

(仮称) 熊取町公共交通計画の策定について

1. 地域公共交通計画とは

地域公共交通の活性化と再生を一体的かつ効率的に推進していくために定められた「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の中で定められている法定計画のことです（策定は努力義務）。「地域公共交通計画」は、地域公共交通に関する基本となる計画（マスタープラン）となっており、地域の移動手段の確保、維持、改善に向けた方針や具体的な取組みを記載します。

計画策定をすることで、以下のように、大きく5つのメリットがあります。その他にも乗合バス等の補助制度の連動化や地域公共交通特定事業を活用することが可能となります。

✓地域公共交通の「憲法」

- ・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。

✓まちづくりや観光等の他施策との連携強化

- ・活性化再生法ではまちづくり施策や観光の振興に関する施策と連携した地域旅客運送サービスの持続的な提供について明記されており、地域交通をきっかけに様々な分野の計画推進につながる取組に発展させることが可能です。

✓関係者間の連携強化・役割分担明確化

- ・法定協議会を設置して、協議・意見交換・合意のもとに計画作成を進めることで、行政の動きと歩調を合わせた交通事業者や地域団体のアクションプランを立てることができるとともに、新たな問題を解決するための協調行動を話し合うこともできます。

✓交通機関同士の連携強化・役割分担明確化

- ・地域公共交通計画は単一の公共交通機関の運行計画ではなく、地域内で運行を行う交通事業の連携を促進させ、効率的な地域旅客運送サービスの充実化につなげるための計画として位置付けています。地域公共交通計画の作成をきっかけに、地域全体のネットワークの在り方について、鉄道、バス、タクシー、その他地域の輸送資源を一体として検討し、活用できる地域旅客運送サービス全体の連携を強めたり、効率性を高めるための方針や目標、事業を関係者全員で考えたりすることができます。

✓公共交通事業の継続性

- ・地方公共団体の担当者は数年で異動してしまうことが多く、引継ぎがうまく機能しない場合、方針がぶれてしまったり、事業が頓挫してしまったりする危険性があります。しかし、多様な関係者との協議を経て作成された地域公共交通計画が定められていることで、政策の継続性が確保されるとともに、交通事業者や事業実施者側で為すべきことが引き継がれるため、新任担当者が慣れるまでの間に取組が減速するといったことを避けることができます。

※「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き 第3版」（令和4年3月 国土交通省）より作成。

地域公共交通計画とは

- 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（令和2年11月改正）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運送サービスの姿」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地域の関係者と協議
⇒ **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入**



- ◆ 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
クルマス



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状況一覧(令和5年1月末時点)

改正地域公共交通活性化再生法の施行(2014年11月)以降、2023年1月末までに、771件の地域公共交通計画が作成され、53件の地域公共交通利便増進実施計画が国土交通大臣により認定。また、2022年12月末までに、347自治体が地域公共交通計画及び立地適正化計画を両方作成。(参考:立地適正化計画作成都市数...470)

