

# 地域公共交通計画の作成について

---

国土交通省関東運輸局

埼玉運輸支局

2022年6月23日(木)

**なぜ地域公共交通計画を作成すべきなのか？**

**地域公共交通に関する協議の場**

**協議会運営のポイント**

**地域公共交通計画の作成**

**地域公共交通計画と運行費補助の連動化**

**国による支援(地域公共交通確保維持改善事業)**

# なぜ地域公共交通計画を作成すべきなのか？

## 1. 地域公共交通計画策定の意義

地域公共交通計画は、「自分たちの地域ではこのような考え方で地域旅客運送サービスの持続的な提供を行います」という宣言文です。

地域の方々から寄せられる「こっちにもバスを走らせて欲しい」、「●時頃の便を増やしてほしい」といった個別の要望にも、地域旅客運送サービスの全体ビジョンや政策推進の観点から明確に回答することができるようになります。

また、施策実施にあたっての住民説明や議会での答弁、予算要求時の財政協議などに際し、“法定の”計画に事業が位置付けられていることが根拠となり、予算化や補助申請、庁内や交通事業者との協議、住民や議会への説明等の拠りどころとして用いることができます。

活性化再生法第4条において、「都道府県は各市区町村を超えた広域的見地から市町村と密接な連携を図り、活性化・再生に取り組む」、「市町村は主体的に地域公共交通の活性化・再生に取り組むように努めなければならない」と明示され、地方公共団体による地域公共交通への積極的な関与が法律の面からも求められています。

## 2. 地域公共交通計画の位置づけ

地域公共交通計画は、「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」であり、地方自治体が地域の移動に関する関係者を集めて法定協議会での協議を行って作成するものです。

地域公共交通計画は、地域の社会・経済を交通の面から支える基盤となるものです。そのため、計画を作成することがすべての地方自治体の「努力義務」とされています。

# 地域公共交通に関する協議の場

## 1. 交通分野の協議会

地域公共交通に関する協議の場には、道路運送法に基づく地域公共交通会議や運営協議会、地域協議会のほか、活性化再生法に基づく法定協議会があり、各協議会は、それぞれ異なる役割を持っています。なお、令和2年11月より、交通空白地有償運送及び福祉有償運送については地域公共交通会議もしくは運営協議会のどちらでも協議が出来るようになりました。

### ● 法定協議会

日常生活に必要な交通手段の確保について協議する場で、まちづくりと連携しながら、地域全体の交通網を作り上げることを目指すほか、地域公共交通計画の策定やその運用を行う場となります。

### ● 地域公共交通会議

既存のバスやコミュニティバス、乗合タクシーの運行にかかる手続きや、自家用有償旅客運送（市町村やNPO等が運行主体となる交通空白地有償運送、福祉有償運送）の必要性、運送の区域（ルート）、運送の対価について協議を行う場です。

### ● 運営協議会

自家用有償旅客運送（市町村やNPO等が運行主体となる交通空白地有償運送、福祉有償運送）の必要性、運送の区域（ルート）、運送の対価について協議を行う場です。

### ● 地域協議会

生活交通の確保に関する地域における枠組みづくり、その他の生活交通のあり方一般に関する事項の協議のほか、バス路線の休廃止にかかる協議を行う場です。

# 地域公共交通に関する協議の場

## 法定協議会

<b>根拠法令</b>	地域公共交通活性化再生法 (第6条第1項)
<b>主催者</b>	市町村(複数可) または都道府県
<b>対象の交通モード</b>	多様な交通モード
<b>目的</b>	地域公共交通計画の策定、実施について必要な協議を行う
<b>構成員</b>	地方公共団体、交通事業者、利用者など

## 地域公共交通会議

<b>根拠法令</b>	道路運送法 (施行規則第9条の3)
<b>主催者</b>	市町村(複数可) または都道府県
<b>対象の交通モード</b>	バス、タクシー、自家用有償旅客運送 (交通空白地有償運送、福祉有償運送)
<b>目的</b>	乗合旅客運送の運賃などの協議 自家用有償旅客運送についての協議
<b>構成員</b>	市町村長または都道府県知事、交通事業者、住民、地方運輸局長など

## 運営協議会

<b>根拠法令</b>	道路運送法 (施行規則第51条の8)
<b>主催者</b>	市町村(複数可) または都道府県
<b>対象の交通モード</b>	自家用有償旅客運送 (交通空白地有償運送、福祉有償運送)
<b>目的</b>	自家用有償旅客運送についての協議
<b>構成員</b>	市町村長または都道府県知事、交通事業者、住民、地方運輸局長、すでに有償運送を行っているNPOなど

## 地域協議会

<b>根拠法令</b>	道路運送法 (施行規則第15条の4)
<b>主催者</b>	都道府県
<b>対象の交通モード</b>	バス・タクシー
<b>目的</b>	旅客輸送を確保する枠組みづくりについて審議
<b>構成員</b>	都道府県知事、市町村長、地方運輸局長、交通事業者など

# 地域公共交通に関する協議の場

## 2. 協議会の構成員と主な役割

法定協議会の構成員には、計画を作成しようとする**地方公共団体**、関係する**公共交通事業者等**、**道路管理者**、**港湾管理者**その他地域公共交通計画に定めようとする**事業を実施すると見込まれる者**、関係する**公安委員会**を必ず含める必要があります。

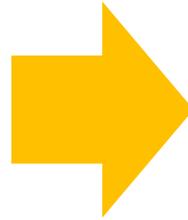
また、地域公共交通の**利用者**、**学識経験者**その他の当該地方公共団体が**必要と認める者**については、主宰する地方公共団体が**必要と判断した場合**に構成員に加えることができます。（活性化再生法第6条）

構成員	主な役割
市町村	<ul style="list-style-type: none"> <li>市町村としての方針を提示</li> <li>地域活性化や町作り等の立場からの発言</li> </ul>
都道府県	<ul style="list-style-type: none"> <li>市町村の境界を越えた広域的な視点での助言</li> </ul>
地域住民 ・利用者	<ul style="list-style-type: none"> <li>日頃から感じている利用する上での課題、困ったことを伝える</li> <li>地域の視点から、公共交通に関する課題や必要な取り組みを提案</li> </ul>
交通事業者	<ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通運行の当事者としての助言</li> <li>ノウハウを活かした企画立案</li> </ul>
道路管理者	<ul style="list-style-type: none"> <li>道路管理上の観点から助言</li> </ul>
公安委員会	<ul style="list-style-type: none"> <li>交通保安上の観点から助言</li> </ul>
学識経験者	<ul style="list-style-type: none"> <li>交通やそれに関連する分野の有識者としてアドバイス</li> </ul>
運輸局・支局	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域の公共交通のあり方について助言</li> </ul>

