

地域公共交通活性化再生法の改正について ～地域公共交通利便増進事業を中心に～

国土交通省中部運輸局交通政策部
交通企画課長 石井 信
令和3年7月14日



Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

本日の内容

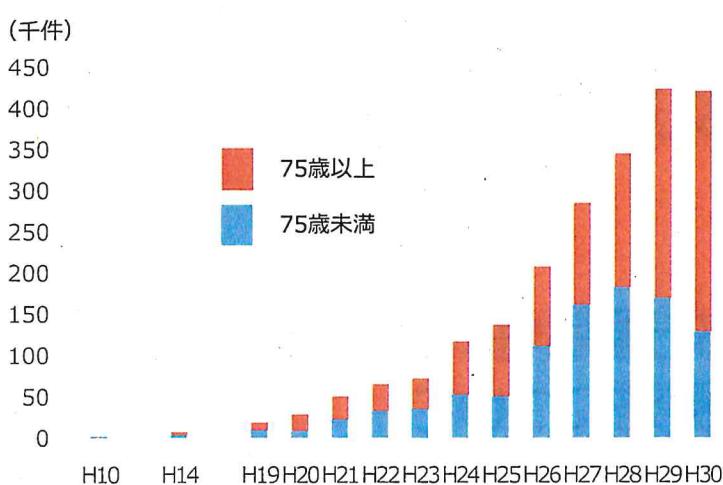
- 地域公共交通を取り巻く現状・背景
- これまでの地域交通政策
- 改正地域公共交通活性化再生法、
独占禁止法特例法について

● 地域公共交通を取り巻く現状・背景

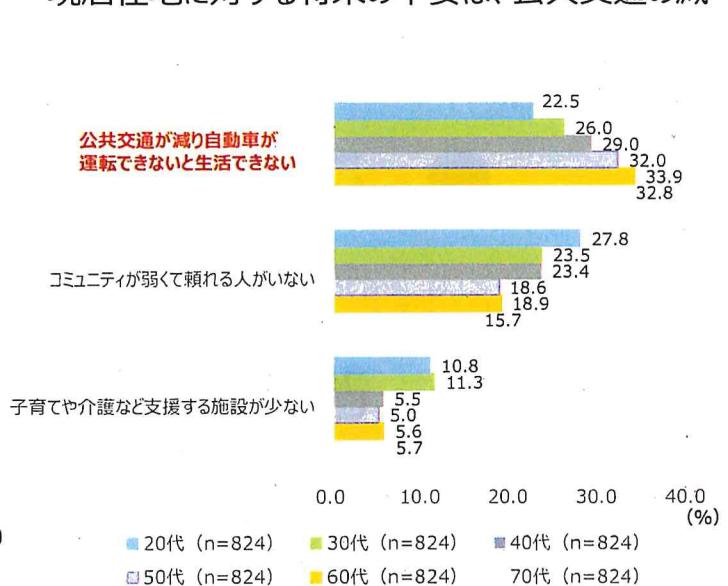
地域交通を取り巻く環境～高齢者の不安

- 高齢者の免許返納の数は、近年大幅に増加。
- 高齢者を中心に、公共交通がなくなると生活できなくなるのではないか、という声が大きい。

免許返納は年々増加
(申請による運転免許の取消件数の推移)



現居住地に対する将来の不安は、公共交通の減

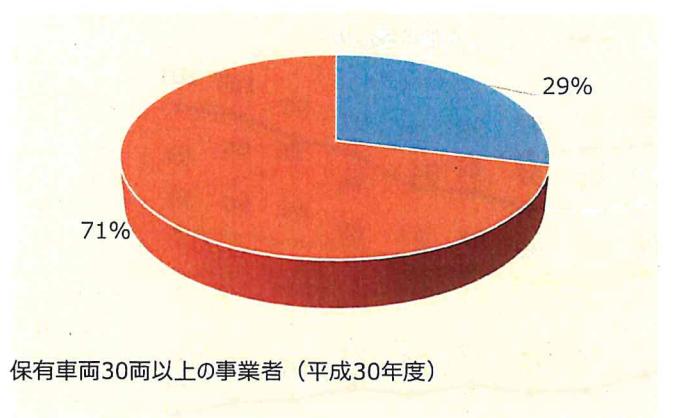


（出典）警察庁公開資料より、国土交通省総合政策局作成

（出典）国土交通省総合政策局作成

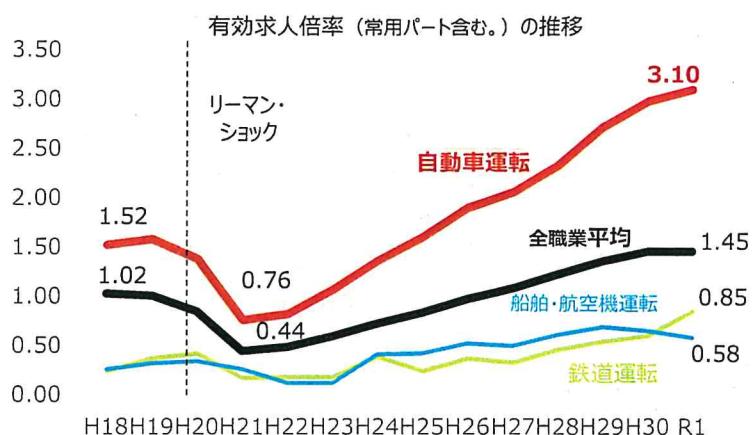
- 全国の約7割のバス事業者において、一般路線バス事業の収支が赤字。
- 自動車の運転業務の人手不足が年々深刻化しており、有効求人倍率は全職業平均の約2倍。

一般路線バス事業が赤字である バス事業者の割合



（出典）国土交通省自動車局発表資料より総合政策局作成

自動車運転事業の人手不足

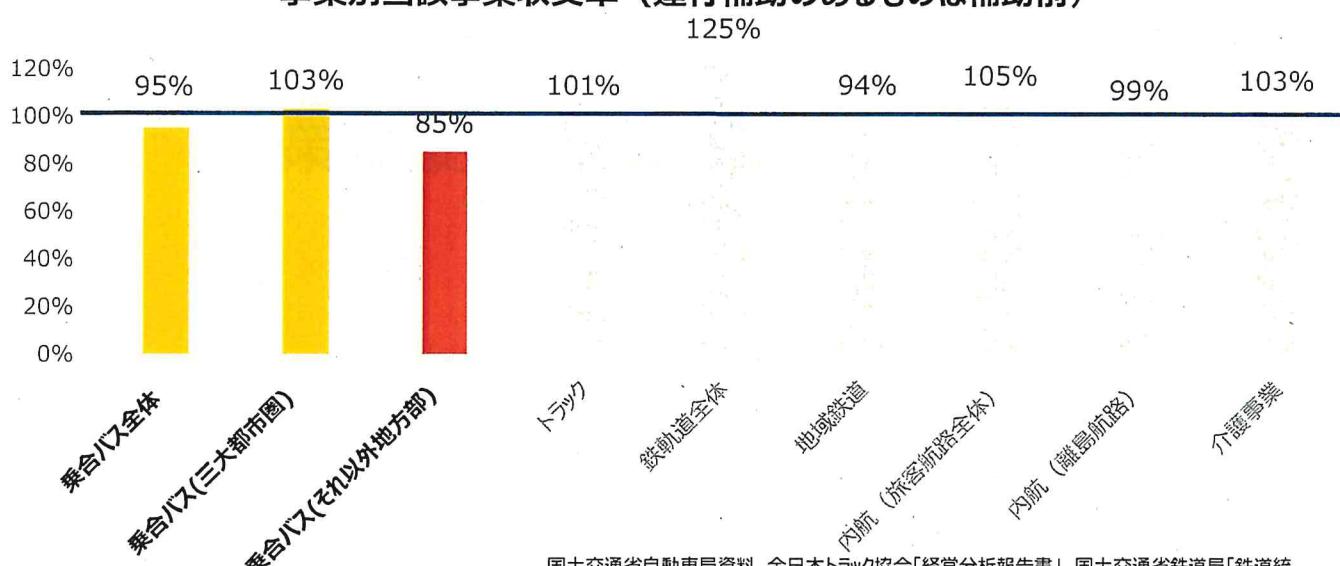


（出典）厚生労働省「一般職業紹介状況」より国土交通省総合政策局作成

地方部の乗合バスの収支の他産業との比較

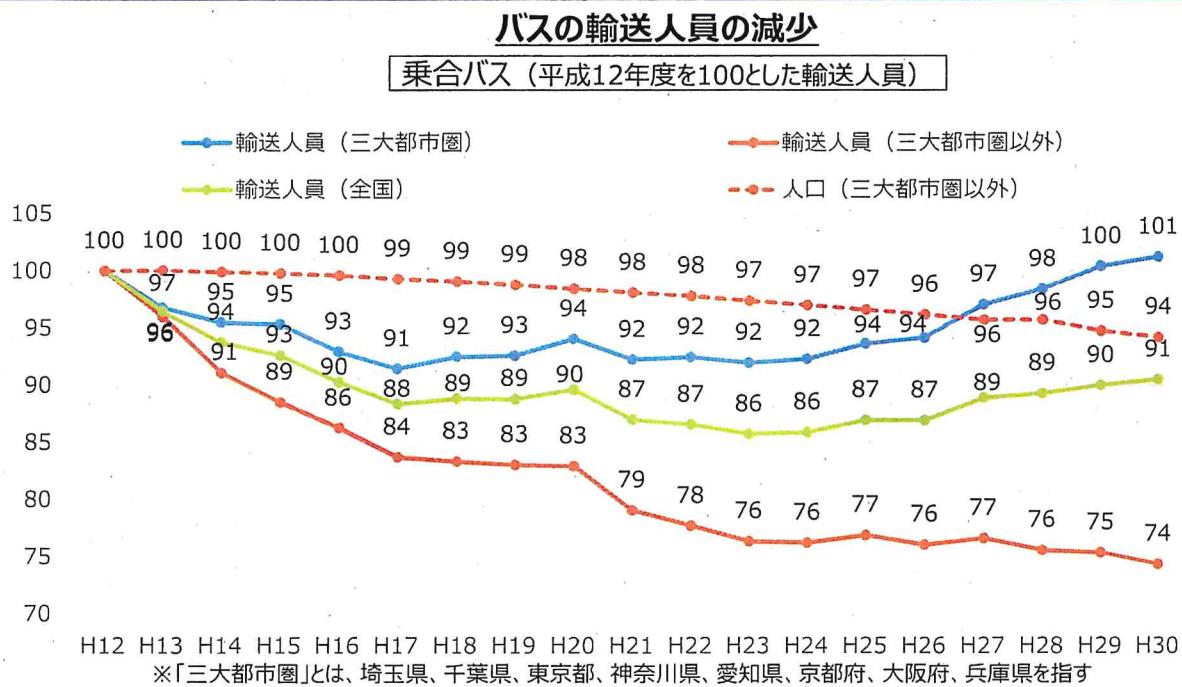
- 「乗合バス事業」の収支は全体でも約5%の赤字構造にあり、「地方部」では15%程度の赤字。
 - 他の交通事業はそれぞれの産業全体では黒字。「地域鉄道」に限ると6%程度の赤字。
 - 近年過当競争で収支構造が厳しいとされる「介護事業」は3%程度の黒字。
- 地方部の乗合バスは厳しい赤字構造下にある。

