

伊那市地域公共交通会議
伊那市地域公共交通協議会 次第

日 時 令和5年7月5日(水)
午後1時30分から
場 所 伊那市役所 多目的ホール

1 開 会

2 会長挨拶

3 会議事項

(1) 令和4年度事業報告及び決算報告について(資料 1)

(2) 令和5年度事業計画(案)及び予算(案)について(資料 2)

(3) 伊那市地域公共交通計画の策定について(資料 3)

(4) その他

4 そ の 他

5 閉 会

伊那市地域公共交通会議・伊那市地域公共交通協議会 委員名簿

所属	職名	委員氏名		
伊那バス株式会社	管理部長	福	澤 信 義	
ジェイアールバス関東株式会社 伊那支店	支店長	西	津 芳 則	
長野県タクシー協会 諏訪上伊那支部	伊那タクシー株式会社 取締役営業部長	小	松 直 樹	
伊那バス労働組合	自動車対策部長	北	澤 昭 彦	
伊那地区区長会		中	村 正	監査員
高遠地区区長会		伊	藤 正 剛	
長谷地区区長会		池	上 直 彦	
伊那市民生児童委員協議会		北	原 佳 子	
伊那市女性団体連絡協議会		芳	賀 和 代	
伊那市高齢者クラブ連合会	女性部副部長	小	田 中 知 文	
北陸信越運輸局	交通企画課長	玉	巻 史 成	
北陸信越運輸局長野運輸支局	首席 運輸企画専門官	山	岸 康 範	
伊那建設事務所	維持管理課長	長	谷 川 哲 郎	
伊那警察署	交通課長	竹	村 義 春	
信州大学	工学部 准教授	高	瀬 達 夫	
長野県企画振興部	交通政策課長	石	坂 公 明	
長野県上伊那地域振興局	企画振興課長	鳥	羽 秀 行	
伊那市社会福祉協議会	地域福祉課長	矢	澤 秀 樹	
伊那商工会議所	事務局長	平	澤 き よ 美	副会長
伊那市観光協会	事務長	北	嶋 隆	監査員
伊那市	企画部長	飯	島 智	会長

令和4年度 伊那市地域公共交通協議会 事業報告

1 伊那市地域公共交通協議会の開催

- (1) 第1回伊那市地域公共交通協議会 (R4.7.15 書面決議)
(協議事項)
「生活交通確保維持改善計画」(地域公共交通確保維持改善事業)
- (2) 第2回伊那市地域公共交通協議会 (R4.9.29 多目的ホール)
(協議事項)
「令和3年度事業報告」
「令和4年度事業計画(案)及び予算(案)」
「規約改正」
- (3) 第3回伊那市地域公共交通協議会 (R5.2.6 多目的ホール)
「令和4年度運行状況について」
「令和5年度運行計画について」
「地域公共交通計画策定について」

2 交通ネットワークの構築・運行

【循環バス、乗合タクシーの運行】

- ・市街地循環バス
- ・市内西循環線
- ・若宮・美原線
- ・西箕輪線
- ・藤沢線
- ・長谷循環バス
- ・ぐるっとタクシー

3 運行内容の検証・検討

ぐるっとタクシーの高度化業務(伊那市:地方創生関連事業)

- ・アンケート調査及び脳いきいき教室でのインタビュー調査
- ・運行最適化のためのシミュレーション実施

4 その他(伊那市:定住自立圏事業)

- ・伊那本線の運行
- ・市街地デジタルタクシーの実証運行(R4.8月から)

令和4年度伊那市地域公共交通協議会路線及び定住自立圏路線 利用状況

路線等名称		総利用者数（人）		
		R4年度	R3年度	比較 R4-R3
協議会路線 循環バス等	市街地循環バス（外回り） 「イーナちゃんバス」31便	52,049	50,548	1,501
	市街地循環バス（内回り） 「イーナちゃんバス」	24,347	23,725	622
	市内西循環線	11,411	11,039	372
	若宮・美原線	12,469	12,860	▲ 391
	西箕輪線	29,011	29,334	▲ 323
	藤沢線	8,621	4,014	4,607
	三義・長谷循環バス （R4～スクールバス化）		670	▲ 670
	長谷循環バス	3,621	3,677	▲ 56
バス路線計		141,529	135,867	5,662
ぐるっとタクシー		28,575	22,604	5,971
協議会路線合計		170,104	158,471	11,633
定住自立圏路線 【参考】	伊那本線	17,929	18,768	▲ 839
	（市街地デジタルタクシー）	9,851		9,851
	定住自立圏路線計	27,780	18,768	9,012
協議会路線・定住自立圏路線合計 （市街地デジタルタクシーを除く）		188,033	177,239	10,794

令和4年度 伊那市地域公共交通協議会路線及び定住自立圏路線 利用者数推移グラフ

◆全体利用者数

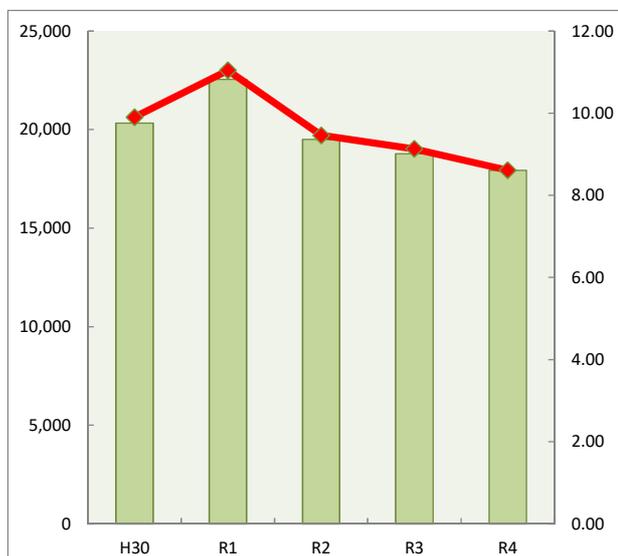
	H30	R1	R2	R3	R4
協議会路線	85,951	147,083	128,151	158,471	170,104
伊那本線	20,319	22,549	19,504	18,768	17,929
市街地循環内回り	24,660	25,178	23,413		
合計	130,930	194,810	171,068	177,239	188,033



