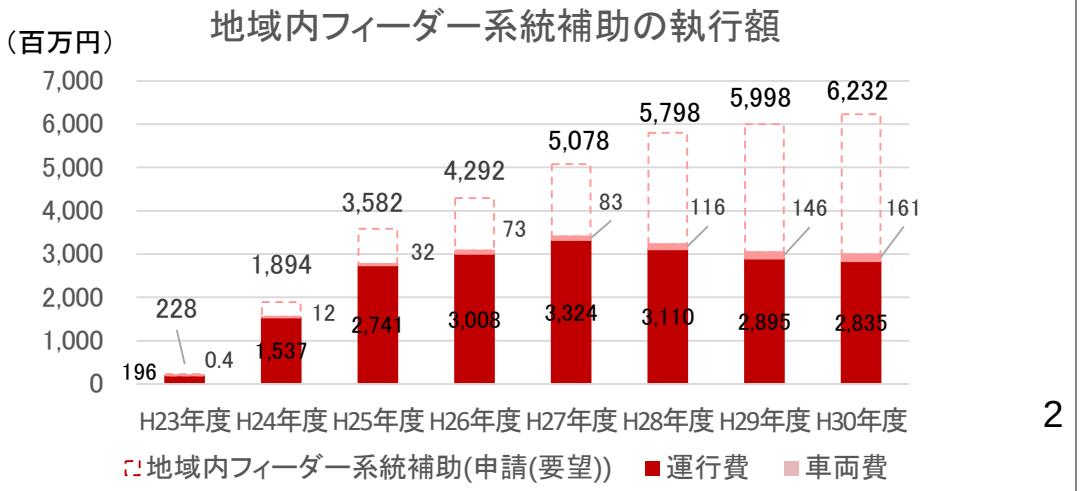
国土交通省

■ 地域間幹線系統補助については、補助対象系統数は減少傾向にある中、それを上回る輸送人員の減少及び運送費用の増加により運行費（赤字額）が増加傾向にある。また、車両費は平成22年度に一括購入補助から減価償却費補助に制度改正を行った影響により、改正後5年間は一時的に減少したが、その後は増加傾向にある。

■ 地域内フィーダー系統補助については、路線バスの廃止等に伴い、コミュニティバス、乗合タクシー等を導入する市町村数が近年大きく増加する中、当該補助を活用する市町村数・申請（要望）額も増加傾向にあるが、限られた予算の範囲内で執行している状況にある。







地域の実情に合わせた交通手段の見直し（ダウンサイジング）の一般的なイメージ

国土交通省

■ 地方公共団体、交通事業者等の地域の関係者の協議の下で、
- 路線バスについては、生産性の向上を図るとともに、
- 地域の実情に合わせてダウンサイジング等を行いつつ、地方公共団体の公的負担によるコミュニティバス、乗合タクシー、自家用有償旅客運送等の運行により、

地域の暮らしや産業に不可欠な移動手段を確保。

路線バス
（地域間幹線等）

コミュニティバス
（定時定路線又はデマンド型）

乗合タクシー
（デマンド型）

自家用有償旅客運送
（市長村自ら又はNPO等による運行）

※上記に合わせて、①運行経路・ダイヤ等の見直し、②利用促進等を実施

生産性向上の取組

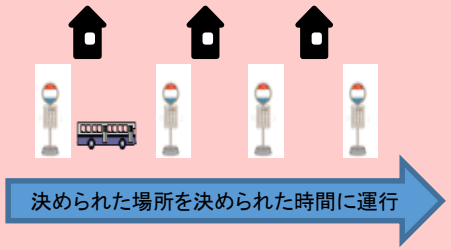
○地域間幹線系統補助について、平成30年度事業から、生産性向上の取組を明らかにすることとし、令和2年度事業からその取組をフォローアップ。平成31年度の要綱改正において、地域間幹線系統補助における「生産性向上に向けたフォローアップ手順」を整理。

- **定量的な効果目標**（原則収支改善率1％以上）を設定
- 目標達成に向けた具体的な取り組みの内容を「生活交通確保維持改善計画」に記載
- 目標達成を目指し、**継続的に取り組みを実施**し、**毎年度その効果を評価**
- 3年間連続して収支が改善しない場合、「改善計画」を策定・実施。「改善計画」を策定し、「改善計画」に定められた目標値を達成している場合には引き続き補助（外的要因により達成できない場合や維持が特に困難な系統も引き続き補助）

ダウンサイジングによる効率的・効果的な運行

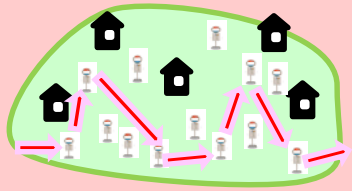
定時定路線

路線を定めて運行するものであって、かつ、路線毎にダイヤが定められている運行の形態。
⇒目的地への一定の輸送ニーズ（通学・通院等）を束ねることで効率的にサービスを提供できる。

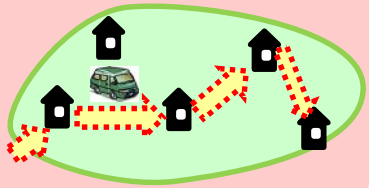


デマンド型

路線・ダイヤを定めず、旅客毎の需要に応じた乗合運送を行う運行の形態。
⇒利用者の輸送ニーズに応じて、運行ルートや乗降場所を柔軟に設定できる。



バス停等のミーティングポイントをあらかじめ定め、予約があった場合に運行する**ミーティングポイント型**



バス停等を定めず区域内で予約があったところを最短距離で運行する**ドアtoドア型**

地域公共交通活性化再生法の計画制度と補助制度（現状）

国土交通省

- 国土交通大臣等が策定する基本方針に基づき、地方公共団体が**地域の関係者の協議を踏まえて「地域公共交通網形成計画」を策定（マスタープラン）**。
- 「地域公共交通網形成計画」に、**「地域公共交通再編事業」等の「特定事業」を記載し、実施計画（「地域公共交通再編実施計画」等）について国の認定**を受けた場合には、**法律の特例措置等で支援**。
- 令和元年7月末までに**524件の「地域公共交通網形成計画」**が策定されており、**バス路線の再編等を目的とする「地域公共交通再編実施計画」は33件が国の認定**を受けている。
- **乗合バス等の運行費等への補助制度は、法定計画（網形成計画）の策定を補助要件として求めておらず**、別途に補助金交付要綱に基づく補助計画を策定することとしている。実態としても、地域内フィーダー系統**補助を受けている551市町村等(※1)のうち、網形成計画を策定しているのは約半数（293(※2)）にすぎない**。

（※1）平成30年度事業（平成29年10月～平成30年9月）の運行。　（※2）平成30年7月末の状況。

地域公共交通活性化再生法の基本スキーム

基本方針（国土交通大臣・総務大臣が策定）

▼

地域公共交通網形成計画
（地方公共団体が策定するマスタープラン）
地方公共団体・交通事業者・道路管理者・利用者・学識者等から構成する協議会を開催し策定

▼

地域公共交通再編事業
公共交通ネットワークの再構築
※このほか、軌道運送高度化事業（LRTの整備）、道路運送高度化事業（BRTの整備）等

▼

地域公共交通再編実施計画
（地方公共団体が策定）
路線の再編に伴う各路線の運行計画を具体的に記載

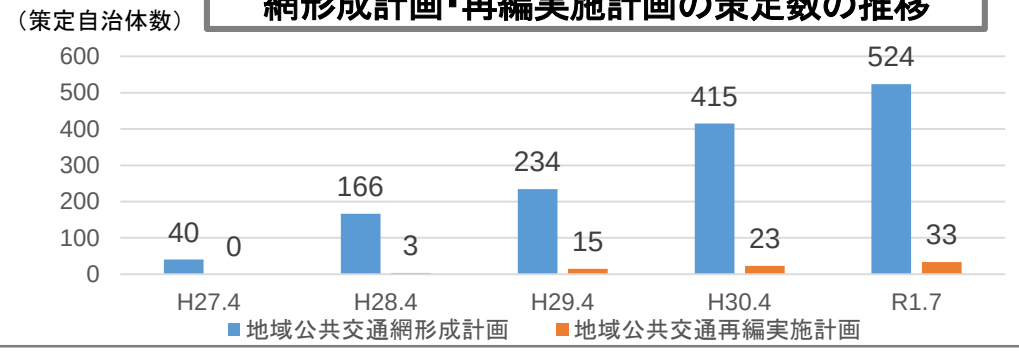
▼

国土交通大臣が認定

▼

法律の特例措置等により計画の実現を後押し

網形成計画・再編実施計画の策定数の推移



法定計画と補助制度

（法定計画）
地域公共交通網形成計画

地域にとって望ましい地域公共交通ネットワークの姿を明らかにするマスタープラン

＜記載事項＞
① 基本的な方針
② 計画の区域
③ 計画の目標
④ 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
⑥ 計画期間　等

（補助計画）
生活交通確保維持改善計画

補助を受けようとする事業について定める計画

＜記載事項＞
① 事業に係る目的・必要性
② 事業に係る定量的な目標・効果
③ 目標を達成するために行う事業・実施主体
④ 運行系統の概要及び運送予定者
⑤ 事業に要する費用の総額、負担者及びその負担額
⑥ 補助対象事業者の名称　等

地域公共交通活性化再生法等の見直し（検討中）

国土交通省

現状認識・課題

○　人口減少・高齢化が進む中で、地方部を中心に、**地域の暮らしと産業に不可欠な交通サービスを確保・充実**させていくことは大変重要な課題であり、**地域の視点に立ってしっかり取り組む必要**。

○　国土交通省では、これまで、**地域公共交通活性化再生法の枠組み**の下で、**地方公共団体の計画等**による**鉄道、バス等の維持・充実**に対し、**予算等の支援**を行ってきたところ。