事業別当該事業収支率（運行補助のあるものは補助前）



国土交通省自動車局資料、全日本トラック協会「経営分析報告書」、国土交通省鉄道局「鉄道統計年報」、国土交通省海事局「海事レポート」、厚生労働省「度介護事業経営実態調査結果」より、国土交通省総合政策局交通作成
乗合バスはH30、それ以外はH28

- 路線バス事業の輸送人員は軒並み大幅な下落傾向であるが、特に地方部の減少は激しい。
- 一方、三大都市圏の輸送人員は近年、増加傾向。



(出典) 「総務省統計局人口推計」「自動車輸送統計年報」より国土交通省作成

これまでの地域交通政策

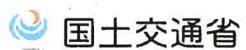
● これまでの地域交通政策

■ 運送事業等の規制緩和、地域公共交通活性化のための計画制度・支援策の創設

- ✓ 平成12年以降、乗合バスや鉄道等の需給調整規制を廃止し、新規参入規制を最低限にとどめ、サービスの質・量は交通事業者の経営判断等に委ねることになった。
- ✓ 一方、「地域」が主体となって地域交通の最適なあり方を検討し、幅広い主体が連携して取り組むために計画制度や支援制度等を整備（地域公共交通活性化再生法の制定・改正）。

9

地域公共交通活性化再生法の制定・改正の変遷



平成
19年
制定

- ✓ 平成19年に地域公共交通活性化再生法を制定し、市町村が主体となって幅広い関係者の参加による協議会を設置。
- ✓ 「地域公共交通総合連携計画」の策定を通じて、地域公共交通の維持・確保や利便性向上に取り組むことを促進する制度を整備。

平成
26年
改正

- ✓ ①まちづくりと連携（コンパクト・プラス・ネットワーク）、②面的な公共交通ネットワークを再構築を図るため、「地域公共交通網形成計画」を法定計画として規定。
- ✓ バス路線の再編等を実施する「地域公共交通再編事業」を創設し、その実施計画について国が認定し、法律・予算の特例措置を適用することにより、計画の実現を後押しする制度を整備。

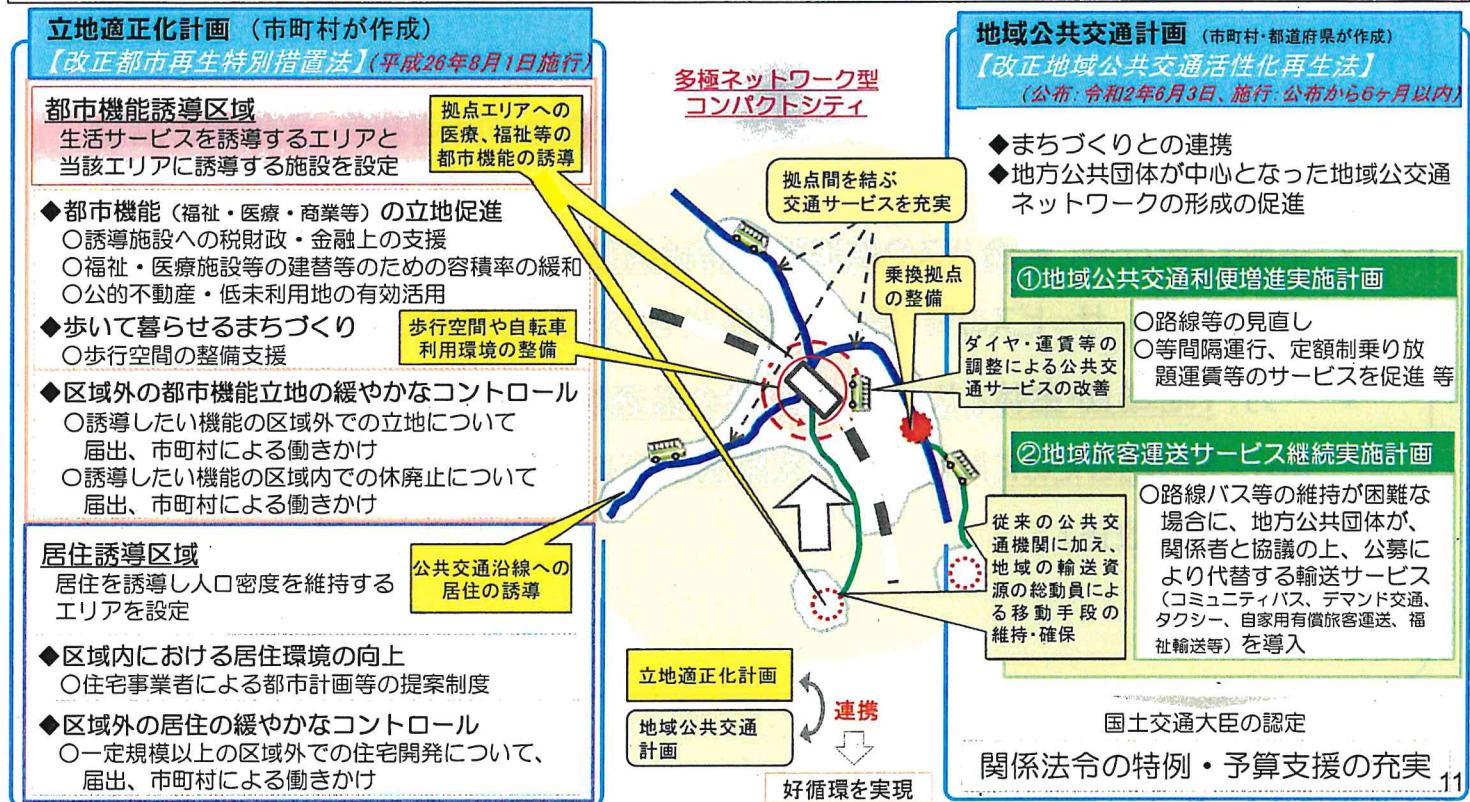
令和
2年
改正

- ✓ 地域公共交通網形成計画を「地域公共交通計画」と改め、地方公共団体の作成を努力義務として規定。
- ✓ 「地域旅客運送サービス継続事業」、「地域公共交通利便増進事業」等を創設し、地域における移動手段の確保や地域公共交通の充実を図る制度を整備。

10

コンパクト・プラス・ネットワークのための計画制度

- 都市再生特別措置法及び地域公共交通活性化再生法に基づき、都市全体の構造を見渡しながら、**居住機能や医療・福祉・商業等の都市機能の誘導**と、それと連携して、公共交通の改善と地域の輸送資源の総動員による**持続可能な移動手段の確保・充実**を推進。
- 必要な機能の誘導・集約に向けた市町村の取組を推進するため、**計画の作成・実施を予算措置等で支援**。



改正地域公共交通活性化再生法、独占禁止法特例法について

■ 「地域公共交通網形成計画」から「地域公共交通計画」へ

(地域交通に関するマスタープランをバージョンアップ)

- ✓ 地方公共団体による作成を努力義務化（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）
- ✓ 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
- ✓ 利用者数、収支、行政負担額などの定量的な目標の設定、毎年度の評価等（データに基づくPDCAを強化）

地域公共交通計画の考え方

まちづくりと連携した
地域公共交通
ネットワークの形成
網形成計画と同様



地域における
輸送資源の総動員

今般新たに追加

メニューの充実やPDCAの強化により、
持続可能な旅客運送サービスの提供の確保

地域旅客運送サービス

公共交通機関



+ 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

地域公共交通活性化再生法の基本スキーム(改正後)

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。

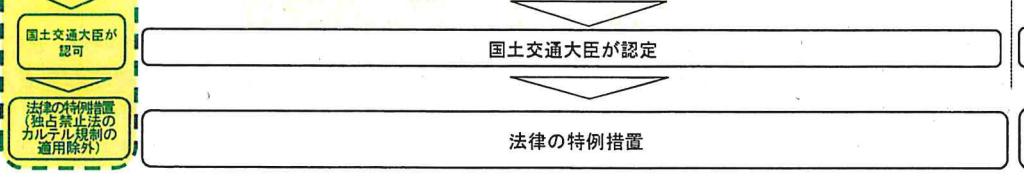
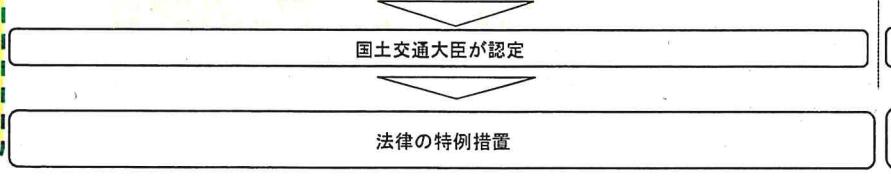
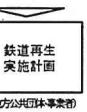
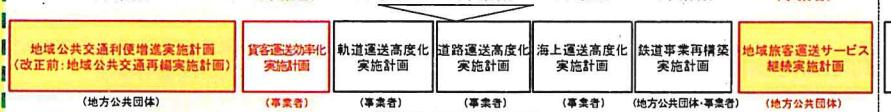
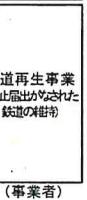
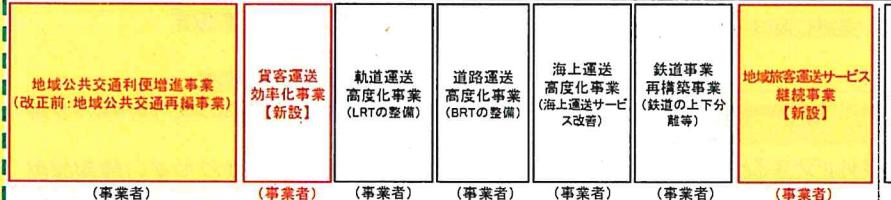
協議会を開催し策定
(地方公共団体・交通事業者・道路管理者・利用者・学識者等から構成)

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)



■利用者目線による路線の改善、ダイヤ・運賃の設定 (「競争」の時代から、「協調」の時代へ)