# 地域公共交通に関する協議の場

## 3. 既存協議体の活用

法定協議会と地域公共交通会議は別々に設置する必要があるか？



必要なメンバーが揃っていれば、1つの協議組織に統合が可能

道路運送法に基づく地域公共交通会議や地域協議会が既に組織されている場合には、**必要なメンバーの追加によって法定協議会とすることが可能**になるとともに、メンバーは地方公共団体の判断によって柔軟に追加できます。

**法定協議会と地域公共交通会議は、機能が違うとはいえ、参加する関係者はほとんどが同じ**です。さらに、法定協議会で策定した地域公共交通計画に基づく事業を具現化するためには、道路運送法上の手続きが必要であることが多いため、別々に会議を開くことは非効率な場合があります。

このため、法定協議会と地域公共交通会議を別々に設けるのではなく、**1つの協議組織に両者の機能を併せ持つことができる**ようになっています。この場合、**協議会の設置規約に両者の機能を持つことを規定**しておきます。

今後の乗合バス等の運行費補助は、活性化再生法の計画制度と連動化し、原則として法定協議会に対して補助を行うこととなります。

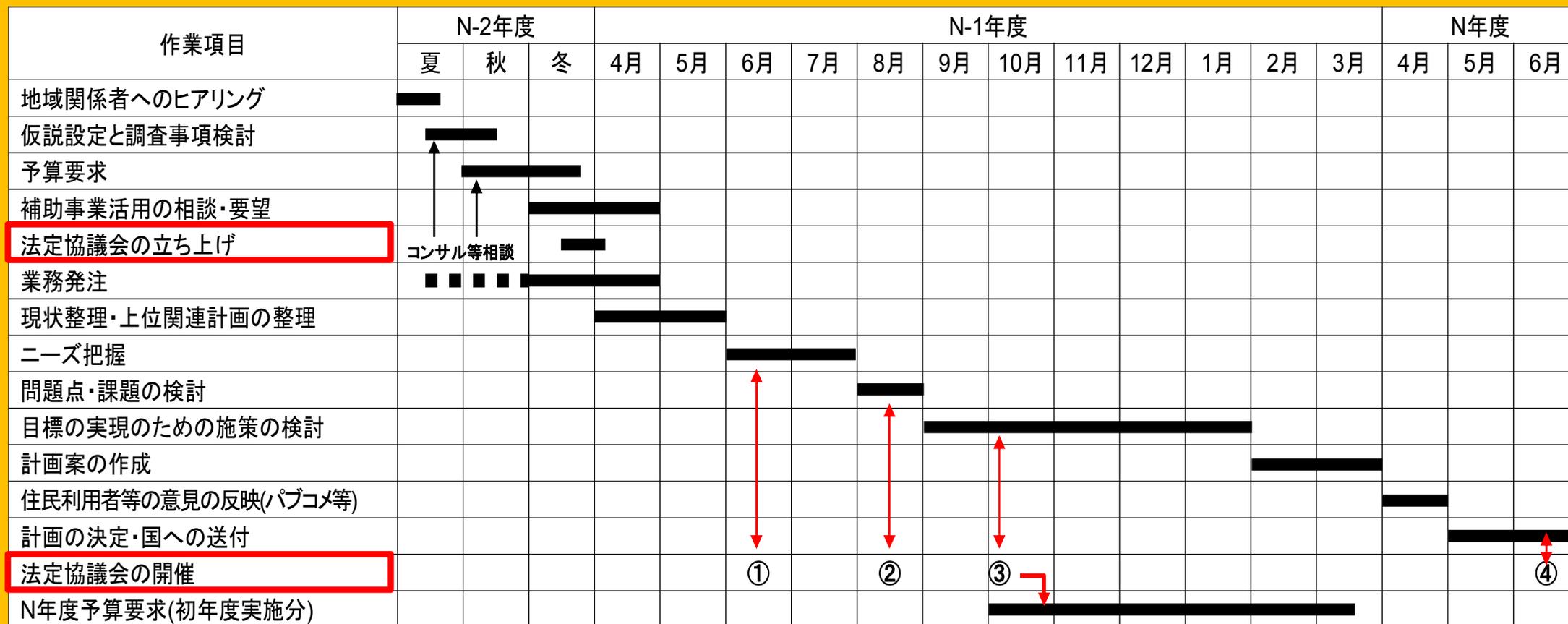
地域公共交通会議のままでは補助を受けることができませんので注意しましょう。

# 協議会運営のポイント

## 1. 地域公共交通計画の作成スケジュール例

- ・ 計画策定の時期を年度末の3月にしている地域が多いですが、特に制約はありません。
- ・ 1年間で計画策定をしようとする例もありますが、余裕をもったスケジュール管理の下で進めることが重要です。

※計画作成年度を「N年度」とした場合



※ 会議の開催時期、開催回数等は地域の実情に即して決定してください。

# 協議会運営のポイント

## 2. 会議で議論すべきこと

「地域公共交通計画」を策定し、様々な関係者がそれぞれの立場から、計画に基づく事業をよりよくするためのアイデアを出し合うことが望まれます。

地域内には、コミュニティバスやデマンド型交通だけでなく、民間の鉄道や路線バス、タクシーも運行しており、それぞれが重要な役割を担っています。

地域全体の公共交通ネットワークの中で、それぞれの公共交通の役割分担を踏まえて議論することが重要であり、将来にわたって持続することができるかという視点での議論も大切になります。

協議の場には、多様な立場の人が参加しており、必ずしも意見が一致するとは限りません。参加者がお互いの立場を尊重して議論ができるようにしましょう。

## 3. 議論を進めるポイント

### 事前の意見集約

事前に地域住民や利用者の意見を収集する仕組みや機会を設け、会議でその内容を報告することが考えられます。

例えば、地元組織の協力を得るなど、住民意見を普段から収集する仕組みを構築したり、地区（自治会・校区等）ごとに説明会や意見交換の場を開催し、事前に意見等を集約しておくといでしょう。

