基山町地域公共交通活性化協議会

基山町 定住促進課 令和3年10月6日

1. 地域公共交通計画の策定について

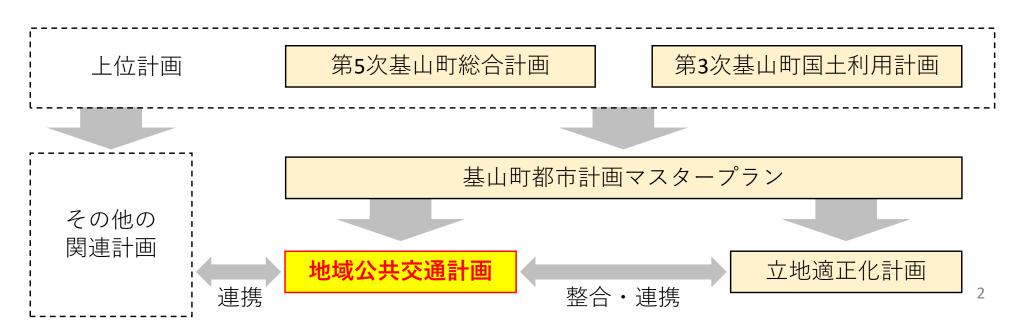
●公共交通計画

- 「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」
- 地域公共交通活性化再生法の改正による計画策定・実施の「努力義務化」
- 従来の公共交通サービスに加え、地域の多様な輸送資源(自家用有償旅客運送、福祉輸送、 スクールバス等)も最大限活用
- キャッシュレス化、MaaS、AIオンデマンド交通、自動運転などの技術も最大限活用

●対象区域と計画期間

- 対象区域は基山町全域
- 計画期間は令和4年度~令和9年度の5年間

●公共交通計画の位置付け



1. 地域公共交通計画の策定について

●計画策定の流れ

地域の現状、公共交通の現状、 移動特性、ニーズ等の把握

地域の現況や公共交通の利用実態、住民の移動実態・ニーズを データ等を用いて整理。

既存の網形成計画等の評価

既存の網形成計画等に記載され ている事業の達成状況や、事業 がもたらしてきた効果等を整理。

上位計画・関連計画の確認

上位計画や関連計画で地域が目指す将来像と地域旅客運送サービスの位置づけ・果たすべき役割を整理。

地域公共交通活性化・再生の 促進に関する基本方針

(国が策定、まちづくりとの関連を明確化)

問題点・課題の整理

地域の現状を調べた上で、地域旅客運送サービス における現状・問題点を分析し、取り組むべき課 題を整理。

基本的な方針を検討

問題点・課題及び上位計画等での地域旅客運送 サービスの位置づけを踏まえながら、地域旅客運送サービスのあるべき姿を検討し、「基本的な方針」を整理。

目標設定

基本方針の実現のために地域旅客運送サービスがどのようなものであるべきか具体的に検討。

数値指標・目標値の設定

目標の達成状況を定量的・客観的に評価するためのデータを収集し、数値指標と目標値を設定。

地域公共交通計画の策定について

持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組を推進するための 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律(令和2年11月27日施行)



国十交诵省

地域が自らデザインする地域の交通(地域公共交通活性化再生法・道路運送法)

- 〇地方公共団体による「地域公共交通計画」(マスタープラン)の作成
- ・地方公共団体による地域公共交通計画(マスタープラン)の作成を努力義務化
- ⇒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(作成経費を補助 ※予算関連)
- ・従来の公共交通サービスに加え、地域の多様な輸送資源(自家用有償旅客運送、

福祉輸送、スクールバス等)も計画に位置付け

- ⇒バス・タクシー等の公共交通機関をフル活用した上で、地域の移動ニーズにきめ細やかに対応 (情報基盤の整備・活用やキャッシュレス化の推進にも配慮)
- ・定量的な目標(利用者数、収支等)の設定、毎年度の評価等 ⇒データに基づくPDCAを強化
- 〇地域における協議の促進
- ·乗合バスの新規参入等の申請があった場合、国が地方公共団体に通知
- ・通知を受けた地方公共団体は、新規参入等で想定される地域公共交通利便増進実施 計画への影響等も踏まえ、地域の協議会で議論し、国に意見を提出

