地域公共交通活性化再生法の基本スキーム（概要）

別冊参考資料：地域公共交通利便増進実施計画の事例

基本方針（国土交通大臣・総務大臣が策定）

現在、策定作業中の計画

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（自家用有償旅客運送、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）

地域公共交通利便増進事業（改正前：地域公共交通再編事業）	貨客運送効率化事業【新設】	軌道運送高度化事業（LRTの整備）	道路運送高度化事業（BRTの整備）	海上運送高度化事業（海上運送サービス改善）	鉄道事業再構築事業（鉄道の上下分離等）	地域旅客運送サービス継続事業【新設】	鉄道再生事業（廃止届出がなされた鉄道の維持）
（事業者）	（事業者）	（事業者）	（事業者）	（事業者）	（事業者）	（事業者）	（事業者）
地域公共交通利便増進実施計画（改正前：地域公共交通再編実施計画）	貨客運送効率化実施計画	軌道運送高度化実施計画	道路運送高度化実施計画	海上運送高度化実施計画	鉄道事業再構築実施計画	地域旅客運送サービス継続実施計画	鉄道再生実施計画
（地方公共団体）	（事業者）	（事業者）	（事業者）	（事業者）	（地方公共団体・事業者）	（地方公共団体）	（地方公共団体・事業者）

＜独占禁止法特例法において措置＞

共同経営計画
（事業者）
↓
国土交通大臣が認可
↓
法律の特例措置（独占禁止法のカルテル規制の適用除外）

国土交通大臣が認定

国土交通大臣に届出

国土交通大臣が認定

法律の特例措置

法律の特例措置

法律の特例措置

1. 岐阜市地域公共交通再編実施計画

国土交通省

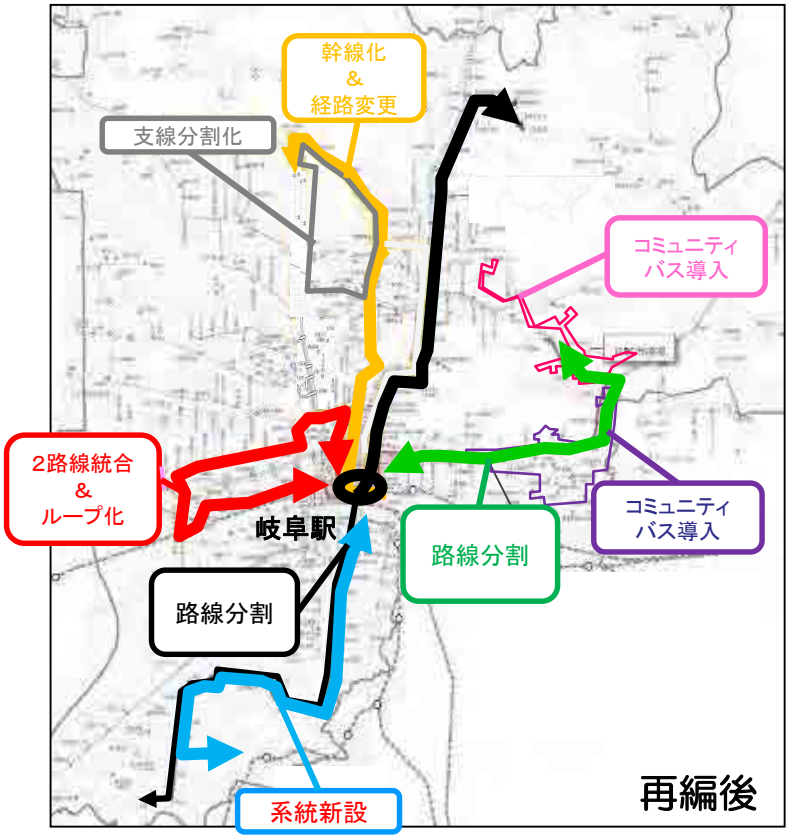
- JR岐阜駅のハブ機能強化を念頭において長大路線を分割、利用実態にあわせてサービス水準を変更
- 安定した高いサービスを提供する幹線と地域需要に応じた支線との役割分担
- 市民が主体的に参画するコミュニティバスを導入し、地域需要に応じて生活移動の足の確保

【主な事業内容】

項　目		事業の効果
JR岐阜駅をハブターミナルとしたバス路線の再編【平成２７年１０月１日実施】		
	茜部三田洞線	・定時性・速達性の向上　　最大約５分の遅延改善 ・一定の収支改善による持続性の向上
	日野市橋線	・定時性・速達性の向上　最大約６分の遅延改善 ・一定の収支改善による持続性の向上
JR岐阜駅を中心としたループ化への再編【平成２７年１０月１日実施】		
	鏡島市橋線 日野市橋線	・需要が見込まれるルートへの再編　　・定時性・速達性の向上 ・一定の収支改善による持続性の向上
市民協働型のコミュニティバスの導入推進（2地区に追加）【平成２７年9月１日実施】		
	日野地区 北長森地区	・路線バスとのネットワーク化によるバスの利用促進 ・地域の活性化

○さらに、将来的に本計画を変更し、平成３２年度までに、新たな都心拠点となる行政施設の建設にあわせて、「トランジットセンター」（乗継拠点）の整備、ＢＲＴの導入も含めた中心部の幹線バス路線の再編等を行うこととしている。

これらの事業により、
利便性の高い公共交通ネットワークを構築



2. 飛騨市地域公共交通再編実施計画

国土交通省

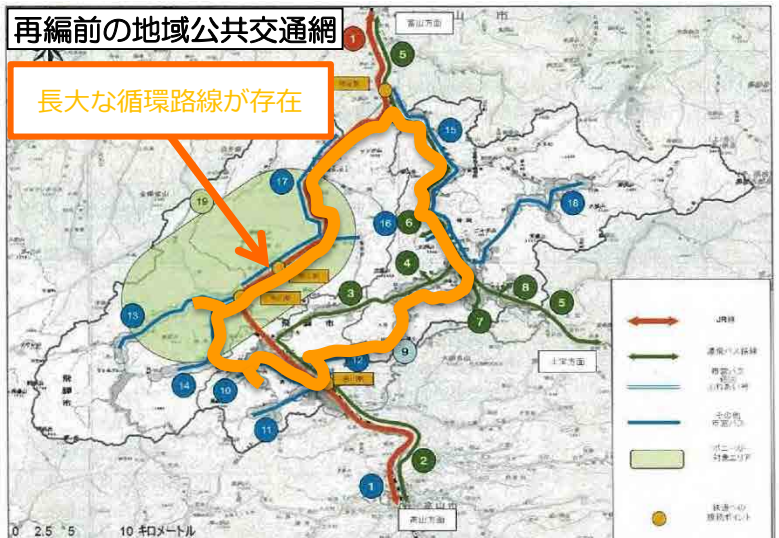
■ 長大な市営バス循環線を廃止し、地域のニーズに合った路線網に再編成
■ 既存路線の経路変更、路線の新設など路線網の全体的見直しにより、効率的なサービスを実現

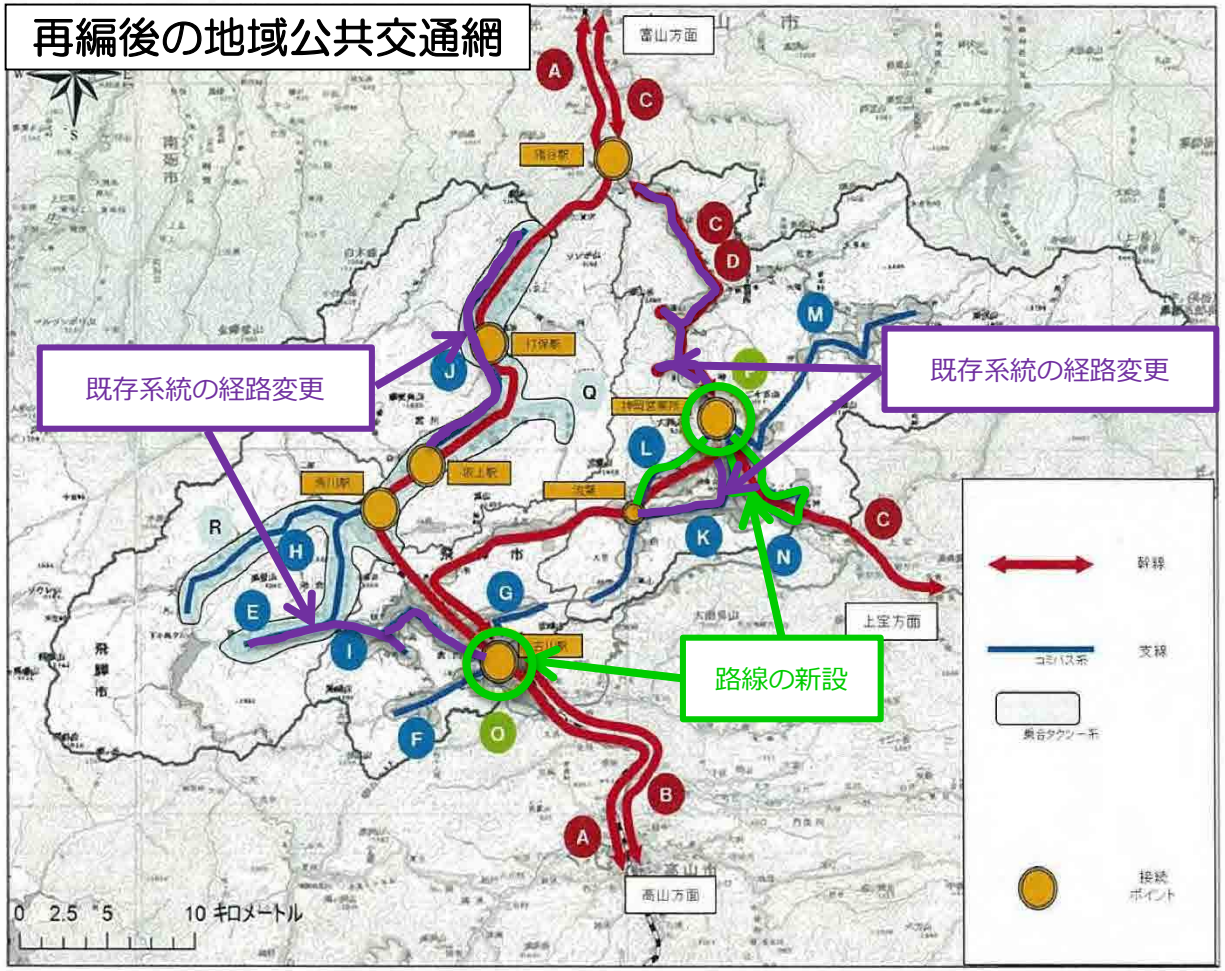
【主な事業内容】

○ １周に４時間要するなど、住民のニーズに合っていない長大な巡回バスを廃止。これを補うため、
- 既存系統の経路変更（神岡猪谷線、桃源郷線、宮川線、吉田線）
- 路線の新設（柏原線、かみおか東部線、ふるかわ循環線、かみおか循環線、乗合タクシー（河合、宮川））