### 下部組織（作業部会・分科会）の設置

会議は参加者が多いため、限られた時間の中では十分な議論が行えないこともあります。このため、下部組織として地方自治体担当者、住民代表、交通事業者などで構成する作業部会・分科会を設置することで、事前に協議内容について調整を図ることも有効です。

### 住民委員への情報提供

年度が変わって新たに委員になった場合、これまでの取組みの経緯が分からないため積極的に意見が述べられないことや、そもそも生活の中で公共交通を利用していないため、状況が十分にわからないようなことも。事前に関係情報を提供するなどの配慮を。

### 交通事業者との情報交換

鉄道や路線バス、タクシーなど、地域内の既存の交通事業者と定期的に意見交換するなど、普段から良好な関係を構築しておくことが重要です。

# 地域公共交通計画の作成

## 1. 地域公共交通計画とは

◇活性化再生法に基づき、地方公共団体が作成する「地域にとって望ましい地域旅客サービスの姿」を明らかにする地域公共交通のマスタープラン。

◇地方公共団体は、地域公共交通計画を作成するよう努めなければならない。

### 計画のポイント

#### ◆まちづくり、観光振興等の地域戦略との一体性の確保

- ・コンパクトシティ等のまちづくり施策との一体的推進
- ・観光客の移動手段の確保等、観光振興施策との連携

#### ◆地域全体を見渡した地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保

- ・公共交通をネットワークとして捉え、幹線・支線の役割分担の明確化
- ・ダイヤや運賃等のサービス面の改善による利用者の利便性向上

#### ◆地域特性に応じた多様な交通サービスの組合せ

- ・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）を最大限活用
- ・MaaSの導入等、新たな技術を活用した利用者の利便性向上

#### ◆住民の協力を含む関係者の連携

- ・法定協議会を設置し、住民や交通事業者等の知己の関係者と協議

⇒地域の移動ニーズに合わせて、地域が自らデザインする交通へ



◆利用者数、収支、行政負担額などの定量的な目標の設定と毎年度の評価・分析等の努力義務化 ⇒ データに基づくPDCAを強化

### 地域旅客運送サービス

#### 公共交通機関



鉄軌道



路線バス



旅客船



コミュニティバス



デマンド交通



乗用タクシー



#### 自家用有償旅客運送



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

# 地域公共交通計画の作成

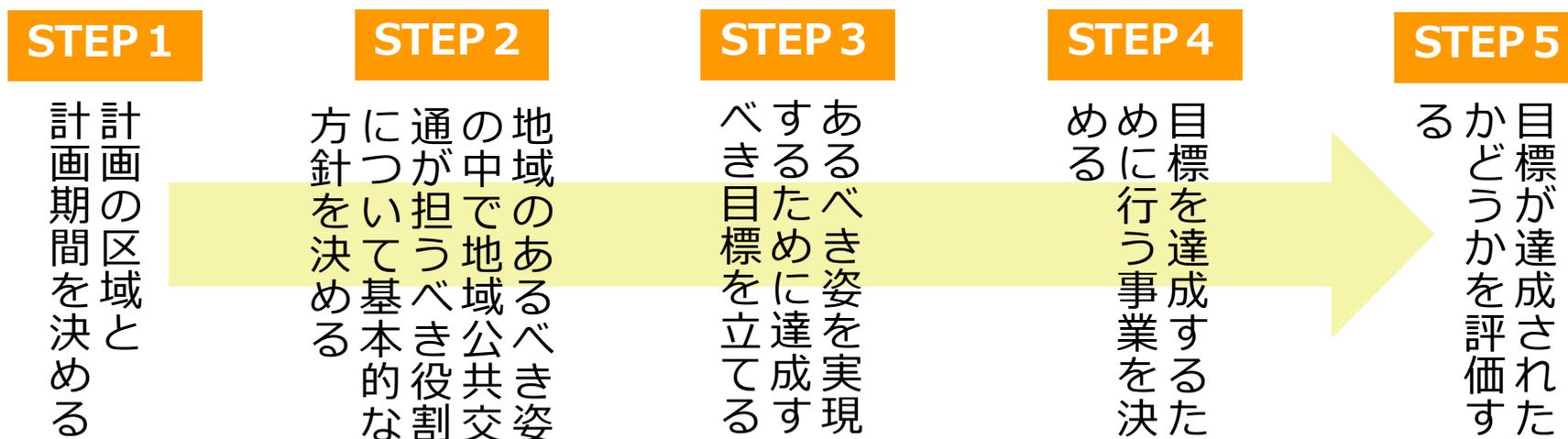
## 1. 地域公共交通計画の構成

地域公共交通計画を策定するためには、活性化再生法第5条第2項に定められた、下記に示す記載事項を満たさなければなりません（法定記載事項）。

### 地域公共交通計画の記載事項

- ①地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保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地域公共交通計画の区域
- ③地域公共交通計画の目標
- ④前号の目標を達成するために行う事業及びその実施主体に関する事項
- ⑤地域公共交通計画の達成状況の評価に関する事項
- ⑥計画期間
- ⑦前各号に掲げるもののほか、地域公共交通計画の実施に関し当該地方公共団体が必要と認める事項

## 2. 計画策定の流れ（計画策定の5つのステップ）



# 地域公共交通計画の作成

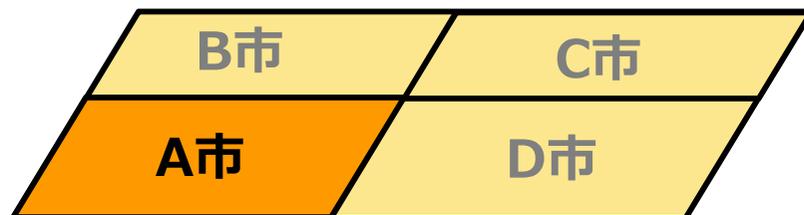
## STEP 1 計画の区域と計画期間を決める

### 【計画の作成主体】

- ① 単独市町村による作成
- ② 複数市町村による共同での作成
- ③ 都道府県と区域内の市町村による共同での作成

狭域

① 単独市町村



### 【計画区域】

計画区域は、地域住民の通勤、通学、買い物、通院といった**日常生活の移動がなされる交通圏が基本**です。この区域の範囲によって、地域公共交通計画の作成主体が決まります。