地域公共交通網形成計画(H26改正) (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



持続可能な旅客運送サービスの提供の確保

まちづくりと連携した ネットワークの形成

メニューの充実やPDCAの強化により、

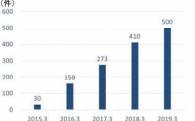
福祉輸送、スクールバス、 病院・商業施設等の送迎サービスなど

自家用有價旅客運送

地域旅客運送サービス

路線バス

地域公共交通網形成計画の 策定状況 現行の目標(2020年度末500件)は達成



地域の移動ニーズにきめ細かく対応できるメニューの充実 [地域公共交通活性化再生法・道路運送法]

輸送資源の総動員による移動手段の確保

地域に最適な旅客運送サービスの継続

- 〇路線バス等の維持が困難と見込まれ る段階で、地方公共団体が、関係者と 協議してサービス継続のための実施 方針を策定し、公募により新たなサー ビス提供事業者等を選定する「地域旅 客運送サービス継続事業」を創設
- ⇒従前の路線バス等に代わり、地域の 実情に応じて右の①~⑥のいずれ かによる旅客運送サービスの継続 を実現

実施が出て定めるメニュー例

- 乗合バス事業者など他の交通事業者による 継続(縮小・変更含む)
- ② コミュニティバスによる継続
- ③ デマンド交通 (タクシー車両による乗合運送 (区域運行)) による継続
- ④ タクシー (乗用事業) による継続
- ⑤ 自家用有償旅客運送による継続
- 福祉輸送、スクールバス、病院、商業施設 等への送迎サービス等の積極的活用

自家用有償旅客運送の実施の円滑化

- 〇過疎地等で市町村等が行う自家 用有償旅客運送について、バス・ タクシー事業者が運行管理、車両 整備管理で協力する制度を創設
- ⇒運送の安全性を向上させつつ、 実施を円滑化
- ○地域住民のみならず観光客を含 む来訪者も対象として明確化 ⇒インバウンドを含む

 観光ニーズ へも対応

交通事業者協力型自家用有償旅客運送 自家用有償旅客運送者

(市町村等)

市町村等が使用権原を

有する自家用自動車

住民ドライバー

交通事業者 (バス・タクシー) ノウハウを活用して、運行管理 車両整備管理に協力

コミュニティバス

期待される効果

過疎地域等の

【利用者】 安全、安心な交通サービスの提供 【自家用有償主体(市町村等)】

業務負担の軽減、運行ノウハウの活用

一括フリーパスの提供

貨客混載に係る 手続の円滑化

- ○鉄道や乗合バス等における 貨客混載を行う「貨客運送 効率化事業」を創設
- ⇒旅客・貨物運送サービス の生産性向上を促進



貨客混載

既存の公共交通サービスの改善の徹底

利用者目線による路線の改善、運賃の設定

○【現状】地方都市のバス路線では、不便な路線・ダ イヤや画一的な運賃が見直されにくく、利便性向上 や運行の効率化に支障

また、独占禁止法のカルテル規制に抵触するおそれ から、ダイヤ、運賃等の調整は困難

〇【改正案】「地域公共交通利便増進事業」を創設 ⇒路線の効率化のほか、「等間隔運行」や「定額制

乗り放題運賃 「乗継ぎ割引運賃(通し運賃)」等 のサービス改善を促進

併せて、独占禁止法特例法により、乗合バス事 業者間等の共同経営について、カルテル規制を 適用除外する特例を創設



鉄道Aフトルス A+B+C =300円/日 何回乗っても 最大300円 ・・・など

定額制乗り放題運賃

MaaSの円滑な普及促進に向けた措置 MaaSの事例 (伊豆地域) OMaaSに参加する交通事業者等が 策定する新モビリティサービス事 業計画の認定制度を創設 ⇒交通事業者の運賃設定に係る ----手続をワンストップ化 OMaaSのための協議会制度を創設 ⇒参加する幅広い関係者の協 2019.12.18 - 2019.12.19 議・連携を促進 A鉄道 伊東 伊豆 B鉄道 東 X円 SUNTERS . PRINCEPAGE 複数交通機関の

交通インフラに対する支援の充実

【地域公共交通活性化再生法·物流総合効率化法】

- 〇鉄道建設・運輸施設整備支援機構による資金の貸付制 度の対象として、LRT・BRT等のほか、以下の交通インフ ラの整備を追加(※予算関連)
 - ・地域公共交通活性化再生法に基づく認定を受けた
 - ⇒交通ネットワークを充実
 - 物流総合効率化法に基づく認定を受けた物流拠点 (トラックターミナル等)の整備
 - ⇒複数の事業者の連携による物流効率化を促進





物流拠点