- ✓ 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

○「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



○独占禁止法特例法により、独占禁止法の適用除外の特例を創設

⇒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ことにより、これまで認められてこなかった複数事業者間でのサービス連携が可能に。

15

地域公共交通再編事業と地域公共交通利便増進事業の比較

地域公共交通再編事業	
考え方	事業の内容（法第2条第11項、施行規則第9条の2）
<p>地方公共団体が中心となって、<u>バス路線網の見直し等</u>により地域公共交通を再編する取組を通じて、コンパクトなまちづくりと連携しつつ、<u>面的な公共交通ネットワークの再構築</u>を図る。</p>	<p>▶ 地域公共交通の再編をするための以下の事業</p> <ol style="list-style-type: none"> ① 特定旅客運送事業に係る路線等の編成の変更 ② 他の種類の旅客運送事業への転換 ③ 自家用有償旅客運送による代替 ④ ①～③と併せて行う事業 <ul style="list-style-type: none"> ・乗継円滑化のための運行計画の改善 ・共通乗車船券の発行 ・乗継割引運賃、乗降場の改善、乗継に関する分かりやすい情報提供、ICカードの導入 等
関係者の同意（法第27条の2第3項、施行規則第34条）	

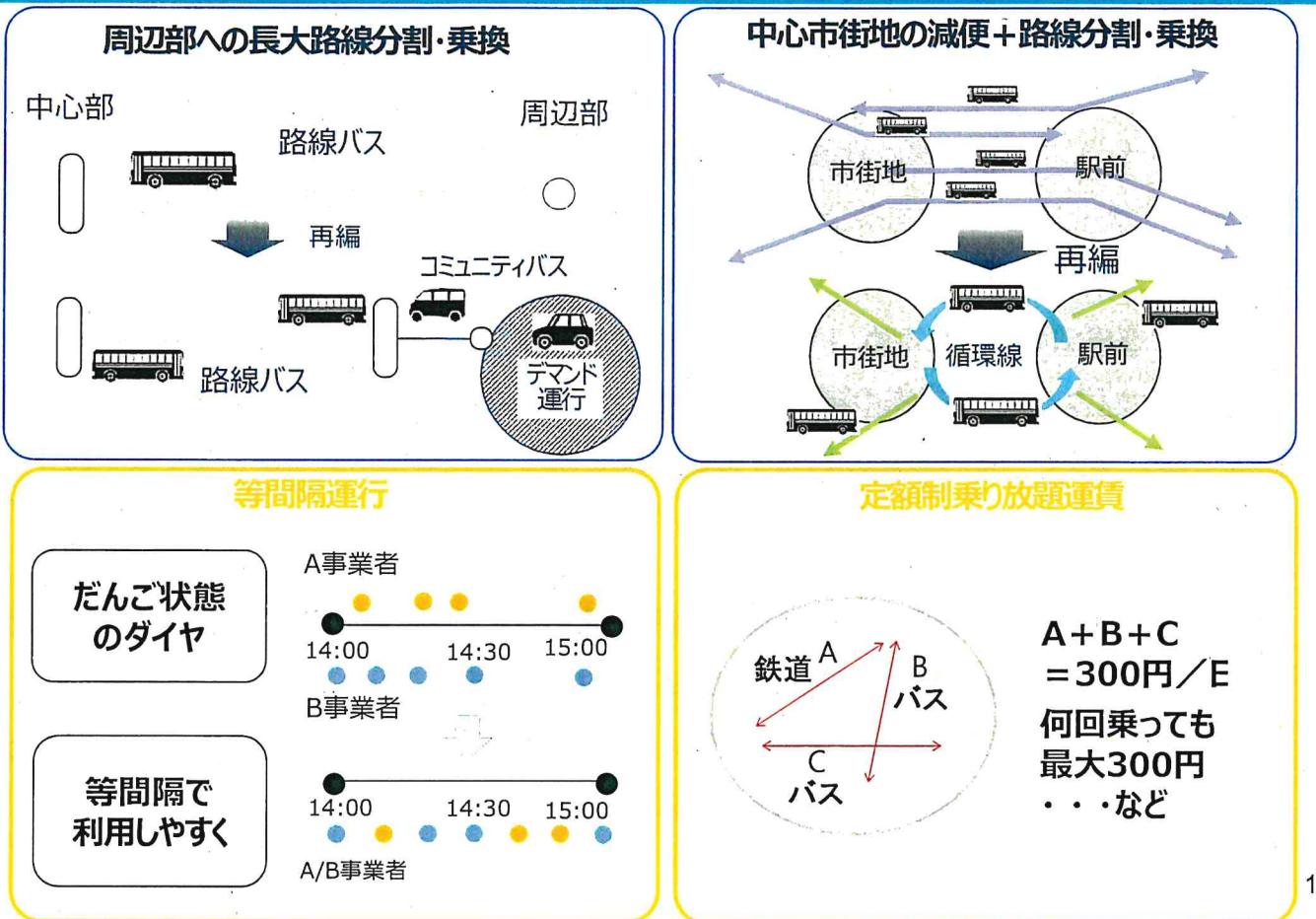
地域公共交通利便増進事業	
考え方	事業の内容（法第2条第13項）
<p>地方公共団体が中心となって、路線ネットワークにとどまらず、<u>運賃やダイヤ等の見直しも含めた利用者の利便の増進</u>に資する取組を通じて、<u>地域旅客運送サービスの持続可能な提供</u>を図る。</p>	<p>▶ 利用者の利便を増進するための以下の事業</p> <ol style="list-style-type: none"> ① 特定旅客運送事業に係る路線等の編成の変更 ② 他の種類の旅客運送事業への転換（<u>自家用有償旅客運送から</u>の転換を含む） ③ <u>自家用有償旅客運送の導入、路線若しくは運送の区域の変更</u> ④ <u>運賃又は料金の設定</u> ⑤ <u>運行回数又は運行時刻の設定</u> ⑥ <u>共通乗車船券の発行</u> ⑦ ①～⑥と併せて行う事業 <ul style="list-style-type: none"> ・乗継ぎ円滑化のための運行計画の改善 ・乗降場の改善 ・乗継ぎに関する分かりやすい情報提供 ・ICカード又は二次元コードの導入 等
関係者の同意（法第27条の16第3項）	

※・赤字は改正により新たに追加された取組内容
・斜体は省令事項

地方公共団体は、利便増進実施計画を定めようとするときは、あらかじめ、①利便増進事業を実施しようとする者及び②事業に関係を有する者として地方公共団体が必要と認める者の同意を得なければならない。

※斜体は省令事項 16

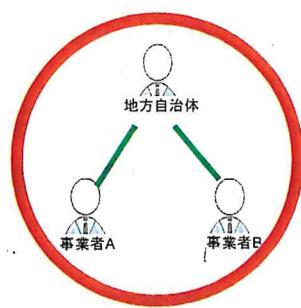
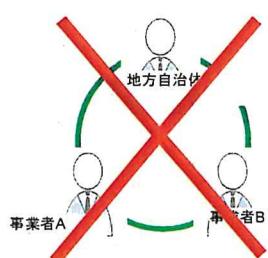
従来の計画の対象となる事業



これまで複数事業者間の連携として認められてきたケース

自治体が事業者と個別に調整し
各事業者が独自に決定

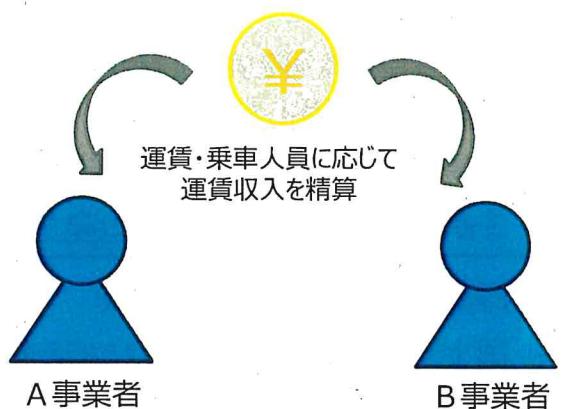
路線の再編、運行時刻の設定など



地方公共団体が各事業者と個別に調整し、それぞれの事業者が独自に路線や運行時刻などを決定した場合には、原則として認められる。

運賃・乗車人員に応じて配分

共通乗車券の発行や乗継ぎ割引の設定など



各事業者の運賃・乗車人員に応じて運賃収入を精算するなど競争性が確保される場合には、原則として認められる（運賃プールは不可）。

令和2年5月、**独占禁止法特例法が成立**。これにより、独占禁止法の特例が設けられ、事業者間で直接調整を行うことや、**運賃プール等による収入調整が可能**に。

この法律は、人口の減少等により乗合バス事業者及び地域銀行（「特定地域基盤企業」と総称）が持続的にサービスを 提供することが困難な状況にある一方で、当該サービスが国民生活及び経済活動の基盤となるものであって、他の事業者による代替が困難な状況にあることに鑑み、合併その他の行為について独禁法の特例を定め、特定地域基盤企業の経営力の強化、生産性の向上等を通じて、将来にわたってサービスの提供の維持を図ることにより、地域経済の活性化及び地域住民の生活の向上を図り、もって一般消費者の利益を確保するとともに、国民経済の健全な発展に資することを目的とする。



- ✓ 「一般消費者の利益の確保」は独占禁止法の最終目的と同じ。独占禁止法は「公正且つ自由な競争を促進」することによりこれを実現。
- ✓ 一方、独占禁止法特例法では、独占禁止法の適用除外を措置し、「将来にわたってサービスの提供の維持を図ること」により実現。

1. 総則 - 法律の目的（上記）、定義（乗合バス事業者（地域一般乗合旅客自動車運送事業者）・地域銀行等）
2. 合併等の認可等
 - 主務大臣の認可を受けて行う特定地域基盤企業（乗合バス・地域銀行）・親会社の合併等には独禁法を適用しない
 - 申請者による基盤的サービス維持計画の提出、主務大臣の認可基準、公取委との協議
 - 主務大臣による事後的な適合命令（公取委からの措置請求が可能）
3. 共同経営（カルテル）の認可等

- 國土交通大臣の認可を受けて行う乗合バス等の共同経営には独禁法を適用しない
 - 申請者による共同経営計画の提出、法定協議会への意見聴取、國土交通大臣の認可基準、公取委との協議
 - 國土交通大臣による事後的な適合命令（公取委からの措置請求が可能）
4. 雜則・罰則 - 主務大臣（乗合バス→國土交通大臣、地域銀行→内閣総理大臣）、適合命令違反への罰則等
5. 附則 - 10年以内に本法を廃止するものとする旨等