により効率的にサービスを提供。

○ 合併前からのバラバラなサービス内容を見直し、運賃等を統一





3. 上尾市地域公共交通再編実施計画

国土交通省

■実態のニーズに即さず長大路線となっていた循環路線を廃止することで効率化
■利用者の動向に合わせて、周辺部への放射状路線を細分化
■隣接市内路線との連携強化により相互の行き来をしやすい環境整備をすることで、利便性を向上

【主な事業内容】

◆東西にまたがる長大路線を見直し、上尾駅を中心に住民のニーズにあわせてバス路線を再構築

コミュニティバスについて、民間事業者の路線バスとの役割分担を図りつつ、

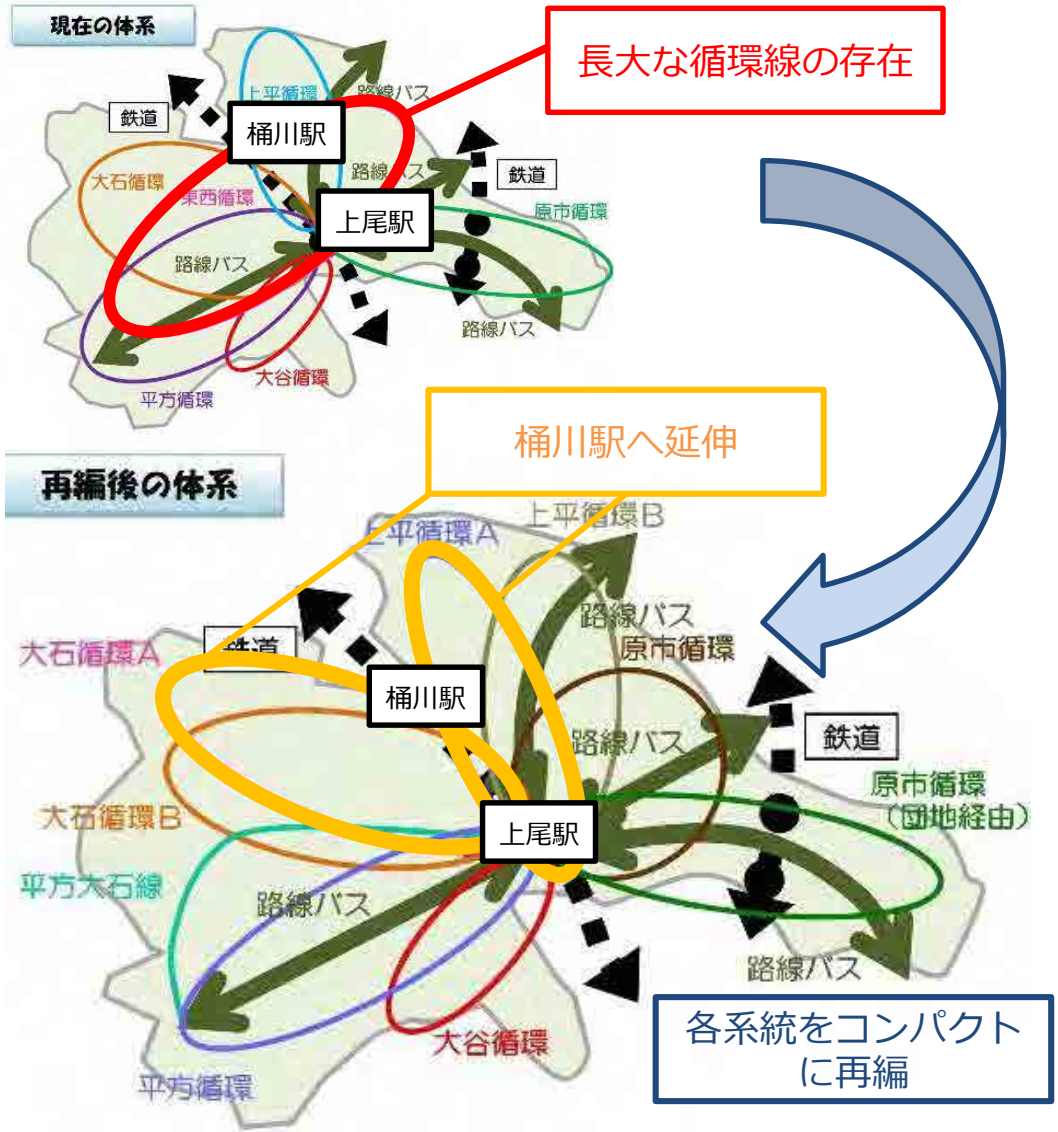
・距離及び運行時間が長大な東西循環線を廃止
・上尾駅を中心にコンパクトな路線に再構築

→利用者にとって分かりやすく、かつ効率的な運行を実現

◆交通結節点を考慮したルートの再構築により、広域な移動についての利便性を確保

【大石循環線Ａ】及び【上平循環線Ａ】を桶川駅へ延伸

→乗継利便の向上により、広域移動の利便性を向上



4. 唐津地域公共交通再編実施計画

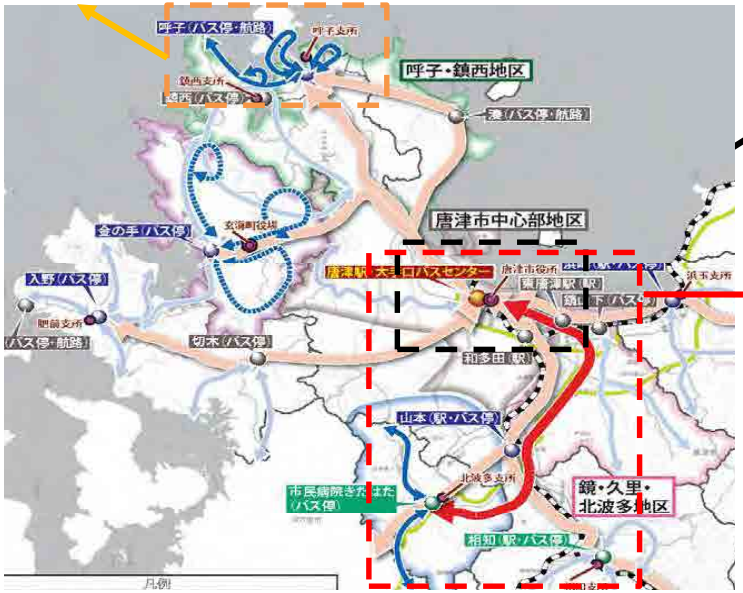
国土交通省

- 新病院設立に伴う日常生活の移動需要に対応し、路線の新設・延伸を実施
- 来訪者の観光資源への移動需要にも対応
- 利用実態を踏まえた幹線路線の統合や支線分割化を実施し、効率化を実現

