

## 令和2年度歳入歳出予算(案)

## ①歳入

(単位:千円)

款	項	目	予算額	摘要
負担金	負担金	負担金	101	・市からの負担金 101,000円
補助金	補助金	補助金	0	
繰越金	繰越金	繰越金	0	
諸収入	雑入	雑入	0	
計			101	

## ②歳出

(単位:千円)

款	項	目	予算額	節		摘要
				区分	金額	
運営費	会議費	会議費	101	報償費	48	・謝礼金 (1回×2人+1回×6人)×6,000円 =48,000円
				旅費	12	・費用弁償 1回×3,860円+600円=4,460円 1回×3,860円+(600円×6人) =7,460円
				需用費	5	・協議会お茶代 2回×16本×150円=4,800円 ・協議会口座開設時収入印紙代 200円
				使用料及び 賃借料	36	・会場借上料 2回×17,700円=35,400円
	事務費	事務費	0	役務費	0	
				負担金、補助 及び交付金	0	
事業費	事業費	事業費	0	委託料	0	
予備費	予備費	予備費	0		0	
計			101			

## 長崎市公共交通活性化協議会設置要綱

(目的)

第1条 長崎市公共交通活性化協議会（以下「協議会」という。）は、道路運送法（昭和26年法律第183号）及び地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法第59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とともに、地域公共交通の確保維持等に必要となる計画の策定及び実施に関する協議を行うため設置する。

(協議事項)

第2条 協議会は、次に掲げる事項を協議するものとする。

- (1) 地域の実情に応じた適切な乗合旅客輸送の態様及び運賃・料金等に関する事項
- (2) 地域公共交通計画の策定及び変更に関する事項
- (3) 地域公共交通計画の実施に関する事項
- (4) 自家用有償旅客輸送の運行及び旅客から収受する対価に関する事項
- (5) 協議会の運営方法その他協議会が必要と認める事項

(協議会の構成員)

第3条 協議会の構成員は、次に掲げる者とする。

- (1) 市長又はその指名する者
- (2) 長崎運輸支局長又はその指名する者
- (3) 一般乗合旅客自動車運送事業者その他の一般旅客自動車運送事業者
- (4) 一般旅客自動車運送事業者が組織する団体
- (5) 住民又は旅客

2 前項各号に掲げる者のほか、会長が必要と認める者を構成員として加えることができる。

(協議会の運営)

第4条 協議会に会長を置き、第3条第1項第1号に掲げる者をもって充てる。

2 会長は、協議会を代表し、会務を総理する。

3 会長に事故があるときには、会長があらかじめ指名する者がその職務を代理する。

4 協議会は、構成員の半数以上の出席がなければ、これを開催することができない。

5 協議会の議決は、合意を原則とする。ただし、協議が調わないときは、出席した構成員の過半数で決し、可否同数のときは、会長の決するところによる。

6 協議会は、原則として公開とする。ただし、次の各号のいずれかに該当するときは、会長は、会議に諮り公開しないことができる。

(1) 長崎市情報公開条例（平成13年長崎市条例第28号）第7条に規定する非公開情報が含まれる事項に関して調査又は審議するとき。

(2) 会議を公開することにより、当該会議の円滑かつ公正な運営に著しい支障が生じると認められるとき。

7 会長は、必要があると認めるときは、構成員以外の者を協議会に出席させ、説明又は意見を求めることができる。

(協議結果の取扱い)

第5条 協議会において協議が調った事項について、関係者はその結果を尊重し、当該事項の誠実な実施に努めるものとする。

(事務局)

第6条 協議会の庶務を処理するため、長崎市まちづくり部都市計画課に事務局を置く。

2 事務局に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(財務に関する事項)

第7条 協議会の予算編成、現金の出納その他財務に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(監査)

第8条 協議会に監査委員を1名置く。

2 監査委員は、構成員の中から会長が任命する。

3 監査委員は、監査の結果を会長に報告しなければならない。ただし、会長が必要ないと認める場合は、これを省略する。

(協議会が解散した場合の措置)

第9条 協議会が解散した場合には、協議会の収支は解散の日をもって打ち切り、会長であった者がこれを決算する。

(委任)

第10条 この要綱に定めるもののほか、協議会の運営に関して必要な事項は、会長が協議会に諮り定める。

附 則

この要綱は、平成21年4月28日の交通会議から適用する。

附 則 (平成23年2月18日 一部改正)

この要綱は、平成23年2月18日の交通会議から適用する。

附 則 (平成24年10月4日 一部改正)

この要綱は、平成24年10月4日の交通会議から適用する。

附 則 (平成25年4月1日 一部改正)

この要綱は、平成25年4月1日から適用する。

附 則 (平成28年4月1日 一部改正)

この要綱は、平成28年4月1日から適用する。

附 則 (令和2年10月21日 一部改正)

この要綱は、令和2年10月21日から適用する。



## 長崎市公共交通活性化協議会事務局規程

(趣旨)

第1条 この規程は、長崎市公共交通活性化協議会設置要綱（以下「要綱」という。）第6条の規定により、長崎市公共交通活性化協議会（以下「協議会」という。）の事務局の運営に関し、必要な事項を定めるものとする。

(所掌事務)

第2条 事務局は、次に掲げる事項を所掌する。

- (1) 協議会の会議に関すること。
- (2) 協議会の資料作成に関すること。
- (3) 協議会の庶務に関すること。
- (4) 前3号に掲げるもののほか、協議会の運営に関し必要な事項。

(事務局職員)

第3条 事務局長は、会長の指名する者をもって充てる。

2 事務局員は、長崎市まちづくり部都市計画課の職員をもって充てる。

(文書の取扱い)

第4条 事務局における文書の收受、配布、処理編集、保存その他文書に関し必要な事項は、長崎市において定められている文書の取扱いの例による。

(公印の取扱い等)