- ① ネットワーク内の路線・運行系統について、利用者が一定の条件の範囲内で地域公共交通を利用することができる運賃・料金の設定
 - 定額制乗り放題 等
- ② ネットワーク内の路線・運行系統の共同・分担運行
 - 「ハブ・アンド・スポーク型」のネットワーク再編 等
- ③ ネットワーク内の路線・運行系統の運行回数・運行時刻の設定
 - 等間隔運行、パターンダイヤ 等



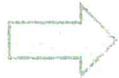
これらのサービスと併せて行う運賃プール等による収入調整も可能に。

これにより、これまで進んでこなかった複数事業者間の円滑な連携を促進。

21

- 共同経営の認可を受けようとする乗合バス事業者等（乗合バス事業者又は公共交通事業者）は、あらかじめ法定協議会（※）への意見聴取を経たうえで、共同経営計画を国土交通大臣に提出。

※地域公共交通活性化再生法の法定協議会



地域の交通政策との調和と、地域住民の意見反映を図る。

- ①申請者に関する事項、②対象の区域（計画区域）・路線等、③共同経営の内容、
④運賃プールに関する事項、⑤共同経営の目標（収益性・人員数・車両数等の改善目標、サービス維持の目標）、⑥実施期間、⑦その他必要な事項



収益性だけではなく、運転者数や車両数などを目標として位置づけ。

22

- ① 計画区域内に、基盤的サービスに係る路線であって、収支が不均衡な状況にある路線が存すること。（＝赤字路線があること）
 - ② 共同経営により、基盤的サービスに係る事業の改善が見込まれるとともに、その改善に応じ、計画区域内において基盤的サービスの提供の維持が図られること。
 - ③ 地域公共交通活性化再生法の基本方針に照らして適切なものであること。
 - ④ 利用者に対して不当な不利益を生ずるおそれがあると認められないこと。
 - ⑤ 基盤的サービスの提供の維持を図るために必要な限度を超えない範囲内のものであること。
- ※ 認可に際し、国土交通大臣は公取委に協議しなければならない。

- 国土交通大臣は、認可基準（①を除く。）に適合するものでなくなったと認めるときは、適合命令。

23

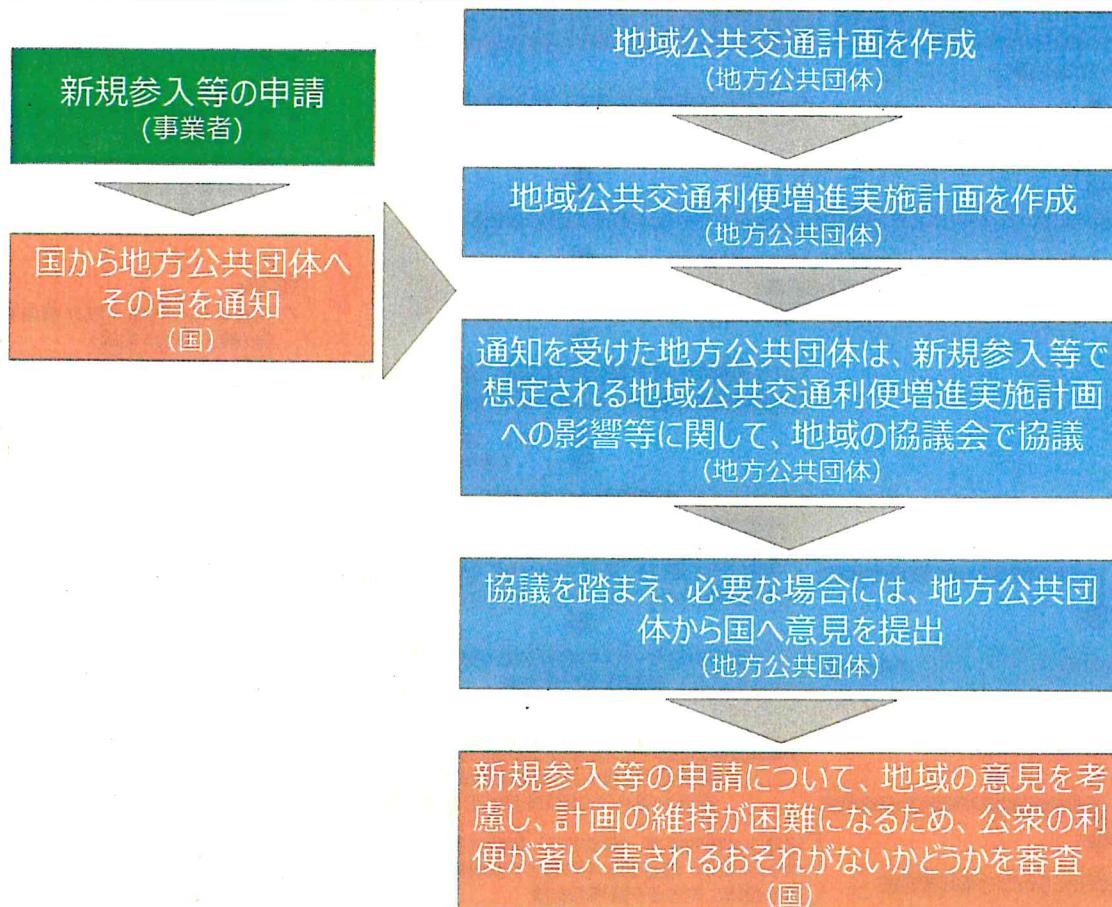
● 地域が自らデザインする地域の交通

■ 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に関して、地域の協議会で議論し、国に意見を提出
- ✓ 国は、当該新規参入等の申請について、地域からの意見を考慮し、審査を実施。

これまで、新規参入等がある場合でも、関係する地方公共団体への情報提供は制度上担保されていなかった。

今般の改正により、新規参入等が行われる場合の地域公共交通利便増進実施計画への影響等に関して、地域の協議会で議論し、必要な場合には国に意見提出することが可能となる。



25

地域旅客運送サービス継続事業

手 続

実施方針に定めるメニュー例

路線バス等の維持が困難な状況に関する
乗合バス事業者等の申し出

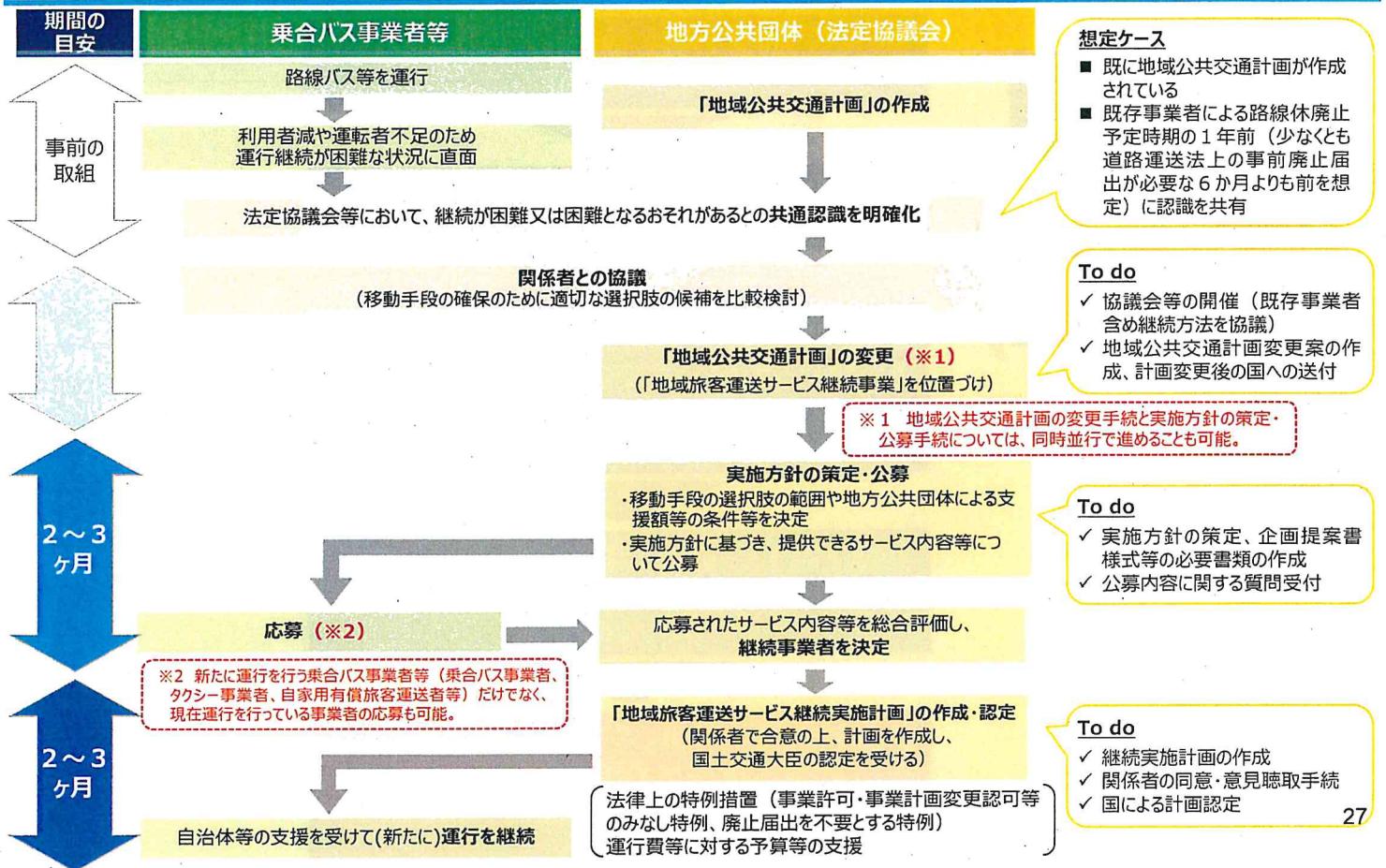
- 地域公共交通利便増進事業等の活用により、
可能な限り同一の乗合バス事業者等による同一
路線の継続（縮小・変更を含む）を目指す。

地方公共団体が、既存の事業者を含めた
関係者と、多様な選択肢を検討・協議
し、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。

- 困難な場合には、①以降のメニューを検討。
 - 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、病院や商業施設等への送迎サービス等の積極的活用

地方公共団体が、サービス提供事業者と連携して、地域旅客運送サービス継続実施計画を作成、国土交通大臣の認定を受けた場合は法律上の特例措置
(事業許可等のみなし特例等)

地域旅客運送サービス継続事業の実施フロー（路線バス等の維持が困難である場合のイメージ）



地域旅客運送サービス継続事業に係る実施方針の記載事項

- 地域旅客運送サービス継続事業において、地方公共団体が継続事業者を選定する方法を公募によるものとする。
- また、地方公共団体は、公募に際して、当該公募の実施に関する方針（実施方針）を示して行うものとする。

