

議題(1) 北名古屋市地域公共交通会議の二法協議会化及び
北名古屋市地域公共交通計画の策定スケジュールについて

北名古屋市地域公共交通会議の二法協議会化及び 北名古屋市地域公共交通計画の策定スケジュールについて

二法協議会化とは：

「**道路運送法**」と「**地域公共交通活性化再生法**」の二法に基づいた協議会。

現在の北名古屋市地域公共交通会議は、道路運送法に基づいた組織として、条例によって位置づけられている

「北名古屋市地域公共交通会議条例」 抜粋

(設置)

第1条 道路運送法(昭和26年法律第183号)の規定に基づき、地域における需要に応じた住民の生活に必要なバス等の旅客輸送の確保その他旅客の利便の増進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要な事項を協議するため、北名古屋市地域公共交通会議(以下「交通会議」という。)を置く。

二法協議会化により何が変わるか：

- ・対象が、バス・タクシーに限らず、鉄道、民間のスクールバス等も含め内容を協議する。
- ・公共交通計画の作成、その計画に位置付けられた事業を実施する。
- ・参加応諾義務及び、協議結果に対し尊重義務が発生する。

※「はじめての地域公共交通計画」 3ページ・4ページ参照

→できるが増えると同時に義務も発生する

地域公共交通計画とは：

鉄軌道、路線バス、コミュニティバス、タクシーといった公共交通だけでなく、自家用有償旅客運送や民間のスクールバス等も対象として、**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**。

※「はじめての地域公共交通計画」7ページ参照

→北名古屋市内の移動に係る課題を明らかにして、その課題に対して持続可能な形どのように確保し、また公共交通の利用を促進していくか、先々の社会情勢を踏まえて描く計画 (計画期間は概ね5年)

今後のスケジュール：

R5年度 北名古屋市地域公共交通会議の二法協議会化

R6年度 地域公共交通計画作成

R7年度 地域公共交通計画公表

詳細の計画は資料3のとおり



知っておきたい
公共交通の知識

はじめての 地域公共交通

公共交通担当になったら読む本

CONTENTS

抜粋

01

はじめに

02

1 地方自治体が地域公共交通に取り組む意義

なぜ地方自治体が地域公共交通に取り組まねばならないのか

03

2 地域公共交通に関する制度

道路運送法はどのような法律？

地域公共交通活性化再生法はどのような法律？

04

3 地域公共交通に関する協議の場

地域公共交通会議と法定協議会の違いとは？

それぞれの会議の構成員は？

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？

06

4 地域公共交通に関する協議の進め方

会議で議論すべきことは？

議論を進めるポイントは？

07

5 地域公共交通計画

地域公共交通計画の位置付け

補助制度と地域公共交通計画の関係は？

地域公共交通網形成計画との違いとは？

10

6 地域公共交通計画の作成

地域公共交通計画の構成はどうすればよい？

計画策定の流れは？

計画策定で気をつけるポイントとは？

16

7 地域公共交通のニーズや利用実態の把握

現在の地域公共交通の情報整理の方法は？

利用実態を把握する方法は？

住民のニーズ調査の方法は？

20

8 地域公共交通の評価・改善方法

地域公共交通におけるPDCAサイクルとは？

評価指標の設定のポイントは？

目標値の設定の方法は？

評価の仕方とは？

23

巻末付録 参考資料紹介

はじめに

モータリゼーションの進展や人口減少などによって、地域公共交通の利用者は減少傾向にあり、交通事業者の独立採算では維持することが困難となった地域が多くなっています。一方、高齢化の進展によって、免許返納後の移動手段が求められるなど、地域公共交通の必要性は高まっています。

こうした状況の中、コミュニティバスやデマンド型交通の運行をはじめとした地域公共交通施策に積極的に取り組む地方自治体が増加しています。

昨年改正された「地域公共交通活性化再生法」では、すべての地方自治体に対して地域公共交通計画の策定が努力義務となるとともに、補助制度が計画と連動するようになるなど、地方自治体による地域公共交通への関わりがより一層求められるようになっていきます。

本書は、地方自治体において地域公共交通の業務を担当される方への「入門書」として作成したものです。地方自治体が地域公共交通に取り組む意義から、協議組織の運営、計画策定のポイント、計画の評価などをわかりやすく解説しています。