◆路線別

●定住自立圏路線 伊那本線

	H30	R1	R2	R3	R4
利用者数 (棒グラフ)	20,319	22,549	19,504	18,768	17,929
1運行当たり人数 (折線グラフ)	9.90	11.04	9.46	9.13	8.61



※ R1～市街地(外回り)14便、西箕輪線を協議会路線化

R2～ぐるっとタクシー(一部エリア運行開始)

お手軽乗り合いタクシー廃止

R3～市街地(内回り)を協議会路線化

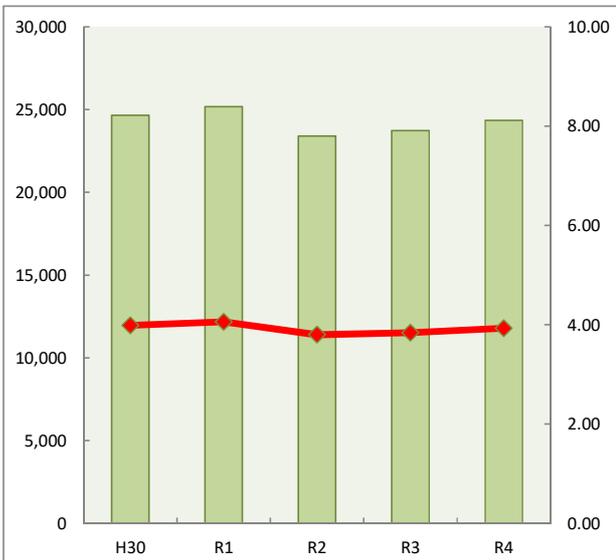
ぐるっとタクシーエリア拡大

富県・春近地区循環バス及び新山貝沼線、高遠循環タクシー廃止

長谷循環バス減便

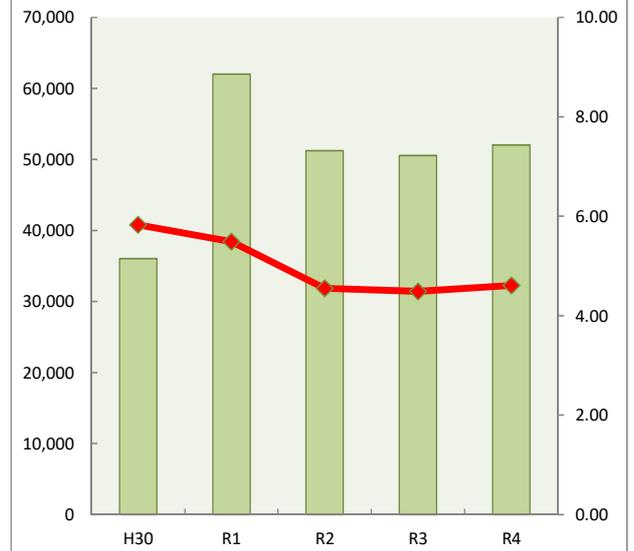
●市街地循環バス 内回り

	H30	R1	R2	R3	R4
利用者数 (棒グラフ)	24,660	25,178	23,413	23,725	24,347
1運行当たり人数 (折線グラフ)	3.99	4.06	3.80	3.84	3.93



●市街地循環バス 外回り

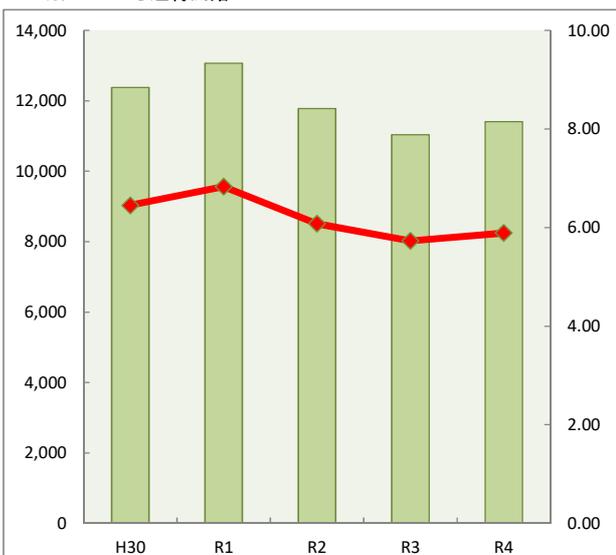
	H30	R1	R2	R3	R4
利用者数 (棒グラフ)	36,033	62,024	51,223	50,548	52,049
1運行当たり人数 (折線グラフ)	5.83	5.49	4.55	4.49	4.61



●市内西循環線

	H30	R1	R2	R3	R4
利用者数 (棒グラフ)	12,377	13,065	11,780	11,039	11,411
1運行当たり人数 (折線グラフ)	6.45	6.83	6.08	5.73	5.89

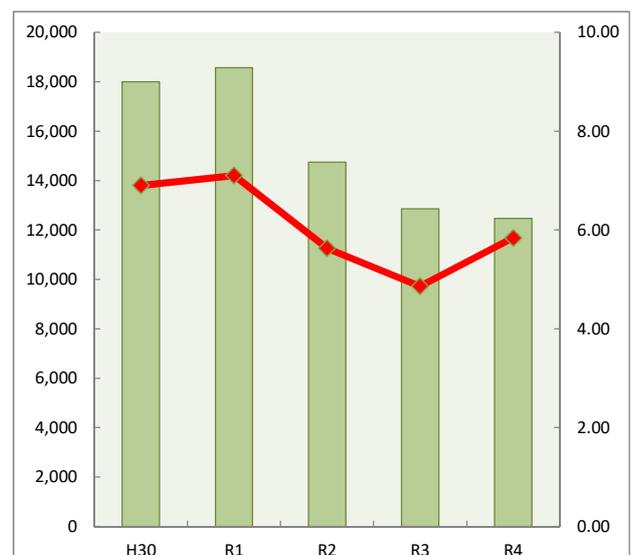
※ H22から運行開始



●若宮・美原線

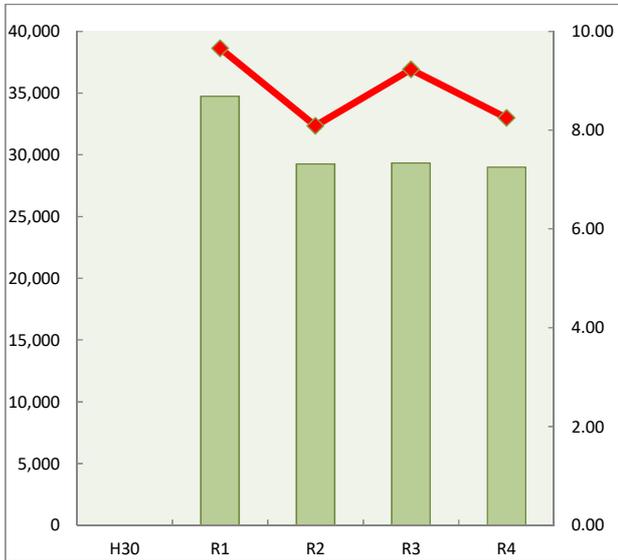
R3より手良・福島鹿線

	H30	R1	R2	R3	R4
利用者数 (棒グラフ)	17,994	18,571	14,737	12,860	12,469
1運行当たり人数 (折線グラフ)	6.90	7.10	5.63	4.86	5.84