【主な事業内容】

呼子エリア

既存路線の延伸、運行回数の増加により、観光資源集積地への観光客の利便性や離島航路乗場への接続を向上。

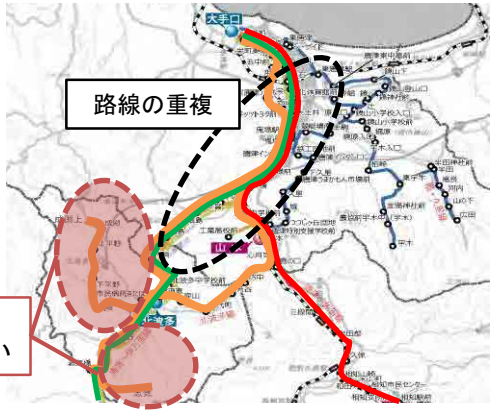


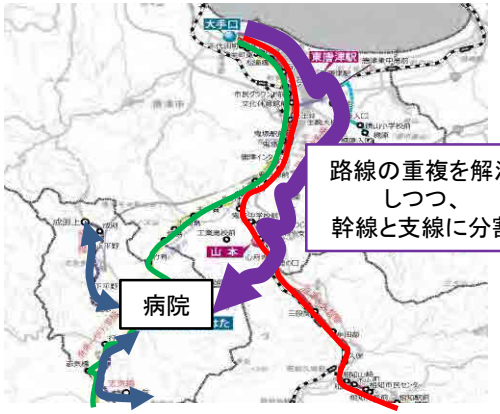
唐津市中心部

生活需要及び観光需要にあわせた適正な運行回数、ルートへの見直し

北波多エリア

病院を乗継拠点として、利用者数に合わせて枝線に分割





5. 高梁市地域公共交通再編実施計画

国土交通省

■ＪＲ高梁駅を中心に、循環線のルート変更等、需要に合わせた系統の再編を実施
■中心市街地の回遊性を高めるためにバス路線を充実

【主な事業内容】

〇まちの魅力を高め、人々の交流を促す公共交通

公共施設が揃う駅周辺の中心市街地へのアクセスを確保することで、住民等の生活利便の向上を図る。

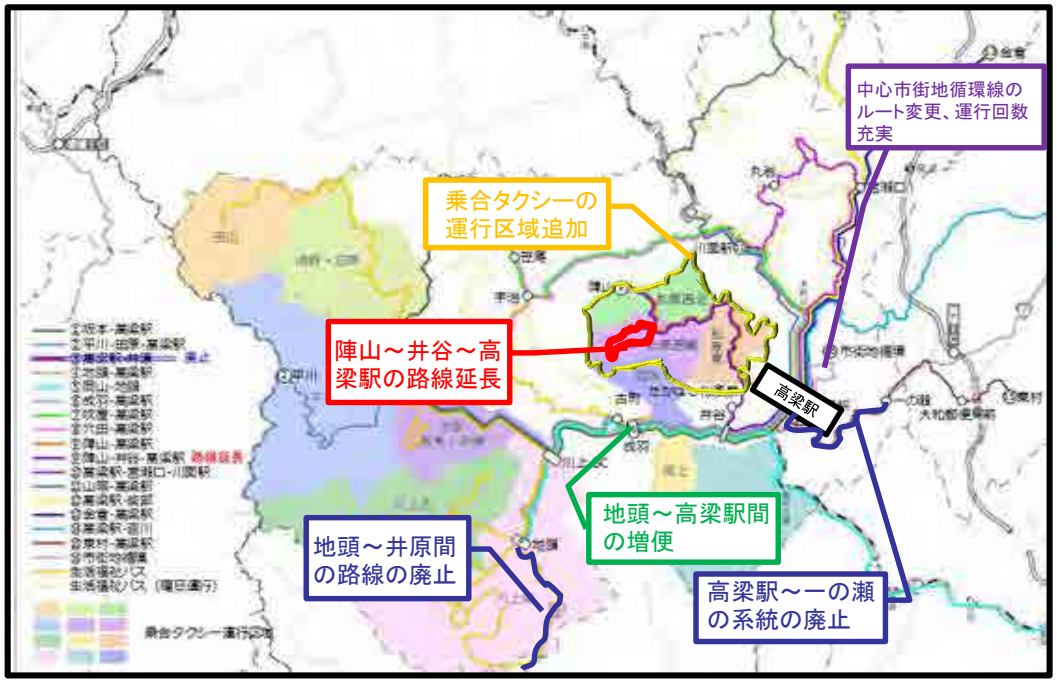
◆中心地循環線のルート変更（短縮）かつ運行本数充実

〇JR高梁駅を中心とした路線の充実

◆利用者の多い地頭～高梁駅の増便

※あわせて以下の低利用路線の廃止等により、運行経費を削減
地頭～井原間
高梁駅～一の瀬間

収支率の改善
３４．２⇒３６.５％



〇地域の生活に根付く公共交通網の構築

需要に応じた公共交通を基本に交通空白地域の移動手段を確保する。

◆陣山～井谷～高梁駅の路線延長
⇒延長予定区間沿線の陣山線利用者（12人）の利便向上、さらに潜在的需用者（15人）増加

◆乗合タクシーの運行区域の追加
⇒中心市街地まで住民が移動できるよう、乗合タクシーの運行区域を追加・延伸

6. 対馬市地域公共交通再編実施計画

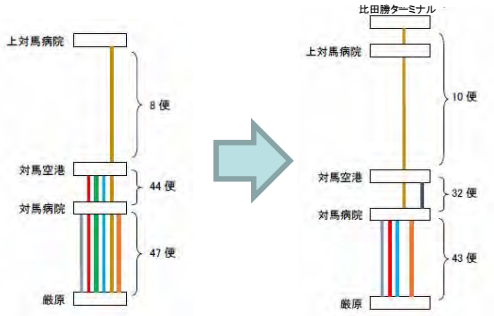
国土交通省

■幹線系統について、対馬市の新たなまち拠点と連携しながら効率的に見直し
■支線路線についてもあわせて効率的に再編

【主な事業内容】

◆「新たなまちの拠点づくりと需要動向を踏まえた幹線系統の再編」

厳原のバス停留所に観光情報館「ふれあい処つしま」や、統合で新たに設立された対馬病院などにあわせて、幹線系統を再編



- 空港線が大きな不採算路線となっていたため、飛行機の便にあわせて適正化
- それに伴い、対馬病院を拠点に系統を効率的に再構築
- 北部を運行する縦貫線については、韓国人観光客の多い比田勝ターミナルまで延伸するとともに、対馬病院をハブとして路線を短縮

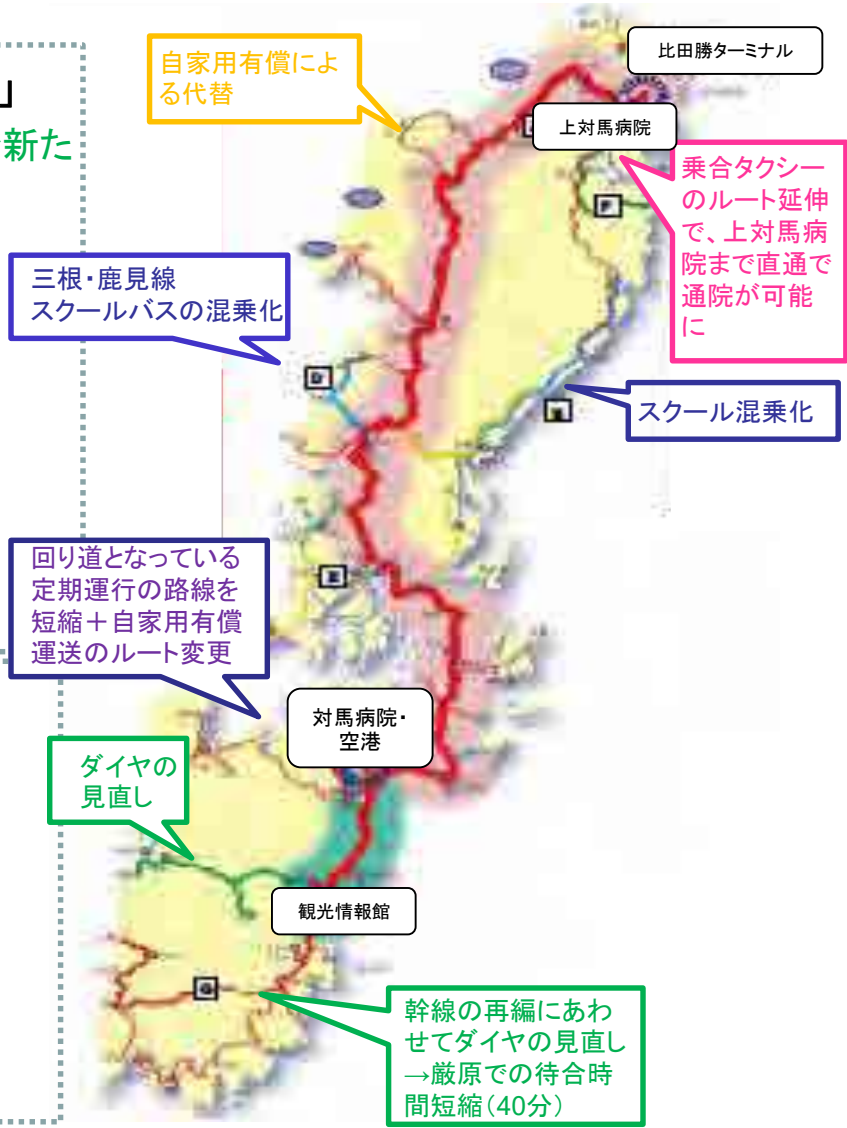
収支率の改善　５７．１%→５９．２%

◆支線系統の再編

幹線ネットワークの再構築にあわせて、支線系統のダイヤの調整等を行うとともに、以下の方針でそれぞれの路線の効率化

1. スクールバスが豊富に運行されていることから、**スクールバス混乗化**を検討
2. 混乗化が困難な路線については、**自家用有償運送を導入**

収支率の改善　１８．１９%→２０%
利便性の向上　接続改善など



7. 上越市地域公共交通再編実施計画

国土交通省

- 「上越市都市マスタープラン」に示されている、各拠点が相互に連携した、持続可能な都市構造の実現にむけたまちづくりと連携
- 中心地域より各方面へ伸びる幹線路線及び支線路線について、利便性及び効率性の観点から網羅的に見直し

- 路線を商業施設や公共施設へ接続
- 支線部分では、長大路線を短縮するほか、デマンド交通や自家用有償運送への変更も含め、多様な交通モードで役割分担

- 中心地域（直江津地区・高田地区）の利便性向上、支線における需要の取り込み
- 支線の効率化

計画認定時点での算出（平成28年9月）
- 運行コストの抑制（年間で15,700千円）
  ※再編する路線の数値

地域公共交通網の持続性の向上

【効果】
自家用有償運送で代替した場合、運送単価が約3割削減

8. 五島市地域公共交通再編実施計画

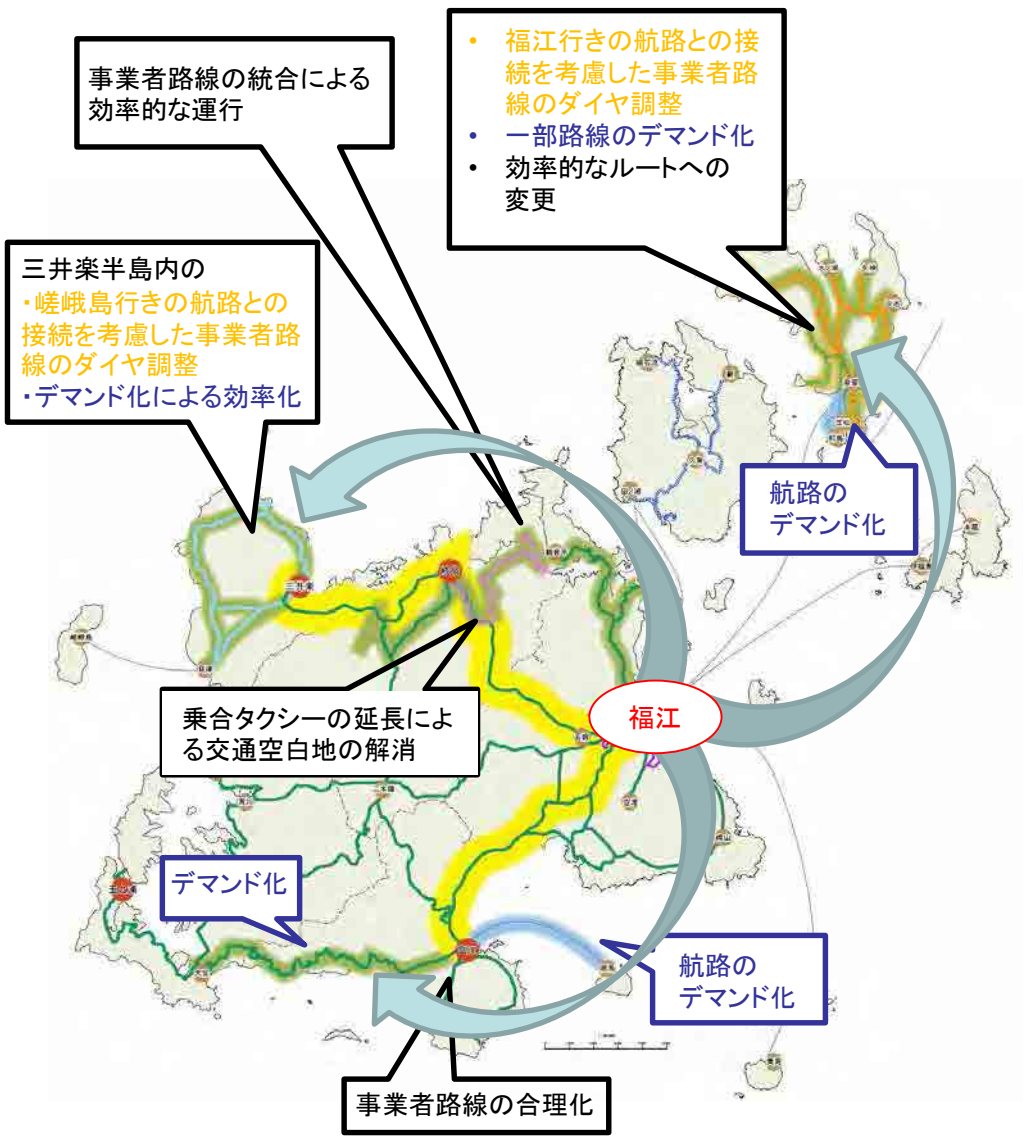
■本土との航路が接続する福江を中心に、各方面へ伸びるバス路線及び航路を抜本的に再編