本書が、各地方自治体における地域公共交通担当者の業務に活用されることを祈念いたします。

令和3年3月
中部運輸局





なぜ地方自治体が地域公共交通に取り組まねばならないのか

地域公共交通の利用者は、モータリゼーションの進展や人口減少によって減少傾向にあり、民間交通事業者の営利事業として地域公共交通を維持していくことは難しくなっています。このため住民の移動手段の確保について地方自治体の果たす役割が大きくなってきています。

交通政策基本法においても、第9条に地方公共団体の責務として「交通に関し、国との適切な役割分担を踏まえて、その地方公共団体の区域の自然的・経済的・社会的諸条件に応じた施策を策定し、及び実施する責務を有する」と定められています。

また、地域公共交通活性化再生法（2020年、以下「活性化再生法」と表記）第4条第3項にも「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」とされています。

地域公共交通について考えるためには、地域の人口の分布、年齢構成、地形、教育や医療・商業施設の立地状況という定量的・物的なものだけでなく、近隣の地域との結びつき、地域コミュニティの状況、人々の気風といった地域社会のことを知る必要があります。

要です。また、鉄道・バス・タクシーといった既存の公共交通サービスに加え、スクールバス、病院送迎車などの状況も把握することが必要です。

市町村の職員は、こうした情報を深く知ることができる立場にあります。ただ、交通政策担当者が地域の現状を全て把握することはできないでしょう。特に、福祉部局で行われている外出支援策などについては、日頃から情報交換をしていないと把握できません。積極的に他の部局と交流し相談をすることも大切です。また、地域公共交通施策を行う際は、交通事業者との信頼関係が大切になることから、交通事業者とは、頻繁に意見交換することをお勧めします。

現場に近い市町村の職員こそ、住民一人ひとりの状況を踏まえた地域公共交通の政策を行うことが可能なのです。



参考資料

・「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き(入門編)」 p.2
 ※参考資料については、巻末の「参考資料紹介」をチェック！



2

地域公共交通に関する制度

地域公共交通に関する法制度の中でも、「道路運送法」と「地域公共交通活性化再生法」の2つが特に重要



道路運送法はどのような法律？

地方自治体が公共交通施策を実施するとき、バスかタクシーを活用することがほとんどです。バスやタクシーのように、自動車をを用いて旅客から運賃を得て移動サービスを提供する際には、国の許認可を得たり、届出が必要です。コミュニティバスやデマンド型交通を運行する場合も同様であり、その際の根拠法令が「道路運送法」です。

道路運送法は元々、交通事業者の間で過当競争が起きてしまうことや、許可を受けずに事業を行う（いわゆる、白タク、白バス）者が現れることを防ぐ目的の法律でしたが、近年は地方自治体が地域公共交通施策に取り組みやすいように改められています。「地域公共交通会議」の制度がその代表です。地域公共交通会議は、地方自治体が主宰して、地域の交通サービスのあり方について協議する場です。地域公共交通会議による協議を経ることで、運行事業者が道路運送法に基づく許認可を得るのに必要な処理期間が短縮されるなどの弾力的な取り扱いを受けることができるため、コミュニティバスやデマンド型交通を運行する際にメリットがあります。

交通事業者による運行が困難な場合は、地方自治体が所有する自家用車を用いた「自家用有償旅客運送」を行うこととなりますが、そのための協議も地域公共交通会議で行うことができます。このような道路運送法上の特別な取り扱いがなされるのは、地域公共交通会議において関係者がサービスの必要性について合意をしているためです。地域公共交通会議を設置することで、地方自治体の実現したい移動サービスを迅速に実現することができるのです。

地域公共交通活性化再生法はどのような法律？

地域公共交通会議には弱点もあります。それは、道路運送法に基づく会議であるため、協議対象がバス・タクシーに限られるということです。実際に地域の移動を担っているのは、バス・タクシーだけでなく、鉄道や航路などが含まれる場合もあります。また、市町村が運営するコミュニティバスやデマンド型交通以外の民間バス路線も重要な役割を担っています。

地方自治体が地域公共交通施策に取り組むには、交通事業者をはじめとして、地域住民や利用者などの様々な関係者と協議を行う必要があります。こうした様々な関係者と個別に協議や調整をして合意形成を図るのは煩雑であり、また、関係者相互の情報共有もできません。したがって、関係者が一堂に会して協議を行う方が効率的です。このための協議組織を設置する根拠法が「活性化再生法」で、協議組織のことを通称「法定協議会」といいます。