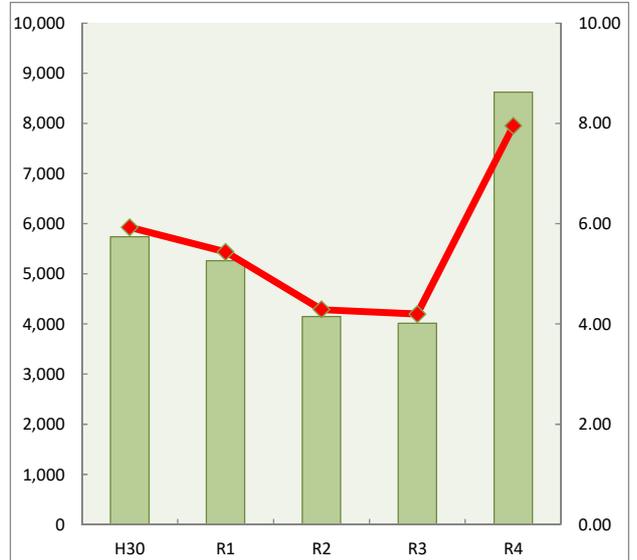
●西箕輪線(R1から協議会が運行)

	H30	R1	R2	R3	R4
利用者数 (棒グラフ)	-	34,751	29,251	29,334	29,011
1運行当たり人数 (折線グラフ)		9.66	8.09	9.23	8.25



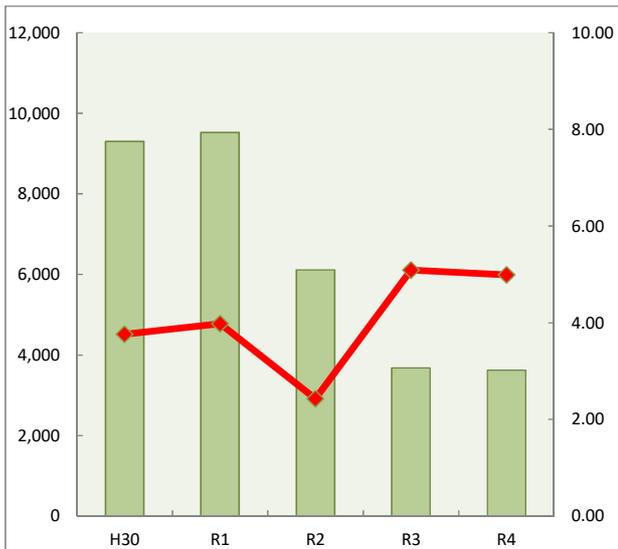
●藤沢線

	H30	R1	R2	R3	R4
利用者数 (棒グラフ)	5,737	5,260	4,146	4,014	8,621
1運行当たり人数 (折線グラフ)	5.93	5.44	4.29	4.20	7.95



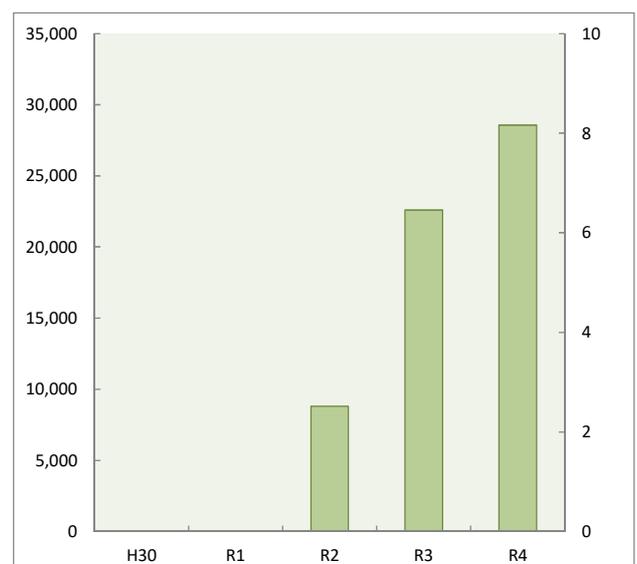
●長谷循環バス

	H30	R1	R2	R3	R4
利用者数 (棒グラフ)	9,301	9,526	6,112	3,677	3,621
1運行当たり人数 (折線グラフ)	3.76	3.98	2.43	5.09	4.99



●ぐるっとタクシー

	H30	R1	R2	R3	R4
利用者数 (棒グラフ)	-	-	8,813	22,604	28,575



令和4年度 伊那市地域公共交通協議会 会計決算書

収入合計	241,943,839	円	
支出合計	226,394,015	円	
差引残額	15,549,824	円	伊那市へ戻入

1 収入

【単位:円】

款	項	予算額 (A)	収入額 (B)	差引き (B)-(A)	説明
1負担金	1負担金	241,559,000	241,943,498	384,498	・伊那市負担金 230,151千円 ・南箕輪村負担金 9,504千円 ・教育委員会負担金2,258千円等
2諸収入	1諸収入	1,000	341	△ 659	・預金利息
収入合計		241,560,000	241,943,839	383,839	

2 支出

款	項	予算額 (A)	支出額 (B)	不用額 (A)-(B)	説明
1運営費	1会議費	300,000	87,788	212,212	・委員報酬等
	2事務費	100,000	55,000	45,000	・振込手数料等
2事業費	1事業費	240,859,000	226,251,227	14,607,773	・バス運行費用 121,801千円 ・タクシー運行費用 103,561千円 ・時刻表作成 391千円 ・南箕輪村負担金 264千円 ・国庫補助事業に係る事務費等
4予備費	1予備費	301,000	0	301,000	
支出合計		241,560,000	226,394,015	15,165,985	