### 【計画期間】

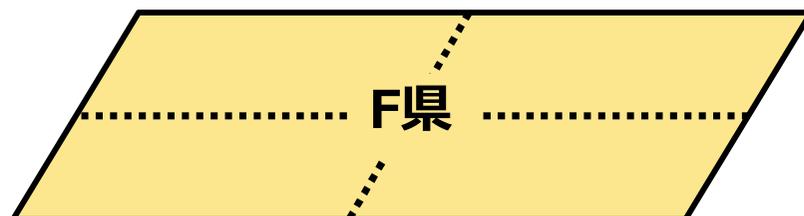
計画の期間については、3年以内程度の短期間では事業の継続性が担保できませんし、逆にあまりに長いと、社会情勢の変化に計画の内容がついて行けなくなる可能性があります。

このため、**5年程度とすることが一般的**ですが、それ以上の計画期間を設定する場合には、3～5年程度で中間見直しの機会を設けることが望ましいでしょう。

② 複数市町村



③ 都道府県全体



広域

# 地域公共交通計画の作成

## STEP 2 地域のあるべき姿の中で地域公共交通が担うべき役割について基本的な方針を決める

基本的な方針は、地域のあるべき姿・なりたい姿を描き、その中で地域公共交通がどのような役割を担うべきかについての、いわばスローガンです。

総合計画などの上位計画で示されている将来的なまちづくりの方針を踏まえ、その中で地域公共交通に何が求められるのかを考えることが大切です。

## STEP 3 あるべき姿を実現するために達成すべき目標を立てる

基本的な方針を実現するために、達成すべき目標を具体的に定めます。具体的に目標を設定するにあたり、まずは、現状を把握することが大切です。

### (1) 現状の把握 ～地域の現状を見る・聞く・触れる～

現状を把握して、なりたい姿とどのくらいのギャップがあるのかを認識する必要があります。

このときに把握すべき事項としては

- 現在の地域公共交通の状況（鉄道・バス・タクシー等の運行状況、路線網、運行本数など）
- 地域内で行われている公共交通以外の移動支援サービスの状況（福祉有償運送の実施状況、スクールバス・福祉バス等の運行状況、福祉タクシーチケットの配布、ボランティアによる外出支援の状況など）
- 地域内の施設の立地状況、人口の分布状況
- 地域住民や利用者の移動に対するニーズ

などが代表的なものとして挙げられます。

これらを用いて、人口分布や移動ニーズと、地域旅客運送サービスの関係を整理することが第一歩です。

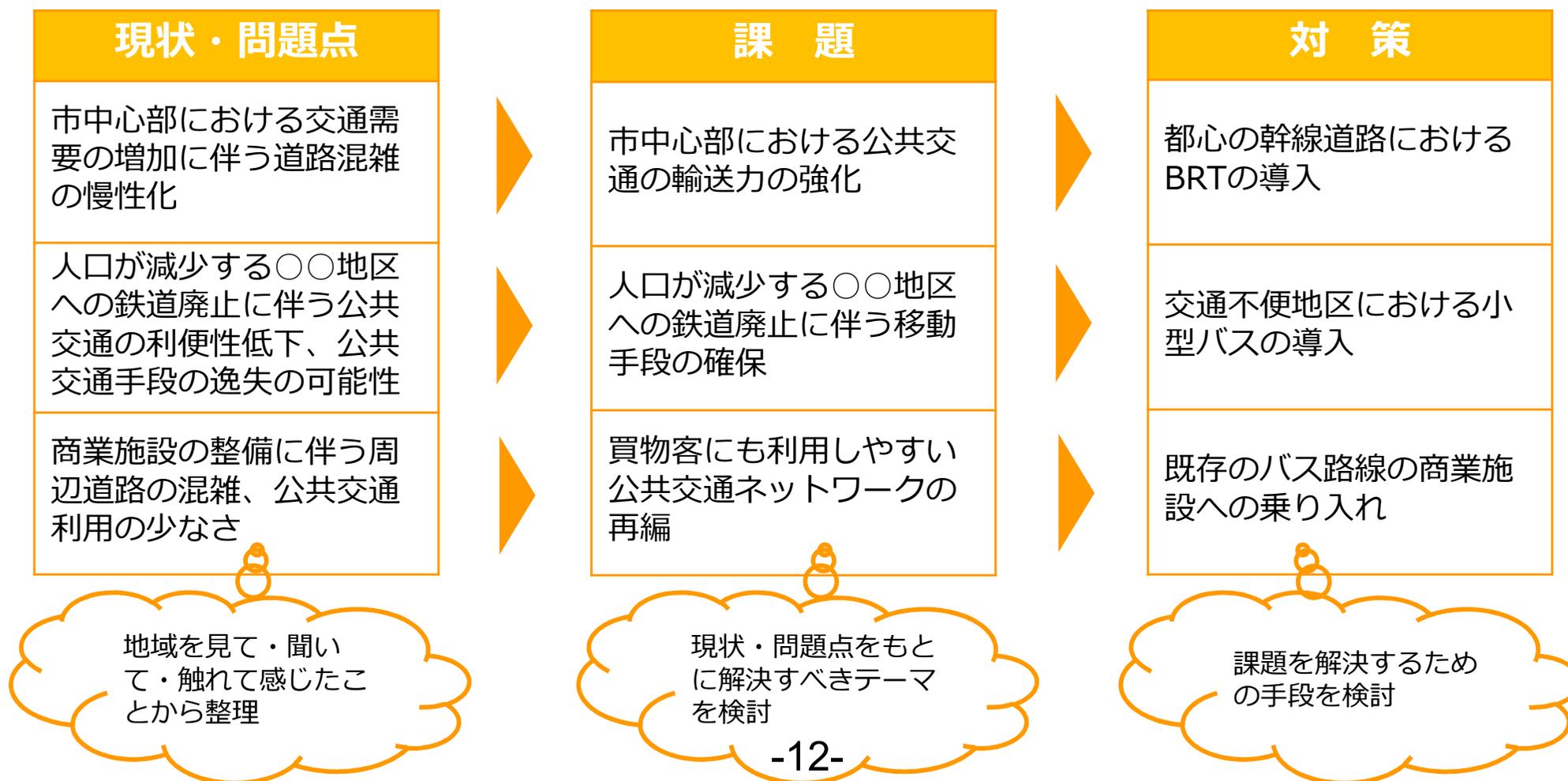
# 地域公共交通計画の作成

## (2) 問題点、課題、対策の整理 ～解決すべき課題から目標を導く～

調査を通じて把握したデータなどは、地図上にマッピングしたり、グラフ化するなどの「見える化」をして会議での議論に活用しましょう。

住民や利用者のニーズが高いにもかかわらず、現在のサービスでは充足されていないものが解決すべき課題として見えてくるでしょう。この課題を解決することが計画の目標となります。