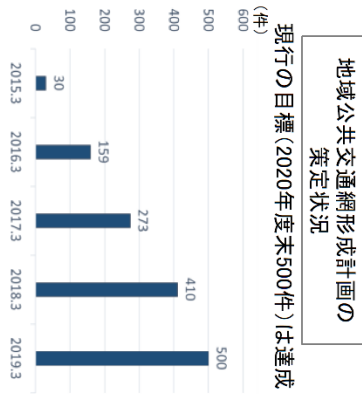
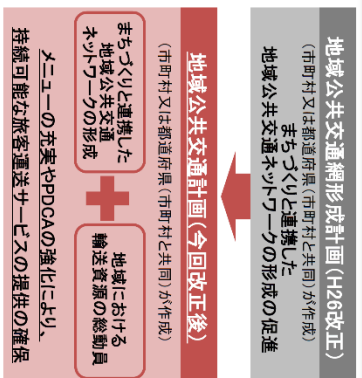
都道府県	市町村	計画種別	計画内容
北海道	札幌市	地域公共交通計画	札幌市域内全域
	旭川市	地域公共交通計画	旭川市域内全域
	釧路市	地域公共交通計画	釧路市域内全域
	帯広市	地域公共交通計画	帯広市域内全域
	旭川市	地域公共交通計画	旭川市域内全域
	釧路市	地域公共交通計画	釧路市域内全域
	帯広市	地域公共交通計画	帯広市域内全域
	旭川市	地域公共交通計画	旭川市域内全域
	釧路市	地域公共交通計画	釧路市域内全域
	帯広市	地域公共交通計画	帯広市域内全域
東北	仙台市	地域公共交通計画	仙台市域内全域
	盛岡市	地域公共交通計画	盛岡市域内全域
	秋田県	地域公共交通計画	秋田県全域
	山形県	地域公共交通計画	山形県全域
	福島県	地域公共交通計画	福島県全域
	仙台市	地域公共交通計画	仙台市域内全域
	盛岡市	地域公共交通計画	盛岡市域内全域
	秋田県	地域公共交通計画	秋田県全域
	山形県	地域公共交通計画	山形県全域
	福島県	地域公共交通計画	福島県全域
関東	東京都	地域公共交通計画	東京都全域
	埼玉県	地域公共交通計画	埼玉県全域
	千葉県	地域公共交通計画	千葉県全域
	茨城県	地域公共交通計画	茨城県全域
	栃木県	地域公共交通計画	栃木県全域
	群馬県	地域公共交通計画	群馬県全域
	東京都	地域公共交通計画	東京都全域
	埼玉県	地域公共交通計画	埼玉県全域
	千葉県	地域公共交通計画	千葉県全域
	茨城県	地域公共交通計画	茨城県全域
中部	愛知県	地域公共交通計画	愛知県全域
	岐阜県	地域公共交通計画	岐阜県全域
	静岡県	地域公共交通計画	静岡県全域
	長野県	地域公共交通計画	長野県全域
	富山県	地域公共交通計画	富山県全域
	石川県	地域公共交通計画	石川県全域
	愛知県	地域公共交通計画	愛知県全域
	岐阜県	地域公共交通計画	岐阜県全域
	静岡県	地域公共交通計画	静岡県全域
	長野県	地域公共交通計画	長野県全域
近畿	大阪府	地域公共交通計画	大阪府全域
	京都府	地域公共交通計画	京都府全域
	兵庫県	地域公共交通計画	兵庫県全域
	奈良県	地域公共交通計画	奈良県全域
	和歌山県	地域公共交通計画	和歌山県全域
	大阪府	地域公共交通計画	大阪府全域
	京都府	地域公共交通計画	京都府全域
	兵庫県	地域公共交通計画	兵庫県全域
	奈良県	地域公共交通計画	奈良県全域
	和歌山県	地域公共交通計画	和歌山県全域
中国	岡山県	地域公共交通計画	岡山県全域
	広島県	地域公共交通計画	広島県全域
	鳥取県	地域公共交通計画	鳥取県全域
	徳島県	地域公共交通計画	徳島県全域
	岡山県	地域公共交通計画	岡山県全域
	広島県	地域公共交通計画	広島県全域
	鳥取県	地域公共交通計画	鳥取県全域
	徳島県	地域公共交通計画	徳島県全域
	岡山県	地域公共交通計画	岡山県全域
	広島県	地域公共交通計画	広島県全域
四国	香川県	地域公共交通計画	香川県全域
	愛媛県	地域公共交通計画	愛媛県全域
	高知県	地域公共交通計画	高知県全域
	香川県	地域公共交通計画	香川県全域
	愛媛県	地域公共交通計画	愛媛県全域
	高知県	地域公共交通計画	高知県全域
	香川県	地域公共交通計画	香川県全域
	愛媛県	地域公共交通計画	愛媛県全域
	高知県	地域公共交通計画	高知県全域
	香川県	地域公共交通計画	香川県全域
九州	福岡県	地域公共交通計画	福岡県全域
	佐賀県	地域公共交通計画	佐賀県全域
	熊本県	地域公共交通計画	熊本県全域
	大分県	地域公共交通計画	大分県全域
	鹿児島県	地域公共交通計画	鹿児島県全域
	福岡県	地域公共交通計画	福岡県全域
	佐賀県	地域公共交通計画	佐賀県全域
	熊本県	地域公共交通計画	熊本県全域
	大分県	地域公共交通計画	大分県全域
	鹿児島県	地域公共交通計画	鹿児島県全域