会 計 監 査 報 告

令和4年度伊那市地域公共交通協議会会計について監査したところ、諸帳簿、証拠書類とも整備され、適正に処理されていることを認めます。

令和 5 年 5 月 3 0 日

監査員 北嶋 隆 (印)

監査員 中村 正 (印)

※両監査員には、報告書に自署・押印をいただいておりますが、個人情報保護（印影）のため原本の添付は差し控えております。

令和5年度 伊那市地域公共交通協議会 事業計画（案）

1 交通ネットワークの構築・運行

【路線バス、乗合タクシーの運行】

区分	路線名	運行事業者
路線バス (6路線)	① 市街地循環バス	伊那バス(株)：外回り 17 便、内回り 17 便 ジェイアールバス関東(株)：外回り 14 便
	② 市内西循環線	伊那バス(株)
	③ 若宮・美原線	
	④ 西箕輪線	
	⑤ 藤沢線	ジェイアールバス関東(株)
	⑥ 長谷循環バス	
ぐるっと タクシー (市街地を除く6地区)	西春近地区 竜西・西箕輪地区 富県・東春近地区 竜東・美篤・手良地区 新山・河南・長谷地区 高遠町地区	伊那タクシー(株)、 (有)白川タクシー、 ジェイアールバス関東(株)、 高遠観光タクシー(有) の4社による共同運行（12台運用）

2 運行内容の検証・検討

- (1) ぐるっとタクシー実証実験（運行エリアの見直し・検討）
- (2) プローブデータ取得による自動配車システムの最適化
- (3) 商業施設と連携したぐるっとタクシーの利便性向上策に関する検討
- (4) 循環バス EV 化

3 地域公共交通計画の策定

4 その他

利用促進事業

伊那市バス時刻表の作成・配布

令和5年度 伊那市地域公共交通協議会予算(案)

収入合計	249,710,000	円
支出合計	249,710,000	円
差引	0	円

1 収入

【単位:円】

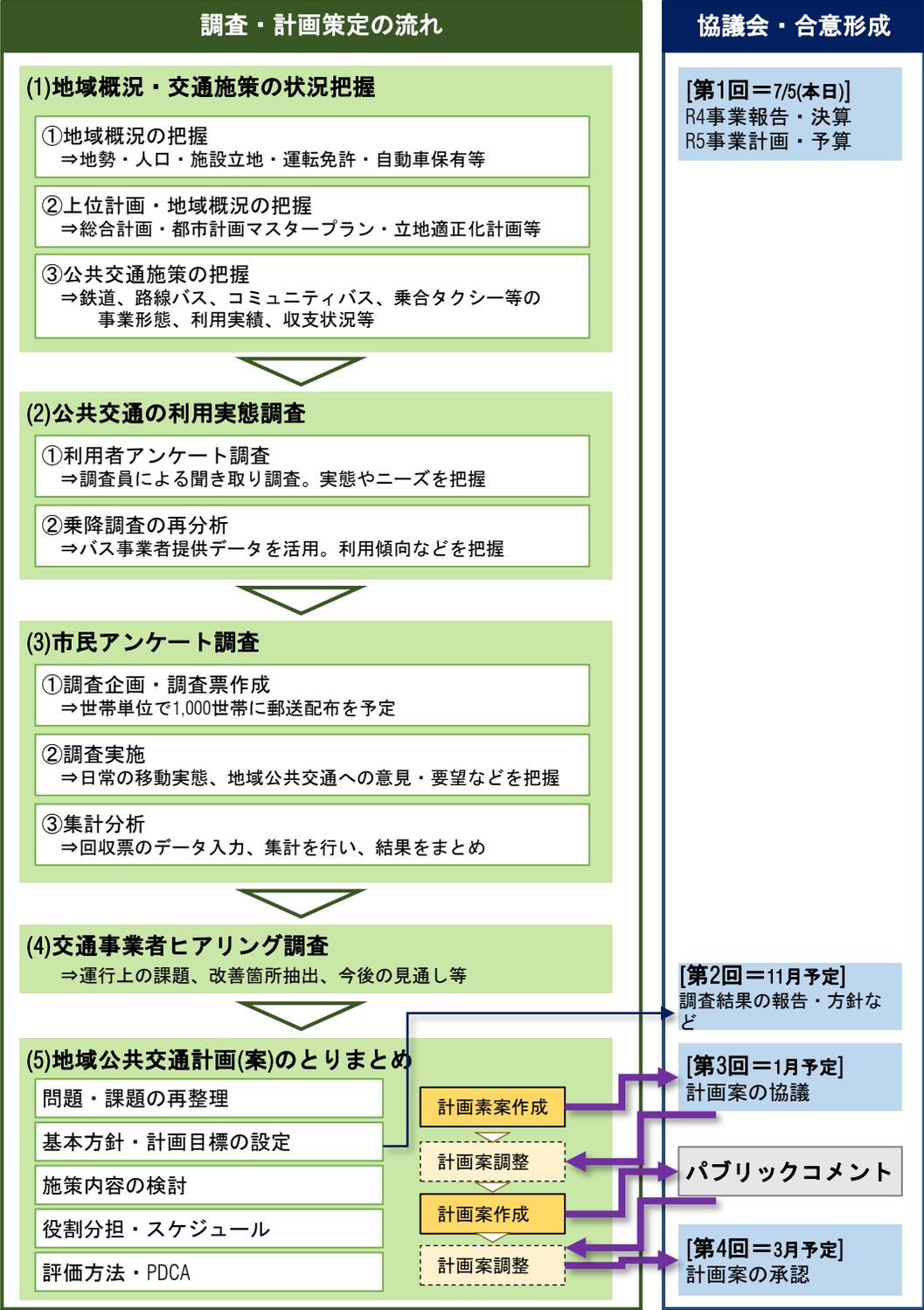
款	項	予算額	前年度 予算額	増減額	説 明
1負担金	1負担金	249,709,000	241,559,000	8,150,000	<ul style="list-style-type: none"> ・伊那市負担金(241,857千円) ・バス時刻表負担金(30千円) ・教育委員会負担金(2,200千円) ・南箕輪村負担金(西箕輪線5,622千円)
3諸収入	1諸収入	1,000	1,000	0	・預金利息
収入合計		249,710,000	241,560,000	8,150,000	