第5条 協議会の公印の種類は、会長印とし、公印の名称、ひな形、書体、寸法、個数、用途及び公印管理者は別表のとおりとする。

2 協議会の公印の保管、取扱い等については、長崎市において定められている公印の取扱いの例による。

(その他)

第6条 この規程に定めるもののほか、必要な事項は、会長が定める。

附則

この規程は、平成24年10月4日から施行する。

附則（平成25年4月1日 一部改正）

この規程は、平成25年4月1日から施行する。

附則（平成25年10月15日 一部改正）

この規程は、平成25年10月15日から施行する。


附則（平成28年4月1日 一部改正）

この規程は、平成28年4月1日から施行する。

附則（令和2年10月21日 一部改正）

この規程は、令和2年10月21日から施行する。

別表（第5条関係）

名称	ひな型	書体	寸法	個数	用途	管理者
長崎市公共交通活性化協議会長之印		てん書	方27 ミリメ ートル	1	会長名 をもつ てする 文書	事務局 長

## 長崎市公共交通活性化協議会財務規程

(趣旨)

第1条 この規程は、長崎市公共交通活性化協議会設置要綱（以下「要綱」という。）第7条の規定により、長崎市公共交通活性化協議会（以下「協議会」という。）の財務に関し、必要な事項を定めるものとする。

(予算)

第2条 協議会の予算は、補助金、負担金、繰越金及びその他の収入をもって歳入とし、協議会の運営及び事業に係る経費をもって歳出とする。

2 協議会の会計年度は、毎年4月1日に始まり、翌年3月31日に終了する。

3 協議会の会長（以下「会長」という。）は、毎会計年度の予算を調製し、協議会の承認を得るものとする。

4 会長は、前項の規定により、予算が協議会の承認を得たときは、当該予算書の写しを速やかに長崎市に送付しなければならない。

(予算の補正)

第3条 会長は、会計年度の途中において、既定予算に補正の必要が生じたときは、これを調製し、速やかに協議会に諮るものとする。

2 前項の規定により、補正予算が協議会の承認を得たときは、前条第4項の規定を準用する。

(予算区分)

第4条 歳入予算の款、項及び目の区分は、別表1のとおりとする。

2 歳出予算の款、項及び目の区分は、別表2のとおりとする。

3 会長は、当該年度において臨時かつ特別な理由があるときは、別表第1及び別表第2に定める以外の項及び目を定めることができる。

(予算の流用及び予備費の充当)

第5条 歳出予算の流用及び予備費の充当は、長崎市の例による。

2 会長は、前項の規定により歳出予算の流用又は予備費の充当をしたときは、直近の協議



会に報告しなければならない。

(出納及び現金等の保管)

第6条 協議会の出納は、会長が行う。

2 協議会に属する現金等は、銀行その他の金融機関に預け入れなければならない。

(協議会出納員)

第7条 会長は、協議会の事務局職員のうちから協議会出納員を命ずることができる。

2 協議会出納員は、会長の命を受けて、協議会の出納その他会計事務を司る。

(収入及び支出の手続)

第8条 協議会の予算に係る収入及び支出の手続は、長崎市の例により行うものとする。

2 協議会出納員は、次に定める簿冊を備え、出納の管理を行うものとする。

(1) 予算整理簿

(2) 前号に掲げるもののほか、必要な簿冊

(決算等)

第9条 会長は、毎会計年度終了後、協議会の決算を調製し、協議会の承認を得るものとする。

2 会長は、前項の承認を得るに当たっては、要綱第8条に定められた監査委員の監査を受け、その結果を添えなければならない。

3 会長は、第1項の規定により協議会の承認を得たときは、当該決算書の写しを速やかに長崎市に送付しなければならない。

(謝礼金)

第10条 要綱第3条に定める構成員等が会議等に参加したときは、謝礼金として日額6,000円を支給する。ただし、会長が必要ないと認める場合については、これを支給しないものとする。

(旅費)

第11条 要綱第3条に定める構成員等が会議等に参加したときは、旅費として最も安い公共交通機関利用料金を支給する。ただし、会長が必要ないと認める場合については、

これを支給しないものとする。

(その他)