【主な事業内容】

「福江を中心とした生活交通ネットワークの形成」

市の中心部であり本土との接続拠点である福江を中心に、各方面へ伸びる路線について陸路・海路含めて網羅的に見直し

- 航路へのアクセスが不便なバス路線については、ダイヤの 調整等を実施
- 非効率な路線についてはデマンド化　等



9. 大分県豊肥圏地域公共交通再編実施計画

国土交通省

■ 竹田市、豊後大野市、臼杵市は、県の都市計画の方針で豊後大野竹田連携都市圏及び県南連携都市圏として区分されており、地域の拠点である竹田市と豊後大野市三重町を中心に都市軸で繋がって一体的な交通圏を形成
■ 行政区域にとらわれない交通圏全体での役割分担の見直しを、施設単位・路線単位で行い、拠点機能の再設定やそれに伴う路線の再編を実施

【主な事業内容】

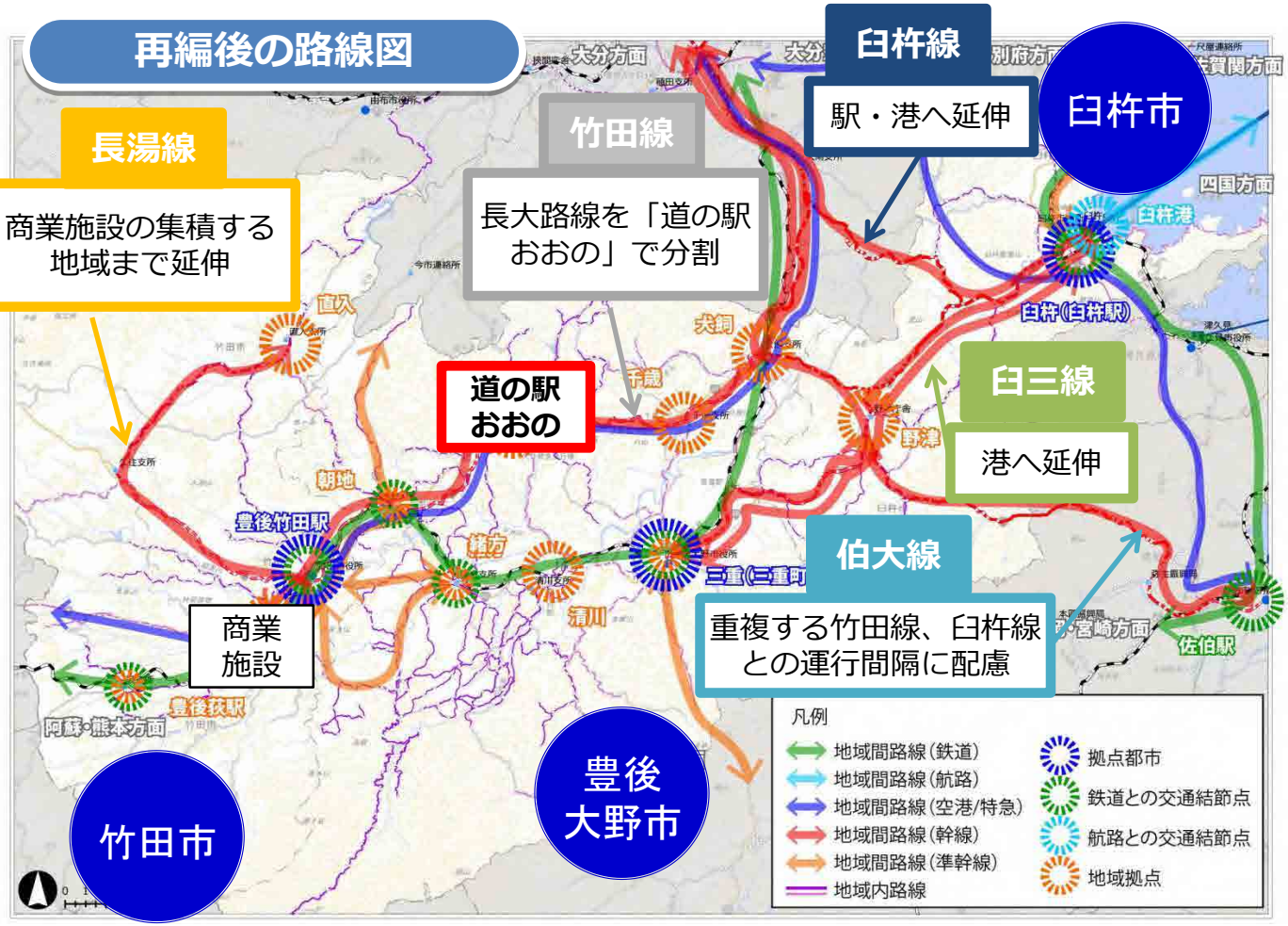
複数市町村連携の取組

◆広域及び市内輸送の拠点設定
・拠点：道の駅、商業施設等

◆広域及び市内輸送の充実と効率化に向けた取り組み

- 竹田線：長大路線を「道の駅おおの」へ乗り入れ、分割。
- 長湯線：商業施設の集積する国道沿線地域に路線を延伸。
- 臼三線：臼杵港まで延伸し航路と接続
- 臼杵線：路線を変更により、臼杵駅・臼杵港に延伸。鉄道及び航路と接続
- 伯大線：重複する竹田線、臼杵線との運行間隔に配慮

再編後の路線図



10. 大分北部圏地域公共交通再編実施計画

国土交通省

○ 中津市、宇佐市、豊後高田市は、県の都市計画の方針で県北広域都市圏として区分されており、地域拠点都市となる中津市を中心に都市軸で繋がって一体的な交通圏を形成

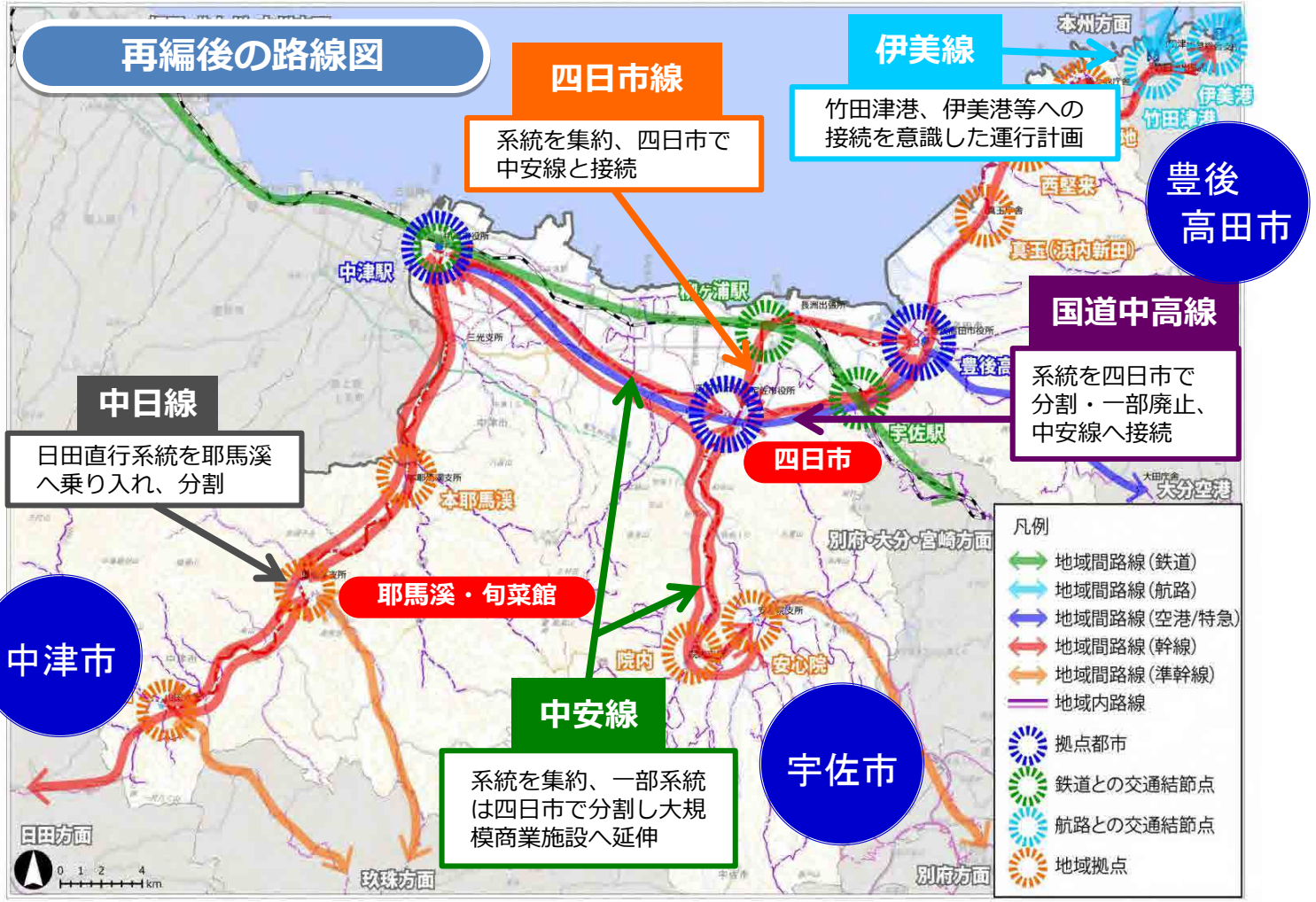
○ 行政区域にとらわれない交通圏全体での役割分担の見直しを、施設単位・路線単位で行い、拠点機能の再設定やそれに伴う路線の再編を実施