2 支出

【単位:円】

款	項	予算額	前年度 予算額	増減額	説 明
1運営費	1会議費	300,000	300,000	0	・協議会開催
	2事務費	100,000	100,000	0	・振込手数料等
2事業費	1事業費	238,076,000	240,859,000	△ 2,783,000	<ul style="list-style-type: none"> ぐるっとタクシー運行費 111,272千円 バス運行経費 114,985千円 車両等整備費 5,628千円 交通計画策定 4,279千円 国庫補助事務 263千円 南箕輪村負担金(まっくんバス300千円)
4予備費	1予備費	11,234,000	301,000	10,933,000	
支出合計		249,710,000	241,560,000	8,150,000	

令和5年度 伊那市地域公共交通計画策定の手順とスケジュール



項目	令和5年							令和6年		
	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
(1) 地域概況 交通施策の状況把握	[進捗]									
(2) 公共交通の利用実態調査		計画案調整		聞き取り	まとめ					
(3) 市民アンケート調査		企画	実施	集計・分析						
(4) 交通事業者ヒアリング調査		[進捗]								
(5) 地域公共交通計画(案)のとりまとめ					課題・方針など	施策検討・素案作成	調整・計画案作成			
協議会 合意形成		①				②		③	パブコメ	④

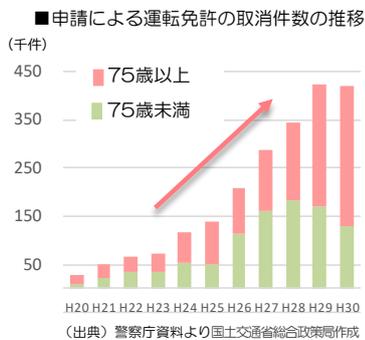
はじめに.1 地域の移動手段をめぐる現状と課題

大都市部・地方部を問わず、地域の暮らしと産業を支え、豊かで暮らしやすい地域づくりや、個性・活力のある地域の振興を図る上で「移動」は欠かせない存在です。しかしながら、近年の人口減少の本格化、高齢者の運転免許の返納の増加、運転手不足の深刻化、公共交通を確保・維持するための公的負担の増加等により、公共交通の維持は容易ではなくなってきています。わが国でこれまで続けてきた、「民間の交通事業者が収益を確保できる形で公共交通を担う」という構造が難しくなってきている中で、地方公共団体が中心となり、多様な関係者が連携することで、地域の暮らしと産業を支える移動手段を確保することがますます重要となっています。

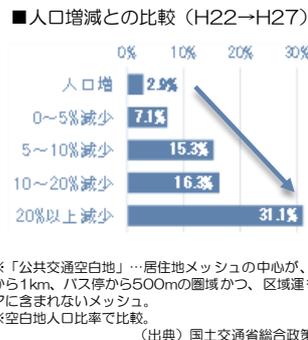
また、地域における移動手段の維持・確保は、交通分野の課題解決にとどまらず、まちづくり、観光振興、更には健康、福祉、教育、環境等の様々な分野で大きな効果をもたらします。地域公共交通を確保・維持することは、地域社会全体の価値を高めることに直結しますので、地域の総合行政を担う地方公共団体が中心となって、地域戦略の一環として取り組んでいくことが重要です。

このような背景のもと、地域の移動ニーズを踏まえ、地域が自ら交通をデザインしていくことの重要性の高まりを受け、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（以下、活性化再生法と呼びます）の改正法が令和2年11月に施行されました。本手引きでは、活性化再生法で定められた地域交通のマスタープランとなる「地域公共交通計画」の作成・運用の際や、同計画で位置付けた各事業の検討・実施の際に参考になる手順・考え方を整理しています。地方公共団体職員の方をはじめ、地域の関係者の皆さんの実務に少しでもお役に立てると幸いです。

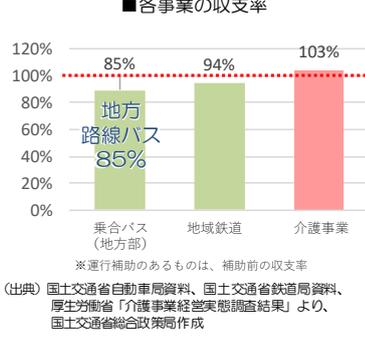
免許返納は年々増加



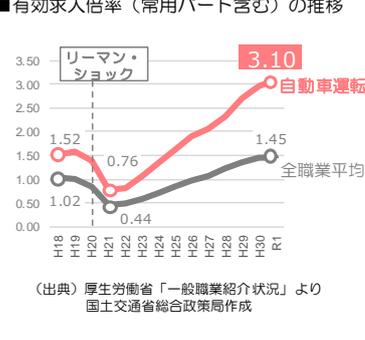
人口減少地域ほど公共交通空白地の割合が高い



乗合バス事業の収支は赤字構造



自動車運転事業の人手不足



▲地方の移動手段をめぐる現状

はじめに.2 地域公共交通計画とは？

地域の移動手段を確保するために、住民などの移動ニーズにきめ細かく対応できる立場にある地方公共団体が中心となって、交通事業者等や住民などの地域の関係者と協議しながら、マスタープラン（ビジョン+事業体系を記載するもの）となる「地域公共交通計画」を作成することが必要となります。

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」としての役割を果たすものです。国が定める「地域公共交通の活性化及び再生の推進に関する基本方針（以下、基本方針と呼びます。）」に基づき、地方公共団体が地域の移動に関する関係者を集めて「活性化再生法に基づく協議会（以下、法定協議会と呼びます。法定協議会については、入門編第3章で説明します）」を開催しつつ、交通事業者や地域の関係者等との個別協議を重ねることで作成していくものです。

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最大限活用した上で、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・企業など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についても最大限活用する取組を盛り込むことで、持続可能な地域旅客運送サービスの提供を確保することを求めています。その際、交通系 IC カードや二次元コードの導入によるキャッシュレス化、Wi-Fi の整備といった最新の技術や、更には MaaS（マース：Mobility as a Service）、AI（人工知能：Artificial Intelligence）による配車、自動運転などの技術も最大限活用して生産性を向上しつつ、地域の高齢者はもとより、外国人旅行者も含めた幅広い利用者にとって使いやすいサービスが提供されることが必要です。