第12条 この規程に定めるもののほか、必要な事項は、会長が定める。

附則

この規程は、平成24年10月4日から施行する。

附則（令和2年10月21日 一部改正）

この規程は、令和2年10月21日から施行する。

別表第1（第4条関係）

歳入予算の款、項及び目の区分

款	項	目
1 負担金	1 負担金	1 負担金
2 補助金	1 補助金	1 補助金
3 繰越金	1 繰越金	1 繰越金
4 諸収入	1 雑入	1 雑入

別表第2（第4条関係）

歳出予算の款、項及び目の区分

款	項	目
1 運営費	1 会議費	1 会議費
	2 事務費	1 事務費
2 事業費	1 事業費	1 事業費
3 予備費	1 予備費	1 予備費

## I 長崎市公共交通総合計画の概要

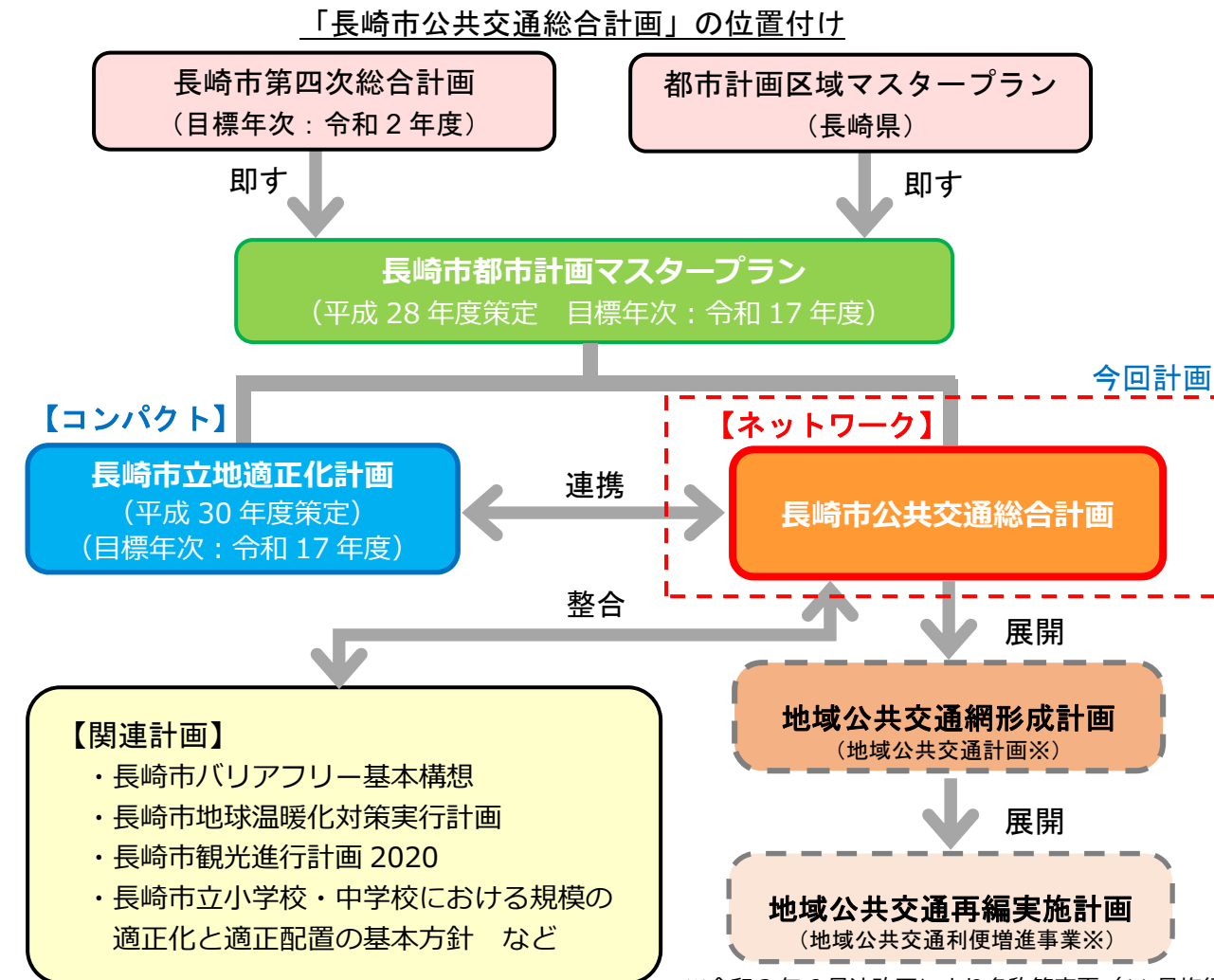
### 1 策定の目的

長崎市では、路線バス、路面電車、鉄道などの公共交通機関が日常の市民の移動を支えています。一方で、その利用者数は減少しており、持続可能な公共交通機関へと転換していく必要があります。

そこで、公共交通ネットワークのあるべき姿を明らかにするとともに、行政と事業者や関係者が連携・協力し、取り組むべき方向性を示すものとして、「長崎市公共交通総合計画」を策定します。

