

# 地域公共交通網形成計画の策定 について

---

1. 地域公共交通活性化再生法の基本スキーム
2. 岡山市の計画体系における位置づけ
3. 計画に記載する事項
4. 地域公共交通再編事業とは
5. 再編実施計画の認定を受けた場合のメリット

# 1. 地域公共交通活性化再生法の基本スキーム

交通政策基本法の基本原則に則り、

- 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すること

- ・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

が求められており、平成26年11月の地域公共交通活性化再生法の改正により、これを推進するための地域公共交通網形成計画・再編実施計画の策定が可能

1

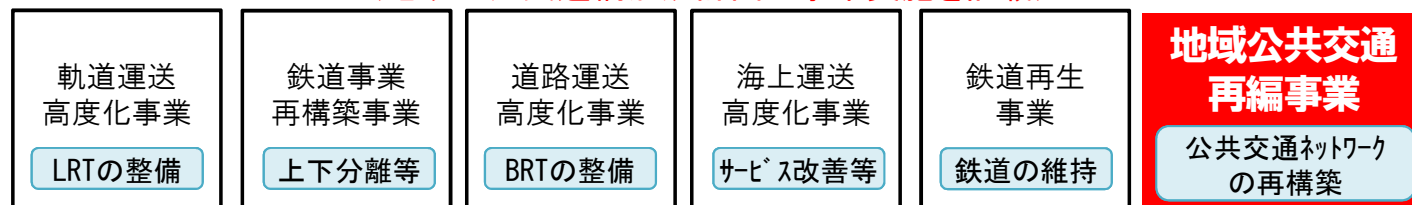
## 地域公共交通網形成計画 (地方公共団体)

協議会を議論し、  
地方公共団体が策定

- ① 基本的な方針
- ② 計画の区域
- ③ 計画の目標
- ④ 事業・実施主体
- ⑤ 計画の達成状況の評価
- ⑥ 計画期間 等

### 地域公共交通特定事業

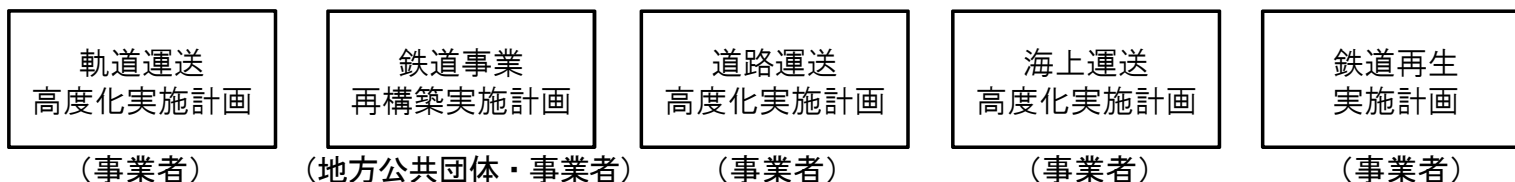
(地域公共交通網形成計画に事業実施を記載)