実施方針の記載事項

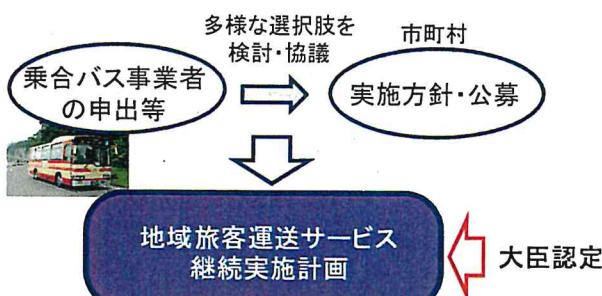
①実施区域	⑤地方公共団体による支援の内容
<ul style="list-style-type: none"> ・継続事業を実施する区域を記載 ・地域公共交通計画の計画区域内に含まれる必要があるが、その中の一部の区域を設定することも可能 	<ul style="list-style-type: none"> ・運行費に係る補助金や運行委託費等の予算措置 ・地域住民と連携した利用促進策 等を記載
②現に実施されている特定旅客運送事業の状況	⑥実施予定期間
<ul style="list-style-type: none"> ・維持が困難と見込まれるに至った路線等において、現在提供されているサービス水準（路線、ダイヤ、運賃等）等を記載 	<ul style="list-style-type: none"> ・継続事業の実施予定期間を記載 ・地域公共交通計画の計画期間内で、適切な期間を設定することが必要
③引き続き実施する運送（継続旅客運送）の内容	⑦公募の期間
<ul style="list-style-type: none"> ・継続旅客運送のサービスの種類（乗合バス・自家用有償旅客運送等）や態様（路線定期・区域運行等）等を記載 	<ul style="list-style-type: none"> ・公募を実施する期間を記載
④継続旅客運送を実施する者の条件	⑧選定の方法
<ul style="list-style-type: none"> ・事業所所在地や事業規模（車両数、人員数等）などのほか、輸送実績や欠格事項等を記載 	<ul style="list-style-type: none"> ・公募型プロポーザル方式等の選定方法や、選定委員会の設置など選定に係る手順等を記載
⑨その他必要な事項	⑩その他必要な事項
	<ul style="list-style-type: none"> ・公募にあたって地方公共団体が必要と認める事項（申し込みにあたって必要な書類等）を記載

地域公共交通確保維持事業 (1) 陸上交通: 地域内フィーダー系統補助

背景・目的

- 生活交通を担う路線バスが廃止される場合、現行法(6ヶ月前までの事前届出)ではサービスの維持について、十分な検討や調整ができず、サービスの廃止や代替となるコミュニティバス等導入による市町村等への負担となっている。
- そこで、廃止を検討する乗合バス事業者の申し出等を受け、関係者がサービス継続のあり方を協議し、公募により代替となるサービスへの転換を図る「地域旅客運送サービス継続事業」について、改正地域公共交通活性化再生法において創設したところであり、同事業の活用によるサービスの継続・効率化を支援。

サービス継続の例



(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、病院や商業施設等への送迎サービス等の積極的活用



計画策定

【補助対象事業者】 地域公共交通活性化再生法に基づく法定協議会
【補助対象経費】 地域旅客運送サービス継続実施計画策定に必要な経費（協議会開催等事務費、データ収集、短期間の実証調査等）
【補助率】 1/2（上限500万円）

サービス継続事業に係る運行費補助

【補助対象事業者】 地域公共交通活性化再生法に基づく法定協議会
【補助対象経費】 認定された地域旅客運送サービス継続実施計画に基づく事業の総収支差
【補助率】 1/2

*タクシー（運賃低廉化）については、市町村からの負担額を補助対象経費とし、100万円を上限として補助。
*サービス継続事業の認定を受けた系統については、フィーダー系統に係る運行費補助の要件を一部緩和。

-29-

利便増進実施計画、サービス継続実施計画に位置づけられている場合の特例措置

	通常の支援内容	地域公共交通利便増進実施計画に位置づけられている場合の支援内容	地域旅客運送サービス継続実施計画に位置づけられている場合の支援内容
地域公共交通計画・地域公共交通利便増進実施計画の策定等 【地域公共交通調査等事業】	地域公共交通計画策定 (補助率: 1/2 上限500万円。都道府県が、交通圏ごとに区域内の市町村と協働して策定する場合は上限1,500万円)	地域公共交通利便増進実施計画策定 (補助率: 1/2 上限1,000万円) 利用促進・事業評価 (補助率: 1/2) ※最大5年間	地域旅客運送サービス継続実施計画策定 (補助率: 1/2 上限500万円) 利用促進・事業評価 (補助率: 1/2) ※最大5年間
路線バス・デマンド型タクシーの運行 【地域公共交通確保維持事業(陸上交通: 地域間幹線系統補助・地域内フィーダー系統補助)】	対象系統 【地域間幹線系統】 ① 複数市町村にまたがるもの ② 1日当たりの計画運行回数が3回以上のもの ③ 輸送量が15人～150人／日と見込まれるもの 【地域内フィーダー系統】 ① 接続要件 政令市、中核市、特別区以外において補助対象地域間幹線バス系統を補完するもの又は交通不便地域における移動手段の確保を目的としたもの ② 新規性要件 新たに運行を開始するなどの新規性があるもの	対象系統 【地域間幹線系統】 イ. 路線再編により、従来の補助対象系統を基幹系統と支線系統に分ける場合の再編後の系統 ⇒ ①及び③の要件の適用除外 ⇒ 支線系統における小型車両(乗車定員7～10人)の補助対象化 ロ. イ. の対象となる系統以外の系統 ⇒ ③の要件の緩和(最低輸送量: 3人～150人/日) 【地域内フィーダー系統】 ①の要件: 政令市等以外とする地域限定の解除 ※ただし、補助対象幹線接続は必要 ②の要件: 新規性要件解除 ※乗用タクシー事業は対象外	対象系統 【地域間幹線系統】 左記の地域公共交通利便増進実施計画に係る特例措置と同様 【地域内フィーダー系統】 ①の要件: 損害賠償責任保険の接続要件緩和 ※ただし、地域間交通ネットワーク(幹線バス系統、鉄道路線等)への接続は必要 ②の要件: 新規性要件解除 ※過去2年連続黒字対象外の要件なし

資料5－2

沼津市地域公共交通利便増進実施計画の策定 及び地域公共交通網形成計画の変更について

令和3年度 第1回 沼津市地域公共交通協議会



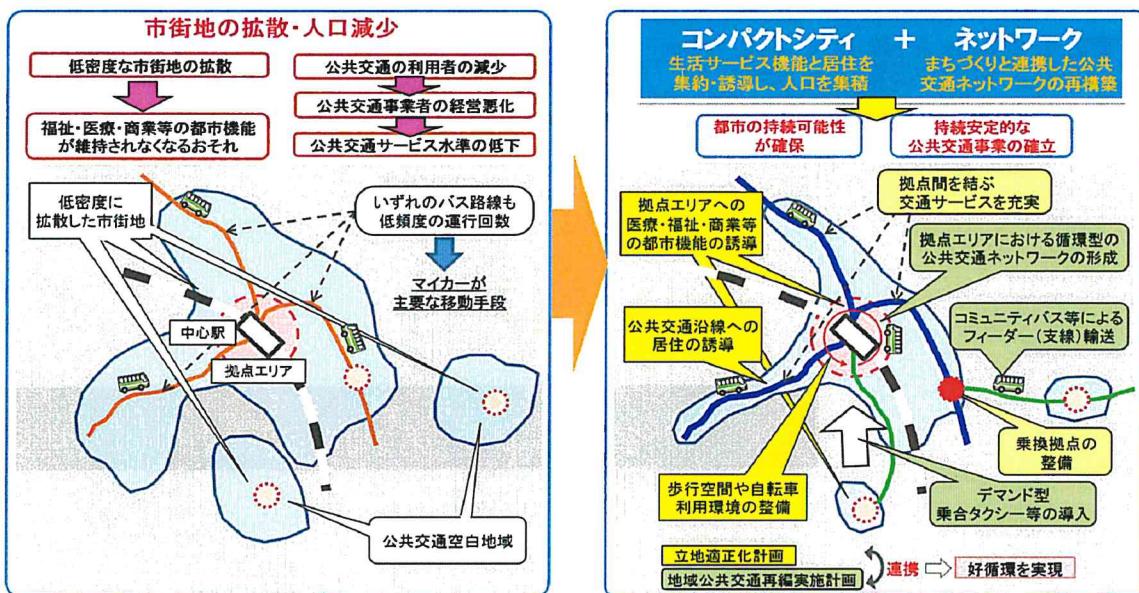
沼津市地域公共交通利便増進実施計画について



コンパクト・プラス・ネットワーク

都市の拡散と人口減少に伴う様々な課題

- ⇒ コンパクトシティ化により、居住を公共交通沿線や日常生活の拠点に緩やかに誘導
- ⇒ 居住と生活サービス施設との距離を短縮することにより、市民の生活利便性を向上



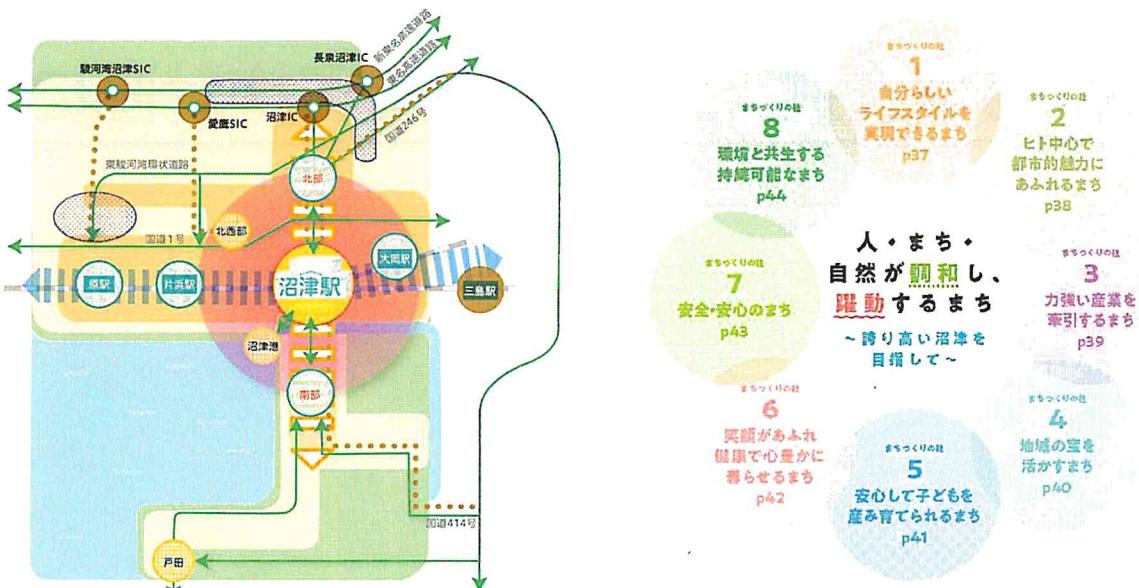
沼津市

3

第5次沼津市総合計画（令和3年3月策定）

● 目指す都市のかたち → 「コンパクト・プラス・ネットワークのまちづくり」

本市の都市拠点である沼津駅周辺と、それぞれの拠点とを公共交通や道路のネットワークで結び、相互に連携・補完しながら全体で都市を維持していくコンパクト・プラス・ネットワークのまちづくりを進めていきます。