### 2 位置づけ

「長崎市都市計画マスタープラン」で示す将来のまちの形『ネットワーク型コンパクトシティ長崎』の『ネットワーク』の部分に関する計画として位置づけられます。



※令和 2 年 6 月法改正により名称等変更（11 月施行）  
新たな制度にあわせて、「独占禁止法」や「道路運送法」の見直しも行われる

### 3 対象区域

本計画は、長崎市全域を対象とします。

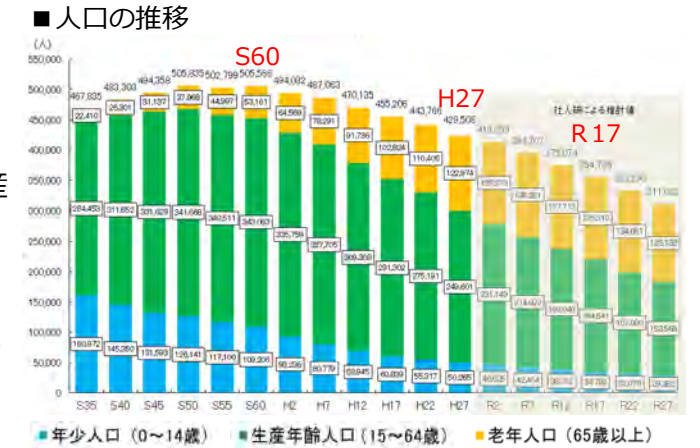
### 4 計画期間

本計画の計画期間は、「長崎市都市計画マスタープラン」や「長崎市立地適正化計画」に合わせ、令和 17 年度までとし、概ね 5 年ごとに見直しを行います。

## II 公共交通を取り巻く状況

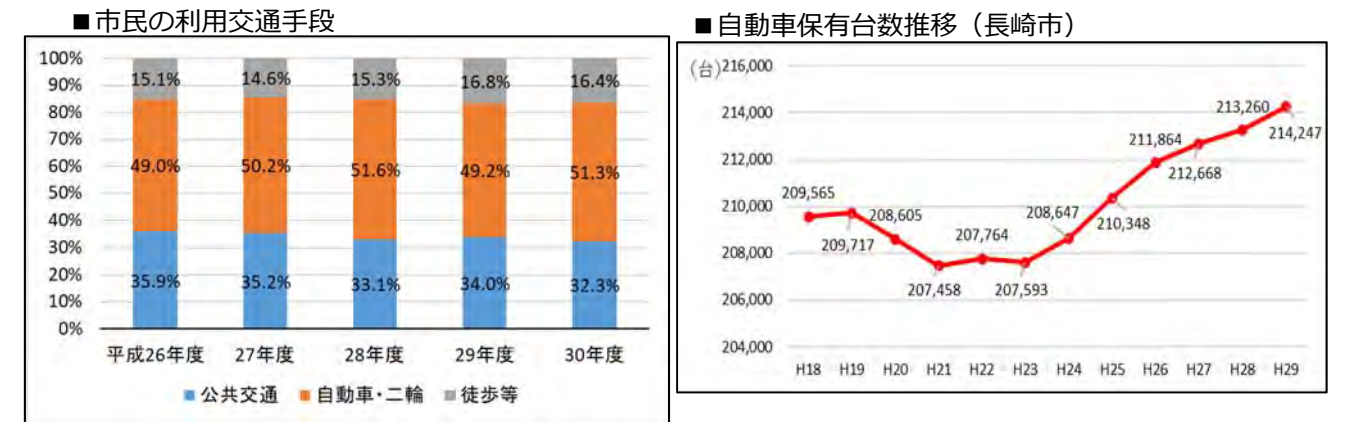
### 1 人口減少と少子・高齢化の進行

- 長崎市の総人口は昭和 60 年をピークに年々減少し、今後もその傾向が続くと予想されています。
- 特に、公共交通の主たる利用者層である生産年齢人口（15～64 歳）が減少しています。
- また、年少人口（15 歳未満）の減少により小中学校の統廃合などが進んでいます。
- 一方、高齢化率は増加傾向で、平成 27 年度は約 30%、令和 17 年度は約 40%と予想されています。



### 2 自家用車依存率の上昇

- 人口が減少するなかで、自動車保有台数は近年増加傾向にあり、市民の交通手段も自家用車利用の割合が徐々に高くなっています。



### 3 増加傾向にある交流人口

- 交流人口は、平成 23 年度以降増加傾向にあり、九州新幹線西九州ルートや交流拠点施設の完成も控え、今後も拡大が見込まれます。

### 4 環境問題の顕在化・深刻化

- 長崎市地球温暖化対策実行計画において、温室効果ガス総排出量削減に向け交通分野も積極的な取り組みが求められています。

### 5 公共交通維持に係る補助金の増大

- 長崎市において、健全で安定的な行財政運営を行っていくには、人口減少・高齢化が他都市に先行して進んでいることから、一層の自主財源の確保等が求められる中で、コミュニティバスや乗合タクシーなどでは、利用者の減少に伴い補助額が年々増加しています。

### Ⅲ 公共交通の現状

#### 1 運行エリア

- ・路線バスは市内全域で、路面電車、鉄道及び航路は市内特定エリアで運行（運航）され、公共交通機関の徒歩圏人口カバー率は約 80%です。
- ・路線バスで対応できないエリアの一部で、コミュニティバスや乗合タクシーなどを運行しています。

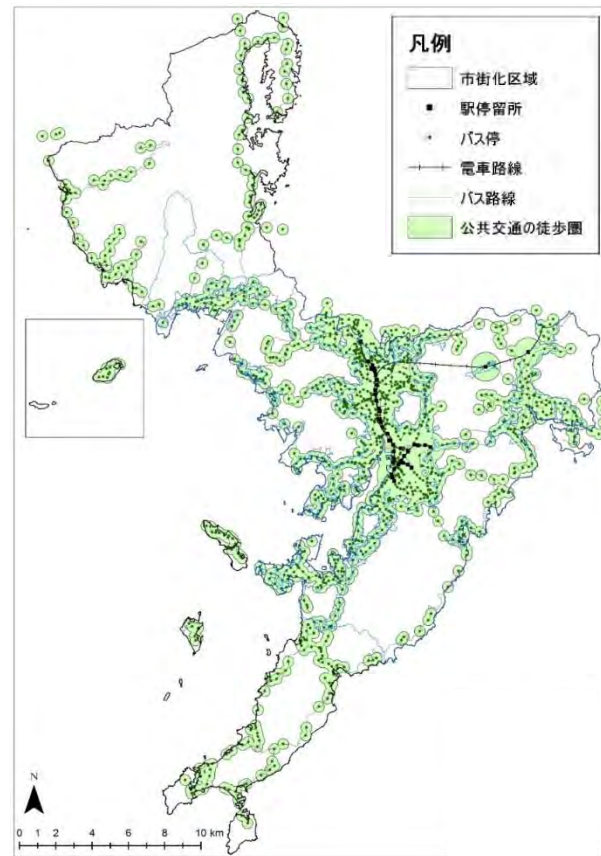
#### 2 運行本数

- ・外海、琴海（村松地区以北）、伊王島、高島地区以外の生活地区と都心部とを結ぶ路線バスは、概ね 30 分に 1 便以上が確保され、都心部を中心に運行系統が重複しているエリアは、特に、高頻度で運行されています。
- ・路線バスは 4 社局により運行されていますが、一部区間で競合する路線が存在しています。