【主な事業内容】

複数市町村連携の取組

◆広域及び市内輸送の拠点設定
- 拠点：ＪＲ駅、商業施設、バスターミナル等

◆広域及び市内輸送の充実と効率化に向けた取り組み
- 中日線：長大路線を耶馬溪旬菜館（地元産品販売施設）へ乗り入れ分割。
- 中安線：系統を集約、一部系統を四日市で分割、大規模商業施設に乗り入れ。
- 国道中高線：豊後高田行き系統を集約、四日市で分割し、中津駅行き系統に接続
- 伊美線：竹田津港、伊美港等の接続を意識した運行計画



11. 千歳市地域公共交通再編実施計画

国土交通省

■ ＪＲ千歳駅の南北に公共施設や商業施設が集積するコンパクトな市街地に路線を結節。
■ 拠点間を結び、通勤・通学客のニーズを取り込んだ持続可能な公共交通ネットワークの形成に向け、再構築

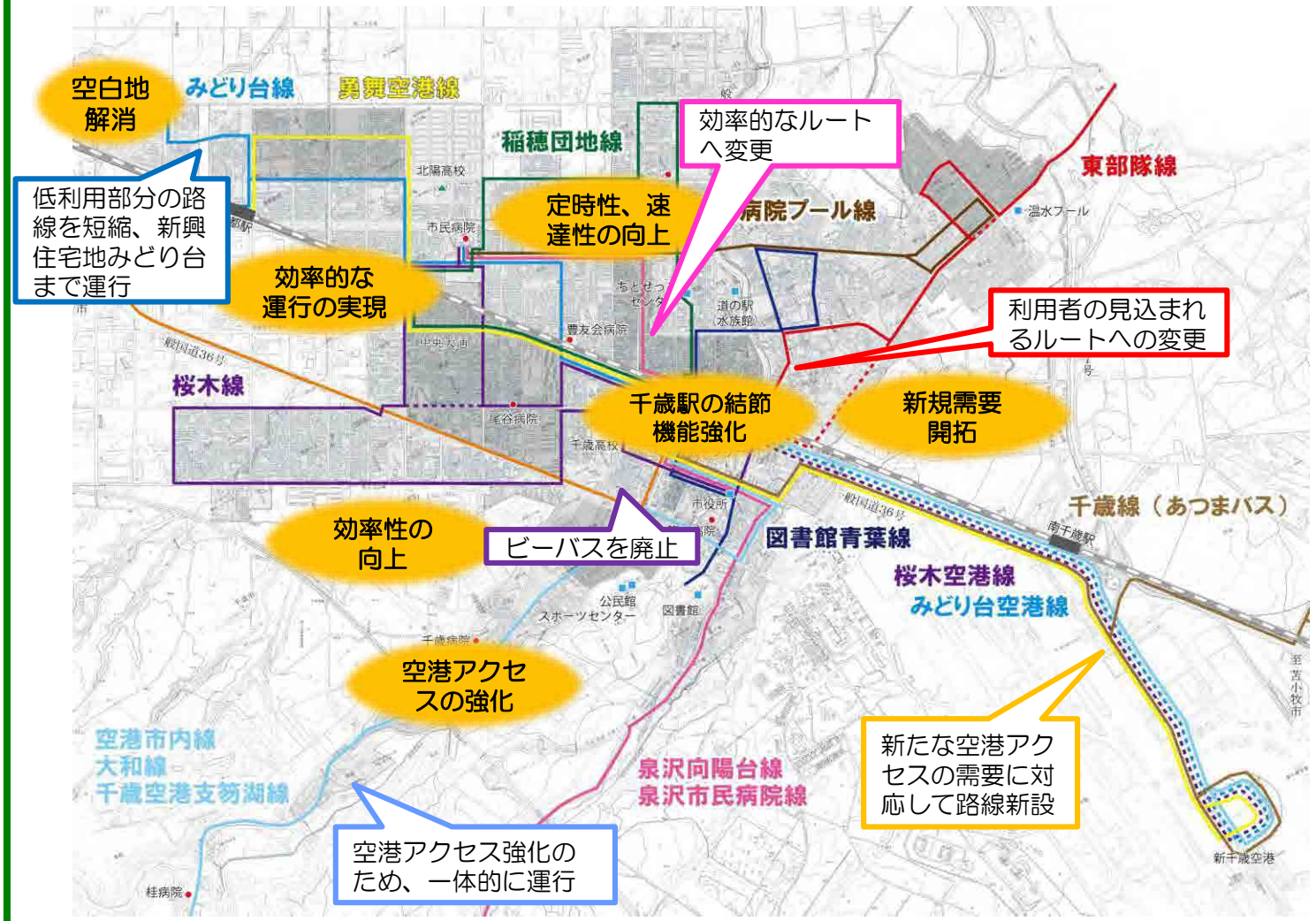
【主な事業内容】

○12路線中９路線で赤字
→効率的な運行の実現

○公共交通利用者が少ない
→利便性の高い路線の実現

- ビーバスの廃止
  長大・重複路線の解消
- 桜木・長都線の分割
  駅を跨ぐ長大路線の改善
- みどり台方面への延伸
  公共交通空白地の解消
- 東部隊線のルート変更
  低利用区間の回避
- 泉沢市民病院線のルート変更
  市民病院への速達性向上
- 図書館青葉線のルート変更
  速達性の向上
- 空港市内線等3路線の運行時刻の一体的見直し
  空港アクセスの強化
- 勇舞空港線の新設
  人口増加地区からの空港アクセス強化と新規需要獲得

各地区においてＯＤ調査と住民の移動ニーズを比較し、赤字路線を中心に見直し



12. 常陸太田市地域公共交通再編実施計画

国土交通省

■ 公共施設等が集積する常陸太田地区への持続可能な移動手段を確保するため、重複するバス輸送サービスを民間事業者の路線バスに一本化し、効率的で一体的な交通サービスの提供を実現

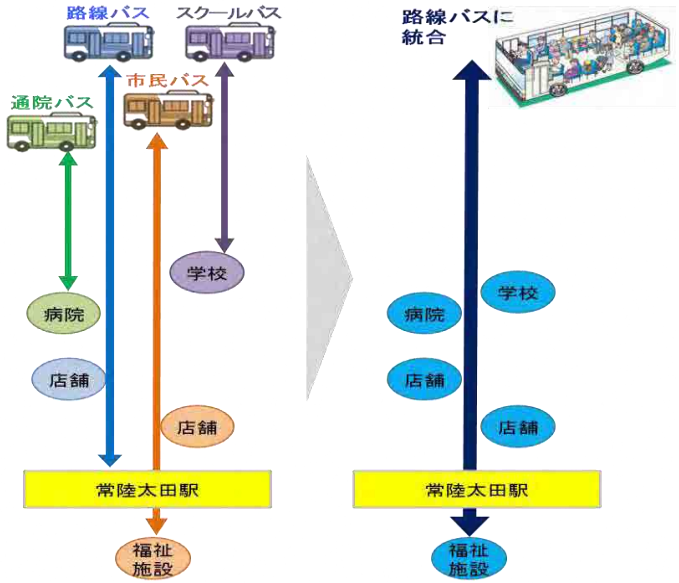
【主な事業内容】

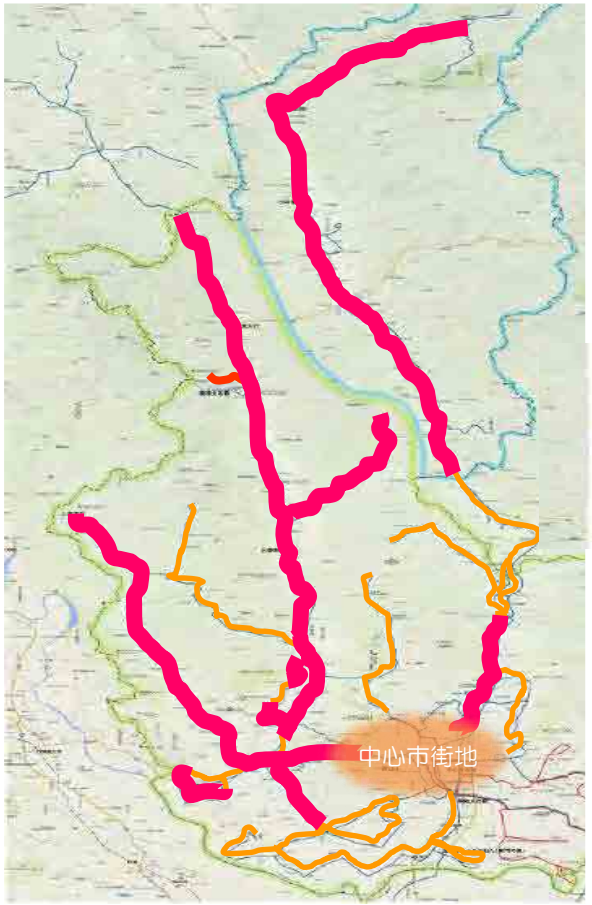
背景・課題

- ✓ 路線バス、コミュニティバス（市民バス）、無料通院バス、スクールバスが同じ路線を重複して運行
- ✓ 運行日（週１～７日）、ダイヤ・本数、運賃体系（距離制、200円均一、無料）の棲み分けがなされておらず、非効率な運行

対応策

- ◆ 路線バス以外のバスを廃止し、路線バスに統合
- ◆ 運行日を毎日（平日）とし、ダイヤ・本数も調整
- ◆ 運賃体系も分かりやすい３段階制に変更（200円、300円、500円）





路線バス・市民バス・みどり号が重複していた路線

路線バス・市民バスが重複していた路線

13. 東秩父村地域公共交通再編実施計画

国土交通省

■ 観光拠点を中心に、統一的にバス路線を見直し、長大な運行距離の縮減を図り、ネットワークを再構築。
■ 観光施設の活性化と両輪で公共交通を充実させることで、住民・来訪者双方のおでかけに資する公共交通ネットワークを形成。