<問題点・課題の整理例>



## STEP 4 目標を達成するために行う事業を決める

それぞれの目標を達成するための事業を考えていきましょう。計画期間中に確実に行う、あるいは行うべき事業を漏らさずに書くことが大切です。

この事業は、新たに取り組みを始めるものだけでなく、以前から継続しているコミュニティバスの運行なども忘れずに記載しておきましょう。

新たな事業の場合は、実施の時期や内容がしっかり固まっていない場合もあるかも知れませんが、そうした場合には大まかな方向性だけでも書いておくといいでしょう。

一方で、すでに実施する内容がはっきりしているものについては、できるだけ具体的な内容を記載しておくことが求められます。

また、スケジュール表を作成し、**いつの時期に何の事業を行うかを明文化**しましょう。

事業を記載する際に忘れてはならないのが「実施主体」です。事業の実施主体がほとんど「市」となっている計画が少なからず見られます。つまり、ほとんどの事業を地方自治体の実施するということですが、地域公共交通活性化の取り組みは地方自治体だけが頑張っても実現できるものではありません。

交通事業者をはじめ、公共交通活性化の取り組みの便益を受ける主体が事業実施主体に名を連ねるべきですし、事務局（=多くの場合、自治体の担当部局）は**様々な主体を巻き込むような事業の進め方をするべき**です。

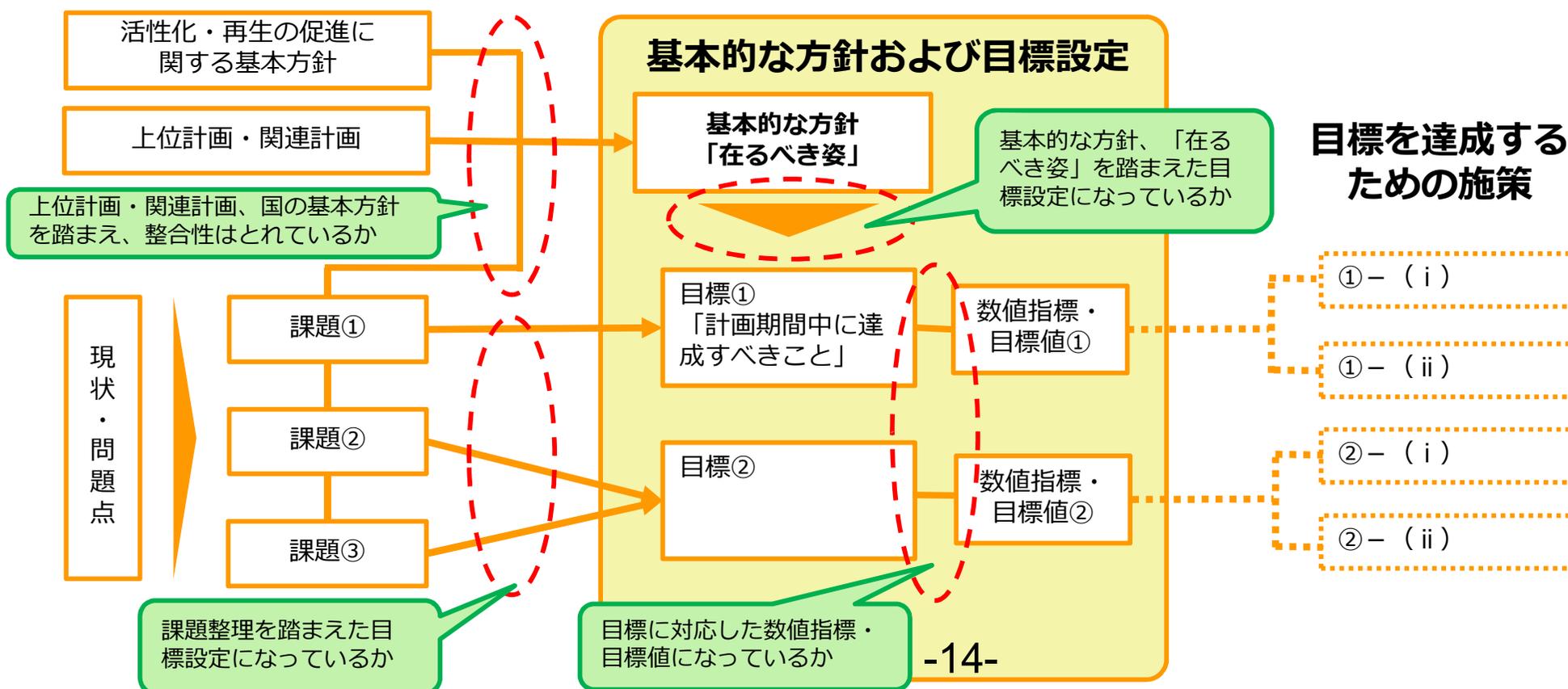
# 地域公共交通計画の作成

## STEP 5 目標が達成されたかどうかを評価する

計画に記載された様々な事業を実施した結果、目標を達成できたかどうかを評価します。目標はなるべく**定量的な数値で達成度合いを表現**できるものとしておくことが望ましいです。

評価は、評価することそのものが目的ではなく、**改善に結びつけることが真の目的**です。また、評価指標は自分たちで入手や取り扱いをしやすい数値を用いるようにすると良いでしょう。

- ・ 目標は、数値指標・目標値につなげる意識を持って設定しましょう。
- ・ 現状・問題点、上位・関連計画、国の基本方針、課題、基本的な方針と目標の整合を確認しましょう。