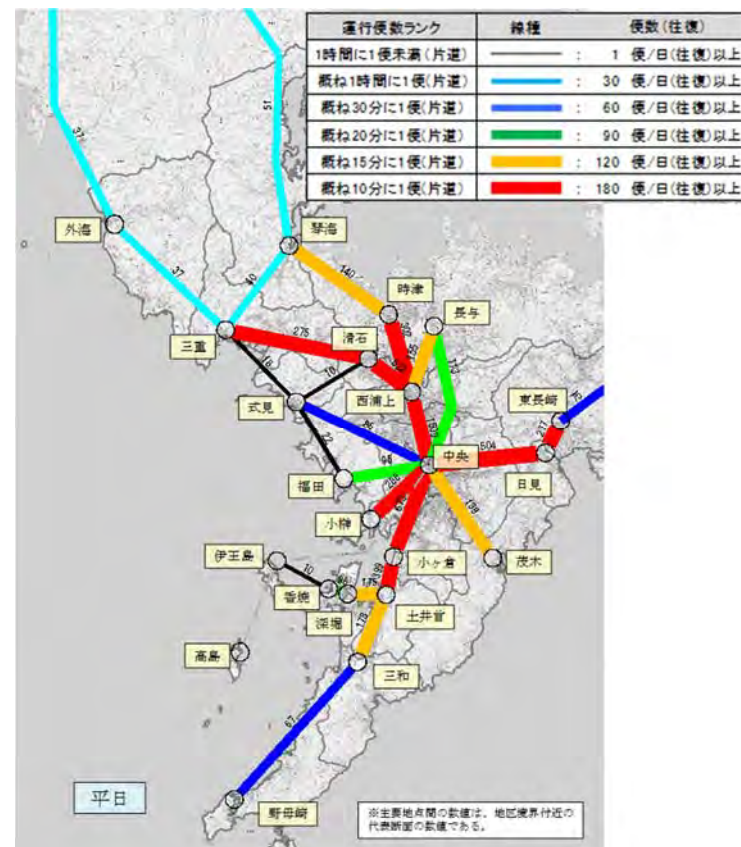
#### 3 利用状況

- ・市民の 43%が日常的に公共交通機関を利用しており、必要不可欠な移動手段となっていますが、全体として利用者は減少傾向にあり、特に、路線バスとタクシーの減少が顕著です。
- ・中心部から離れるに従い公共交通機関を利用しない傾向にあります。
- ・人口の減少率よりも公共交通機関利用者の減少率が上回っています。
- ・放射型路線網により、運行系統が重複する中心部付近では乗車率が低い傾向にあります。
- ・各生活地区からの移動先は、全体的に都心部への移動が多い傾向にありますが、都心部から離れた地区では、地域拠点（住吉・矢上・江川周辺）への移動割合が高まる傾向にあります。
- ・サービス面では「便数」や「移動時間」が重視されています。

■公共交通機関のカバー状況



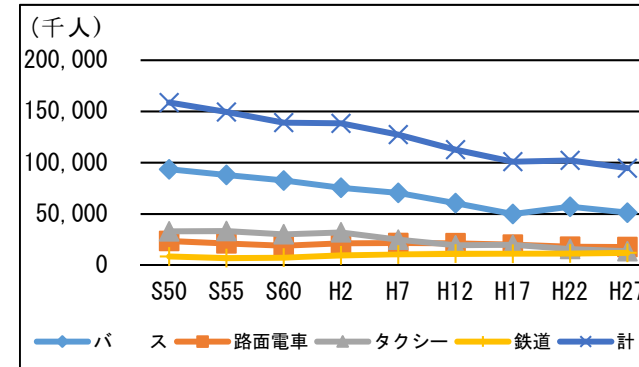
■主要地点間の運行便数（平日）



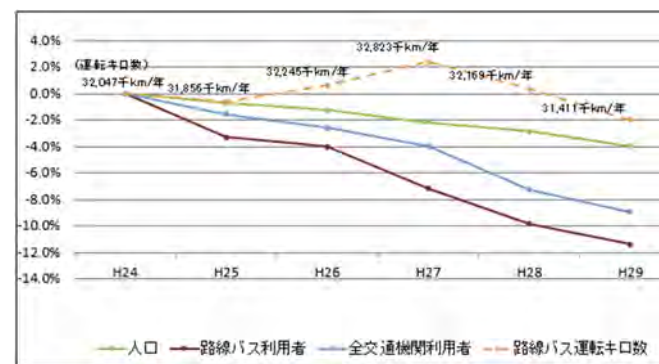
#### 4 経営面

- ・各交通事業者は、赤字路線を黒字路線の収益で補い運行していますが、現在は、運輸部門の赤字をそれ以外の収益で補いながら路線の維持を図るという状態が続いています。
- ・路線バス利用者が減少している中、路線バスの運転キロ数は、ほぼ現状維持で推移しています。
- ・長崎市内の公共交通機関の運転手は不足しており、高齢化も進んでいます。
- ・コミュニティバスや乗合タクシーはほとんどが赤字運行となっています。