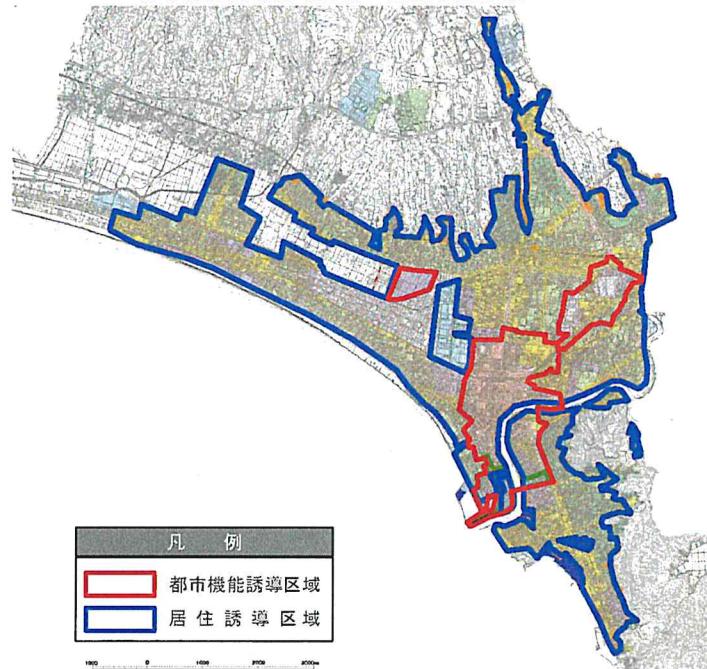
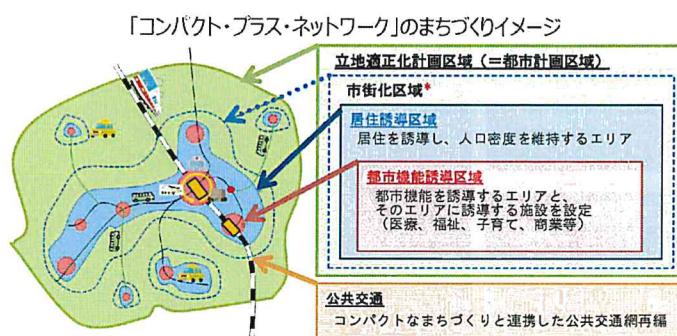
沼津市

4

沼津市立地適正化計画 (平成31年3月策定)

「都市機能誘導区域」及び「居住誘導区域」

- 居住と都市の生活を支える機能の誘導によるコンパクトなまちづくりと地域交通再編の連携によるまちづくりを推進
- 多様な都市的サービスを享受できる都市環境の形成
- 中心市街地と各拠点を公共交通等でつなぎ、市全体の活力を向上



沼津市中心市街地まちづくり戦略 (令和2年3月策定)

○沼津駅周辺総合整備事業と併せて取り組むべき施策の方向性として、「4つの戦略」を位置付け

- 中心市街地が本来有するポテンシャルを顕在化し、にぎわいを再生していくために、今後関係者とともに詳細な検討を行ながら、具体的な施策展開を図る

戦略Ⅰ：ヒト中心の公共空間の創出

- 駅周辺を車中心の空間からヒト中心の空間に再編
- 駅周辺の地区交通体系を再編

戦略Ⅱ：拠点機能の立地促進

- 広域的な拠点都市にふさわしい都市機能の導入

戦略Ⅲ：まちなか居住の促進と 市街地環境の向上

- 居住機能の立地促進と魅力ある市街地環境の形成

戦略Ⅳ：周辺地域資源との連携

- 中心市街地と地域資源や周辺住宅地との連携強化



沼津市地域公共交通網形成計画（令和2年3月策定）

【基本方針】 「行きたいまち、住みたいまち。」

～公共交通の改善により、選ばれるまちへ～

沼津市の公共交通の強みを活かし、弱みを改善することにより交通利便性を高め、暮らしの足やおでかけの足として、

いつでも、どこでも、誰でも安心して利用出来る使いやすい公共交通を構築し、住みやすく訪れたくなるまちを目指します。

1. 計画期間：6ヵ年（令和2年4月～令和8年3月）

本市公共交通の課題を解決するための施策パッケージ“プロジェクト5”の事業期間を6年に設定。

2. 計画目標

- ①おでかけの手段として選ばれる公共交通
- ②市民とともに支え育む公共交通
- ③まちのにぎわいをサポートする公共交通

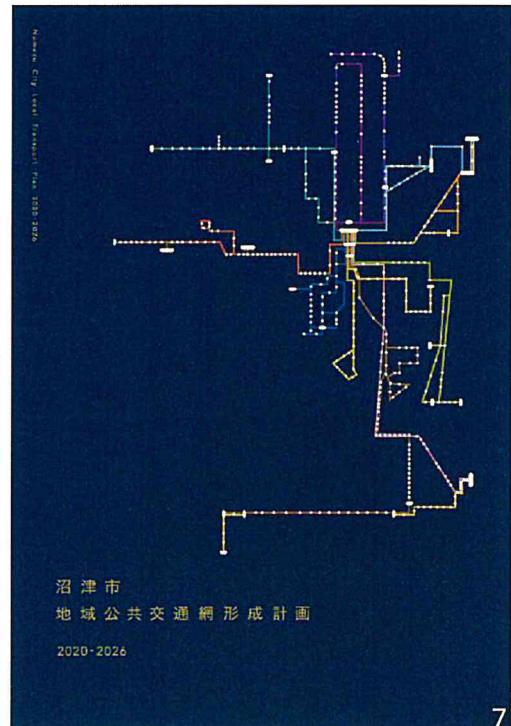
I. 公共交通軸形成プロジェクト

II. 公共交通セーフティーネット構築プロジェクト

III. わかりにくさ使いにくさ解消プロジェクト

IV. 楽しいおでかけ創出プロジェクト

V. 沼津駅-沼津港連携プロジェクト

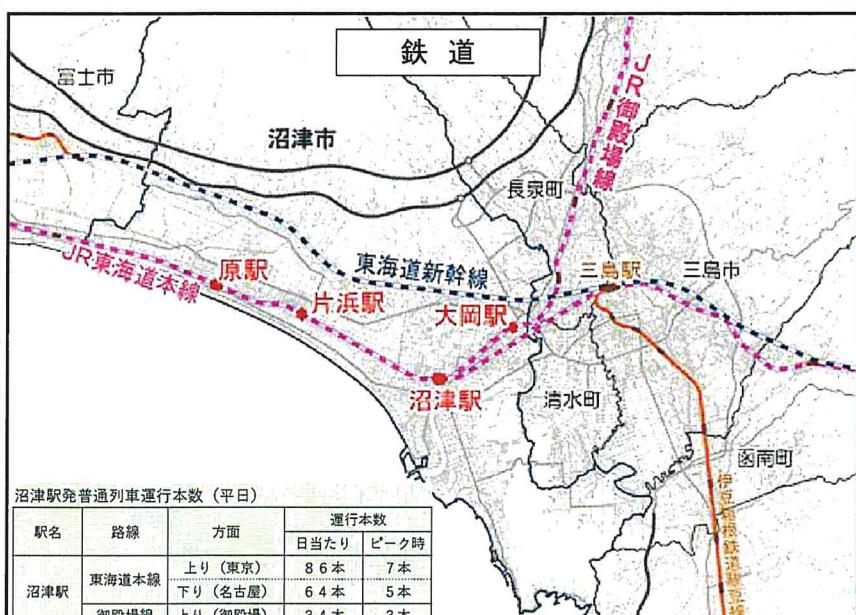


沼津市

7

コロナ以前の公共交通利用者の状況

市内の公共交通（鉄道・バス・タクシー）



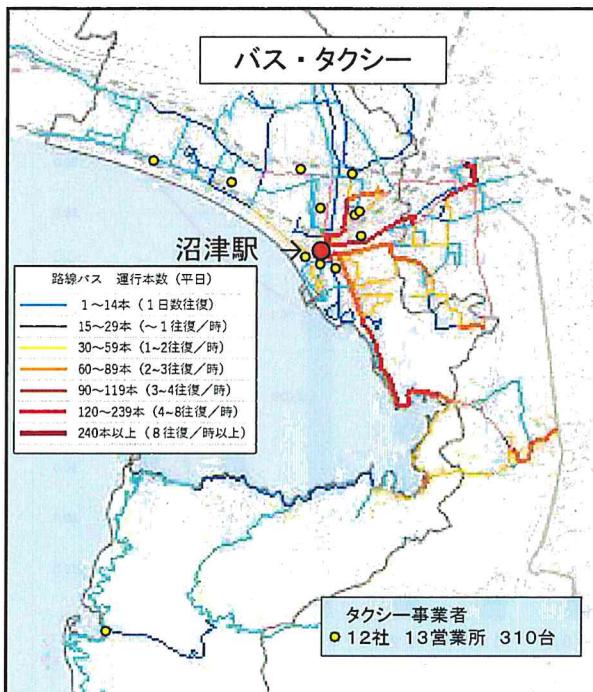
- ・市内には、JR東海道本線とJR御殿場線の2路線
- ・沼津駅、片浜駅、原駅、大岡駅の4駅が立地
- ・東海道本線は時間4～5本程度運行
- ・利用者は約27,000人／日で、横ばいに推移