このように、地域公共交通計画は、地域の社会・経済の基盤となるものです。そのため、基本的に全ての地方公共団体において、計画の作成や実施を「努力義務」として定めています。



▲地域旅客運送サービスのイメージ

はじめに.3 なぜ地域公共交通計画を作成すべきなのか？

① 地方公共団体が作成する意義

地域公共交通の実態は地域によって異なります。地域公共交通計画を作成しようとする、まずは地域の現状を見て・聞いて・触れて理解した上で、データ等を使って課題を整理する必要があります。更に、交通事業者や地域住民など、課題解決に関わるメンバーを集め、彼らとの連携のもとで計画を作り上げていくこととなります。地方公共団体の職員の方は、住民などの移動ニーズにきめ細かく対応できるとともに、関係者の皆さんとの意見交換や調整が行いやすい立場にあります。

活性化再生法において、「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（法§4③）」、「都道府県は、各市区町村を越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（法§4②）」と明示されており、地方公共団体による地域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 地域公共交通計画作成のメリット

地域公共交通計画の作成によるメリット（作成の意義）について、主なものを以下に紹介します。

メリット1 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。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、事業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。

さらに、地域の関係者は協議への“応諾義務”や“結果の尊重義務”が法律に定められており、行政の強いリーダーシップのもと、取組を推進することが可能となります。

メリット2 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。また、他分野との連携により生み出されるクロスセクター効果は、交通事業の推進だけでなく、関係分野の事業推進や、類似・重複する事業の統合・効率化などにもつながります。

メリット3 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、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。また、こうした関係者間の連携の強化を継続することは、行政担当者を含めた交通関連人材の育成につながり、継続期間が長いほど、また、頻度が高いほど、地域全体としてのスパイラルアップにつながります。

メリット4 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。そのため、MaaS等の導入を検討されている地域の方々にとっても重要な位置付けとなる計画です。

メリット5 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。

また、計画に目標とそのPDCAが位置付けられていることで、定期的なチェックが行われるなどモニタリング機能が働くこととなり、突発的な利用者減少や路線廃止などを早期に察知し、対応を検討することが可能となります。

③ 地域公共交通計画と乗合バス等の補助制度の連動化

国土交通省では、地域公共交通の維持に対する支援として、乗合バスの運行費等に対し、「地域公共交通確保維持事業」に基づき、交通事業者等へ支援を行っているところです。これまでの補助制度では、補助要件として地域公共交通計画（旧：地域公共交通網形成計画）の作成や、同計画における補助系統の位置付け等を求めていませんでしたが、真に公的負担により確保・維持が必要な系統等に対し、効果的・効率的な支援を実施するため、令和2年11月の活性化再生法の改正と合わせる形で、地域公共交通計画の作成及び計画における補助系統等の位置付けの補助要件化（計画制度と補助制度の連動化）を行いました。

今後、補助制度の活用のためには、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付ける必要がありますので注意してください。また、今後は原則として法定協議会（幹線バスについては乗合バス事業者又は法定協議会）に対し補助を行う点についても留意しましょう。なお、補助制度と計画制度の連動に関しては入門編「第1章 1.4 計画制度と補助制度の連動化について」並びに詳細

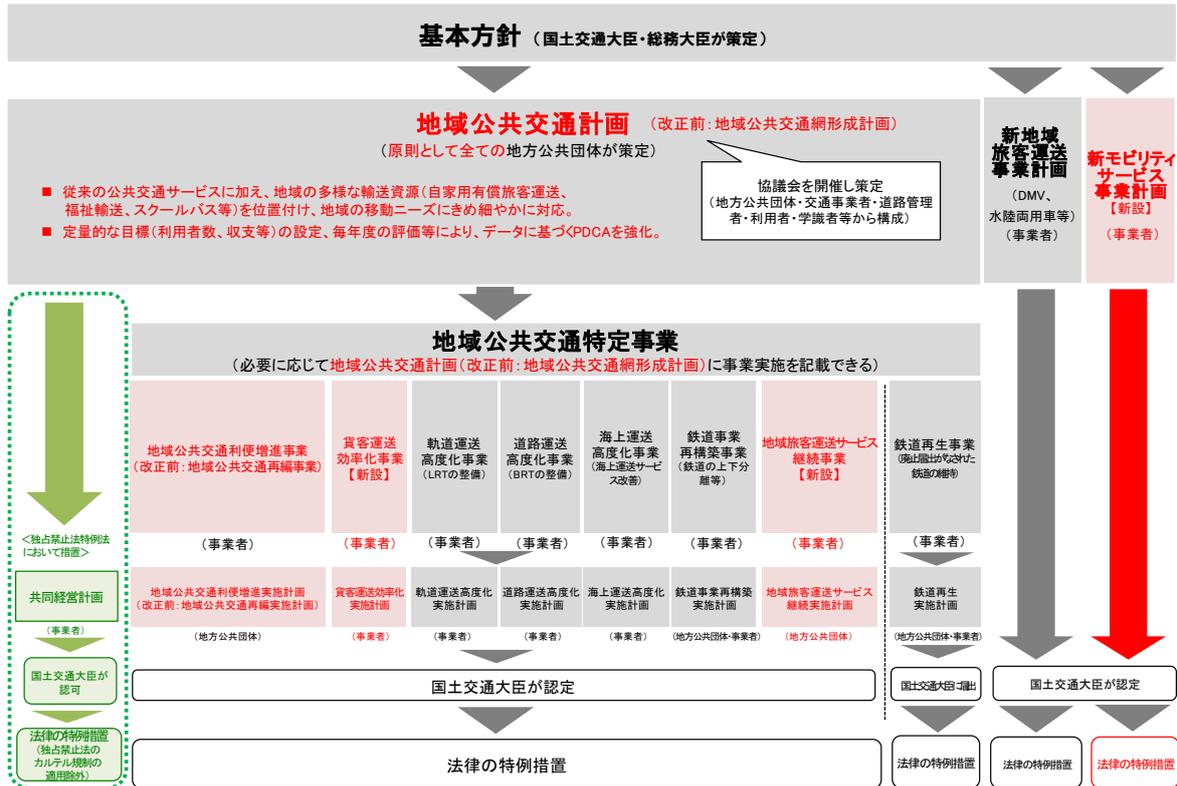
編「第 1 章 1.7 地域公共交通計画と乗合バス等の補助制度の連動化」で解説しますので、詳しく知りたい方は参照してください。