【主な事業内容】

○村のまちづくりと協調した地域公共交通体系の確立

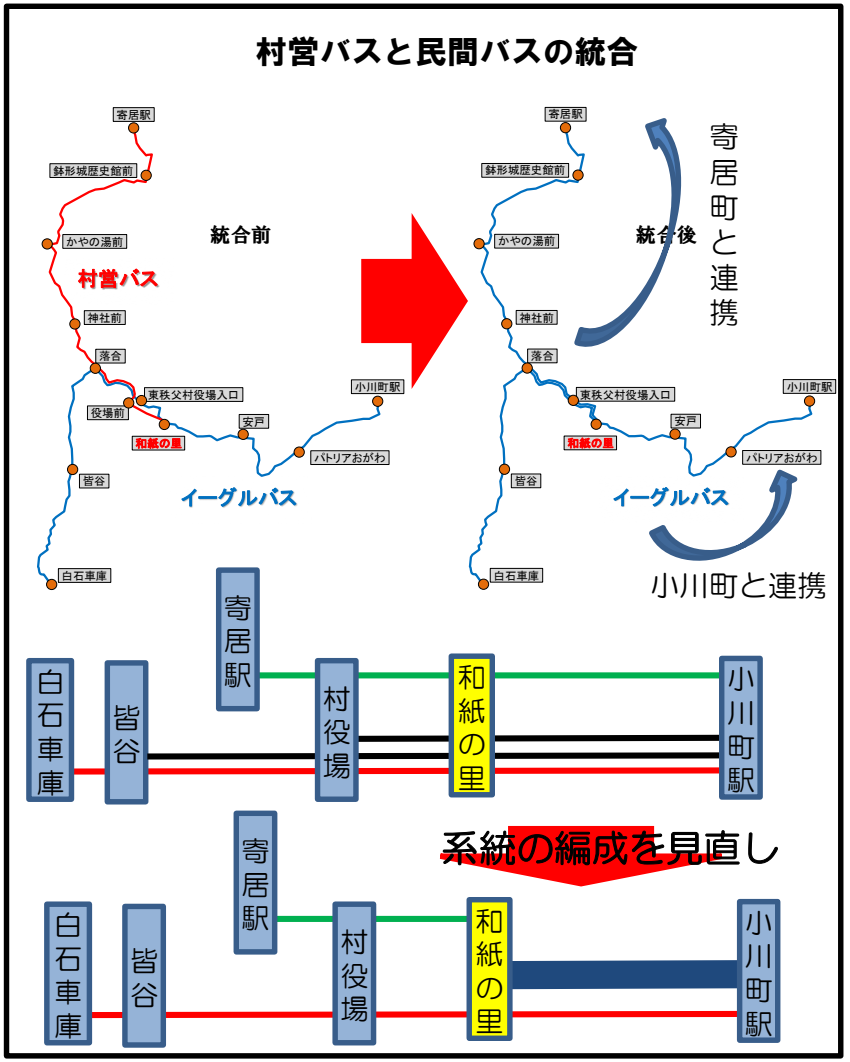
小さな拠点でもある観光拠点「和紙の里」の活性化策とあわせて、おでかけの促進を図る

○観光拠点をハブとした交通ネットワークの再構築

和紙の里を拠点にバス路線を再構築することで、長大な運行ルートであった系統などを廃止するとともに、利用実態に応じた運行回数の適正化を行うことで、効率的な運行を実現。

収支率の改善

※道路から離れた集落に居住する住民に対しては、デマンド交通の導入を検討。（網形成計画）



14. 日進市地域公共交通再編実施計画

国土交通省

- 日進駅周辺の渋滞回避のため、市役所を核とするネットワークに再編し、重複路線を解消
- 日進駅周辺市街地に循環線を新設・増便し、回遊性を向上
- 赤池駅接続路線について、潜在需要の発掘と、今後の増大需要の取り込みのため、新ルートに変更及び増便

【主な事業内容】

【日進駅周辺】

◆ 日進駅周辺の渋滞回避のため、市役所を核とするネットワークに再編し重複路線を解消【茶色、緑色、紫色、黄色】

◆ 日進駅周辺市街地に循環線を新設・増便し、回遊性を向上【水色】

【新市街地周辺】

◆ 新市街地の形成にあわせて、ルートを変更し、新たな需要に対応 【桃色矢印】

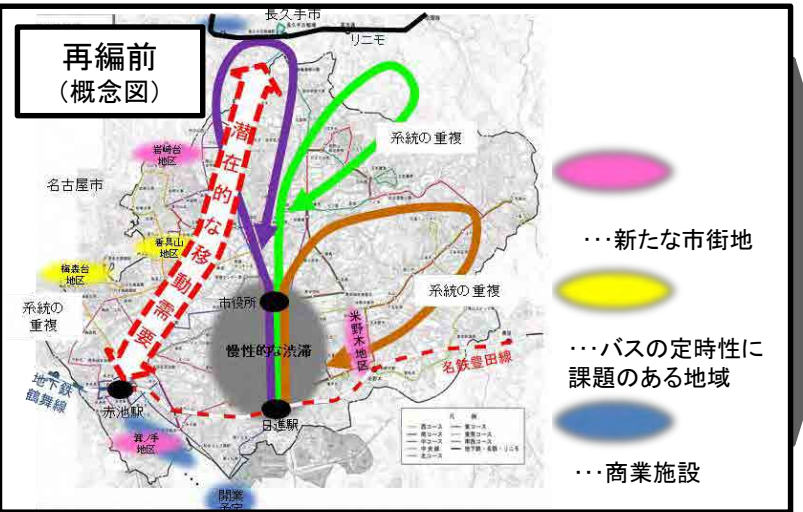
→以上により効率性の向上と定時性の確保を実現

【赤池駅接続路線】

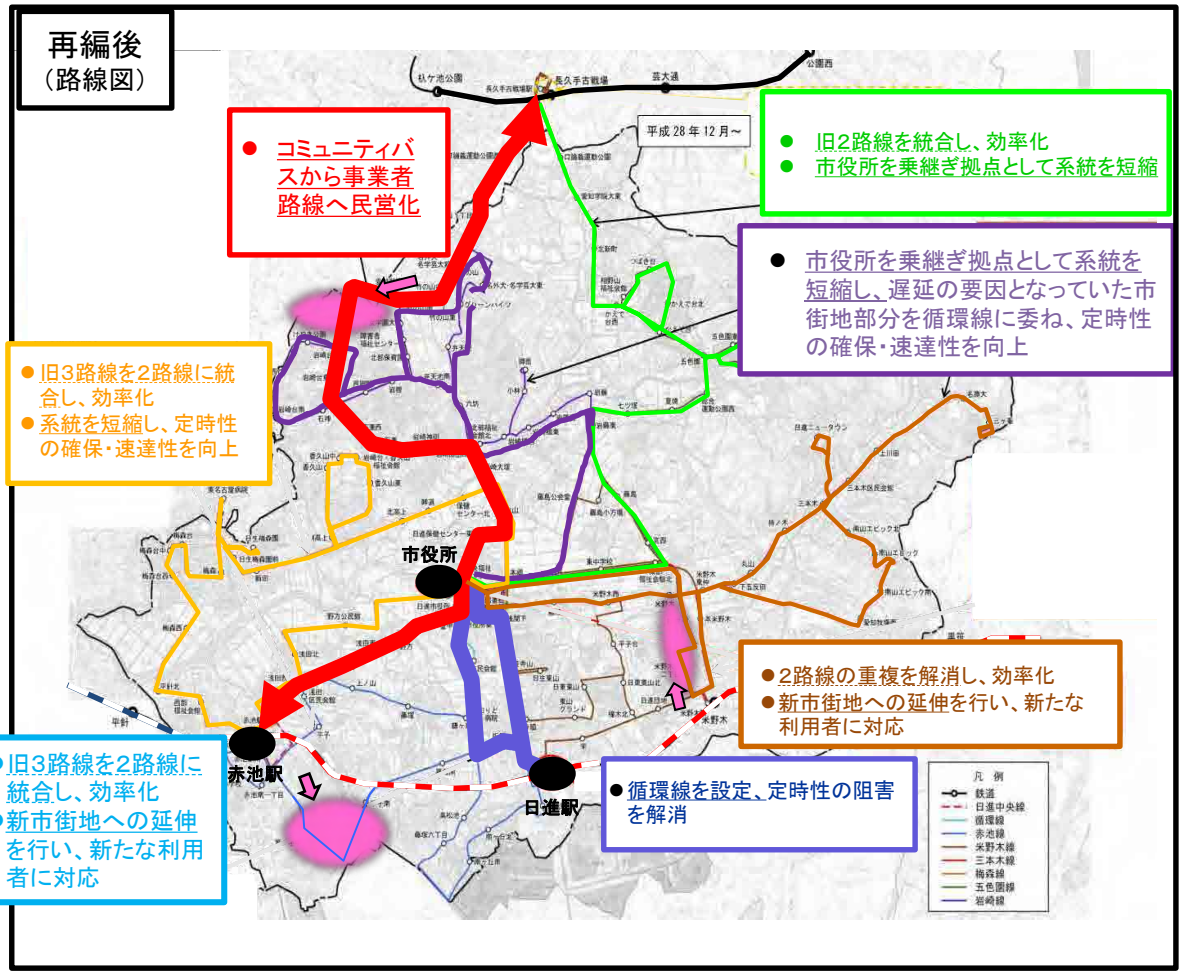
◆ 通勤・通学時間帯の潜在需要のみならず、新市街地形成・商業施設開業などの今後の需要増大も取り込むため、南北移動に対応したルートに変更及び増便