沼津市

8

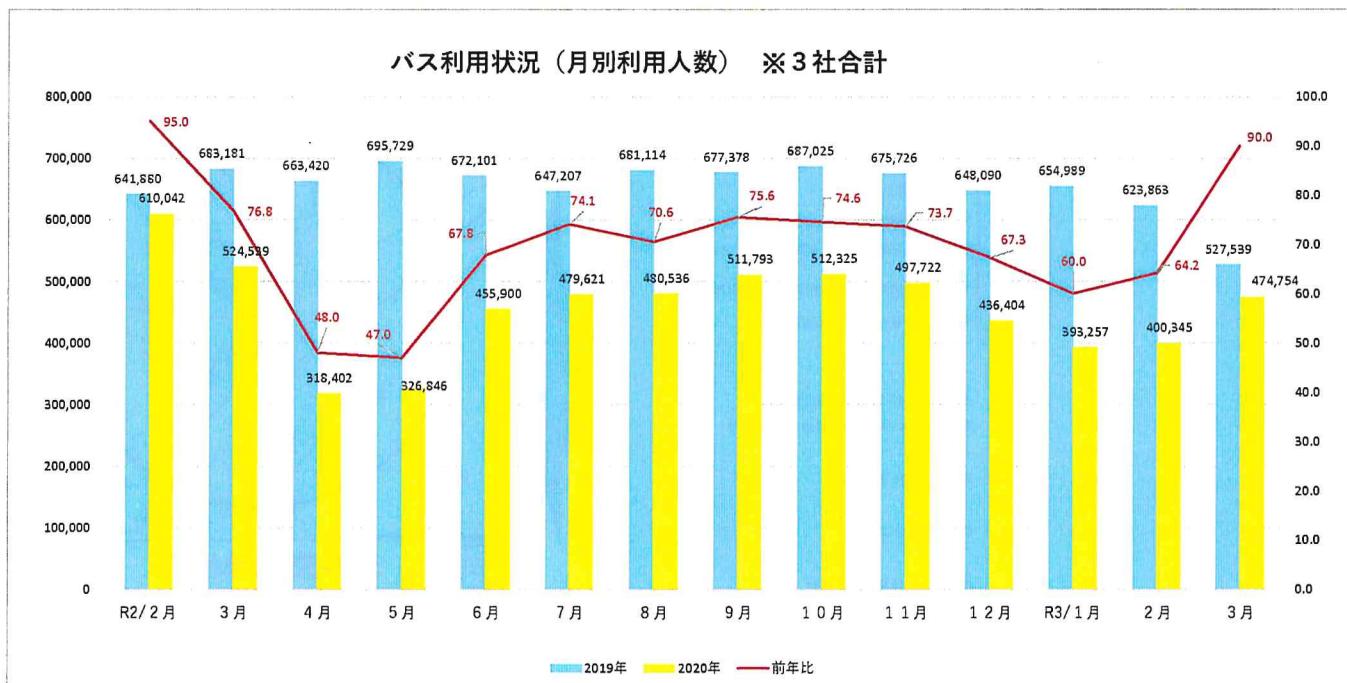
コロナ以前の公共交通利用者の状況



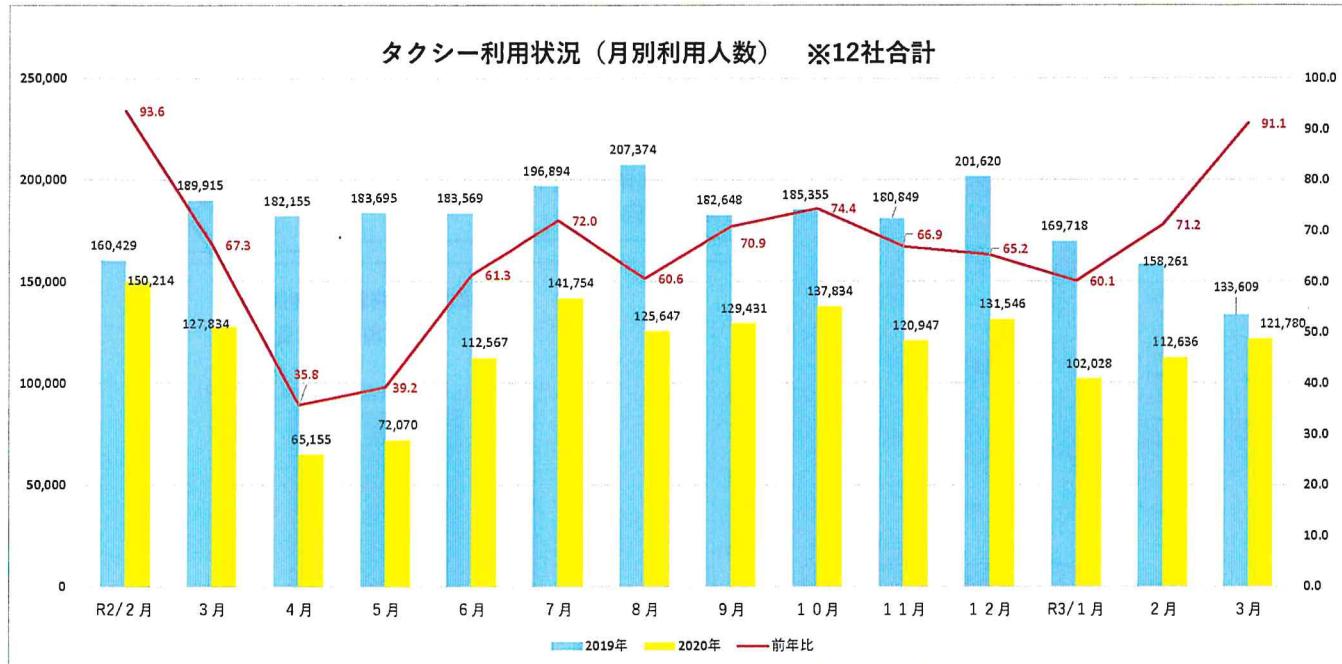
- 路線バスは民間バス事業者3社により、沼津駅を中心に99系統運行
- バス利用者は、近年14,000人台を横ばいで推移
- タクシーは12社により、市内全域を営業区域として網羅
- タクシー利用者は、R1:173万人/年で減少傾向



沼津市路線バス・タクシーのコロナウイルス感染症の影響



沼津市路線バス・タクシーのコロナウイルス感染症の影響



沼津市

11

路線バスのコロナウイルス感染症による影響

沼津市内 地区別運行状況まとめ(R3.4時点・平日のみ)

	R1.8	R2.4	R3.4	増減	備考
全体本数	1156	1186	1079	-107	
地区別運行本数					
地区	R1.8	R2.4	R3.4	増減	
第一	990	1015	924	-91	全体本数の減少による
第二	363	393	347	-46	全体本数の減少による
第三	249	242	206	-36	下香貫・我入道循環(東海)、伊豆長岡線(伊豆箱根)の減少
第四	348	338	293	-45	下香貫・我入道循環(東海)、伊豆長岡線(伊豆箱根)の減少
第五	517	518	485	-33	免許センター線・富士通線(富士急)の減少
大岡	231	220	212	-8	
門池	95	94	87	-7	
金岡	246	258	242	-16	免許センター線・富士通線(富士急)の減少
大平	133	128	114	-14	天上塚大平線・大平車庫三島線(東海)の減少
片浜	63	97	91	-6	
今沢	46	76	65	-11	原団地線(富士急)の減少
愛庭	192	212	205	-7	
原	54	85	69	-16	原団地線(富士急)の減少
浮島	68	65	59	-6	
静浦	150	147	123	-24	伊豆長岡線(伊豆箱根)の減少
内浦	49	47	44	-3	
西浦	60	58	57	-1	
戸田	35	35	39	4	自主運行バスの増加



沼津市

12

マスタープランからアクションプラン（実行計画）へ

沼津市地域公共交通網形成計画（マスタープラン）

【基本方針】「行きたいまち、住みたいまち。」～公共交通の改善により、選ばれるまちへ～

沼津市の公共交通の強みを活かし、弱みを改善することにより交通利便性を高め、暮らしの足やおでかけの足として、いつでも、どこでも、誰でも安心して利用出来る使いやすい公共交通を構築し、住みやすく訪れたくなるまちを目指します。

1. 計画期間：6ヵ年（令和2年4月～令和8年3月）

本市公共交通の課題を解決するための施策パッケージ“プロジェクト5”の事業期間を6年に設定。

2. 計画目標

- ①おでかけの手段として選ばれる公共交通
- ②市民とともに支え育む公共交通
- ③まちのにぎわいをサポートする公共交通

- I. 公共交通軸形成プロジェクト
- II. 公共交通セーフティーネット構築プロジェクト
- III. わかりにくさ使いにくさ解消プロジェクト
- IV. 楽しいおでかけ創出プロジェクト
- V. 沼津駅-沼津港連携プロジェクト

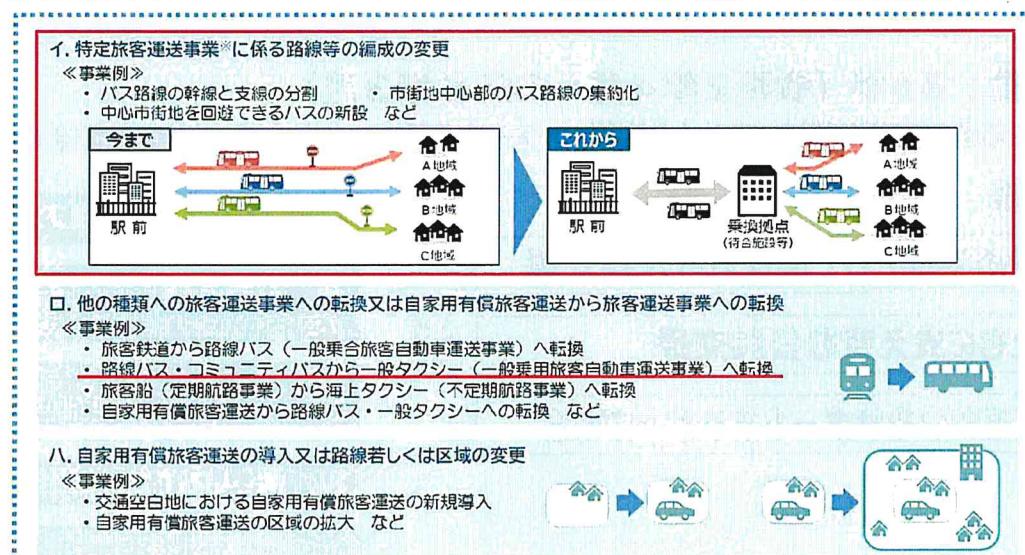
利便増進実施計画
(アクションプラン)