○　しかしながら、**今後見込まれる人口減少の本格化や、高齢者運転の問題や運転者不足の深刻化**など、地域の足をめぐる環境はますます厳しくなっている。

対応案

地域公共交通活性化再生法（計画制度）

地方公共団体の役割強化等を通じた輸送サービスの確保・充実

- 原則として全ての地方公共団体が、協議会方式で計画（マスタープラン）を策定
- 運行間隔の調整、使いやすい運賃設定等きめ細かなサービス向上を促進
- 地方公共団体と交通事業者との間の協議プロセス等を充実
- 自家用有償旅客運送等、公共交通事業者以外による輸送サービスの活用を明確化

地域公共交通活性化再生法の計画制度と、乗合バス等の運行費補助を連動化

独占禁止法特例法

地方バスの共同経営等に関する独禁法適用除外

- 乗合バス事業者の路線、運行間隔、運賃等についての共同経営等の独占禁止法の適用除外を図り、事業者や地域にとって将来にわたってサービス提供が持続できる枠組みを整備

道路運送法

自家用有償旅客運送の実施手続の柔軟化等

- 交通事業者が自らのノウハウを通じて自家用有償旅客運送に協力する場合について手続を容易化
- 観光客を含む来訪者も自家用有償旅客運送の対象となることを明確化

等

法律の枠組みも含め、各種制度の強化を進めていくことで、地域における接続可能な取組を後押し

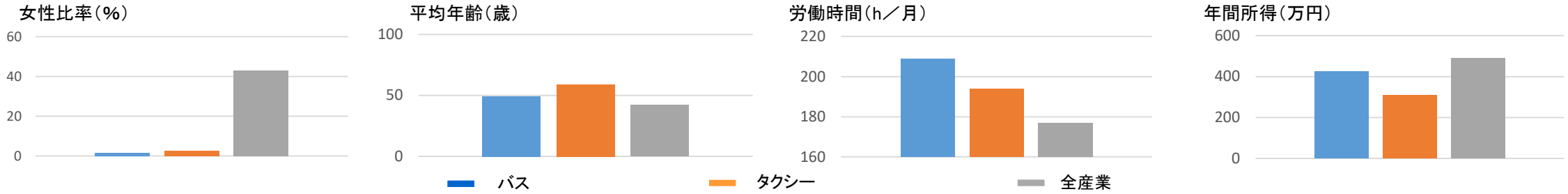
参考資料

運転手不足の深刻化

国土交通省

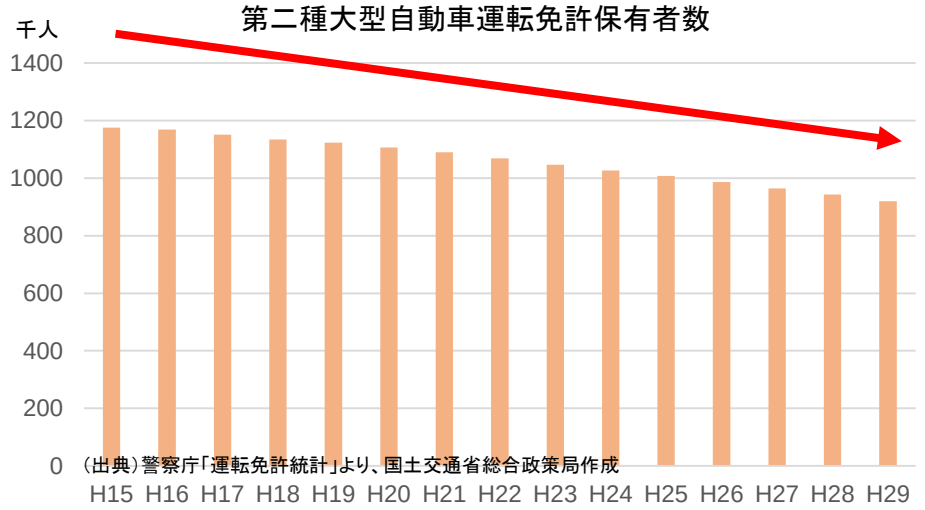
- 自動車運転事業は、全産業と比べ、**労働時間は長く、年間所得額は低く**なっており、**若年者が就業を敬遠**している。
- 第二種大型自動車運転免許保有者は**約15年間で約20%減少**している。
- 自動車の運転業務の**人手不足が年々深刻化**しており、**有効求人倍率は全職業平均の約2倍。**

厳しい環境にある自動車運転事業等の就業構造



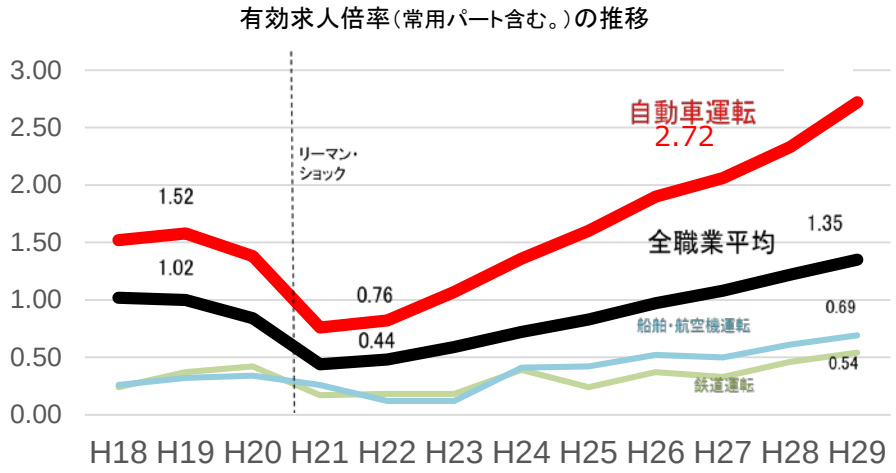
注1：労働時間＝「賃金構造基本統計調査」中「所定内実労働時間数＋超過実労働時間数」から国土交通省自動車局が推計した値
所定内実労働時間数＝事業所の就業規則などで定められた各年6月の所定労働日における始業時刻から終業時刻までの時間に実際に労働した時間数
超過実労働時間数＝所定内実労働時間以外に実際に労働した時間数及び所定休日において実際に労働した時間数
注2：年間所得額＝「賃金構造基本統計調査」中「きまって支給する現金給与額×12＋年間賞与その他特別給与額」から国土交通省自動車局が推計した値
きまって支給する現金給与額＝6月分として支給された現金給与額（所得税、社会保険料等を控除する前の額）で、基本給、職務手当、精皆勤手当、通勤手当、家族手当、超過勤務手当等を含む
年間賞与その他特別給与額＝調査年前年1月から12 月までの1年間における賞与、期末手当等特別給与額
資料：総務省「労働力調査」、厚生労働省「賃金構造基本統計調査」、日本バス協会「日本のバス事業」、全国ハイヤー・タクシー連合会「ハイヤー・タクシー年鑑」より、国土交通省総合政策局作成

減少傾向にある第二種大型自動車運転免許保有者数



（出典）警察庁「運転免許統計」より、国土交通省総合政策局作成

自動車運転事業の人手不足



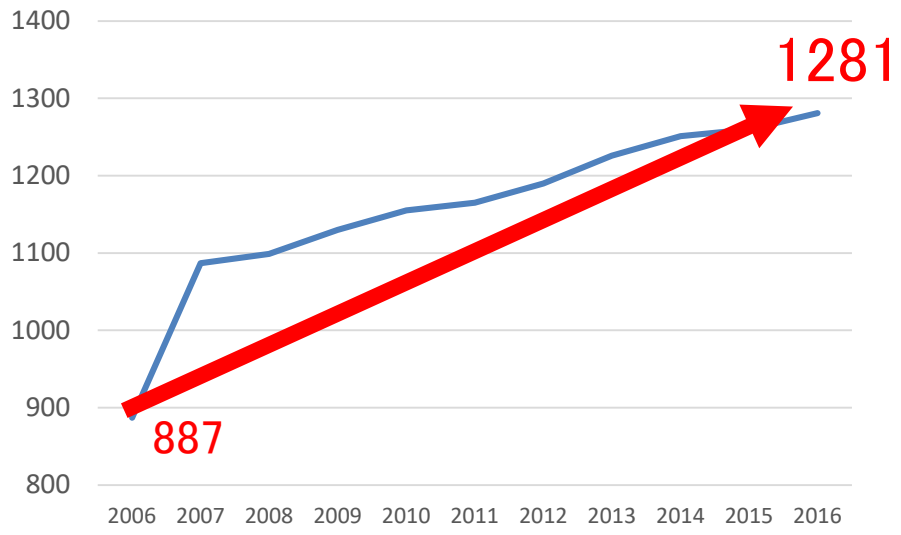
（出典）厚生労働省「一般職業紹介状況」より国土交通省総合政策局作成

コミュニティバス、乗合タクシーの普及

国土交通省

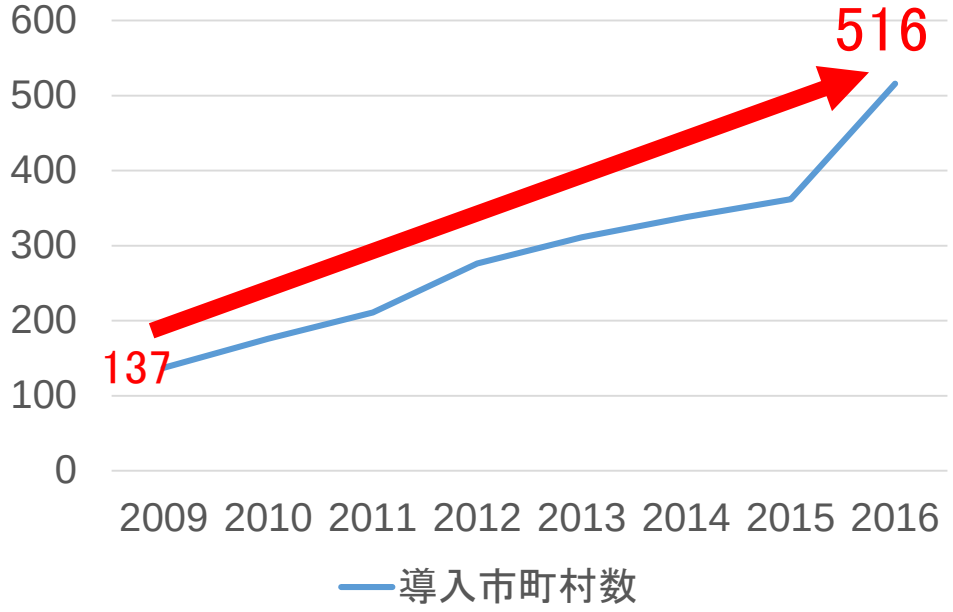
■ **コミュニティバス、乗合タクシー**の導入市町村数は**近時大きく増加。**