表は地域公共交通計画作成済みの団体
 ・赤字は立地適正化計画作成済みの団体
 ・オレンジ色は利便増進実施計画作成済みの団体: 53件
 ・灰色は計画期間が満了しており、2期目以降の計画の作成意向を表明していない団体

持続可能な運送サービス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(令和2年11月27日施行)

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】

- 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、**地域が多様な輸送資源(自家所有旅客運送、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
 - ⇒逐一引く基づくPDCAを強化
- 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

- 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**
- 1 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 テラポッド交通(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 自家所有旅客運送による継続
 - 6 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構造的活用

自家所有旅客運送の実施の円滑化

- 過疎地等で市町村等が行う**自家所有旅客運送**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所有旅客運送(地域域等の交通事業者(バス、タクシー)の力を活用して、運行管理・車両整備管理に協力)
- 期待される効果
- 【利用者】安全、安心な交通サービスの提供
 - 【自家利用主体(市町村等)】業務負担の軽減、運行ノウハウの活用
 - 【交通事業者】人手不足の対応、委託費の確保
- 自家所有旅客運送者(市町村等)が地域域内に所有する自家用自動車
- 運行管理・車両整備管理
- 住民ドライバー

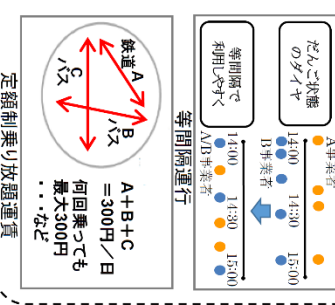
貨客混載に係る手続の円滑化

- 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**
- 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(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**



Maasの円滑な普及促進に向けた措置

- Maasに参加する交通事業者等が**策定する新サービス**
- ⇒**交通事業者の運賃設定に係る手続をワンストップ化**
- Maasのための協議会制度を創設
- ⇒**参加する幅広い関係者の協議・連携を促進**
-
- Maas事例(伊豆地域)
- ※Maas: Mobility as a Service
-

交通インフラに対する支援の充実

- 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鉄道の整備**
 - ⇒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
-
- 鉄道インフラ
-
- 物流拠点

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 (改正前: 地域公共交通網形成計画)

(原則として全ての地方公共団体が策定)

- 従来の公共交通サービスに加え、地域の多様な輸送資源(自家所有償旅客運送、福祉輸送、スクールバス等)を位置付け、地域の移動ニーズにきめ細やかに対応。
- 定量的な目標(利用者数、収支等)の設定、毎年度の評価等により、データに基づくPDCAを強化。

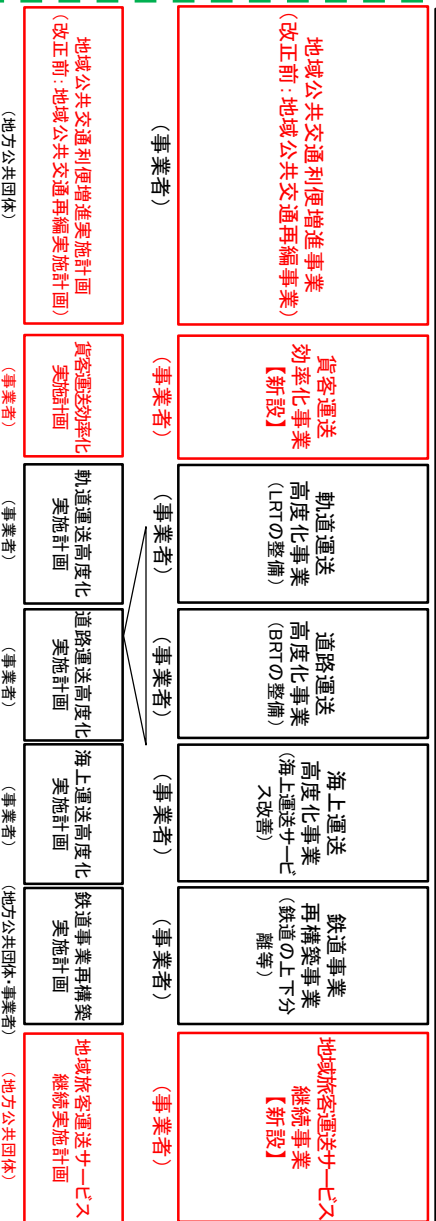
協議会を開催し策定
(地方公共団体・交通事業者・道路管理者・利用者・学識者等から構成)