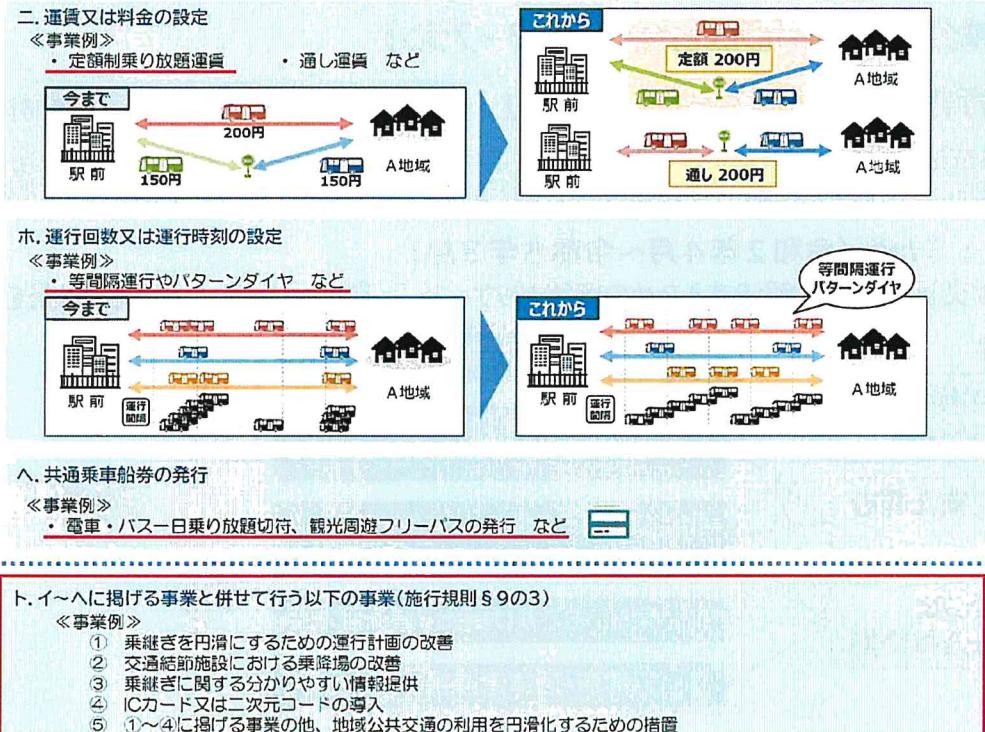
沼津市

利便増進実施計画とは

- ・地域における公共交通ネットワークの再編を行う取組に加え、運賃・ダイヤ等の見直しも含め、利用者の利便の増進に資する取組を対象としている事業です。
- ・地域公共交通計画において地域公共交通利便増進事業の概要を定めた上で、利便増進事業を実施しようとする者等の同意を得て利便増進実施計画を作成し、国土交通大臣へ申請し認定を受けるものです。



利便増進実施計画とは



沼津市地域公共交通網形成計画の概要

【基本方針】

「行きたいまち、住みたいまち。」～公共交通の改善により、選ばれるまちへ～

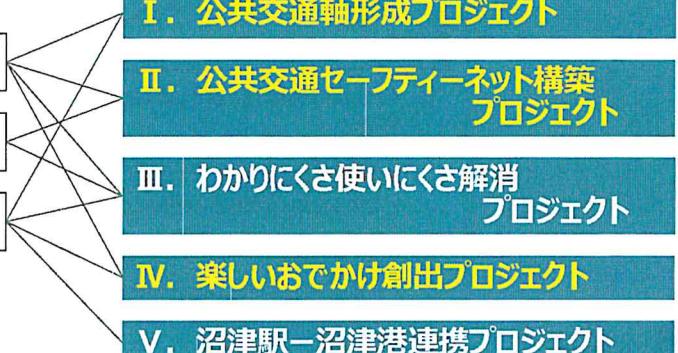
沼津市の公共交通の強みを活かし、弱みを改善することにより交通利便性を高め、暮らしの足やおでかけの足として、いつでも、どこでも、誰でも安心して利用出来る使いやすい公共交通を構築し、住みやすく訪れたくなるまちを目指します。

1. 計画期間：6ヵ年（令和2年4月～令和8年3月）

本市公共交通の課題を解決するための施策パッケージ“プロジェクト5”の事業期間を6年に設定。

2. 計画目標

- ①おでかけの手段として選ばれる公共交通
- ②市民とともに支え育む公共交通
- ③まちのにぎわいをサポートする公共交通



I 公共交通軸形成プロジェクト

施策：沼津駅から放射状に伸びる路線の集約、再編

▼複数の系統が放射状に運行しているが、利用者の視点に立った使いやすく、分かりやすいサービスを確保するため、路線集約・再編



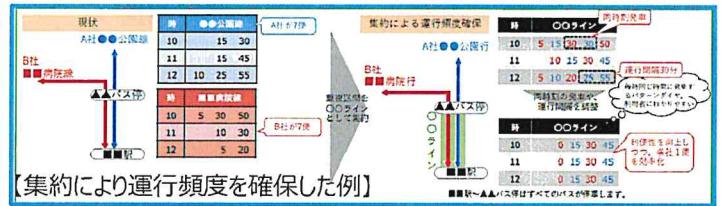
↑方面別に路線集約を表示した例



[岡宮地区等は人口集積地だが路線が無い]→

施策：都市的居住圏の運行頻度の確保

▼路線の集約により、基幹軸となる区間の運行頻度の確保や、ダイヤの調整等、運行間隔の確保により、利用者ファーストのサービス提供



施策：人口集積地への路線の新設

▼人口が集積している地域へ路線を新設し、新たな交通軸を確保



II 公共交通セーフティーネット構築プロジェクト

施策：地域住民主体の協議会を支援

▼公共交通によるサービスが十分に行き届いていない地域において、出前講座などを通じて住民主体の協議会設置を支援するとともに、試験運行等への支援を検討



施策：多様なニーズに対応したタクシーの活用

▼地域内交通の充実のため、機動性のあるタクシー車両を用いた輸送サービスを検討

ご自宅とお出で先まで毎日7日間乗り放題できるタクシーサービス

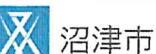
毎日7日間乗り放題できるタクシーサービス

お迎え先 錦糸町駅前乗り場

お出迎え 錦糸町駅前乗り場

料金 1名乗車 8,200円程度
2名乗車 15,000円程度
3名乗車 22,000円程度

集合場所 錦糸町駅前



IV 楽しいおでかけ創出プロジェクト

施策：企画乗車券・フリーパス・高齢者バスの販売

▼路線バスの乗車券と人気スポットや飲食店などのサービスを組み合わせた企画乗車券や周遊に便利なフリーパス、高齢者向けのお得なバスなどのメニューを取り揃え、公共交通の利用を促進



施策：バスイベント、企業・地区セミナーなどの開催

▼出前講座や乗り方教室などを開催し、意識啓発を図るとともに、バスロゲイニングやスタンプラリーなど公共交通を楽しむイベントを開催し、公共交通の利用を促進



沼津市地域公共交通網形成計画の変更について

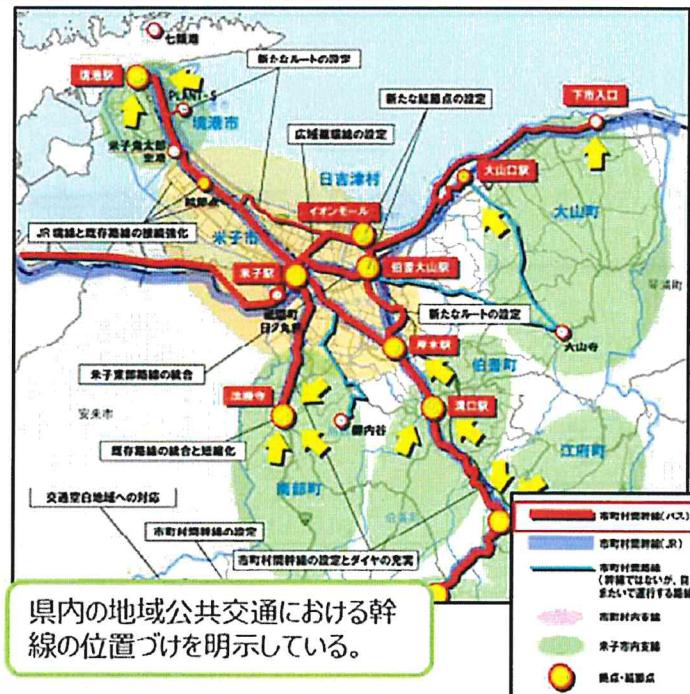
地域公共交通活性化再生法の改正

見直し1：公共交通計画として作成の努力義務化

- 公共交通網形成計画から「公共交通計画」へ
- 地方公共団体による作成の努力義務化
- 定量的な目標設定及び毎年度の評価 など

見直し2：補助制度との連動化

- 乗合バス等への補助を法定計画と連動化することで、公的負担による確保維持が真に必要な路線等に対し、効果的・効率的な補助を実施。
- 幹線補助は、幹線沿線の市町村（単独・複数）が作成する地域公共交通計画又は、都道府県が作成する広域的な地域公共交通計画に位置付けることを想定。
- フィーダー補助は、主に市町村単位で作成される地域公共交通計画に位置付けることを想定。



沼津市地域公共交通網形成計画の変更点

法改正への対応

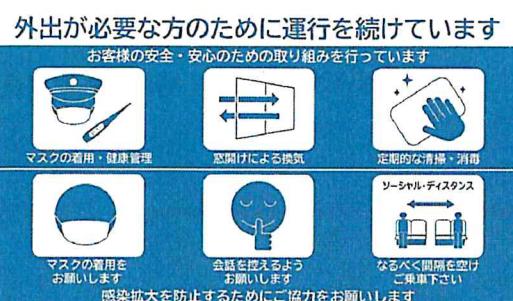
- 「沼津市地域公共交通計画」へ
- 定量的な目標設定及び毎年度の評価
- 補助路線の計画への位置づけ

利便増進実施計画への対応

- 利便増進実施計画の概要を計画に定める

社会情勢への対応

- コロナ禍を踏まえた新たな生活様式への対応
- 大雨等災害時への対応



各計画の策定スケジュールについて



沼津市

今年度のスケジュール（案）

日程	協議会	内容	部会	内容	その他
7月	第1回	・網形成計画の変更について ・利便増進計画の概要について			個別協議
8月					個別協議
9月			第1回	・網形成計画の変更(素案) ・利便増進計画の骨子(案)	個別協議
10月	第2回	・網形成計画の変更(案) ・利便増進計画の骨子			個別協議
11月					個別協議
12月			第2回	・利便増進計画(案)	網形成計画変更パブコメ
1月	第3回	・網形成計画の変更承認 ・利便増進計画の報告			
2月	策定				認定申請
3月			第6回	・次年度事業の確認	4/1～ 事業実施

沼津市地域公共交通利便増進実施計画 事業イメージ