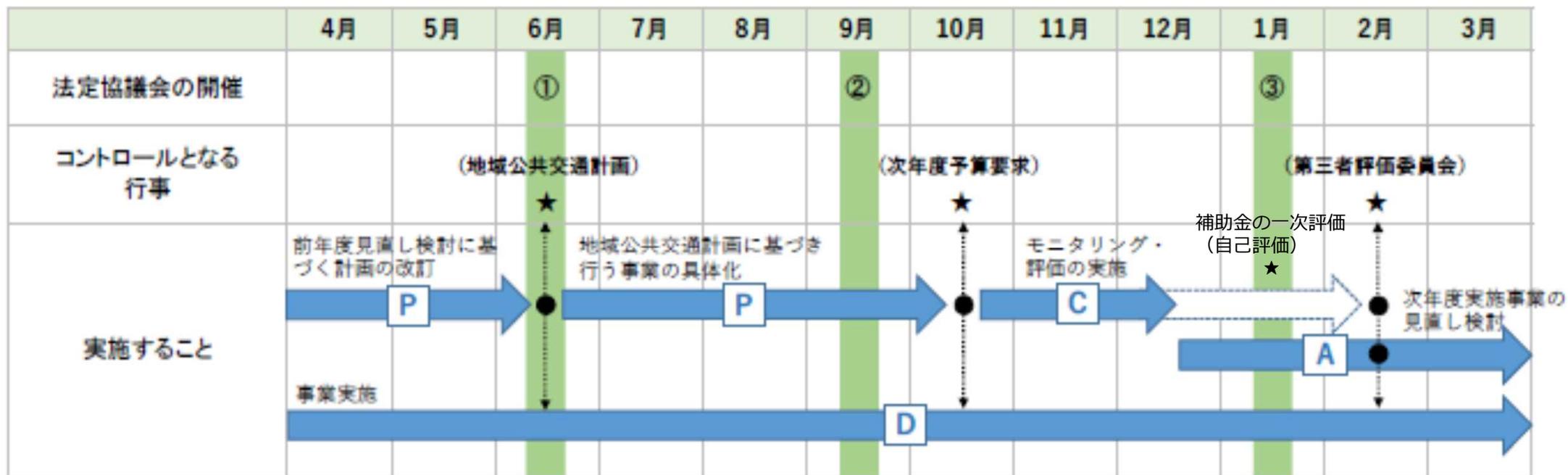
# 地域公共交通計画の作成

## 地域公共交通計画におけるPDCAサイクル

一連のPDCAサイクルが機能するためには、幹線補助・フィーダー補助にかかる計画認定申請の提出時期（6月）、行政の予算要求時期（秋頃）、第三者評価委員会の時期（2月）など、行政的作業のスケジュールを考慮することが不可欠です。

なお、既存の計画では、PDCAサイクルの概念図をただ貼り付けているだけの計画が数多く見受けられます。このような概念図だけでは評価・見直しスケジュールや評価方法、評価体制の具体的な検討が図られないため、**スケジュール表の中で明確化**するようにしましょう。

### <PDCAサイクルの一例>



# 地域公共交通計画と運行費補助の連動化

- 幹線補助又はフィーダー補助を地域公共交通計画に位置付ける場合、
  - ・地域公共交通計画本体には、**補助系統の地域の公共交通における位置付け**や**地域公共交通確保維持事業の必要性**など、**マスタープランの内容とすべき事項を記載**するとともに、
  - ・これまで補助計画に位置付けられてきた**補助系統等に関する事項の詳細**については、原則として、**地域公共交通計画の「別紙」として位置づける**こととする。
- 別紙について、**地域公共交通計画の一部**として、**法定協議会における協議の経路**等を経るものとする。

## これまでの補助制度

### 生活交通確保維持改善計画の記載事項

- ・地域公共交通確保維持事業に係る**目的・必要性**
- ・地域公共交通確保維持事業の**定量的な目標・効果**
- ・目標を達成するために行う**事業及び実施主体**
- ・地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する**運行系統の概要及び運行予定者**
- ・地域公共交通確保維持事業に要する**費用の総額、負担者及びその負担額**
- ・補助を受けようとする**手続に係る利用状況等の継続的な測定手法**
- ・地域公共交通確保維持事業の**生産性を向上させる取組**
- ・**車両の取得や貨客混載の導入**等に関する事項
- ・その他、**詳細な事項**

## 地域公共交通計画と連動した補助制度

### ①地域公共交通計画に位置付ける事項

- ・地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する**運行系統（補助系統）の地域の公共交通における位置づけ・役割**
- ・上記の位置付け等を踏まえた地域公共交通確保維持**事業の必要性**
- ・補助系統に係る**事業及び実施主体の概要**
- ・地域公共交通計画**全体の定量的な目標・効果とその評価手法**※  
（※令和2年活性化再生法改正により義務付け）

### ②地域公共交通計画の別紙として提出する事項（毎年度提出）

- ・地域公共交通確保維持**事業の内容及び実施主体に関する詳細**
- ・**補助系統の概要及び運送予定者**
- ・補助系統に関する**定量的な目標・効果及びその評価手法・測定方法**
- ・地域公共交通確保維持事業に要する**費用の総額、負担者、負担額**
- ・地域公共交通確保維持事業の**生産性を向上させる取組**（幹線系統のみ）
- ・**車両の取得や貨客混載の導入**等に関する事項
- ・その他、**詳細な事項**

# 地域公共交通計画と運行費補助の連動化

乗合バスの運行費補助（地域間幹線系統補助、地域内フィーダー系統補助）を受けようとする場合、**補助対象系統の地域の公共交通における位置付け・役割、補助事業の必要性等**について**地域公共交通計画の各記載事項の中に溶け込ませた形で記載**する必要があります。

## 地域公共交通計画（全体）

### ① 基本的な方針：

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、取組の方向性を記載

### ② 区域：

住民の通勤、通学、買い物といった日常生活に関して形成される交通圏を基本として設定

### ③ 目標：

定量的な目標（利用者数、収支、行政負担額等）を設定し、データに基づくPDCAを強化

### ④ 目標を達成するために行う事業及びその実施主体：

地域における公共交通サービスの全体像を明記し、それぞれの交通モードや路線等ごとの事業・実施主体を具体的に記載

### ⑤ 達成状況の評価：

事業実施後、設定した具体的な目標を基に、各種事業の実施状況を適切に管理（PDCA）できるよう、評価手法を設定

## 各計画事項における補助関連の記載内容

補助系統について、公共交通の将来像や取組の方向性の中で位置付けるべき事項があれば記載（幹線・支線の将来像や、コミュニティバス・デマンド交通等に係る取組の方向性などを記載することを想定）

補助系統を含めるよう区域を設定。その際、幹線とフィーダーの位置づけや役割を明示

地域公共交通計画全体の定量的な目標を設定（個別の補助系統に関する目標は別紙に記載）

補助系統を明示するとともに、それぞれの事業内容や実施主体について記載。あわせて、車両の更新などの事業の方向性を記載。

地域公共交通計画全体の定量的な目標に関する評価手法等について記載（個別の補助系統の目標に関する評価手法等は別紙に記載）

## 別紙における記載事項（補助申請時に毎年度提出）

- ・地域公共交通確保維持事業の内容及び実施主体に関する詳細
- ・定量的な目標・効果及びその評価手法・測定方法
- ・地域公共交通確保維持事業の生産性を向上させる取組（幹線系統）
- ・その他、詳細な事項