コミュニティバス導入市町村数の推移



※国土交通省「平成29年度交通の動向　平成30年度交通施策」
より、国土交通省総合政策局作成

乗合タクシー(デマンド型)導入市町村数の推移



自家用有償旅客運送制度（平成18年創設）

概要

□**過疎地域での輸送**や**福祉輸送**といった、**地域住民の生活に必要な輸送**について、それらが**バス・タクシー事業によっては提供されない場合**に、市町村、NPO法人等が**自家用車を用いて有償で運送できる**こととする制度。

種類

住民等のための「自家用有償旅客運送」
（市町村運営有償運送（交通空白）、公共交通空白地有償運送）

実施団体数：
市町村運営有償運送（440団体）
公共交通空白地有償運送（116団体）
（※平成30年3月31日時点）

身体障害者等のための「自家用有償旅客運送」
（市町村運営有償運送（福祉）、福祉有償運送）

実施団体数：
市町村運営有償運送（112団体）
福祉有償運送（2466団体）
（※平成30年3月31日時点）

※平成27年4月より、事務権限（登録、指導・監督）の市町村長等への移譲（手上げ方式）を開始。
平成30年4月1日現在、事務・権限の移譲先として19自治体（8県、11市区町村）を指定済み。

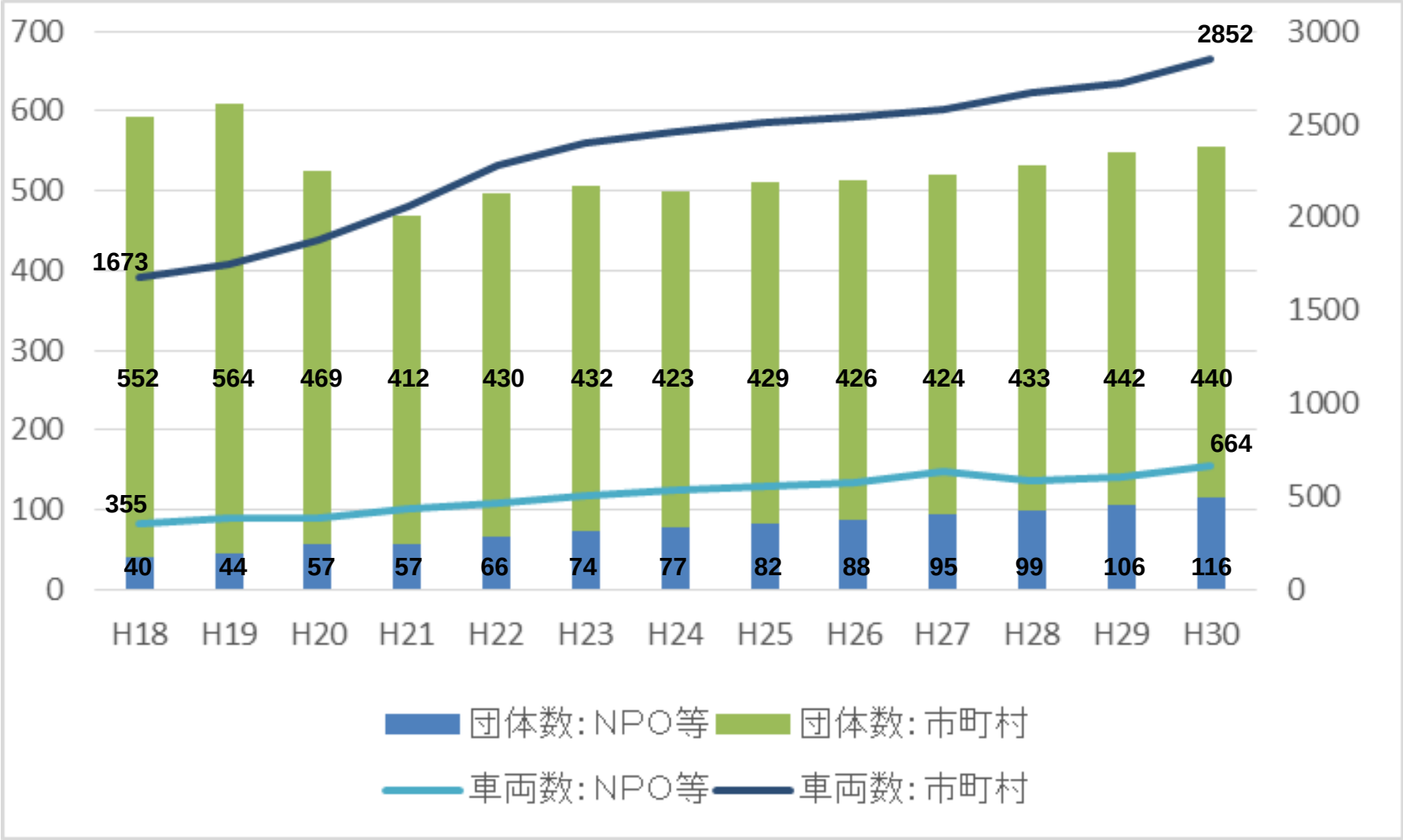
登録等

登録要件	①**バス、タクシーによることが困難**、かつ、 ②**地域住民の生活に必要な輸送**であることについて、**地域の関係者（※）が合意** ※地方運輸局又は運輸支局、地域住民、NPO等、バス・タクシー事業者及びその組織する団体、運転者の組織する労働組合 ③**必要な安全体制の確保**
有効期間	2年（重大事故を起こしていない場合等は3年）
指導・監督	上記③について、必要に応じ、監査等を実施。さらに是正命令や登録取消等の処分を実施。

（交通空白）自家用有償旅客運送　団体数・車両数の推移

国土交通省

■（交通空白）自家用有償旅客運送の導入率は、26%（全国1，724市町村のうち440市町村）。
■（交通空白）自家用有償旅客運送の車両数は増加傾向にある。



公共交通分野における高齢運転者の交通事故対策

国土交通省

「未就学児等及び高齢運転者の交通安全緊急対策」より抜粋
※「昨今の事故情勢を踏まえた交通安全対策に関する関係閣僚会議」
（令和元年６月１８日）決定

高齢者の移動を伴う日常生活を支える施策の充実

＜公共交通機関の柔軟な活用＞

○ 地域交通のイノベーションに向けた計画・支援制度の見直し（次期通常国会を目指す）
○ タクシーの相乗り導入に向けたルール整備等（本年度内に通達等を整備）
○ 定額タクシー運賃の導入（本年度中に通達等を整備）
○ 公共交通機関等におけるバリアフリー整備ガイドラインを改訂（本年度中）、整備目標の見直し（来年度中）

＜制度の垣根を越えた地域における輸送サービスの充実＞

○ 自家用有償旅客運送に交通事業者が協力、参画する場合の合意形成手続きの容易化（次期通常国会を目指し法制を整備）、ガイドライン策定（本年度内）、
上記法整備に併せ地域公共交通網形成計画に導入を位置づけた場合の手続きの簡素化

＜自動運転等新たな技術を活用した新しい移動手段の実用化等＞

○ MaaSなど新たなモビリティサービスの推進に向けた総合的な支援（本年度から）
○ ラストマイル自動走行の開発と実証等（本年度移動サービスの長期実証等）
○ グリーンスローモビリティの普及・推進（来年度までに50地域での実装）

地域公共交通確保維持改善事業の概要

国土交通省

令和元年度予算額 220億円

■ 地域公共交通活性化再生法等を踏まえ、持続可能な地域公共交通ネットワークの実現に向けた取組を支援。

地域公共交通確保維持事業
（地域の特性に応じた生活交通の確保維持）

＜支援の内容＞

○ 幹線バス交通の運行
　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を支援。

○ 地域内交通の運行
　過疎地域等において、コミュニティバス、デマンドタクシー等の地域内交通の運行や車両購入等を支援。

○ 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。

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構築）

＜支援の内容＞

○ 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、ホームドアの設置　等

○ 地域鉄道の安全性向上に資する設備の更新等

地域公共交通調査等事業
（地域公共交通ネットワーク形成に向けた計画策定等の後押し）

＜支援の内容＞

○ 地域公共交通網形成計画等の策定に係る調査

○ 地域公共交通網形成計画等に基づく利用促進・事業評価

○ 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の策定に係る調査

※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、都道府県と複数の市町村を構成員に含む協議会が主体となった協働による取組に対し、地域公共交通網形成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）

※国の認定を受けた鉄道事業再構築実施計画、地域公共交通再編実施計画等に基づく事業（地域鉄道の上下分離、地方路線バスの利便性向上、運行効率化等のためのバス路線の再編、デマンド型等の多様なサービスの導入等）について、まちづくり支援とも連携し、特例措置により支援

生産性向上の取組（地域間幹線系統に係る要綱改正の経緯）

国土交通省

○平成29年度の要綱改正において、生活交通確保維持改善計画の記載事項として、生産性向上の取組内容を追加（平成３０年度予算に係る事業から施行）

生産性向上に係る通達（平成29年4月28日　総合政策局長・自動車局長連名）
　都道府県協議会等において生活交通確保維持改善計画を策定するにあたり、地域の実情に応じて、補助対象系統における生産性向上の取組の検討を促すとともに、その検討に積極的に参加し、検討結果として以下の事項を計画に盛り込むよう指導するものとする。
・ 生産性向上の取組
・ 営業収入増や補助系統の収支改善の数値目標（KPI）
・ 取組スケジュール　等