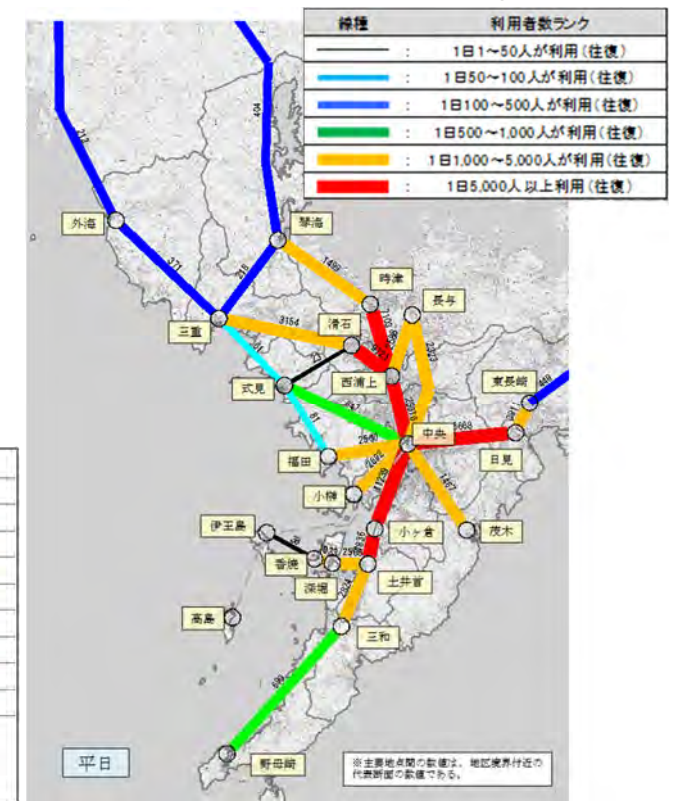
■公共交通利用者数推移



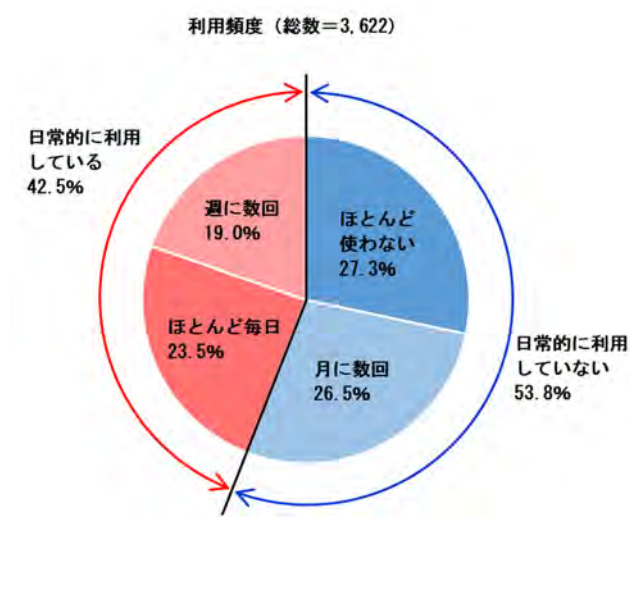
■長崎市の人口と公共交通利用者、路線バス運転キロの増減率の推移（H24=0.0%）



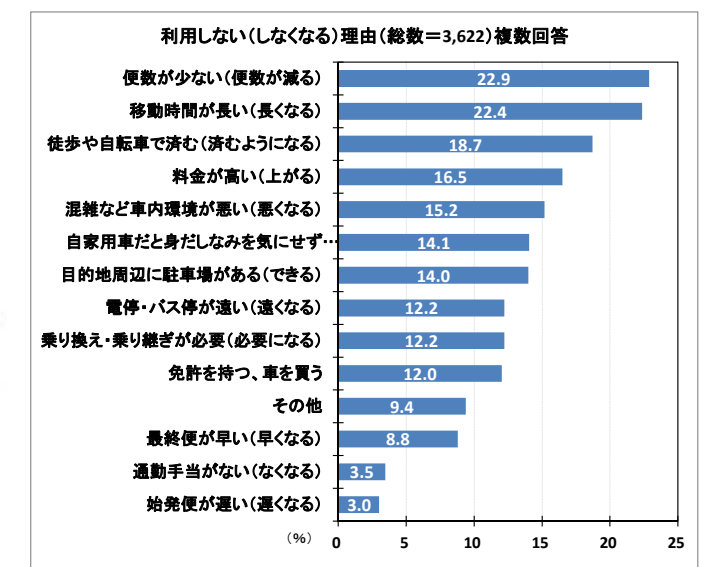
■主要地点間の公共交通利用者数（平日）



■公共交通の利用頻度（H29 市民アンケートより）



■公共交通を利用しない、または利用しなくなる理由（H29 市民アンケートより）

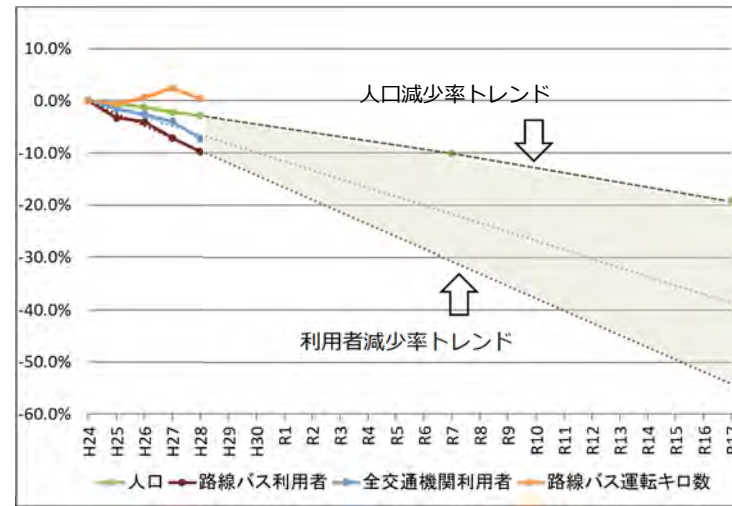


## IV 公共交通に関する調査・分析

### 1 将来シミュレーション

- 公共交通利用者の減少率は、人口の減少率よりも高い割合で推移していくことが見込まれます。
- 令和 17 年の運賃収入は、現在と比較して人口減少率ベースでは年間 9 億円、利用者減少率ベースでは年間 33 億円程度の減収が見込まれます。