- ・補助システムの概要及び運送予定者
- ・地域公共交通確保維持事業に要する費用の総額、負担者、負担額
- ・車両の取得や貨客混載の導入等に関する事項

⇒別紙には、補助系統等に関する詳細な事項を記載し、毎年度の認定申請の際に提出。

# 地域公共交通計画と運行費補助の連動化

## 地域公共交通計画への位置づけの事例

【参考事例】 八街市地域公共交通計画（令和3年5月策定）

### V-2 計画目標の設定

#### 1. 計画目標の設定

基本方針に沿った5つの計画目標と、目標を評価するための評価指標（目標値）を設定する。

計画目標の設定にあたり、地域公共交通網形成計画において目標達成できなかった項目についても考慮し、本計画でも目標として継続することとする。

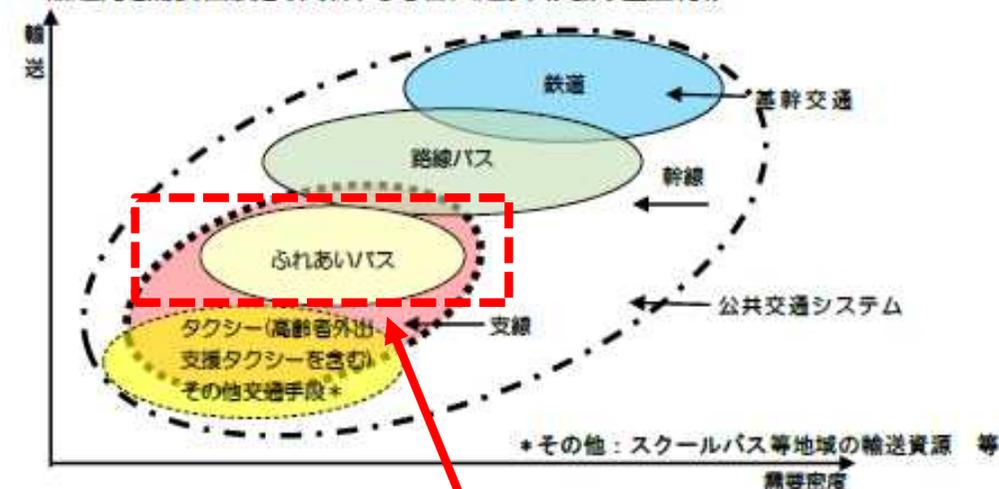
計画目標① 各交通モードの機能・役割の明確化

- バス路線の見直しや乗り継ぎ利便性向上により、鉄道、路線バス（幹線）、フィーダー交通（支線）の機能・役割を明確にすることで、地域のニーズに合ったサービスの提供、地域内交通の相互連携による利便性向上と効率的な運行を実現する。

#### 機能分類

機能分類	性格・役割	
広域幹線 ・JR 総武本線	○都市間連絡の骨格となる交通軸 ○通勤・通学、通院、買物、観光など多様な目的に対応	
地域内生活交通	幹線路線 ・路線バス	○周辺都市への連絡及び市内交通の骨格を形成する路線 ○通勤・通学、通院、買物、観光など多様な目的に対応
	支線路線 ・ふれあいバス	○地域内の移動サービスと公共交通空白地域の解消を担う路線 ○通勤・通学、買物、通院等の目的に対応
	補完交通・タクシー	○買い物、通院等の目的に対応
	その他（既存送迎バス等）	○病院送迎バス、その他施設送迎バス

■輸送力と需要密度との関係による各交通システムの位置付け



地域公共交通のあり方として、明示的に補助系統（ふれあいバス）の地域における位置づけ・役割を記載していることが認められる

# 地域公共交通計画と運行費補助の連動化

## 地域公共交通計画への位置づけの事例

### 【参考事例】八街市地域公共交通計画（令和3年5月策定）

#### 3.計画目標を達成するための実施施策

目標を達成するための実施施策の概要は、以下のとおりである。

施策は、関係者(国の支援含む)と連携を図り、実施していくものとする。

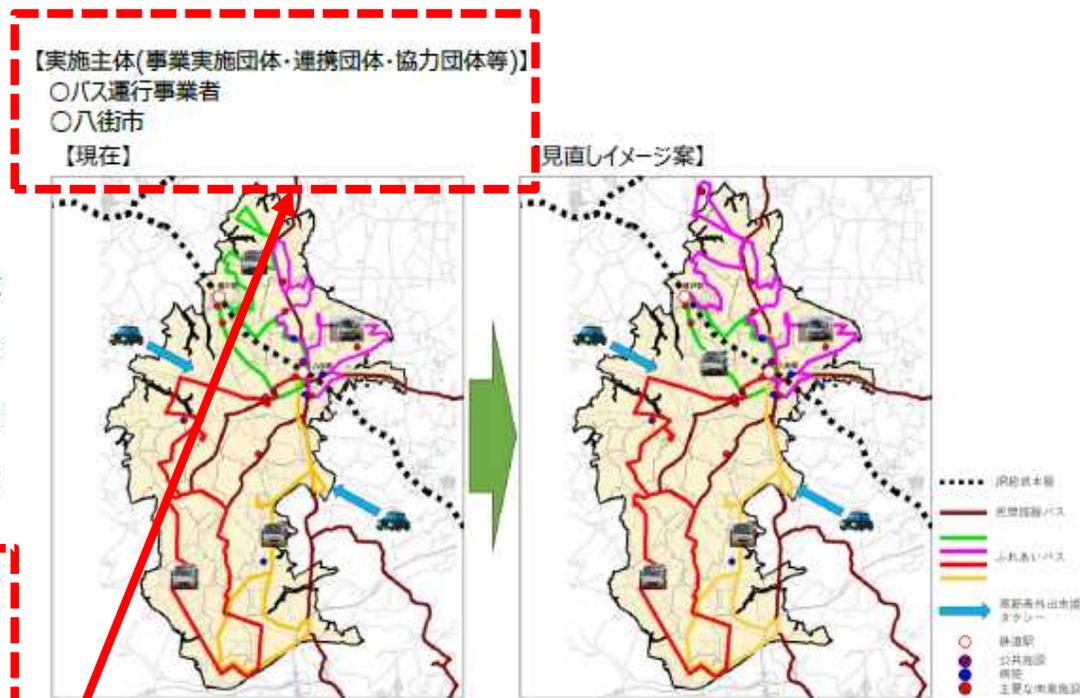
\* 各計画目標と施策の関連については、「基本方針・計画目標・施策の関連図(P5-11)」を参照のこと。