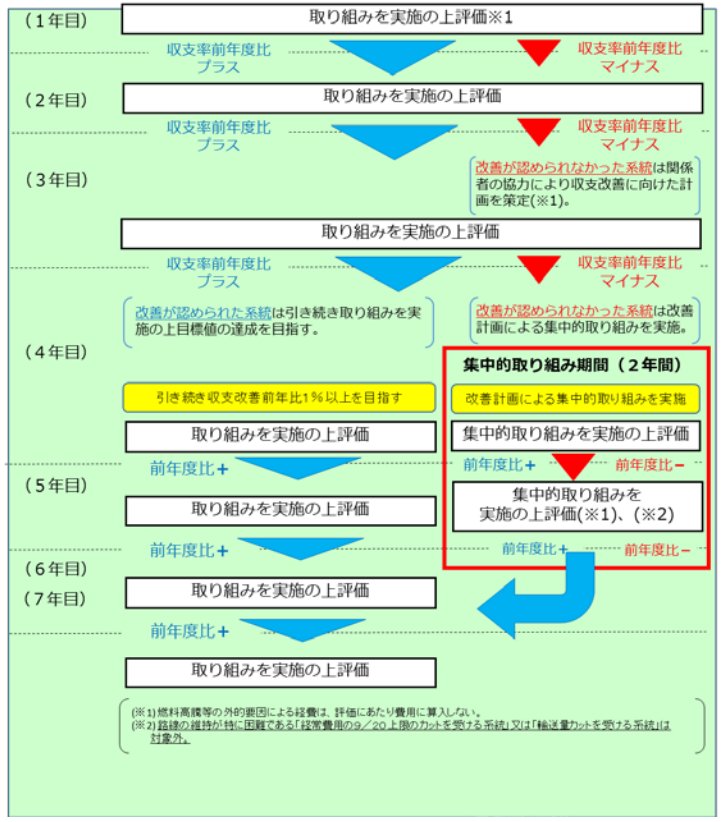
○平成31年の要綱改正において、地域公共交通確保維持改善事業（地域間幹線系統補助）における「生産性向上に向けたフォローアップ手順」を整理

要綱改正の概要

１.定量的な効果目標（原則収支改善率１％以上）を設定
２.目標達成に向けた具体的な取り組みの内容を「生活交通確保維持改善計画」に記載
３.目標達成を目指し、継続的に取り組みを実施し、毎年度その効果を評価。

【取り組みの評価方法】
①　取り組みの結果、前年度以上の収支率となった場合は、引き続き目標の達成を目指し、取り組みを継続
②　一方、１年目、２年目と、２年間連続して収支率の改善がみられなかった場合（燃料高騰等のやむを得ない外的要因による場合を除く。以下同じ。）は、地域の関係者と連携・協力のうえ 改善計画※１を策定
③　さらに、３年目においても収支率の改善がみられない場合は、当該改善計画に基づき集中的な取り組みを実施
④　これらの取組により、次のいずれかに該当しない限り、引き続き補助の対象。
・改善計画を策定しない場合
・改善計画に定められた目標を達成できない理由が、燃料高騰等のやむを得ない外的要因により説明できない場合（維持が特に困難な系統 ※２を除く）
※１　改善計画：これまでの取り組みに加え、さらに収支改善に向けた集中的な取り組み内容を記載した計画
※２　維持が特に困難な系統：「経常費用の９／２０上限のカットを受ける系統」や「輸送量カットを受ける系統」

地域間幹線系統における「生産性向上に向けたフォローアップ手順」
（フロー図）～令和２年度事業より実施～



地域間幹線系統補助における主な生産性向上の取組

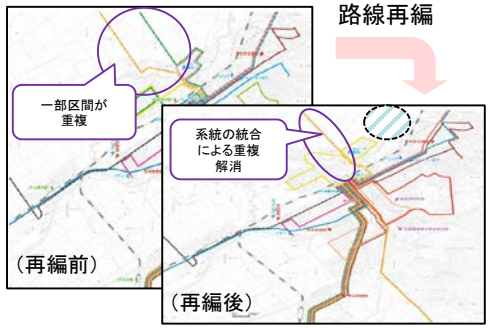
国土交通省

背　景

○ 今後の人口減少が見込まれる中で、地方部を中心に路線バスの赤字は拡大しており、持続可能な地域公共交通ネットワークの形成のためには、路線バス事業の生産性向上の取組が不可欠。

地域間幹線系統において、地方公共団体、バス事業者など地域の関係者が連携の下、生産性向上の取組を推進。

路線再編



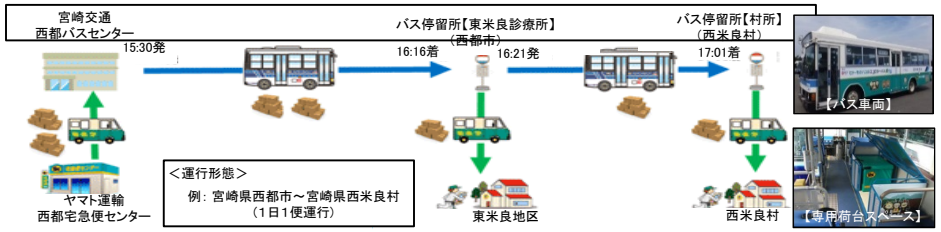
＜取組内容：北海道＞
地域公共交通再編実施計画に基づく路線再編により、他系統との重複区間を解消し、利用実態を考慮した運行の効率性を向上。

＜取組効果見込＞
収支率：45.8%（2系統）→50.7%
効果額：約918万円/年（2系統）

貨客混載

＜取組内容＞
物流事業者と連携し、旅客運送に付随した路線バスによる荷物の運送により、バス事業者の運送収入を増加、物流事業者の運転手不足を解消。

＜取組効果見込＞
効果額：200万円～500万円/年



観光客が利用しやすい路線づくり

【車内への自転車の積載】

＜取組内容：北海道＞
北海道利尻島は、サイクリングロードが整備され、自転車大会も開催されるなど、「サイクルツーリズム」が活発化。観光客のニーズに合わせてサイクルバスを運行し、運送収入を増加。

＜取組効果見込＞
収支率：19.7%→20.7%、19.1%→20.1%
効果額：各約25万円/年

＜取組内容：沖縄県＞
バス事業者、鉄軌道事業者、旅行業者で組織する「沖縄路線観光活用戦略会議」において、観光客を対象とした路線バス乗り放題の乗車券を販売し、運送収入を増加。

＜取組効果見込＞
収支率：65.2%→65.7%（補助対象7系統）
効果額：約340万円/年（補助対象7系統）

○地方運輸局等を通じて、地方公共団体、バス事業者等で構成する協議会に参画。
○生産性向上の取組状況を把握の上、各地域の取組を共有し、必要に応じた取組の改善等を助言・指導。

地域内フィーダー系統における収支改善の取組　①運行経路、ダイヤ等の見直し

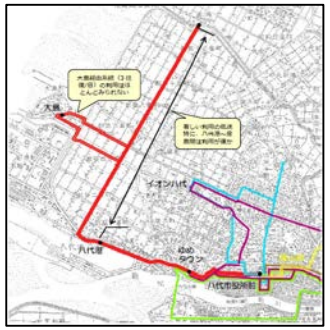
国土交通省

運行の効率化による経費削減

運行形態の見直し、需要がない時間帯の減便等を行い、経費の削減により収支改善。

○運行形態の見直し

熊本県八代市
運行形態：路線定期運行⇒区域運行
路線型から区域型へ運行形態を見直すことで経費削減。
＜取組による効果（H29→H30）＞
経常費用：13,118,000 円　⇒　5,165,000 円



○需要がない時間帯の減便

山形県鶴岡市
運行形態：路線定期運行
高校生の通学利用が多い長大路線であり、利用者が少ない日中時間帯の便を減便（往復4便→1便）することで、経費を削減。
＜取組による効果（H29→H30）＞
経常費用：16,616,624 円　⇒　6,089,418 円

利用者の取込みによる収入増加

利用者ニーズに合わせた増便、停留所の新設、ダイヤの設定等を行い、新たな利用者を取り込み、収入の増加により収支改善。

○通学需要にあわせた増便

茨城県城里町
運行形態：路線定期運行
通学向けの早朝便を増便することで利用者が増加。
（見直し前）第1便　7:28 発　→　7:55 着
（見直し後）第1便　6:28 発　→　6:55 着
＜取組による効果（H29→H30）＞
利用者数：6,008人　⇒　7,879人

○商業施設へのアクセス改善

福岡県中間市
運行形態：路線定期運行
イオンなかま店敷地内にバス停留所を新設することで利用者が増加。
＜取組による効果（H29→H30）＞
利用者数：889人　⇒　1,328人

（旧）

（新）

○鉄道や幹線バスとの接続ダイヤの見直し

愛媛県西条市
運行形態：路線定期運行
JR線や幹線バスとの接続に合わせたダイヤに見直すことで利用者が増加。
＜取組による効果（H29→H30）＞
利用者数：3,328人　⇒　5,661人

フィーダー発
〈幹線バス〉17:07着→（見直し前）17:12（見直し後）17:17
〈JR駅〉13:26着→（見直し前）13:25（見直し後）13:30
17:17着→（見直し前）17:20（見直し後）17:25

地域内フィーダー系統における収支改善の取組　②利用促進

国土交通省

利用促進

学校、福祉、介護等と連携し、チラシ等の配布、イベントの開催等により、周知・PRを行い、利用者を増やし、収入の増加により収支改善。

大阪府河内長野市

運行形態：路線定期運行

バス1日フリー乗車券のポスターやチラシを駅や公共施設（市役所や公民館、観光案内所等）、市民まつりなどで配布することで利用者が増加。

＜取組による効果（H29→H30）＞

利用者数：12,554人　⇒　14,286人

愛知県豊川市

運行形態：路線定期運行

市の広報誌での特集やHPに特設ページを開設したことで、豊川市1日フリー乗車券の認知度向上、夏休み小学生50円バスなどの利用者に対して周知を行うことで利用者が増加。

