

基本方針 (国土交通大臣・総務大臣が策定)

地域公共交通計画(仮称)

(原則として全ての地方公共団体が策定)

- 公共交通事業者による旅客運送サービスの提供に加えて、自家用有償旅客運送や、スクールバス、福祉輸送等地域の旅客運送サービスの総動員
- 定量的な目標(利用者数、収支率、公的負担等)の設定と実施状況の分析・評価を明確化
- 乗合バス等の運行費補助との連動化
- マイカー利用者の潜在需要の取込みを目指す公共交通マーケティング手法の活用徹底

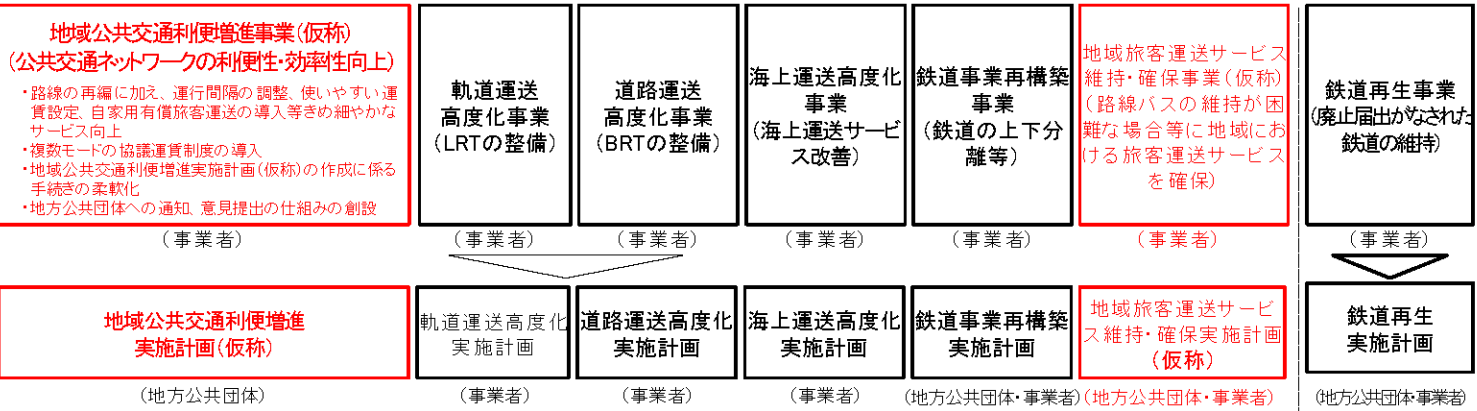
協議会を開催し策定
(地方公共団体・交通事業者・道路管理者・利用者・学識者等から構成)

新地域旅客運送事業計画

(DMV、水陸両用車等)
(事業者が策定)

地域公共交通特定事業

(必要に応じて地域公共交通計画(仮称)に事業実施を記載できる)



<独占禁止法特例法案において措置>

共同経営計画(仮称)
(事業者)

国土交通大臣が認可

法律の特例措置(独占禁止法のカルテル規制の適用除外)

国土交通大臣が認定

法律の特例措置

国土交通大臣に届出

国土交通大臣が認定

法律の特例措置(各事業別の事業許可等の一括取得)

※ 上記のほか、MaaSの円滑な普及や旅客運送事業と貨物運送事業のかけもちの円滑化に向けた措置も検討。

凡例 ○：法改正で対応 ●：運用等で対応

地域が自らデザインする地域の足

- 「地域公共交通計画（仮称）」の作成（マスタープランの充実）
 - 地方公共団体による計画作成の努力義務化
 - ネットワークの形成に加え、持続可能性のあるサービスの提供の確保
 - ●公共交通マーケティング手法の活用徹底
 - 公共交通事業者による旅客運送サービスに加えて、自家用有償旅客運送やスクールバス、福祉輸送等地域の旅客運送サービスの総動員
 - ●協議会のガバナンスの強化・人材育成
 - 定量的な目標の設定と、実施状況の分析・評価を明確化
 - 都道府県と市町村の連携強化（市町村から都道府県への計画作成要請）