新地域
旅客運送
事業計画
(DMV、
水陸両用車等)
(事業者)

新モビリティ
サービス
事業計画
【新設】
(事業者)

地域公共交通特定事業

(必要に応じて地域公共交通計画(改正前: 地域公共交通網形成計画)に事業実施を記載できる)



国土交通大臣が認定

国土交通大臣が認定

国土交通大臣が
認可

共同経営計画

(事業者)

<独占禁止法特例措置
における措置>

法律の特例措置
(独占禁止法の
カルテル規制の
適用除外)

法律の特例措置

法律の特例措置

法律の特例措置

法律の特例措置

2. 計画策定の背景

2-1 地域公共交通を取り巻く状況

近年の車社会の進展や人口減少、少子高齢化、さらには新型コロナウイルス感染症の影響によるライフスタイルの変化など、公共交通を取り巻く状況は厳しさを増しています。このままでは、地域で公共交通が成り立たなくなる可能性が危惧されるようになってきました。

地域公共交通の維持・改善は、交通分野の課題解決にとどまらず、まちづくり・観光・健康・福祉・教育・環境等の様々な分野で大きな効果をもたらします。そのため、地域公共交通に関わる様々な主体がそれぞれの役割分担のもと、継続的かつ主体的に相互協力し、地域公共交通ネットワークを持続的に形成していく必要があります。

2-2 これまでの取組と背景

こうした状況を踏まえ、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の改正法が平成 26 年 11 月 20 日に施行され、地域公共交通の現状や問題点、課題の整理を踏まえて、公共交通ネットワーク全体を一体的に形づくり、持続させることを目的に、地域全体の公共交通のあり方、市民・交通事業者・行政の役割を定める地域公共交通網形成計画の策定が各地で進められてきました。また、令和 2 年 11 月 27 日には、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が施行され、地方公共団体による地域公共交通計画の作成が努力義務となりました。

3. (仮称) 熊取町公共交通計画策定の目的

3-1. 熊取町のこれまでの背景

熊取町では、これまで自然と都市が調和したコンパクトな町域に市街地を形成し、都市機能や住環境の整備を進めるなどのまちづくりを進めてきました。

その結果、熊取駅から熊取町役場間の中心市街地では人口密度の高さや地価の上昇から高い魅力を有しており、郊外部の住宅地では良好な住環境を有し、災害リスクも比較的低い状況にあります。本町内では、鉄道（JR）、バス（南海ウイングバス㈱、和歌山バス那賀㈱、ひまわりバス）、タクシーといった地域公共交通が運行されていますが、ひまわりバス利用者の増加など、地域公共交通の利便性が向上してきたことで、より良好な住環境が確保されたまちとして発展してきました。

一方、南海ウイングバス㈱、和歌山バス那賀㈱、タクシー等の地域公共交通利用者の減少、それに伴う経営悪化、運転手の高齢化・担い手不足をはじめ、ひまわりバス事業における費用増加等による町の財政負担増加、人口減少等、公共交通を取り巻く環境は年々厳しさを増しています。今後、人口減少や少子高齢化が加速する中で、地域公共交通のあり方について改めて考えていく必要があります。

3-2. 熊取町における地域公共交通策定の目的

熊取町の地域公共交通や住民生活を取り巻く環境の変化等を鑑みて、コンパクトなまちの更なる発展のためには、住民の生活に必要な移動を考慮した地域公共交通のあり方について今一度見直すことが重要となります。これらを受け、地域公共交通のあり方を再検討し、住民や本町に関わる人々にとって利用しやすい、持続可能な地域公共交通体系を構築するため、熊取町の地域公共交通のマスタープランとなる「(仮称) 熊取町公共交通計画」の策定に向けた取り組みを進めて参ります。