④ 地域公共交通特定事業の活用

地域公共交通計画を作成することにより、次のページから説明する「地域公共交通特定事業」の活用のための実施計画を作成することが可能です（必要に応じて地域公共交通計画に事業実施を記載できます）。各特定事業の実施計画について、国土交通大臣の認定を受けることにより、特例制度や国による財政支援の特例等を活用することができます。

はじめに.4 地域公共交通特定事業とは？

地域公共交通計画に定められる事業のうち、特に重点的に取り組むことが期待される事業のことを「地域公共交通特定事業」として定めています。同事業については、国による認定制度を設けており、認定を受けた事業については、関係法律の特例による支援措置を受けることができます。



▲改正後の活性化再生法に基づく計画制度の体系

はじめに

地域公共交通計画の背景・趣旨を理解しましょう
はじめに.4 地域公共交通特定事業とは？

▼地域で実現したいことと地域公共交通特定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)	地域公共交通の利用者の利便を増進するため路線等の編成や事業内容の変更、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 →詳しくは詳細編 第4章をご覧ください
貨客混載に取り組みたい	貨客運送効率化事業【新設】	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)	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)	BRT等の導入による定時制、速達性及び快適性に優れた道路運送を確保する事業
海上運送を見直したい	海上運送高度化事業	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	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】	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 →詳しくは詳細編 第3章をご覧ください
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	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

※特定事業の概要は詳細編 第2章で解説します。また、新設された地域旅客運送サービス継続事業並びに地域公共交通利便増進事業についてはそれぞれ詳細編 第3章、第4章で解説しますので確認してみてください。

なお、令和2年の法改正に伴い、MaaSの円滑な普及促進等、情報通信技術と交通の組合せによる利便増進に向けた「新モビリティサービス事業」が創設されました。こちらの事業については、上で述べた地域公共交通計画や特定事業とは別に「新モビリティサービス事業計画」を作成する必要があります(新モビリティサービス事業計画については、詳細編 第11章で説明します)。



[詳細編を確認]

- ・詳細編「第2章 地域公共交通特定事業について」
- ・詳細編「第11章 新モビリティサービス事業について」

はじめに.5 地域公共交通計画は従来の計画から何が変わったのか？

令和2年の活性化再生法の改正に伴い、従来の「地域公共交通網形成計画（以下、網形成計画と呼びます）」に代わる、新たな法定計画として地域公共交通計画の作成が努力義務化されました（法改正に伴う網形成計画・地域公共交通総合連携計画（以下、連携計画と呼びます）の取り扱いについては詳細編「第1章 1.6 網形成計画・連携計画との関連性について」で説明します）。

① 地域公共交通計画と従前の計画の違い

地域公共交通計画は、従来の計画に対し対象や内容、位置付け、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）を対象とする 	<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 原則として計画期間の終了時・計画の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

② 従前の網形成計画及び連携計画の取り扱いについて

■網形成計画並びに特定事業について

改正法施行前に作成された網形成計画は、改正法施行後（令和2年11月27日以降）は、地域公共交通計画とみなされるため、網形成計画を地域公共交通計画に転換するための手続き等はありません。改正法施行前に網形成計画を作成済みだった地方公共団体の皆さんは、次回の計画見直しのタイミング等で、地域公共交通計画で定められている記載事項（努力記載事項を含む）を満たしているか確認を行いましょう。

同様に、改正法施行前に作成された地域公共交通再編実施計画は、改正法施行後は地域公共交通利便増進計画とみなされます。また、その他の特定事業の実施計画を既に作成されている場合は、改正法施行後もそのままその計画は活用できます。

一方で、新たに特定事業の実施を検討している場合において、作成済みの網形成計画（現：地域公共交通計画）内でその特定事業が位置付けられていないときは、事業の位置付けを明確にした地域公共交通計画への見直しが必要となる点に留意しましょう。

■連携計画やその他の交通関連の上位計画について

連携計画については、記載内容について一定の評価・見直しを行ったのち、法定記載事項を追加することで地域公共交通計画に転換することができます。また、連携計画以外の都市・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、同様に地域公共交通計画への転換ができます。

一方で、特に連携計画や都市・地域総合交通戦略の中には、個別コミュニティバス路線に限定されている計画、ある特定の区域の課題・取組の検討に限定している等、法定記載事項と比較したときに内容の記載が十分でないものについては、地域公共交通計画として定めるためには追加的に検討しなければならない記載項目が多くなる点に留意しましょう。地域公共交通計画の作成において求められる法定記載項目については、入門編「第1章 1.2 地域公共交通計画で記載が求められる事項は？」で紹介していますので確認してみましょう。

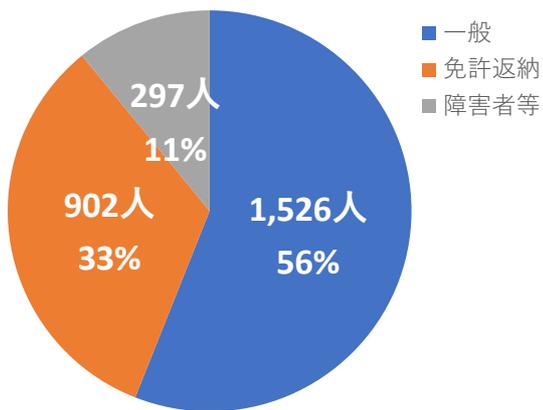


[詳細編を確認]

- ・ 詳細編「第1章 1.6 網形成計画・連携計画との関連性について」

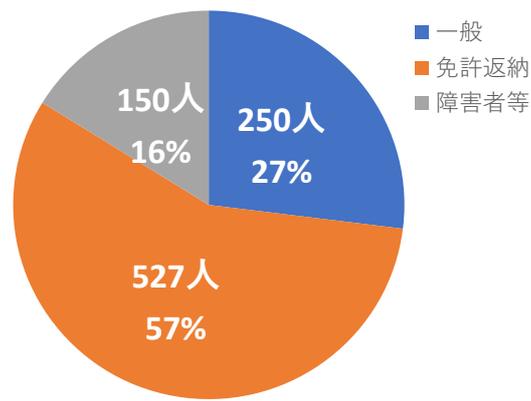
■ 利用登録者（2,725人）の区分（R5.3末現在）

対象区域	高齢者人口 (A)	登録者数 (B)	登録者の割合 (B/A)
市街地以外	14,589人	2,725人	18.7%
(登録者のうち一般) ⇒		1,526人	
(うち免許返納) ⇒		902人	
(うち障害者等) ⇒		297人	