事業者等の同意  
のもと地方公共  
団体が策定

2

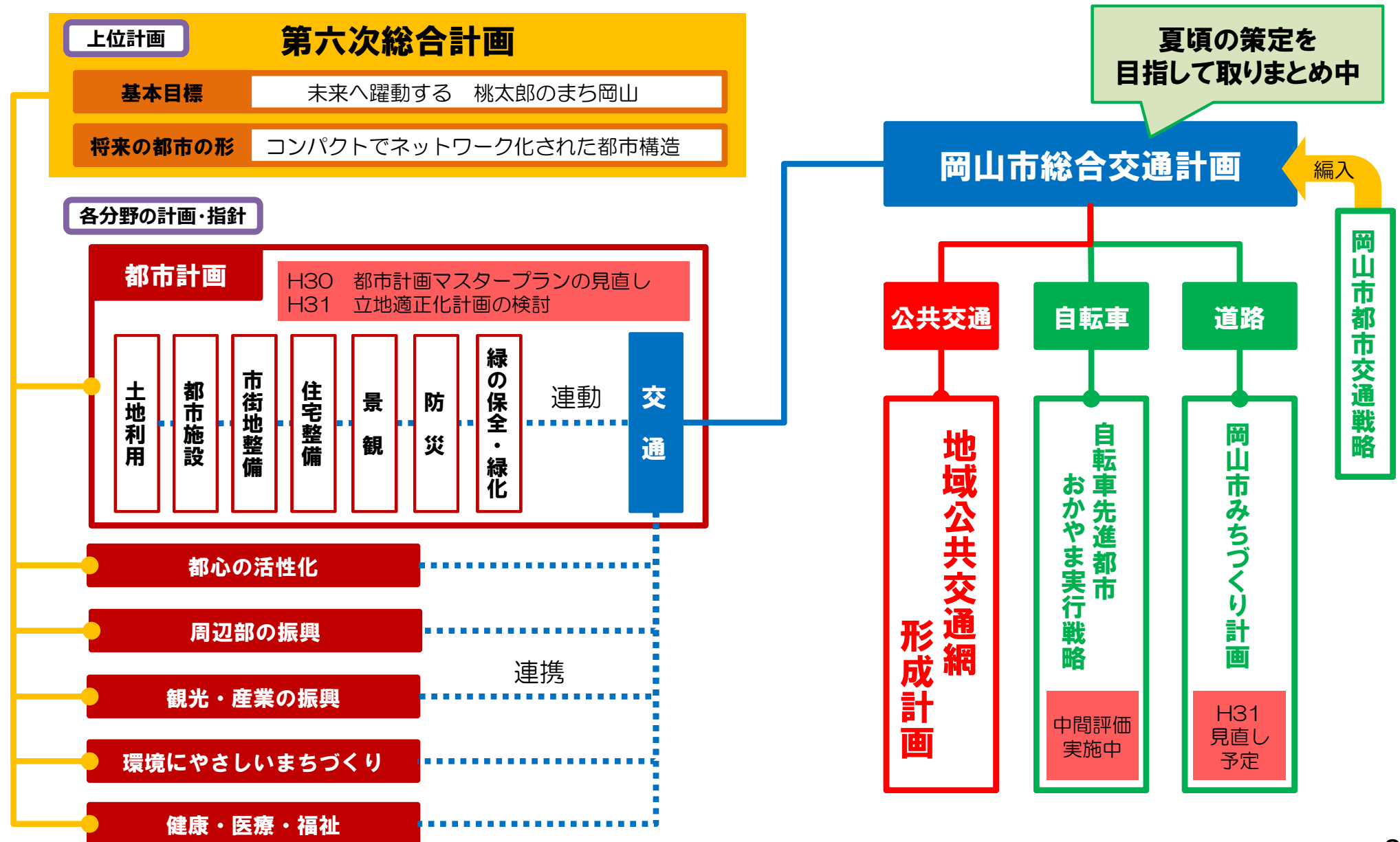
## 地域公共交通 再編実施計画 (地方公共団体)



国土交通大臣が認定し、法律の特例措置等により計画の実現を後押し

## 2. 岡山市の計画体系における位置づけ

- 地域公共交通網形成計画は、「総合交通計画（策定中）」を上位計画とする「公共交通に関する基本計画」

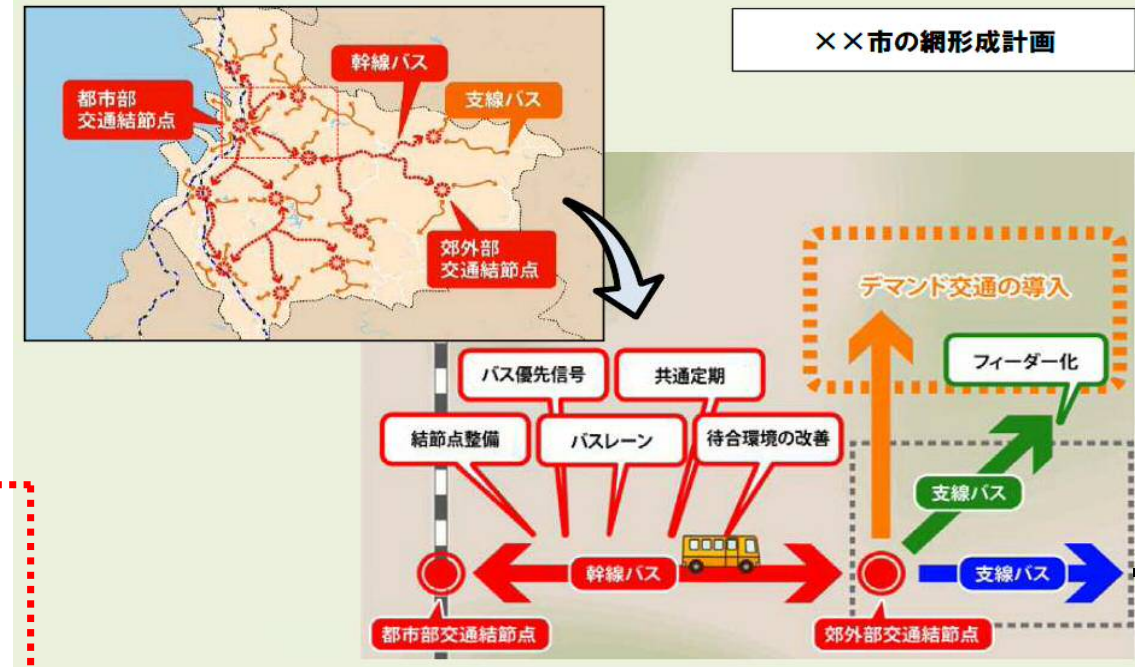


# 3. 計画に記載する事項

## ① 地域公共交通網形成計画

- ① 基本的な方針
- ② 計画の区域
- ③ 計画の目標
- ④ **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 その他必要事項