法定協議会では、地域公共交通施策の取り組み内容についての計画を策定し、計画に基づいて各事業を実施します。この計画を「地域公共交通計画」といいます。活性化再生法では、地域公共交通計画以外にも、DMV（デュアルモードビークル）や水陸両用車などを用いるための新地域旅客運送事業計画、MaaS（Mobility as a Service）に取り組む際に運賃・料金の届出手続きが簡素化される新モビリティサービス事業計画が規定されています。

参考資料

- ・「地域公共交通会議等運営マニュアル」
- ・「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き(入門編)」 p.1-p.10





地域公共交通会議と法定協議会の違いとは？

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と、地域公共交通活性化再生法に基づく法定協議会の2つがあります。地域公共交通会議が対象とするのは、乗合バスやタクシーなど、旅客自動車運送事業（道路上で自動車を用い、旅客から運賃を得て運送サービスを提供するもの）と自家用車による有償運送です。

法定協議会は鉄道、旅客船など、全ての交通モードを対象とし、地域公共交通計画を策定して事業を実施していく組織です。



地域公共交通会議		法定協議会	
目的	地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様及び運賃・料金等に関する事項、自家用有償旅客運送の必要性及び旅客から収受する対価に関する事項、その他これらに関し必要となる事項の協議 地域の交通計画を作成（任意）	目的	地域公共交通計画の作成及び実施に関し必要な協議
対象モード	バス・タクシー（乗合）、自家用有償旅客運送	対象モード	多様な交通モード
構成員	市町村、県、運輸局、交通事業者、交通事業者の運転者組織、住民・利用者代表、道路管理者、交通管理者、主宰者が必要と判断する者	構成員	市町村、県、運輸局、交通事業者、住民・利用者代表、道路管理者、交通管理者、主宰者が必要と判断する者
参加応諾義務	なし	参加応諾義務	あり
協議結果	法律上規定なし	協議結果	参加者の尊重義務あり
事業実施	行えない	事業実施	行える



それぞれの会議の構成員は？

地域公共交通会議の構成員には、道路運送法施行規則第9条の3第1項で規定されている、地方公共団体の長、交通事業者、住民または利用者、運輸局（支局）、運転者が組織する団体（労働組合）を必ず含める必要があります。また、第2項で規定されている道路管理者、警察、学識経験者等は、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。

法定協議会の構成員は地域公共交通会議の構成員とほぼ同一ですが、地域公共交通計画に基づいて実施する事業の関係者などを適宜追加します。法定協議会の構成員は、主宰者から協議会への参加を求められた際、正当な理由なくして応じることを拒めない参加応諾義務があるほか、協議会で決まったことに対しての結果尊重義務があります。

それぞれの会議の構成員とその役割

構成員	主な役割	構成員	主な役割
市町村	・市町村としての方針を提示 ・地域活性化や町作り等の立場からの発言	運転者団体	・労働条件及び労働環境の観点での助言 ・運行の実情を伝える
都道府県	・市町村の境界を越えた広域的な視点での助言	道路管理者	・道路管理上の観点から助言
地域住民・利用者	・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 ・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	公安委員会・警察	・交通保安上の観点から助言
交通事業者	・公共交通運行の当事者としての助言 ・ノウハウを活かした企画立案	学識者	・交通やそれに関連する分野の有識者としてアドバイス
		運輸局・支局	・地域の公共交通のあり方について助言

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？

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です。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きます(二法協議会)。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。

参考資料

- ・「地域公共交通会議等運営マニュアル」
- ・「活発で良い議論ができる会議のために」
- ・「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き(入門編)」 p.37-p.43





会議で議論すべきことは？

地域公共交通会議も法定協議会も、地域の移動ニーズに合った公共交通サービスを実現するために関係者が協議を行うことは同じです。そのためのよりどころとして「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す。

また、不十分な検討のままバスを走らせた結果、当初の想定よりも利用者や収入が少なく、運行に行き詰まってしまうこともあります。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。

議論を進めるポイントは？

よりよい地域公共交通の実現のためには多様な関係者の意見を反映させることが必要です。しかし、専門的な内容が多い上、行政関係者などが多数出席する中で、特に住民や利用者の委員が会議中に十分に発言が行えないケースも見られます。実質的な議論を進めるためには、議論しやすい環境を整備することが重要であり、議論する内容について事前に明確化した上で、参加者に事前にコメントをお願いしたりしておくことも有効です。