＜取組による効果（H29→H30）＞

利用者数：9,734人　⇒　11,798人

（表）

（裏）

福井県大野市

運行形態：路線定期運行

後期高齢者・介護保険者説明会や高校入学説明会時にチラシを配布することで利用者が増加。

他にもまちなか循環バスの定期券購入者に対し、スーパーマーケットのお買い物券を配布することで利用者が増加。

＜取組による効果（H29→H30）＞

利用者数：16,513人　⇒　18,305人

愛知県豊田市

運行形態：路線定期運行

小学生対象の冬休み無料乗車券高齢者クラブ・学校のイベント等でアンケートを実施し、地域住民のニーズを反映した路線づくりや時刻表を全戸配布することで利用者が増加。

＜取組による効果（H29→H30）＞

利用者数：24,863人　⇒　26,937人

小学生対象のおいでんバス全路線での冬休み無料乗車体験

地域公共交通活性化再生法の基本スキーム

国土交通省

■ 国土交通大臣等が策定する基本方針に基づき、地方公共団体が**地域の関係者の協議を踏まえて「地域公共交通網形成計画」を策定（マスタープラン）**

■ 「地域公共交通網形成計画」に、**「地域公共交通再編事業」等の「特定事業」を記載し、実施計画（「地域公共交通再編実施計画」等）について国の認定**を受けた場合には、**法律の特例措置等で支援。**

基本方針（国土交通大臣・総務大臣が策定）

- ■ 地域公共交通の活性化及び再生の意義・目標
- ■ 地域公共交通網形成計画の作成に関する基本的な事項
- ■ 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　等

地域公共交通網形成計画（地方公共団体が策定）

協議会を開催し策定
（地方公共団体・交通事業者・道路管理者・利用者・学識者等から構成）

- ■ 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
- ■ 区域・目標・計画期間
- ■ 実施事業・実施主体
- ■ 計画の達成状況の評価　等

地域公共交通特定事業

（必要に応じて地域公共交通網形成計画に事業実施を記載できる）

軌道運送高度化事業（LRTの整備）	道路運送高度化事業（BRTの整備）	海上運送高度化事業（海上運送サービス改善）	鉄道事業再構築事業（鉄道の上下分離等）	地域公共交通再編事業（公共交通ネットワークの再構築）	鉄道再生事業（廃止届出がなされた鉄道の維持）
（事業者）	（事業者）	（事業者）	（事業者）	（事業者）	（事業者）
軌道運送高度化実施計画	道路運送高度化実施計画	海上運送高度化実施計画	鉄道事業再構築実施計画	地域公共交通再編実施計画	鉄道再生実施計画
（事業者）	（事業者）	（事業者）	（地方公共団体・事業者）	（地方公共団体）	（地方公共団体・事業者）

国土交通大臣が認定

国土交通大臣に届出

法律の特例措置等により計画の実現を後押し

地域公共交通網形成計画、再編実施計画について

国土交通省

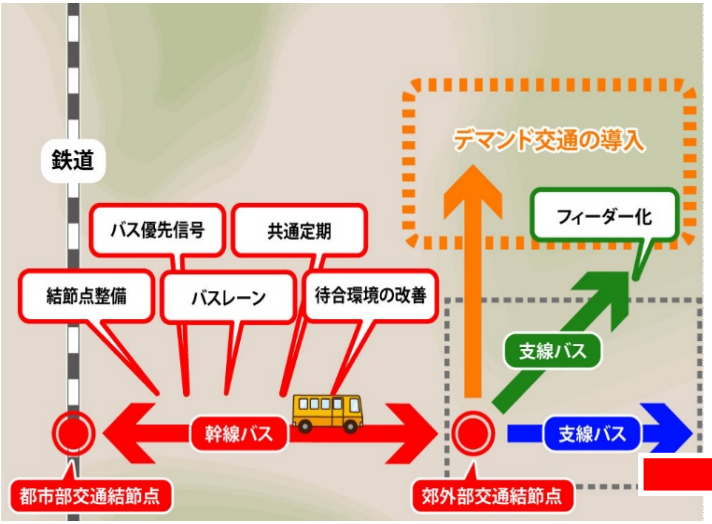
■ 「地域公共交通網形成計画」はマスタープラン。

■ 「地域公共交通再編実施計画」は、網形成計画に基づき、

・路線の再編に伴う各路線の運行計画を具体的に記載したもの。

・認定に当たっては、国土交通大臣は、基本方針との整合性（利便性及び効率性の向上等）等を審査。

地域公共交通網形成計画



地域公共交通再編実施計画

＜記載事項＞
（法§27の2②、施行規則§33）

- *実施区域*
- *事業の内容・実施主体*
- *実施予定期間*
- *事業実施に必要な資金の額・調達方法*
- *事業の効果等*

同意

特定旅客運送事業者等

大臣認定

関係法令の特例・重点的な支援

地域公共交通網形成計画、再編実施計画の策定状況

国土交通省

- 令和元年7月末までに524件の「地域公共交通網形成計画」が策定されている。
- バス路線の再編等を目的とする「地域公共交通再編実施計画」は33件が国の認定を受けている。

○北海道
- 函館市
- 深川市
- 岩見沢市
- 千歳市
- 釧路市
- 美唄市
- 帯広市
- 紋別市
- 江別市
- 北広島市
- 旭川市
- 士別市
- 石狩市
- 稚内市
- 室蘭市
- 小樽市
- 名寄市
- 岩内町
- 白糠町
- 白老町
- 仁木町
- 安平町
- 斜里町
- 音更町
- 当別町
- 厚岸町
- 釧路町
- せたな町
- 月形町
- 共和町
- 弟子屈町

○青森県
- 青森県
- 八戸市
- 弘前市
- 三沢市
- 五所川原市
- 青森市
- むつ市、大間町、東通村、風間浦村、佐井村
- 十和田市
- 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
- 鰺ヶ沢町
- 七戸町

○岩手県
- 岩手県
- 八幡平市
- 釜石市
- 宮古市
- 北上市
- 滝沢市
- 花巻市
- 大船渡市
- 宮古市、久慈市、野田村、普代村、田野畑村、岩泉町、山田町、大槌町、釜石市、大船渡市、洋野町、陸前高田市
- 陸前高田市
- 一関市
- 久慈市
- 岩手町
- 大槌町
- 矢巾町
- 山田町

○秋田県
- 秋田市
- 湯沢市
- 鹿角市
- 由利本荘市
- 大仙市
- 仙北市
- にかほ市
- 北秋田市
- 潟上市
- 大館市
- 男鹿市
- 横手市
- 能代市
- 五城目町
- 藤里町
- 美郷町
- 五城目町、八郎潟町、大潟村

○宮城県
- 大崎市
- 栗原市
- 石巻市
- 白石市
- 気仙沼市
- 東松島市
- 山元町
- 松島町
- 利府町
- 南三陸町
- 女川町

○山形県
- 山形市
- 酒田市
- 鶴岡市
- 長井市・南陽市・川西町・白鷹町
- 新庄市
- 小国町

○福島県
- 福島県・田村市・南相馬市・川俣町・広野町・楢葉町・富岡町・川内村・大熊町・双葉町・浪江町・葛尾村・飯舘村・福島市・郡山市・いわき市・相馬市
- 福島市
- 会津若松市
- 郡山市
- 伊達市
- 南相馬市
- 喜多方市
- 白河市
- 須賀川市
- 二本松市
- 棚倉町
- 石川町
- 楢葉町
- 塙町
- 会津美里町
- 南会津町
- 西郷村

○茨城県
- 水戸市
- 日立市
- 下妻市
- 常陸太田市
- かすみがうら市
- 神栖市
- 行方市
- 牛久市
- 稲敷市
- 土浦市
- 龍ケ崎市
- 潮来市
- つくば市
- 鹿嶋市
- 桜川市
- 筑西市
- 高萩市
- ひたちなか市
- 常陸大宮市
- つくばみらい市
- 守谷市
- 古河市
- 石岡市
- 五霞町
- 城里町
- 大子町
- 東海村

○栃木県
- 真岡市
- 大田原市
- 鹿沼市
- 日光市
- 宇都宮市・芳賀町
- 佐野市
- 那須塩原市
- 那須塩原市、大田原市、那須町、那珂川町
- 栃木市
- 塩谷町
- 益子町
- 那須町
- 茂木町
- 上三川町
- 市貝町

○群馬県
- 太田市
- 前橋市

○埼玉県
- 熊谷市
- 春日部市
- 上尾市
- 越谷市
- 入間市
- 草加市
- 三郷市
- 飯能市
- 深谷市
- ときがわ町
- 小川町
- 鳩山町
- 吉見町
- 寄居町
- 川島町
- 東秩父村

○千葉県
- 東金市
- 鴨川市
- 君津市
- 八街市
- 南房総市
- 佐倉市
- 大網白里市
- 白井市
- 旭市
- 木更津市
- 富津市
- 市原市
- 柏市
- 山武市
- 長南町
- 大多喜町

○東京都
- 東京都・中央区・港区・江東区
- 多摩市

○神奈川県
- 藤沢市
- 海老名市
- 大和市
- 伊勢原市
- 平塚市
- 真鶴町
- 湯河原町

○山梨県
- 甲州市
- 北杜市
- 上野原市
- 甲府市

○新潟県
- 柏崎市
- 佐渡市
- 上越市
- 魚沼市
- 長岡市
- 阿賀野市
- 糸魚川市
- 新発田市
- 見附市
- 三条市
- 新潟市
- 燕市・弥彦村
- 阿賀町

○富山県
- 高岡市
- 黒部市
- 富山市
- 魚津市
- 小矢部市
- 高岡市・氷見市・砺波市・南砺市（城端・氷見線沿線地域）
- 滑川市
- 南砺市

○石川県
- 七尾市
- 津幡町
- 志賀町

○長野県
- 松本市・山形村
- 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
- 上田市
- 佐久市
- 小諸市
- 駒ヶ根市
- 長野市
- 安曇野市
- 千曲市
- 箕輪町
- 信濃町
- 木曽町
- 立科町
- 中川村
- 高山村
- 大桑村
- 白馬村

○福井県
- 福井市・大野市・勝山市・あわら市・坂井市・永平寺町（えちぜん鉄道沿線地域）
- 福井市・鯖江市・越前市・越前町（福井鉄道沿線地域）
- 鯖江市
- 福井市・鯖江市・越前市・越前町・池田町・南越前町
- 大野市