《記載に努める事項》  
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等に際し配慮すべき事項



## ② 地域公共交通再編実施計画

- ① 実施区域
- ② 事業の内容・実施主体
- ③ 地方公共団体による支援の内容
- ③ 実施予定期間
- ④ 事業実施に必要な資金の額・調達方法
- ⑤ 事業の効果
- ⑦ **地域公共交通再編事業に関する事項**
- ⑧ 都市機能の立地適正化に関する事項
- ⑨ その他関連事項



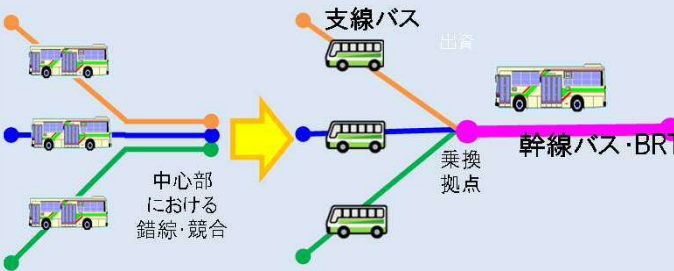
# 4. 地域公共交通再編事業とは

● 地域公共交通再編事業とは、地域公共交通を再編するための事業であって、地方公共団体の支援を受けつつ、下記の第1号～第4号に掲げるものを行う事業

**第1号**  
特定旅客運送事業に係る路線・運行系統・航路又は営業区域の編成の変更

《事業例》

- ・バス路線の幹線と支線の分割
- ・中心部のバス路線の集約化
- ・中心部を回遊できるバスの新設 など

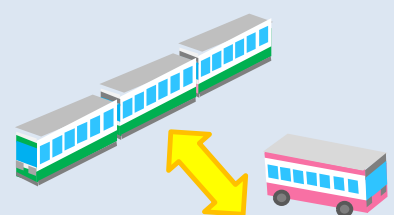


**第2号**  
他の種類の旅客運送事業への転換

《事業例》

- ・旅客鉄道から路線バス（一般乗合旅客自動車運送事業）へ転換
- ・路線バス・コミュニティバスから一般タクシー（一般乗用旅客自動車運送事業）へ転換
- ・旅客船（定期航路事業）から海上タクシー（不定期航路事業）へ転換

など

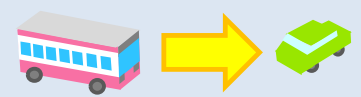


**第3号**  
自家用有償運送による代替

《事業例》

- ・路線バスを廃止し、自家用有償旅客運送により代替

など



**第4号**  
第1号～第3号の再編事業と併せて行う運行計画の改善、共通乗車船券の発行、乗降場の改善等の措置

《事業例》

- ・異なる公共交通事業者等間の旅客の乗継ぎを円滑に行うための運行計画の改善
- ・共通乗車船券の発行
- ・乗継割引運賃の設定、交通結節施設における乗降場の改善、旅客の乗継ぎに関する分かりやすい情報提供、ICカードの導入
- ・その他の地域公共交通の利用を円滑化するための措置を行う事業（ゾーン運賃の導入やバスの方面別カラーリングなど）



## 5. 再編実施計画の認定を受けた場合のメリット

- 地方公共団体が中心となり、地域公共交通網を再編し、持続可能な地域公共交通網の形成を目指すことが可能となる。

### 地域公共交通再編事業の実施

- 地域公共交通再編実施計画は特定旅客運送事業を営む全ての者等の合意を得て作成するものであり、当該計画に基づき、交通事業者等は事業を実施することとなる。
- 認定を受けた地域公共交通再編実施計画に係る事業については、以下のとおり、事業の実施を担保するための措置が設けられている。

### 事業の実施を担保するための措置

#### 【計画を阻害する行為の禁止（法§27の6④⑤）】

地域公共交通再編実施計画の維持が困難となり、かつ、公衆の利便が著しく阻害されるおそれがある場合には、

- ①計画区域内での一般乗合旅客自動車運送事業の許認可が制限されます。
- ②計画区域内での一般乗合旅客自動車運送事業の実施方法の変更を命じることができます。  
(※一般乗合旅客自動車運送事業のみ)