多様な関係者の意見を反映するために、右のような工夫を行っている例がありますので、参考にして下さい。

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る。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もよい。

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る。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。

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

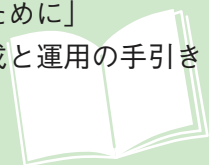
鉄道や路線バス、タクシーなど、地域内の既存の交通事業者と定期的に意見交換するなど、普段から良好な関係を構築しておくことが重要。

資料の事前送付・事前説明

会議資料を当日配布するのではなく、会議を効率的に進めるために資料を会議開催前に委員に送付する。また、必要に応じて事前に簡単に内容を説明することも有効。

参考資料

- ・「活発でよい議論ができるために」
- ・「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き（入門編）」





地域公共交通計画の位置付け

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。

地域公共交通計画においては、従来のバスやタクシーといった既存の公共交通サービスを活用した上

で、必要に応じて自家用有償旅客運送やスクールバス、福祉輸送、病院・商業施設・宿泊施設・企業等の既存の民間事業者による送迎サービス、物流サービス等の地域の多様な輸送資源も活用することで、持続可能な地域旅客運送サービスの提供を確保し、地域住民や観光客などの幅広い利用者が利用しやすい交通サービスが提供されることを目指します。

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。

地域旅客運送サービスのイメージ



出典：「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き（入門編）」p.3

「地域公共交通計画」策定の効果

地域公共交通政策の「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。策定によって、交通政策の在り方や個別事業の実施理由や効果が明確になります。また、計画に事業の位置付けが明確化されることによって事業実施の根拠となり、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がスムーズとなることも期待できます。

まちづくり施策や観光施策との連携強化

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

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、関係者間の連携が強化され、様々な取組へとつながることが期待されます。

交通機関同士の役割分担の明確化と連携強化

地域公共交通計画は単一の公共交通を対象とするものではなく、地域内で運行を行う交通機関の連携によって、移動サービスを充実するための計画です。地域全体の公共交通ネットワークについて、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、活用できるサービス同士の連携を強めたり、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。

公共交通政策の継続性

地方自治体の職員の方は数年間で異動してしまうことが多く、引継ぎがうまく機能しなければ、方針が変わることや事業が頓挫する可能性があります。しかし、地域公共交通計画が次の担当者に引き継がれることにより、政策の継続性が確保されることが期待されます。



補助制度と地域公共交通計画の関係は？

地域公共交通の維持に対する支援制度である「地域公共交通確保維持改善事業」については、これまで法定計画の作成を補助要件として求めていませんでしたが、真に公的負担により確保・維持が必要な路線等に対し、効果的・効率的な支援を実施するため、活性化再生法の改正に伴い、地域公共交通計画の計画制度と補助制度が連動化することになりました。

今後、補助制度を活用するためには、地域の多様な旅客運送サービスを地域公共交通計画に位置づける必要があります。また、今後は原則として法定協議会に対し補助を交付する点についても留意してください。