○岐阜県
- 岐阜市
- 高山市
- 恵那市・中津川市
- 羽島市
- 美濃加茂市
- 土岐市
- 各務原市
- 関市
- 多治見市
- 飛騨市
- 海津市
- 山県市
- 大垣市・桑名市・海津市・養老町・神戸町・揖斐川町・池田町（養老線沿線地域）
- 郡上市
- 中津川市
- 下呂市
- 可児市
- 八百津町
- 白川町・東白川村

○静岡県
- 下田市
- 伊豆市
- 御殿場市
- 静岡県・沼津市（戸田地区）・下田市・伊豆市・南伊豆市・松崎町・西伊豆町
- 湖西市
- 藤枝市
- 掛川市
- 静岡県・沼津市・熱海市・三島市・伊東市・伊豆の国市・函南町・東伊豆町・河津町
- 焼津市
- 牧之原市
- 三島市
- 裾野市
- 静岡市
- 伊東市
- 小山町

○愛知県
- 豊橋市
- 岡崎市
- 一宮市
- 豊川市
- 日進市
- 田原市
- 弥富市
- 清須市
- 長久手市
- 豊田市
- 蒲郡市
- 東海市
- 西尾市
- 新城市
- 豊明市
- 小牧市
- 半田市
- 安城市
- 知立市
- 瀬戸市
- 東郷町
- 豊山町
- 武豊町
- 南知多町
- 東浦町
- 飛島村
- 設楽町・東栄町・豊根村

○三重県
- 津市
- 四日市市
- 伊勢市
- 松阪市
- 伊賀市
- 名張市
- 尾鷲市
- 鳥羽市
- 亀山市
- 紀北町

○和歌山県
- 橋本市
- 和歌山市
- 紀の川市

○京都府
- 木津川市
- 福知山市
- 京都府・綾部市・南丹市・京丹波町（JR山陰本線沿線）
- 京都府・笠置町・和束町・南山城村（JR関西本線沿線）
- 亀岡市
- 久御山町
- 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（北タンゴ鉄道沿線地域）

○兵庫県
- 豊岡市
- 姫路市
- 神戸市
- 加古川市
- 加東市
- たつの市
- 小野市
- 三木市・小野市・神戸市
- 洲本市、淡路市、南あわじ市
- 加西市
- 西脇市
- 三田市
- 三木市
- 福崎町
- 多可町

○滋賀県
- 彦根市・愛荘町・豊郷町・甲良町・多賀町
- 甲賀市
- 長浜市
- 草津市

○大阪府
- 河内長野市
- 岸和田市
- 貝塚市
- 和泉市
- 寝屋川市
- 太子町

○奈良県
- 奈良県下全39市町村
- 宇陀市
- 五條市
- 天理市
- 広陵町

○鳥取県
- 鳥取県・米子市・境港市・日吉津村・大山町・南部町・伯耆町・日南町・日野町・江府町
- 鳥取県・鳥取市・岩美町・若桜町・智頭町・八頭町
- 鳥取県・倉吉市・琴浦町、北栄町、湯梨浜町、三朝町

○島根県
- 島根県・松江市・出雲市（一畑電車沿線地域）
- 江津市
- 松江市
- 大田市
- 邑南町
- 島根県、江津市、川本町、美郷町、邑南町、広島県、三次市、安芸高田市（三江線沿線地域）

○岡山県
- 井原市
- 高梁市
- 瀬戸内市
- 玉野市
- 倉敷市
- 津山市
- 真庭市
- 赤磐市
- 久米南町
- 吉備中央町
- 和気町
- 笠岡市（岡山県）福山市（広島県）

○広島県
- 三原市
- 三次市
- 広島市
- 東広島市
- 廿日市市
- 江田島市
- 尾道市
- 安芸高田市
- 大竹市
- 府中市
- 北広島町
- 坂町
- 大崎上島町
- 安芸太田町
- 神石高原町

○山口県
- 宇部市
- 周南市
- 光市
- 長門市
- 美祢市
- 山陽小野田市
- 下松市
- 下関市
- 防府市
- 山口市
- 岩国市

○香川県
- 高松市
- 小豆島町・土庄町

○愛媛県
- 愛媛県
- 東温市
- 西予市
- 大洲市
- 新居浜市
- 松山市
- 愛南町
- 鬼北町

○高知県
- 高知市
- 宿毛市
- 南国市
- 土佐清水市
- 四万十市
- 高知県東部広域地域公共交通協議会（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）
- 高知県嶺北地域公共交通協議会（本山町・大豊町・土佐町・大川村）
- 田野町
- 佐川町
- 津野町
- 中土佐町
- 本山町
- 安田町

○徳島県
- 小松島市
- 阿波市
- つるぎ町

○福岡県
- 福岡市
- 北九州市
- 久留米市
- 中間市
- 筑紫野市
- 行橋市
- 朝倉市
- 豊前市
- 飯塚市
- 糸島市
- 嘉麻市
- 宗像市
- 柳川市
- 八女市
- みやま市
- 大牟田市
- 直方市
- 岡垣町
- 久山町
- 那珂川町
- 芦屋町
- 遠賀町
- 築上町
- 鞍手町

○佐賀県
- 佐賀県
- 佐賀県・唐津市・玄海町
- 伊万里市
- 鹿島市
- 小城市
- 吉野ヶ里町
- 上峰町
- 太良町

○長崎県
- 佐世保市
- 五島市
- 対馬市
- 大村市
- 松浦市
- 長崎県・諫早市・雲仙市・島原市・南島原市
- 壱岐市
- 平戸市
- 新上五島町

○熊本県
- 熊本市・嘉島町
- 八代市
- 水俣市
- 合志市
- 人吉市
- 荒尾市
- 上天草市
- 天草市
- 宇城市
- 山鹿市
- 大津町
- 美里町
- 和水町
- 芦北町
- 山都町
- 水上村
- 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
- 熊本県・南阿蘇村・高森町

○大分県
- 大分県・中津市・宇佐市・豊後高田市
- 大分県・竹田市・豊後大野市・臼杵市
- 大分県・佐伯市・津久見市
- 大分県・大分市・別府市・由布市
- 別府市
- 大分市
- 杵築市
- 中津市
- 臼杵市
- 豊後大野市
- 竹田市
- 宇佐市
- 日田市
- 由布市
- 九重町
- 玖珠町

○宮崎県
- 宮崎県・日向市・門川町・美郷町・諸塚村・椎葉村
- えびの市
- 都城市
- 小林市
- 日南市
- 延岡市
- 門川町

○鹿児島県
- 薩摩川内市
- 鹿屋市
- 日置市
- 姶良市
- 南さつま市
- 鹿児島市
- 霧島市
- 奄美市
- 志布志市
- いちき串木野市
- 和泊町・知名町
- さつま町

○沖縄県
- 南城市
- 沖縄市

再編実施計画について、
- 既に認定を受けた団体：赤
- 策定意向のある団体　：黄

データによる状況把握、効果的な目標設定・検証（新潟県佐渡市）

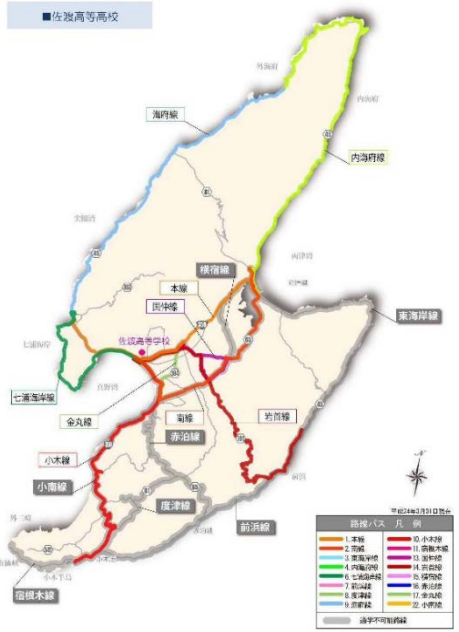
国土交通省

■ **網形成計画において**、現状の**路線別の乗降数を可視化**するとともに、**通学・通院といった目的別の公共交通のサービスレベルを分析**。

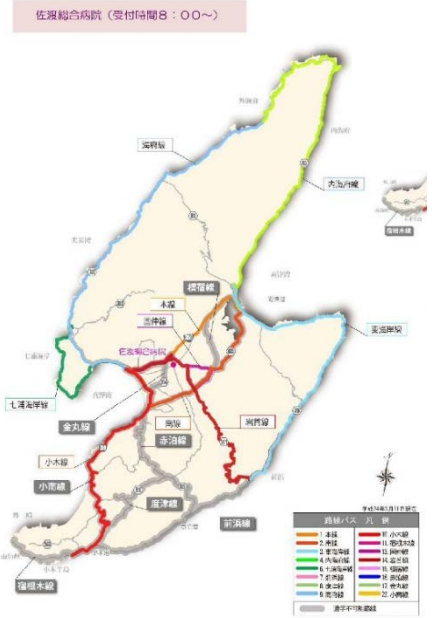
⇒ **地域の交通サービスが現状においてどのようなレベルにあるのか、できる限り客観的に把握・可視化し、関係者間で認識を共有したうえで取組を進める**。

路線別乗降数
佐渡市内路線バスについて、路線別乗降車数及び乗降数が10 名以下の区間をグラフ及び図に示す。全体として、中心から離れた区間で乗降数が10 名以下となる区間が存在する。（平成22 年度データ・往路・平日）

高校別バス通学可能区間
市内の各高校の通学として利用できる路線及び区間を以下に示す。
赤泊線、度津線、前浜線、宿根木線沿線において、羽茂高校を除く４校で通学ができない路線となっている。また、南線沿線で相川高校、羽茂高校へ、東海岸線沿線で佐渡高校、相川高校、羽茂高校へ通学ができない路線となっている。



病院別バス通院可能区間
市内バスにおいて、主な病院の診療受付開始（診療開始後１時間以内）に間に合う路線及び区間を以下に示す。
乗り継ぎ、直行便により、病院に行けるようになっている。ただし、もっとも通院ニーズの高い佐渡総合病院では、赤泊線、度津線、前浜線、宿根木線において診療受付開始に間に合わない路線となっている。