■ 実利用者（927人）の区分

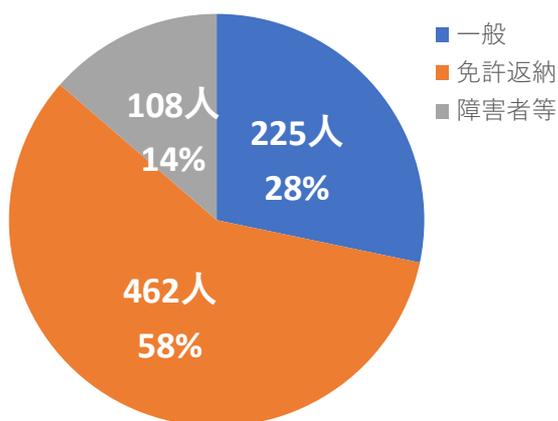
実利用者数 (C)	登録者のうち 実利用者の割合 (C/B)
927人	34.0%
250人	16.4%
527人	58.4%
150人	50.5%



市街地デジタルタクシー 利用登録者・実利用者の状況

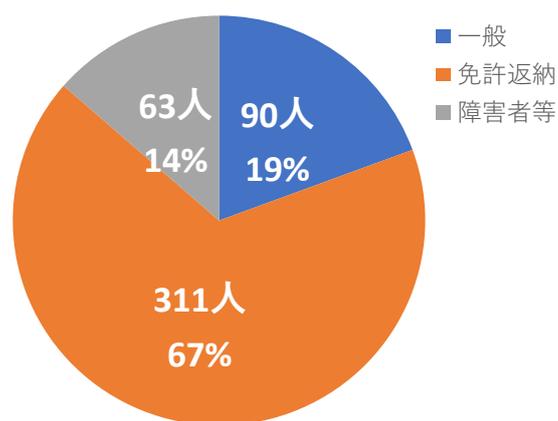
■ 利用登録者（795人）の区分（R5.3末現在）

対象区域	高齢者人口 (A)	登録者数 (B)	登録割合 (B/A)
市街地	5,939人	795人	13.4%
(登録者のうち一般) ⇒		225人	
(うち免許返納) ⇒		462人	
(うち障害者等) ⇒		108人	



■ 実利用者（464人）の区分

実利用者数 (C)	利用割合 (C/B)
464人	58.4%
90人	40.0%
311人	67.3%
63人	58.3%

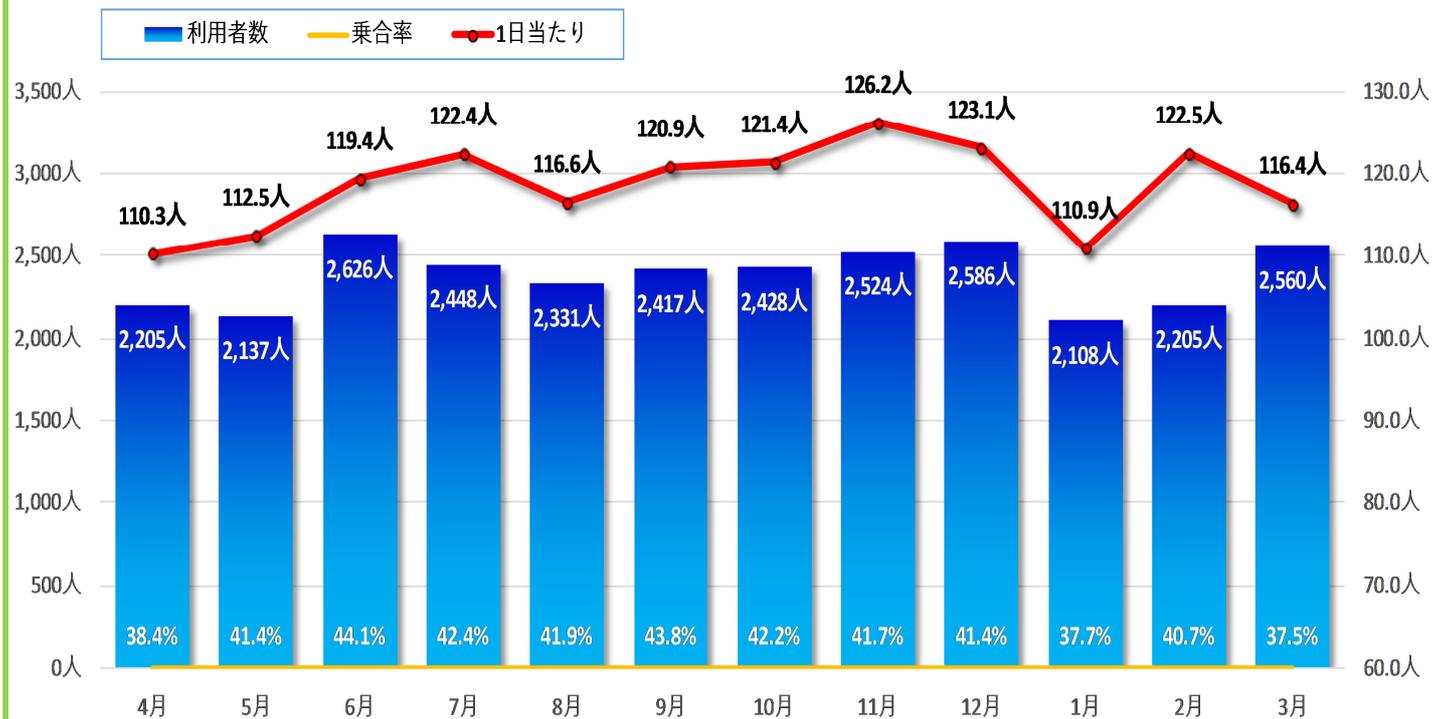


ぐるっとタクシー 月別利用状況



R4年4月～R5年4月 利用者数、1日当たり利用者数、乗合率

延べ利用者数・・・28,575人 (R3年度年間実績) (22,604人) 1日当たり利用者数・・・118.6人 (94.2人)



市街地デジタルタクシー 月別利用状況

R4年8月～R5年3月 登録者数、利用者数、1日当たり利用者数

延べ利用者数・・・9,851人 1日当たり利用者数・・・61.6人