郊外・過疎地等における移動手段の確保

- 手続きのワンストップ化等MaaSの円滑な普及に向けた措置（再掲）
- 「地域旅客運送サービス維持・確保事業（仮称）」の創設
 - 路線バスの維持が困難な場合等に、地域における旅客運送サービスを確保する仕組みを構築
- 自家用有償旅客運送の位置づけの明確化
- 自家用有償旅客運送制度の実施の円滑化【道路運送法等】
 - 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特例を創設
 - 観光客も自家用有償旅客運送の対象となることを明確化
- ラストマイル対策
 - 需要規模に応じた路線バス、デマンド交通、乗用タクシー等の組合せの最適化

移動者目線の徹底による既存サービスの改善

- 「地域公共交通利便増進事業（仮称）」の創設
 - 路線の再編に加え、運行間隔の調整、使いやすい運賃設定、自家用有償旅客運送の導入等きめ細かなサービス向上を促進
 - 複数モードの協議運賃制度の導入
 - 地域公共交通利便増進実施計画（仮称）の作成に係る手続きの柔軟化
- 共同経営等に係る独禁法の特例創設【独禁法特例法案】
 - 運賃・料金、路線、運行回数等の調整等について、独禁法の適用を除外
- 手続きのワンストップ化等MaaSの円滑な普及に向けた措置
 - 新技術の積極的活用

計画の実効性確保及びサービスの持続性重視

- 「地域旅客運送サービス維持・確保事業（仮称）」の創設（再掲）
- 地方公共団体への通知、意見提出の仕組みの創設
 - 乗合バスに係る新規参入申請があった場合、国土交通大臣が地方公共団体へ通知
 - 地方公共団体・事業者間の協議による意見提出
- 旅客運送事業と貨物運送事業のかけもちの円滑化（貨客混載等）
 - 物流のラストマイル対策とあわせたバス路線等の収支改善
- 「地域公共交通計画（仮称）」と乗合バス等の運行費補助の連動化

地域公共交通計画(仮称)作成の努力義務化

- 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

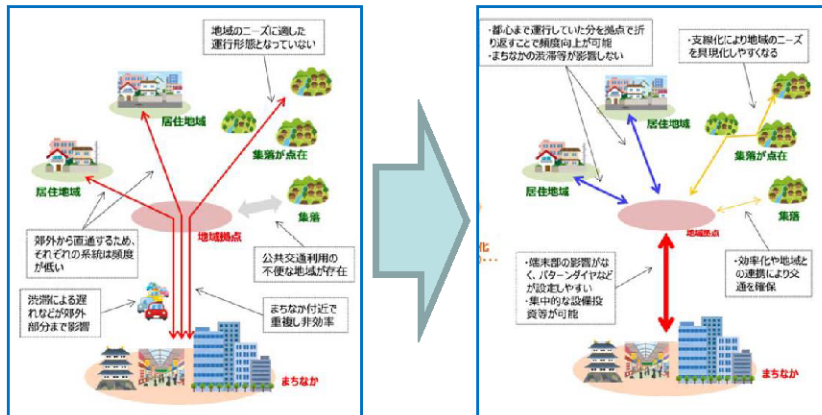
地域公共交通利便増進事業(仮称)の創設

- 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)

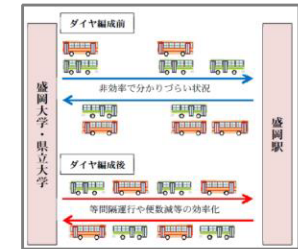
地域公共交通利便増進事業(仮称)

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

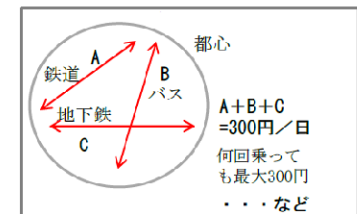
- 複数路線のダイヤを調整して、等間隔で運行することや、ダイヤをパターン化(10分、15分サイクル等)することなど。
- 平均待ち時間の短縮や、利用者にわかりやすく利用しやすいダイヤ設定が可能となり、事業の改善・交通ネットワーク全体の維持に寄与。



「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)