※当該計画における記載を基に、国土交通省において作成

データによる状況把握、効果的な目標設定・検証（北海道帯広市）

国土交通省

■ 網形成計画において、「路線バス利用者数」、「公共交通での通学者数」、「デマンド型交通利用者数」等の定量的な目標を設定し、毎年度、協議会で達成状況を共有している。

⇒ 定量的な目標設定とデータに基づく事後評価を継続的に実施することにより、地域の実情に応じた柔軟な見直しにつなげる。

計画の目標

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

路線バス利用状況を把握するための評価指標として、市内完結路線における路線バス年間利用者数を設定する。

表 4-1　路線バス利用者数

把握する指標	目標値 現況（H27）	目標値 将来（H33）	将来目標値設定の考え方
市内完結路線における路線バス年間利用者数	3,350,075 人	3,450,600 人	路線バス利用者数は近年増加傾向であるが、人口は減少局面に入っていることから、概ね 3%の増加を目標とする。

年度別目標値	年度	H29	H30	H31	H32
	目標値	3,369,900 人	3,389,900 人	3,410,000 人	3,430,200 人

(2) 公共交通での通学者数

高校生等の通学の利便性向上について把握するための評価指標として、通学定期券年間販売数を設定する。

表 4-2　公共交通での通学者数

把握する指標	目標値 現況（H27）	目標値 将来（H33）	将来目標値設定の考え方
通学定期券年間販売数	12,158 人	12,523 人	路線バス利用者数同様、概ね 3%の増加を目標とする。

年度別目標値	年度	H29	H30	H31	H32
	目標値	12,230 人	12,303 人	12,376 人	12,449 人

基本方針２　生活と交通の拠点の整備

(3) デマンド型交通[27]利用者数

デマンド型交通の利便性向上について把握するための評価指標として、あいのりタクシー及びあいのりバスの年間利用者数を設定する。

表 4-3　デマンド型交通利用者数

把握する指標	目標値 現況（H27）	目標値 将来（H33）	将来目標値設定の考え方
あいのりタクシー及び あいのりバスの年間利用者数	16,504 人	16,510 人	デマンド型交通利用者数は近年横ばいとなっており、人口は減少局面に入っていることから、概ね現状維持を目標とする。

年度別目標値	年度	H29	H30	H31	H32
	目標値	16,510 人	16,510 人	16,510 人	16,510 人

評価指標の達成状況

（平成30年度 第1回 帯広市地域公共交通活性化協議会　資料）

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	－	－	－	－
達成率	－	－	100.3%	－	－	－	－
(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	－	－	－	－
達成率	－	－	89.0%	－	－	－	－

基本方針２	生活と交通の拠点の整備						
(3)	デマンド型交通利用者数						
把握する指標	あいのりタクシー及びあいのりバスの年間利用者数						
年度	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33
目標値（人）	－	－	16,510	16,510	16,510	16,510	16,510
実績値（人）	16,504	16,988	17,136	－	－	－	－
達成率	－	－	103.8%	－	－	－	－

データによる状況把握、効果的な目標設定・検証（数値目標の設定例）

国土交通省

- **網形成計画において目標を設定する際**、公共交通利用者数、利用者満足度等、公共交通そのものの利用状況に着目した目標に加え、**公的負担に関する目標を設定する例もみられる**。
- **公的負担を可視化することによって、地域住民、利用者等を含む地域の多様な関係者の責任と負担により確保維持することを明らかにし、持続可能な地域公共交通ネットワークの構築を図ることが重要**。

公的負担に関する数値目標の設定例

作成主体	指標	現状	目標
青森県五所川原市	公共交通等の維持に関する行政負担額	299,000千円(H27)	現状維持(H34)
茨城県つくば市	市の公共交通維持に係る年間負担額	332,000千円(H26)	310,000千円(H32)
北海道千歳市	路線バスの維持に要する市負担額	18,509千円(H27)	現状維持(H32)
愛知県新城市	コミュニティバスへの市負担額	111,809千円(H27)	現状維持(H33)
青森県下北地域（むつ市、大間町、東通村、風間浦村、佐井村）	住民1人あたりの財政負担額	6,424円／人(H27)	6,400円／人(H36)
茨城県大子町	利用者1人あたりの町負担額	650円／人(H27)	650円／人(H32)

第2章 Society5.0の実現
3. モビリティ
（2）新たに講ずべき具体的施策

少子高齢化の中で、地方における移動手段の確保、都市部での渋滞削減は社会的課題であり、特に高齢者の移動手段の確保は喫緊の課題となっている。また、インバウンドによる個人観光客が増加する中、住民のみならず、観光客のスムーズな移動を確保していくことも課題である。人流のみならず、物流についてもドライバー不足という課題に直面している。

こうした中、世界では、データにより様々な交通機関を瞬時に結びつけるとともに限られた交通機関を最適に活用することが可能な、スマートフォンで簡単に手配・決済できる新たなモビリティサービス（MaaS: Mobility As A Service）が出現しつつある。これに進展著しい自動走行技術や多種多様な新たなモビリティが組み込まれて高度化することで、前述の社会課題を解決していくことが期待されている。こうした動きは、中期的には、都市空間の在り方をも変え、都市自体が高度にサービス化するスマートシティへとつながっていく。

我が国としては、こうした新たな移動サービスを通じた社会的課題の解決のため、必要な制度改革、データ連携の実現、自動運転も含めた様々なモビリティの実現等を推進する。

また、昨今の高齢者による交通事故を踏まえ、安全対策を推進する。

ｉ）日本版MaaSの推進

（中略）

・地域交通について、多様な主体が連携・協働し、 AI などの新技術・サービス の進展も踏まえた地域の取組を促進するための計画・支援制度等の在り方の検討を行い、2020年の通常国会を目指し、地域公共交通活性化再生法などの見直しを検討する。

（中略）

交通政策審議会で詳細を検討（第１回 ９月～、年内目途に中間とりまとめ）

＜主な審議事項＞

（1）地域公共交通活性化再生法の計画制度等の法的枠組みのあり方
（2）道路運送法の自家用有償旅客運送等制度のあり方
（3）MaaSの普及に向けた制度のあり方

地域公共交通活性化再生法の計画制度と補助制度の連動（検討中）

国土交通省

現状・課題

■ **現行の補助制度は、法定計画（網形成計画）の策定を補助要件として求めておらず**、別途に要綱に基づく補助計画を策定することとしている。
また、**網形成計画に定める具体的な内容については、各地域の判断に委ねられている**。

■ 実態としても、地域内フィーダー系統**補助を受けている551市町村等**(※1)**のうち、網形成計画を策定しているのは約半数（293**(※2)**）にすぎない**。

（※1）平成30年度事業（平成29年10月～平成30年9月）の運行。　（※2）平成30年7月末の状況。

法定計画と支援制度

（法定計画） 地域公共交通網形成計画	（補助計画） 生活交通確保維持改善計画
地域にとって望ましい地域公共交通ネットワークの姿を明らかにするマスタープラン ＜記載事項＞ ① 基本的な方針 ② 計画の区域 ③ 計画の目標 ④ 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 ⑥ 計画期間　等	補助を受けようとする事業について定める計画 ＜記載事項＞ ① 事業に係る目的・必要性 ② 事業に係る定量的な目標・効果 ③ 目標を達成するために行う事業・実施主体 ④ 運行系統の概要及び運送予定者 ⑤ 事業に要する費用の総額、負担者及びその負担額 ⑥ 補助対象事業者の名称 等

見直しの方向性（案）

■ 地域公共交通活性化再生法の計画制度の見直し（検討中）とあわせ、**法定計画に位置づけられた事業（バス路線の確保維持等）に対し補助**する。

■ また、「系統」単位の補助から「面的なネットワーク」単位の補助に見直す観点から、**補助対象事業者**（現行：運行事業者又は法定協議会）**を法定計画に係る法定協議会に限定**する。

■ なお、地域において課題整理等の準備が必要であることから、補助の要件とする法定計画の策定までの猶予期間を設ける。

地域基盤企業（地銀、地方バス等）に関する独禁法適用除外に関する特例法案

国土交通省

○　今年6月に閣議決定された「成長戦略実行計画」において、**「地銀、地方バス等に関し、独占禁止法の適用を除外する特例法を次期通常国会に提出する」**との方針が示されたところ。

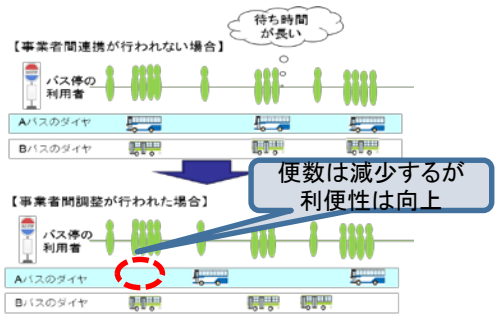
○　地方バス等については「共同経営（カルテル）」と「企業結合（合併等）」を、地銀については「企業結合（合併等）」のみを、それぞれ特例法の中で適用除外とするよう措置する予定。

共同経営の例

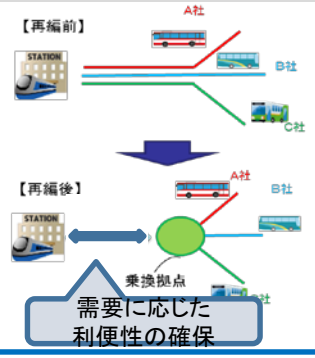
運行回数、運行系統の調整

利用者の利便性向上のため、便数・路線の減少・固定化などを伴う事業者間での運行回数（ダイヤ）、運行系統（路線）の調整を可能とする。

【等間隔運行のイメージ】



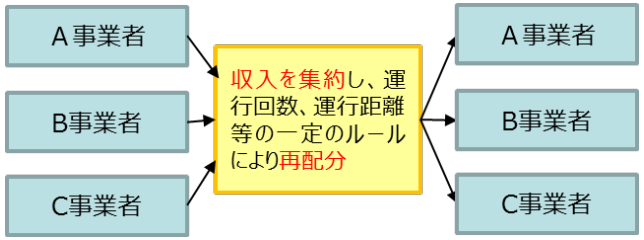
【ハブ・アンド・スポークのイメージ】



運賃・料金の調整

等間隔運行、ハブ・アンド・スポーク型のネットワーク再編等に併せ、各事業者の運賃収入を一旦集約（プール）した上で運行回数、運行距離等の一定のルールに応じて再配分する「運賃プール」など、事業者間での運賃・料金の調整を可能とする。