#### 【国土交通大臣による勧告・命令（法§28）】

地方公共団体は、当該事業を実施すべき者に対し、その実施を**要請**



地方公共団体は、当該事業を実施すべき者が当該要請に応じない旨を国土交通大臣に**通知**



国土交通大臣は、当該要請を受けた者に対し、当該事業を実施すべきことを**勧告**

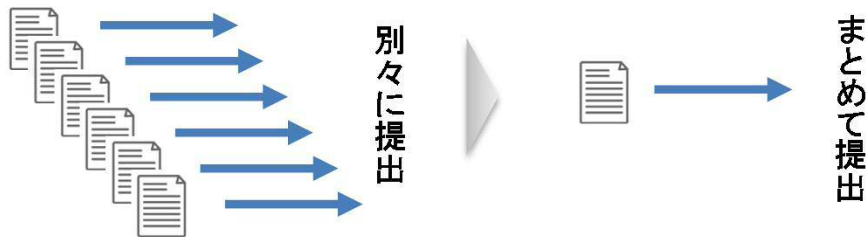


国土交通大臣は、勧告を受けた者にたいし、事業実施を**命令**

- 地域公共交通再編実施計画の認定を受けた場合には、手続きのワンストップ化などの特例を受けることが可能（法第27条の4～第28条）

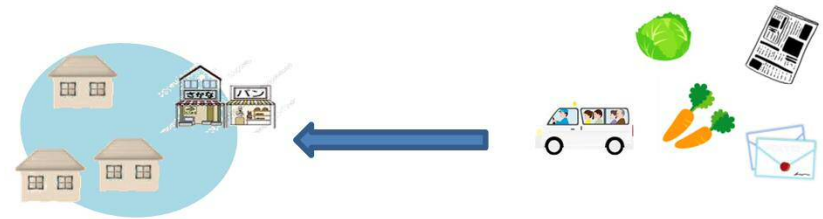
### 手続きのワンストップ化

地域公共交通再編実施計画と各運送事業法に基づく事業計画等を、別々に提出する必要がなくなります。



### 少量貨物の特例

旅客の運送に付随して、少量の貨物を運送することができます。（※自家用有償旅客運送のみ）



※乗合バス・タクシーは既に可能（道路運送法 § 82）

### 【その他】

#### 運賃・料金に係る審査が不要

住民その他の関係者の合意の上で一般乗合旅客自動車運送事業の運賃及び料金が記載されている場合には、国の審査を受けることが不要となります。

（※協議会が道路運送法上の地域公共交通会議の構成員を含んでいる場合）



		通常の支援内容	地域公共交通網再編実施計画に位置付けられている場合 (再編事業の第1号～第3号に該当)
路線バス・ デマンド型 タクシーの運行	地域間 幹線系統	<p>&lt;対象系統&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>①複数市町村にまたがる</li> <li>②1日当たりの計画運行回数が3回以上</li> <li>③輸送量が15～150人/日と見込まれる</li> </ul> <p>&lt;対象経費&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・運行経費赤字額（上限：経費の9/20）</li> <li>・車両減価償却費または 公有民営補助方式の車両購入費 （補助率：1/2）</li> </ul>	<p>&lt;対象系統&gt;</p> <p>A：従来の補助対象系統を基幹系統と支線系統に再編した後の系統 ⇒①及び③の要件の適用除外</p> <p>B：従来の補助対象系統をA以外の形態に再編したもの ⇒③の要件の緩和 （最低輸送量：3人/日）</p> <p>&lt;対象経費&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・運行経費赤字額（上限：経費の9/20）</li> <li>・車両減価償却費または 公有民営補助方式の車両購入費（補助率：1/2） ⇒支線系統における小型車両（車定員7～10人）の補助対象化</li> </ul>
	地域内 フィーダー 系統	<p>&lt;対象系統&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>①政令市等以外で補助対象の地域間幹線系統を補完する、又は交通不便地域における移動手段確保を目的とした地域間交通ネットワークのフィーダー系統</li> <li>②新規性があるもの</li> </ul> <p>&lt;対象経費&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・車両減価償却費または 公有民営補助方式の車両購入費 （補助率：1/2）</li> </ul>	<p>&lt;対象系統&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>①の要件：政令市等以外とする地域限定の解除</li> <li>②の要件：従前から運行している系統のみなし適合</li> </ul> <p>&lt;対象経費&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・運行経費赤字額（補助率：1/2）</li> <li>・車両減価償却費または 公有民営補助方式の車両購入費（補助率：1/2） ⇒支線系統における小型車両の補助対象化</li> </ul>
路線バスまたは 自家用有償旅客運送から デマンド型運行への転換 （乗車定員10人以下の車両）		—	<p>&lt;対象経費&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・車両購入費（補助率：1/2、上限：500万円/両）</li> <li>・予約システムの導入経費（補助率：1/2）</li> </ul>

再編後の例	
A	基幹系統＋支線系統 へ再編
B	路線バスから 乗合タクシーへ再編