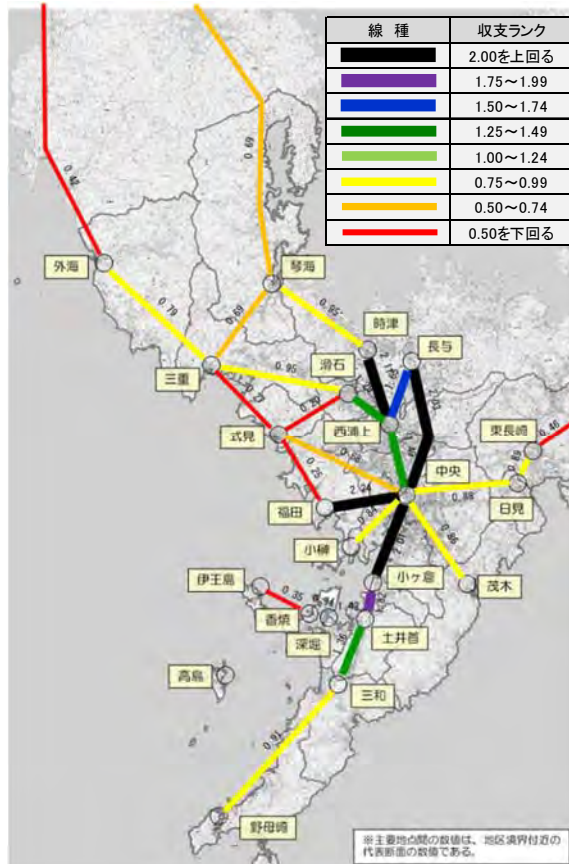
■長崎市の人口と公共交通利用者の減少率の推移（H24=0.0%）



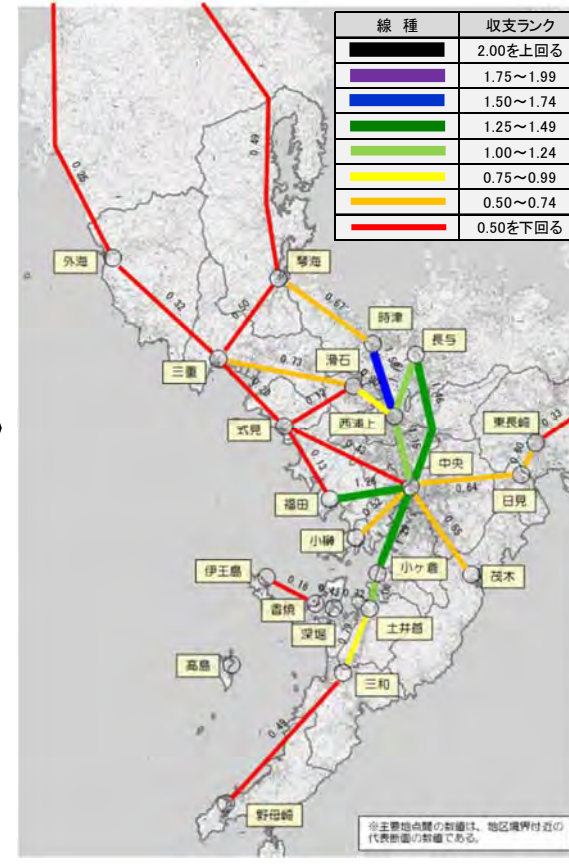
現在の北部地区全域（滑石、三重、琴海、外海、長与町、時津町）に係る路線バスの運行全廃が必要となる額に相当

■主要地点間の収支率（利用者減少率ベース）

H28（長崎市試算値）



R17（長崎市試算値）



※運行便数（運行経費）は H28 と変更せず算出

## V これからの公共交通に向けて

### 1 目指す姿

#### 目指す姿① 各種の公共交通が持続可能な運行形態となっている

- 市民生活や都市活動を支える重要な移動手段であることから、持続可能なものでなければなりません。

#### 目指す姿② 拠点間の移動を支えるサービスレベルが保たれている

- 長崎市が目指す、コンパクト&ネットワークの都市構造は、都心部と地域拠点、生活地区が連携しながら一体的に機能する必要があるため、公共交通はその移動を支えなければなりません。

#### 目指す姿③ 地域内の移動手段が確保されている

- 地域での暮らしを支え、都心部や地域拠点のサービスを受けるためには、必要な移動手段が確保されなければなりません。

#### 目指す姿④ 都市の活性化に貢献する運行形態となっている

- 生活を支えること以外にも、観光、産業、都市の発展に必要な様々な移動に対応できる公共交通でなければなりません。

### 2 目標

- 立地適正化計画の居住誘導区域内で、公共交通徒歩圏人口カバー率 90%※を維持する
- 周辺区域では、地域の実情にあった移動サービスを確保する

※公共交通のサービス水準の目安である公共交通利便区域（長崎市の定義：①鉄道駅及び路面電車電停から半径 500m 圏内又は②1 日 30 本（平日）以上運行されているバス路線の沿線 300m（平均勾配 10 度以上は 150m）圏内の区域）の人口カバー率は居住誘導区域内で現況 92%であり、公共交通のサービス水準を将来も維持する考えから、カバー率 90%を目標としている

### 3 課題と課題解決の方向性

目指す姿	課題	課題解決の方向性
各種の公共交通が持続可能な運行形態となっている	<ul style="list-style-type: none"> <li>●利用者の減少</li> <li>●運転手不足の深刻化</li> <li>●需要と供給のアンバランス（特に中心部が供給過多）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>① 既存路線の効率化・見直し</li> <li>② 公共交通サービスの向上</li> <li>③ 公共交通空白地域の拡大抑制・解消</li> </ul>
拠点間の移動を支えるサービスレベルが保たれている	<ul style="list-style-type: none"> <li>●移動に長時間を要する地区の存在</li> <li>●減便や路線廃止の可能性増大</li> </ul>	
地域内の移動手段が確保されている	<ul style="list-style-type: none"> <li>●公共交通が利用しにくい地域の存在</li> <li>●減便や路線廃止の可能性増大</li> <li>●収支のアンバランス</li> </ul>	
都市の活性化に貢献する運行形態となっている	<ul style="list-style-type: none"> <li>●大型事業で人の移動に変化</li> <li>●路線バスは観光客にとってわかりづらい</li> </ul>	

4 対応策

(1) 既存路線の効率化・見直し

幹線 <sup>※1</sup>	支線 <sup>※2</sup>
<p><b>【求める機能】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 需要と供給のバランスが取れつつ、都市活動が円滑に行えるサービスが提供されている</li> </ul> <p><b>【対応策】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 各生活地区の人口規模等に応じた便数などのサービス水準を設定する</li> <li>● 競合路線における事業者間の調整を促し、路線の効率化を図る</li> <li>● 都心部などの運行系統の輻輳を解消する</li> <li>● 速達性や定時制などの向上により利用者の減少を抑制する</li> </ul>	<p><b>【求める機能】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 地域の実情にあわせた移動サービスが確保されている</li> </ul> <p><b>【対応策】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 需要に見合った適切な運行形態<sup>※3</sup>を構築する</li> <li>● 補助金で維持する路線は、運行内容又は運用形態を見直す収支率などのラインを設定する（トリガー方式）</li> </ul>