地域公共交通計画を策定することで、「地域公共交通特定事業」を活用した各種の公共交通活性化策の実施に対して、特例制度や財政支援の特例等を活用できるようになります。

地域で実現したいことと事業の活用イメージ

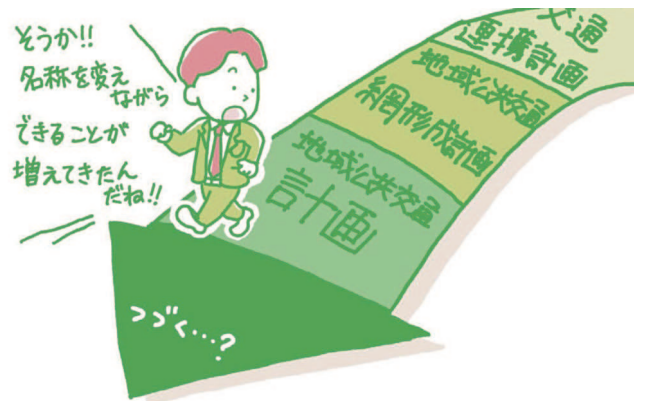
地域で実現したいこと	活用できる事業	事業の概要
複数事業者間で路線やダイヤ・運賃の調整を行いたい	地域公共交通利便増進事業【新設】 (改正前：地域公共交通再編事業)	<ul style="list-style-type: none"> ●地域公共交通の利用者の利便性を増進するため路線等の再編や事業内容の変更、等間隔運行や定額制乗り放題運賃の設定等を行う事業 ●併せて、独占禁止法特例法により、乗合バス事業者間等の共同経営について、カルテル規制を適用除外する特例を創設
貨客混載に取り組むたい	貨客運送効率化事業【新設】	<ul style="list-style-type: none"> ●貨客混載の取組の実施により公共交通の生産性向上を図る事業
LRTを導入したい	軌道運送高度化事業 (LRTの整備)	<ul style="list-style-type: none"> ●LRTの導入等により、定時性の確保、速達性の向上、快適性の確保等の運送サービスの質の向上を図る事業
BRTを導入したい	道路運送高度化事業 (BRTの整備)	<ul style="list-style-type: none"> ●BRT等の導入による定時性、速達性及び快適性に優れた道路運送を確保する事業
海上輸送を見直したい	海上運送高度化事業	<ul style="list-style-type: none"> ●定時性、速達性及び快適性に優れた海上運送を確保する事業
事業継続が難しい鉄道事業の事業構造の変更を進めたい	鉄道事業再構築事業	<ul style="list-style-type: none"> ●継続が困難又は困難となるおそれのある鉄道事業について、市町村等と鉄道事業者が協働で計画を作成し、存続を図る事業
事業継続が難しい路線バス等の生活交通の事業継続を図りたい	地域旅客運送サービス継続事業【新設】	<ul style="list-style-type: none"> ●廃止が見込まれる路線バス等について、公募により新たなサービス提供事業者を選定し、地域旅客運送サービスを継続する事業
廃止届出がなされた鉄道の維持を図りたい	鉄道再生事業	<ul style="list-style-type: none"> ●鉄道事業者と市町村が連携して、事業の廃止届出がなされた鉄道事業の維持を図る事業

出典：「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き（入門編）」p.8



地域公共交通網形成計画との違いとは？

地域公共交通計画は、地域公共交通網形成計画など従来の計画から更に対象や内容、位置づけ、実効性確保のそれぞれの面で拡充させ、新たな計画とすることで、地域交通に関する各種の取組を更に促進していくことを目的としています。



地域公共交通計画と従来の計画との違い

	地域公共交通計画（令和2年～）	網形成計画（平成26年～）	連携計画（平成19年～）
計画の対象	<ul style="list-style-type: none"> ● ネットワークの確保・充実に加え、ダイヤや運賃などの面からもサービスを総合的に捉え改善や充実に取り組む ● 地域の輸送資源を総動員する具体策を盛り込むことができる 	<ul style="list-style-type: none"> ● バス路線などの専ら公共交通のネットワークの確保・充実（主に路線の再編や新規整備）を対象 	<ul style="list-style-type: none"> ● バス交通などの活性化・再生を目的としており、特定の交通機関に特化した計画の作成も可能
位置づけ	<ul style="list-style-type: none"> ● 地方公共団体による作成を法的に努力義務化 ● 基本的に全ての地方公共団体において計画の作成や実施に取り組む 	<ul style="list-style-type: none"> ● 地方公共団体による作成が可能 	<ul style="list-style-type: none"> ● 市町村による作成が可能（ただし、複数市町村での作成も可能）
実効性確保	<ul style="list-style-type: none"> ● 定量的な目標の設定や毎年度の評価などの仕組みを制度化 ● 定量的なデータに基づく PDCA の取組を強化 	<ul style="list-style-type: none"> ● 可能な限り具体的な数値指標を明示 ● 原則、計画終了時・見直し時に達成状況を評価 	<ul style="list-style-type: none"> ● 可能な限り具体的かつ明確な目標を設定

出典：「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き（入門編）」p.9

網形成計画等の取り扱いについて

- 改正法施行前に作成された網形成計画は、改正法施行後は地域公共交通計画とみなされるため、計画の修正など手続きは不要です。計画見直しのタイミング等に、地域公共交通計画で定められている記載事項を満たしているか確認を行いましょう。
- 都市・地域総合交通戦略や、各地域において独自で作成された任意の公共交通関連の計画についても、地域公共交通計画の法定記載事項を満たすよう見直しを行い、記載内容について法定協議会での合意を得ることにより、地域公共交通計画に位置づけることができます。

参考資料

・「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き(入門編)」 p.1-p.9