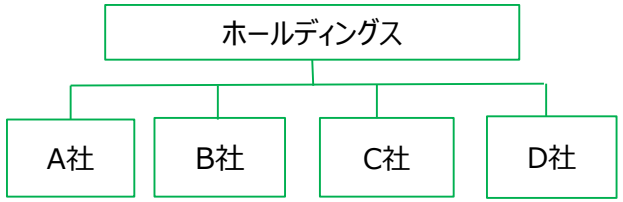
【運賃プールのイメージ】



企業結合（合併等）の例

一般に、合併、株式の取得、事業の譲受等の「企業結合」を行うことは認められているものの、一定の取引分野における競争を実質的に制限することとなる場合等には、独占禁止法の企業結合規制の対象となる。

【企業結合のイメージ】



①乗合バス（及び乗合バスと競合する地域交通機関）

（略）（地域公共交通活性化再生法の）**協議会等の枠組みに基づく、乗合バス事業者の路線、運行間隔、運賃等についての共同経営等の独占禁止法の適用除外を図り、事業者や地域にとって明確な枠組みを整備する必要**がある。

具体的には、

（a）バス事業者等の間で運賃プールなど共同経営等を認めることにより、低需要地区をはじめバスネットワークを維持すること、

（b）このため、低需要地区をはじめバスネットワークのサービス維持を共同経営等の認可の条件とし、認可後に条件が満たされない場合、共同経営等の認可取消し等を可能とすること、

（c）関係事業者側にとって、これらのルールの予見可能性が確保されていること、

が必要である。

（略）その上で、対象とすべき区域、地域全体の利便性維持・向上の計画、確保すべきサービス内容の目標を複数の事業者間で設定することにより、**多様な地域の実情に応じて、地域住民の利便性が確保される制度**とする。

⇒次期通常国会で特例法提出へ

MaaSの日本導入と本格展開①～MaaSの仕組みと課題～

国土交通省

MaaS（Mobility as a Service）とは…スマホアプリを活用し、一人一人のトリップ単位の移動ニーズに応じて、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、検索・予約・決済等を一括で行うことを可能とするサービス
（マース）

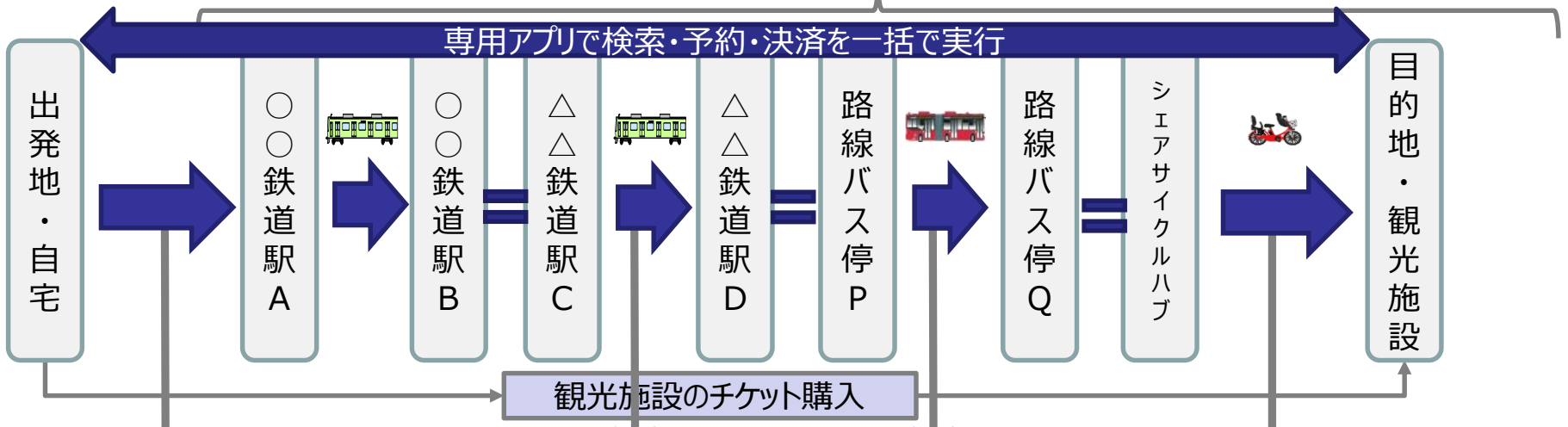
MaaS化のメリット

○複数の駅・バス停ごとの経路・ダイヤの確認が不用になるとともに、スマホ上での運賃の一括支払い等が可能になる
○新たな移動手段（シェアサイクル等）や関連サービス（観光チケットの購入等）も組合せられる

○MaaSにより蓄積される膨大な移動データを、地域の交通計画やまちづくり計画に活用できる

MaaS化の課題

△異なる交通事業者等を連携させ、１つのサービスとして提供するための調整
△キャッシュレス決済に未対応な交通モードが存在
△各交通モードをつなぐためのデータ連携のあり方（データ形式、データのやり取り方法等）



交通機関・移動手段の課題

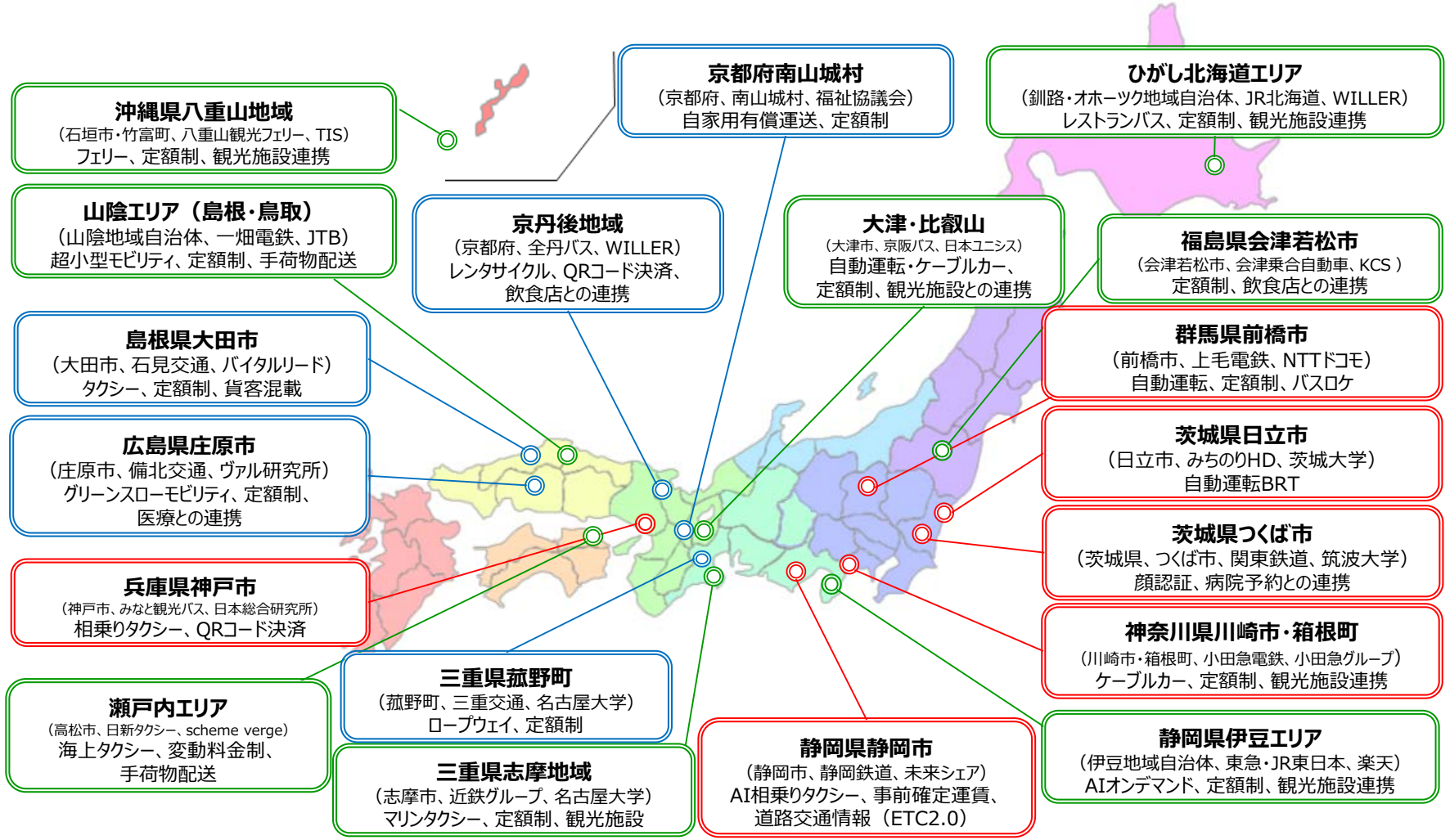
△タクシーの連日利用はコスト高
△タクシー以外の交通手段がない地域（交通空白地）あり

△地域鉄道・バスは本数・ダイヤの面で利便性が低い
△存続問題が浮上する路線もあり

△自家用有償運送があれば、雨天時も快適に移動が可能

MaaSの日本導入と本格展開②～「先行モデル事業」の開始～

国土交通省

○　多様な地域において多様な主体が参加するMaaSの実証実験を支援するため、「新モビリティサービス推進事業」（3.1億円の内数）　において、「先行モデル事業」を19事業選定（令和元年6月18日）。

◎：大都市近郊型・地方都市型（6事業）　◯：地方郊外・過疎地型（5事業）　◯：観光地型（8事業）