

地域公共交通計画による 情報公開等調査

[2021年3月31日調査時点]

2021年4月20日

全国路面電車ネットワーク・全国バスマップサミット実行委員会
幹事団体 NPO法人公共の交通ラクダ
調査・一覧作成 にいがた環境交通研究会 佐藤輝和
(C)2021 Terukazu Sato

* 地域公共交通活性化再生法の改正

○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
2020年11月27日に施行

○主な改正点

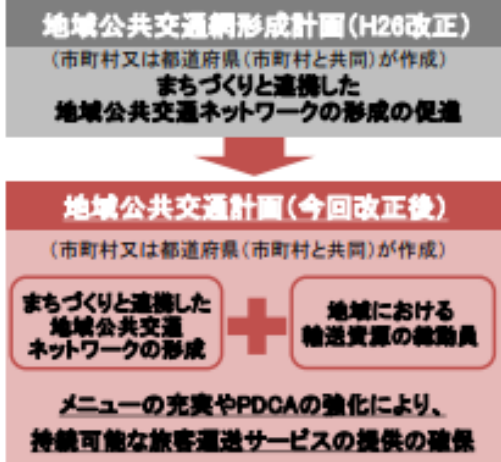
- ・地方公共団体による地域公共交通計画の作成を努力義務化
- ・地域の多様な輸送資源(自家用有償旅客運送、福祉輸送、スクールバス等)も計画に位置付け
- ・定量的な目標(利用者数、収支等)の設定し、データに基づくPDCAを強化
- ・地域における協議の促進:乗合バスの新規参入等の申請があった場合、国が地方公共団体に通知し、計画への影響等を地域の協議会で議論し、国に意見を提出することができる

○独占禁止法特例法による共同経営

地域公共交通計画に基づき、地域住民の基盤となる公共交通サービス維持のため、
複数事業者間で路線、運賃、ダイヤ等の合理化調整、運賃収受の統合、合併等が可能となる

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
- 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**



* 地域の基盤となる公共交通の維持

地域の多様な輸送資源も計画に位置付け、自家用有償旅客運送、福祉輸送、スクールバス等の導入を円滑化

地域に最適な旅客運送サービスの継続

○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**

実施方針に定めるメニュー例	
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	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
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積極的活用

自家用有償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**



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

* 利用者目線の公共交通サービス

共同経営、乗り継ぎ拠点の円滑化、MaaSの導入など、利用者目線の公共交通サービスを支援

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**」「**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**



MaaSの円滑な普及促進に向けた措置

※MaaS: Mobility as a Service

MaaSの事例(伊豆地域)

○**MaaS**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**

○**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**



複数交通機関の
一括フリーパスの提供

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】

- 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

* 地域公共交通計画

地方公共団体による地域公共交通計画の作成を努力義務化し、国がノウハウと策定費用を支援
改正前の計画策定自治体は4分の1程度



出典:国土交通省HP

全国路面電車ネットワークおよび全国バスマップサミット実行委員会では、より多くの自治体が地域公共交通計画を策定し、利用者サービス向上のために、国・自治体が事業者を支援あるいは公共交通サービスを提供するようになることを望み、策定状況および情報公開の現況を調査した。

* 地域公共交通計画を情報公開している自治体

○2020年12月末までに、234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(国土交通省発表)

○地域公共交通計画による情報公開等調査

地域公共交通計画を作成中の自治体:226自治体群(完了は89自治体)

(以下の比率の分母はHP公開自治体群の総数)

会議公開比率:44%

議事録・資料完全公開比率:20%

市民参加可能比率:21%

アンケートは除く、ワークショップ、パブリックコメントの実施

公共交通マップ製作予定比率:69%

協議会運営等委託業者公開比率:38%

人口1人当たり補助金額平均:1872円(公開分のみの平均)

その他調査項目:GTFS(公共交通マップデータ化)・

MaaS等、IT事業記載有無

全国路面電車ネットワーク・全国バスマップサミット実行委員会

調査・一覧作成 にいがた環境交通研究会 佐藤輝和 (C)2021 Terukazu Sato

詳細連絡先:roopkururin@hotmail.com

幹事団体連絡先:okj165@poppy.ocn.ne.jp NPO法人公共の交通ラクダ 岡将男

* 地域公共交通計画を情報公開している自治体<総評>

- 2007年に活性化再生法が施行され、地域の協議会および公共交通計画が規定されてから10年以上経過しているが、公共交通計画を策定している自治体はいまだ30%程度(2020年7月時点606件 連携計画・網計画も含む)
- 計画を策定している自治体でも、ワークショップ等による市民参加を可能としている協議会が少なく(21%)、会議(44%)や議事録および資料(20.22%)の完全公開すら進んでいない。
地域住民の足に関して税金を使って議論している意味が理解されていないよう
- 公共交通マップ製作予定比率が69%となっているが、公共交通を分析し、計画策定および実施していくうえで、マップは不可欠のはず
- 協議会運営等委託業者の公開比率が38%と低く、自治体の事業を担う事業者が何故公開されないのか疑問。今後計画策定の努力義務化に伴い、安価な業務委託で手本をまねるだけの計画が多発する懸念がある
- 人口1人当たり補助金額平均(公開分のみ)が1872円、地方税収の平均が30万円なので、0.6%に過ぎない。鉄道廃止に伴う損失が1人あたり12,470円ということを考慮すると、公共交通への支援の少なさが地域の衰退や地球環境悪化を招いているのではないか。
- 地方自治体では公共交通を担当する部署すらないところも多く、担当者も少ないことが課題で、民間事業者では地域の公共交通サービスの向上はおろか、維持することも困難で、国策を改めるべき(提案書参照)