◆ 併せてコミュニティバスから事業者路線への民営化も実施し運行時間の拡大、運行本数の増便、新市街地への経由など利便性の向上【赤色】

再編前（概念図）



再編後（路線図）



15. 鯖江市地域公共交通再編実施計画

国土交通省

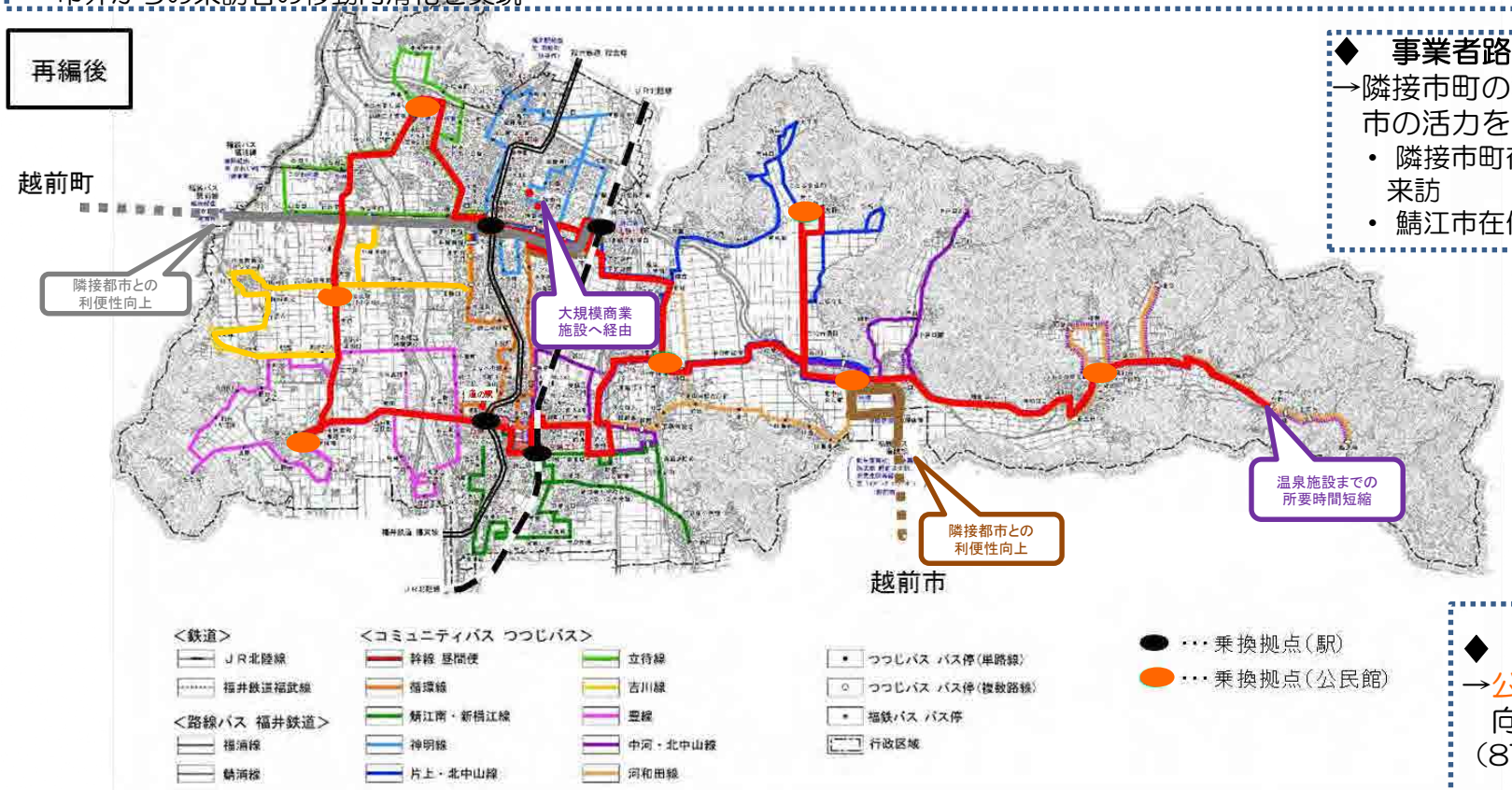
- コミュニティバスについて、地区間移動を可能とする幹線を設定の上、地区内移動を担うバス路線との乗継利便を向上させる再編により、利用者の利便性を向上
- 鉄道駅と幹線の連携により、市外からの来訪者の移動円滑化を実現
- 公民館や商業施設等への接続性向上や公共交通カバー率向上（87.6%→89.6%）を目的としたルート変更により、利便性を向上
- 事業者路線を延伸することにより、鯖江市と隣接市町の移動利便性を向上

【主な事業内容】

◆ コミュニティバスについて、地区間移動を可能とする幹線【赤色】を設定
→地区内移動を担うバス路線【黄緑、黄色、桃色、水色、緑色、青色】との乗継利便を向上（朝夕の時間帯に高校生向け通学便系統も設定）

◆鉄道駅と幹線の連携
→市外からの来訪者の移動円滑化を実現

再編後



◆ 事業者路線の延伸
→隣接市町の移動利便性を向上させ、鯖江市の活力を向上【灰色、茶色】
- 隣接市町在住者の鯖江市内商業施設への来訪
- 鯖江市在住学生の、隣接市への通学

◆ ルート変更による利便性向上
→公民館や商業施設等への接続性向上や公共交通カバー率向上（87.6%→89.6%）

16. 八代市地域公共交通再編実施計画

■ 郊外部からの長大な路線や、市街地での低利用区間の見直し
■ 上限運賃の設定、公共交通空白地域の解消、乗継ぎ利便の向上を図り、利用者増加を見込む

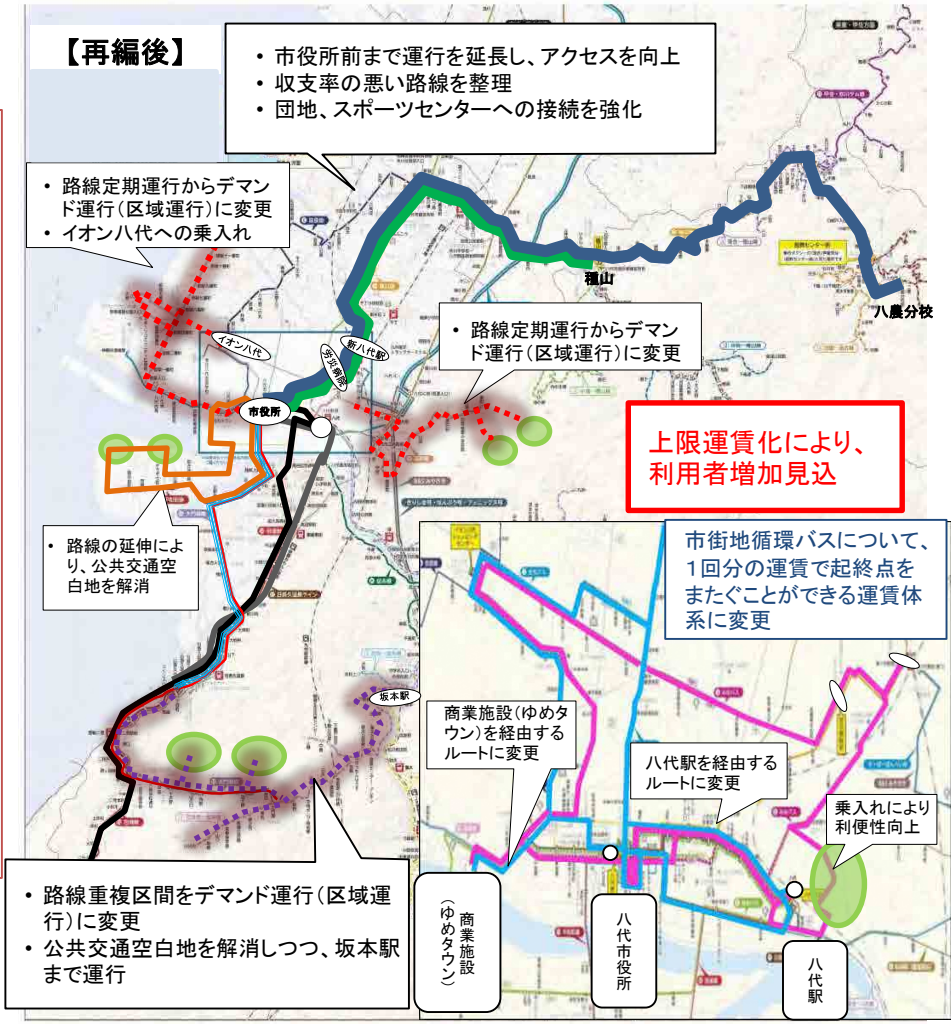
【主な事業内容】

◆重複路線の解消
・重複系統のうち収支率の悪い系統を整理

◆低利用路線のデマンド運行転換
・路線定期運行からデマンド運行へ転換

◆既存系統の経路変更
・ニーズの多い施設等（市役所、駅、商業施設、団地等）を経由するルートへ変更
・路線の延伸交通空白地の解消

◆分かりやすい運賃体系
・上限運賃、統一運賃の導入



17. 宇部市地域公共交通再編実施計画

国土交通省

■ 利用者の多い区間を「主要幹線」とし、系統の整理統合と等間隔運行の実現で利便性を向上
■ 大小2つの市街地循環線につき、ルート・運行回数の見直し

【主な事業内容】

◆「主要幹線」の設定による利便性向上

・利用者の多い区間を「主要幹線」に設定し、系統の整理・統合を行って全体をスリム化
・ニーズに応じた運行頻度に見直すとともに、運行時間を等間隔化

（対象）西部：3路線、中央部：2路線、東部：2路線

【効果】
・19系統の削減（97→78）
年間走行キロが15.9万km削減。
⇒運行経費4500万円削減、収支率4.1%改善
・高頻度かつ等間隔の運行を実現することで、**利便性を確保・向上**