#### ■施策1 ふれあいバスの改善

##### 【目的・概要】

- ・集約型都市構造構築のため、都市核である八街駅周辺と副次核である榎戸駅周辺を結ぶ有機的な連携を図る公共交通ネットワークを構築する。
- ・市役所や中央公民館のほか、大規模商業施設や総合病院等の市内主要拠点を市民が利用しやすい交通環境を形成する。
- ・高齢者が利用する施設は、都市機能が集積する都市核・副次核に集積していることを踏まえ、高齢者の日常生活における外出機会を促進させる。
- ・市民にとって利用しやすいふれあいバスとするため、市民ニーズや利用状況等を勘案し、運行ルートや運行ダイヤの見直し等を実施する。

- ふれあいバスの運行ルート・運行ダイヤの見直し
- 小学校児童の登下校に合わせた運行ダイヤの調整
- 地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金の活用



地域公共交通のあり方として、**明示的に事業の必要性、事業及び実施主体の概要**を記載していることが認められる。

# 地域公共交通計画と運行費補助の連動化

## 地域公共交通計画への位置づけの事例

### 【参考事例】八街市地域公共交通計画（令和3年5月策定）

#### 2. 計画目標に対する評価指標

計画目標の達成状況を評価するため、各計画目標に対する評価指標を設定する。

##### 【計画目標】

- ①各交通モードの機能・役割の明確化
- ②公共交通機関の強化による市民の外出機会の創出
- ③利用しやすい公共交通環境の整備
- ④分かりやすい公共交通の実現
- ⑤地域全体で支える持続可能な公共交通の構築

##### 【評価指標】

- 年間バス利用者数  
(計画目標①、②、③、④)
- 公共交通に係る市財政負担額  
(計画目標①、②、③、④)
- 高齢者の外出時に困っている割合  
(計画目標②、③)
- 公共交通に対する満足度  
(計画目標①、②、③)
- 地域の実情に合った地域交通の取組  
(計画目標⑤)



設定した評価指標に対する目標値は、以下のように設定する。

##### ■ 評価指標の目標値

評価指標	指標の定義	現況値 (令和元年度)	目標値 (令和7年度)
年間バス利用者数	市内を運行するバスの年間利用者数	1,286,514 人/年	現況値
	路線バス		
	ふれあいバス	86,000 人/年	現況値
公共交通に係る市財政負担額	公共交通に係る市の年間財政負担額 <small>※令和元年度は、20,928 千円の国庫補助金の交付が取り引き済み活用を図る</small>	52,201 千円/年	現況値程度
高齢者の外出時に困っている割合	アンケート調査による高齢者の外出時に困っている人の回答割合	13.3% (八街中学校区)	12% (八街中学校区)
		15.4% (八街中央中学校区)	14% (八街中央中学校区)
		16.6% (八街北中学校区)	15% (八街北中学校区)
		18.8% (八街南中学校区)	17% (八街南中学校区)
公共交通に対する満足度	アンケート調査による公共交通に対する満足している人の回答割合	10.7% <small>※平成30年度市民アンケート</small>	現況値以上
地域の実情に合った地域交通の取組	地域懇談会・セミナー・勉強会・アンケート等の実施回数	9 回実施 (※令和2年度時点)	10 回 (累積) (年2回)

※ただし、これらの数値目標については、社会経済状況等の動向により、必要に応じて見直すこととする。

地域公共交通のあり方として、**明示的に定量的な目標・効果とその評価手法**を記載していることが認められる。

# 国による支援(地域公共交通確保維持改善事業)

## 地域公共交通調査事業 (計画策定事業)

<b>補助対象</b>	地域公共交通活性化再生法に基づく協議会（法定協議会）
<b>補助対象経費</b>	<p>地域公共交通計画（改正前の地域公共交通網形成計画）の策定に必要な経費（地域データの収集・分析の費用（※）、住民・利用者アンケートの実施費用、専門家の招聘費用、協議会開催等の事務費、短期間の実証調査のための費用等）</p> <p>（※）協議会によるマーケティング活動の強化のためのモビリティデータの収集・活用について重点的に支援</p>
<b>補助率</b>	<p>1 / 2（上限額500万円。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法定協議会が主体となった協働による取組を行う場合は、上限1,500万円）</p>
<b>補助要件</b>	<p>①計画に、公共交通の利用者数、収支率その他の定量的な目標値を記載し、当該目標値と実績値を比較して当該計画の達成状況の評価を行うこと</p> <p>②都市再生特別措置法に規定する立地適正化計画を作成していない市町村にあつては、当該計画の作成を検討すること</p>

### ■例年のスケジュール

- 1 1月 事業量調査（要望調査）
- 3月 交付予定額の内示
- 4月 交付申請
- 5月 交付決定
- ※ 交付決定後、事業着手（コンサルとの契約等）

# 国による支援(地域公共交通確保維持改善事業)

## 地域内フィーダー系統補助

<b>補助対象</b>	地域公共交通活性化再生法に基づく協議会 (経過措置により、R6年度事業までは一般乗合旅客自動車運送事業者、自家用有償旅客運送者も対象)
<b>補助対象経費</b>	補助対象系統に係る経常費用から経常収益を控除した額
<b>補助率</b>	1 / 2
<b>主な補助要件</b>	<p>法定協議会が定めた地域公共交通計画に確保又は維持が必要として掲載され、</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 補助対象地域間幹線バス系統を補完するものであること又は過疎地域等の交通不便地域の移動確保を目的とするものであること</li> <li>・ 補助対象地域間幹線バス系統等へのアクセス機能を有するものであること</li> <li>・ 新たに運行を開始又は公的支援を受けるものであること</li> <li>・ 乗車人員が2人 / 1回以上であること (定時定路線型の場合に限る。)</li> <li>・ 経常赤字であること</li> </ul>

- R3年度のスケジュール
- 6月 計画認定申請 (R4年度 (R3.10~R4.9) 分)
  - 9月 計画認定
  - 11月 交付申請 (R3年度 (R2.10~R3.9) 分)
  - 3月 (予定) 交付決定、額の確定