◆市街地循環線の見直し

【小循環線】
（中心市街地～宇部新川駅）
実験結果を踏まえたルート見直しと運行回数増により利便性を向上

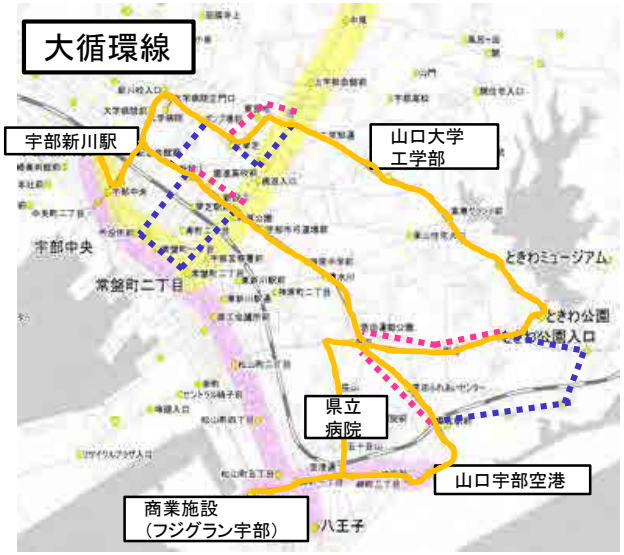
・1日6回
（時計回り・反時計回り）
・130～320円　※対距離制

新ルートで廃止する部分
新ルートで新設する部分

【大循環線】
（宇部新川駅～空港・大学等）
小循環線との役割分担を見直し、アクセスの利便性を向上

・1日10回
・130～620円　※対距離制

新ルートで廃止する部分
新ルートで新設する部分



【効果】
・市民、訪問者それぞれのニーズが高い施設へのアクセスが向上
・2つの循環線で年間200万円の増収を見込む

18. 東広島市地域公共交通再編実施計画

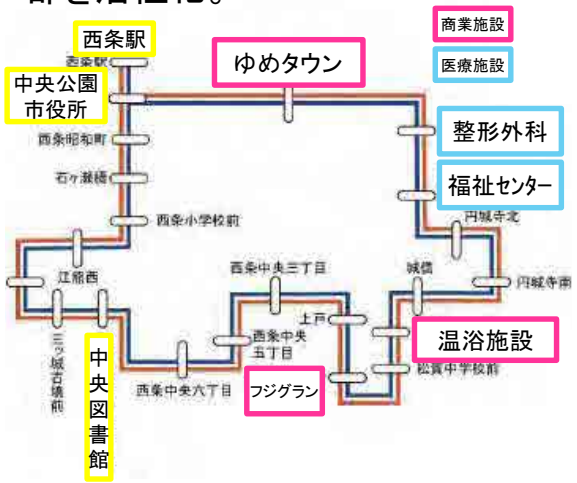
国土交通省

■市街地における循環線の導入、交通結節点の整備とそれに伴うバス路線の再編により、利用者維持を目指す

【主な事業内容】

◆市街地循環線の新設（平成29年度）

市民の利用頻度が高い商業施設、医療施設を結ぶ循環路線を整備し中心部を活性化。

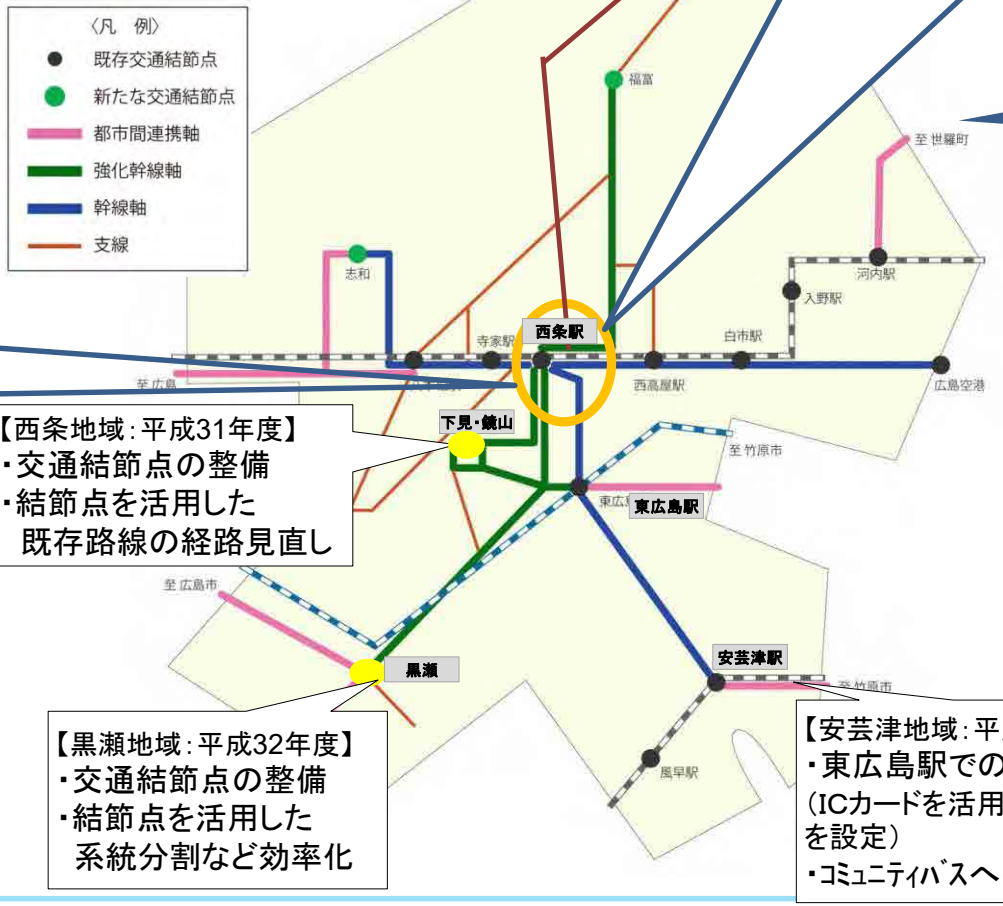


・8時～20時まで1時間に4便
（時計回り・反時計回り2便ずつ）
•1乗車200円 1日フリー乗車500円

【効果】
・ニーズの高い施設へのアクセス向上を図ることにより、主な施設をカバー
・年間4200万円の増収見込み（路線の収支率は70%）

再編後

公的負担6,000万円減
収支率68.2→71.5にアップ



◆西条駅～東広島駅の系統集約(平成29年度)

・西条駅～東広島駅間は、これまで系統ごとに異なる経路を運行していたが、需要が多い経路に統一。

【効果】
・経路の統一により実質的には便数が増加し、利便性と分かりやすさが向上。
・経費1600万円減
収支率2.4%改善

【西条地域：平成31年度】
・交通結節点の整備
・結節点を活用した既存路線の経路見直し

【黒瀬地域：平成32年度】
・交通結節点の整備
・結節点を活用した系統分割など効率化

【安芸津地域：平成30年度】
・東広島駅での系統分割
（ICカードを活用した乗継割引を設定）
・ｺﾐｭﾆﾃｨﾊﾞｽへの統合

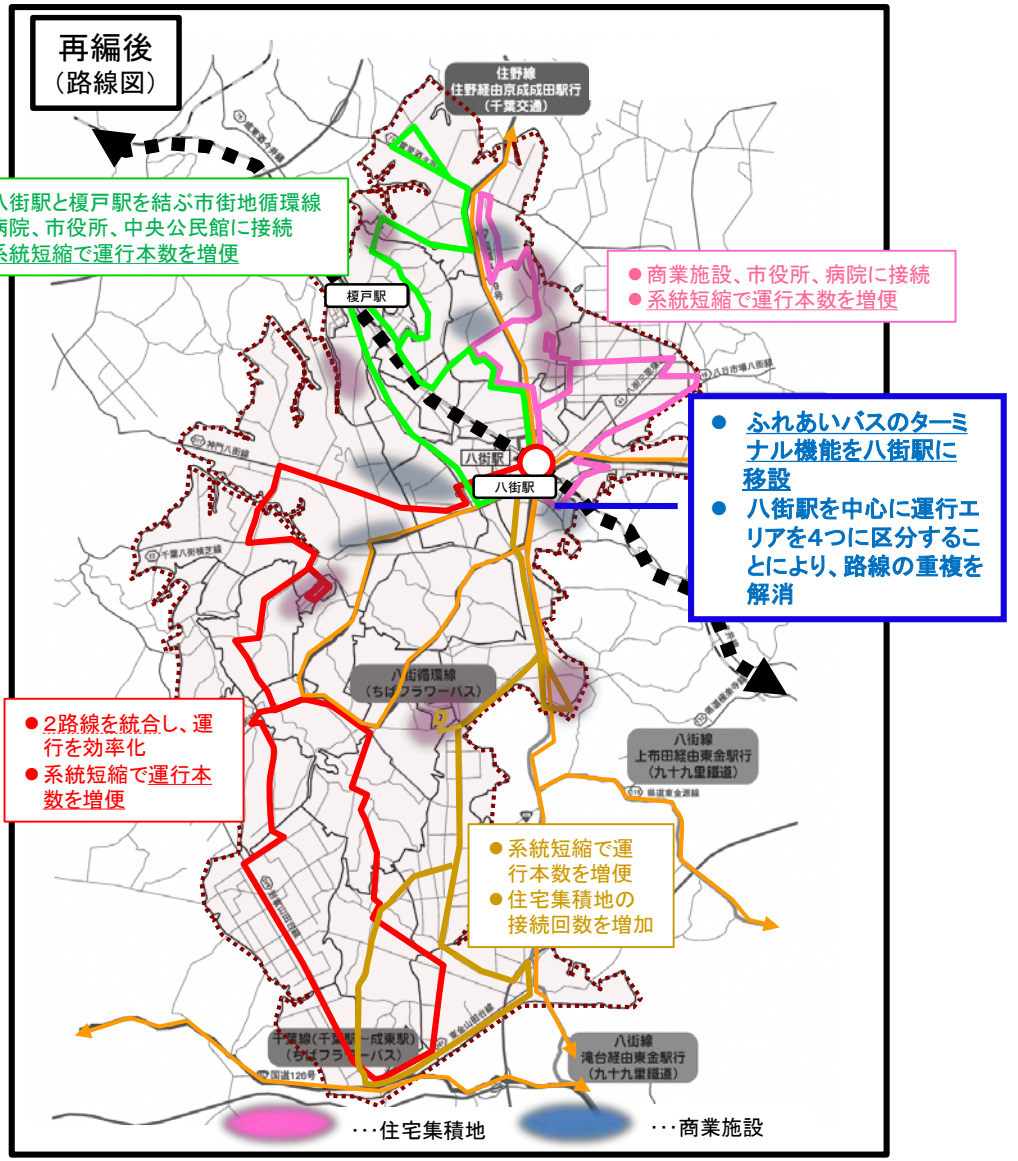
19. 八街市地域公共交通再編実施計画

国土交通省

■コミュニティバス（ふれあいバス）の再編・運行サービスの見直しにより利便性・効率性を向上
■ 鉄道駅における交通結節点の強化

【主な事業内容】

◆ 市コミュニティバスと路線バスの役割分担明確化
- ふれあいバスの運行エリアを４つに区分【緑色、桃色、赤色、茶色】、民間路線バス【オレンジ色】との役割分担を明確化）

◆ 市コミュニティバスの再編・運行サービスの見直し
- 八街駅を核とするネットワークに再編
- 重複区間を解消するとともに、乗り継ぎ利便性を考慮した運行ダイヤに調整
- 市コミュニティバスを現在の５路線から４路線に再編することにより、運行経費の効率化

◆ 八街駅及び榎戸駅における交通結節点の強化
- ふれあいバスのターミナル機能を八街駅に移設
- 乗降場所を民間路線バスと共有することにより、乗り継ぎ機能を強化するとともに、街の中心核である八街駅に人を集めることによる中心市街地の活性化、賑わいの創出