※1：各生活地区と都心部・地域拠点をつなぐ路線  
 ※2：幹線に接続する路線・地区内の移動を支える路線  
 ※3：補助金によるバスや乗合タクシーに限らず、地域でのタクシー乗り合わせや公共交通空白地有償運送などを検討する

● 行政の積極的な関与  
● 地域住民の理解と協力

(2) 公共交通サービスの向上

**【対応策】**

- 速達性・定時制の向上を図る
- 乗継環境を改善する
- バリアフリー化を推進する
- MaaS<sup>※</sup>などの導入により使いやすさを改善する

※MaaS（モビリティ・アズ・ア・サービス）とは、バス、電車、タクシーといったあらゆる公共交通機関を、ITを用いて切れ間なく結びつけ、効率的かつ便利に人が移動できるシステム。

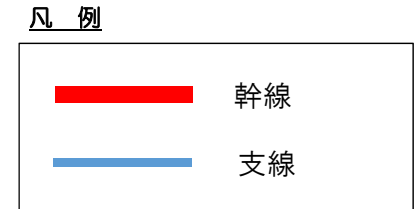
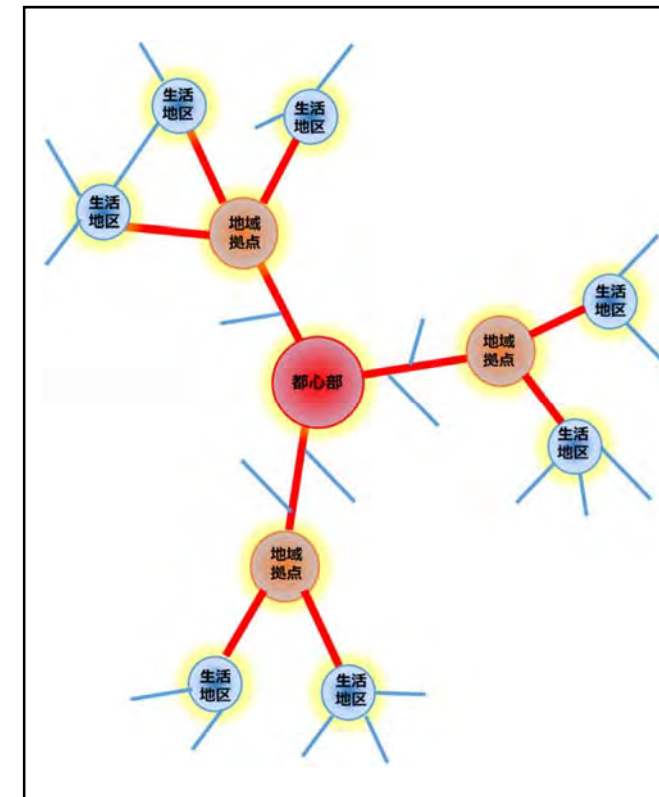
(3) 公共交通空白地域の拡大抑制・解消

**【対応策】**

- 地域で成立する新たな交通モード<sup>※</sup>の確立を図る

※乗り合わせタクシーや公共交通空白地有償運送など

■ 幹線・支線（イメージ）



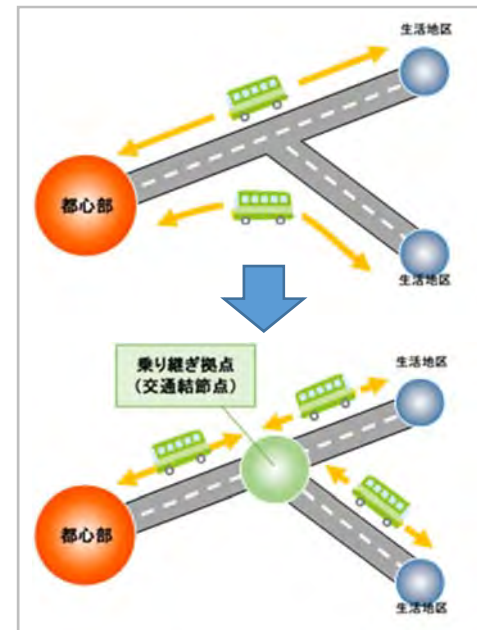
**定義**

都心部 … 都市機能が集中し、市全体をけん引する役割を担う地域

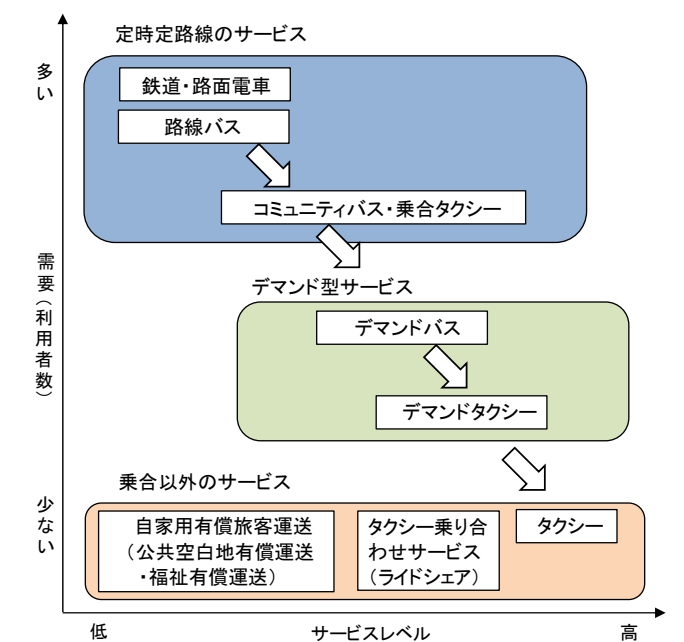
地域拠点 … 将来的にも都心部・都心周辺部を補完するサービスを担うべき地域

生活地区 … 地域コミュニティの中心であり、将来的にも公共交通により都心部・地域拠点との連携を図る地区

■ 系統輻輳区間の解消（イメージ）



■ 需要と運行形態の関係

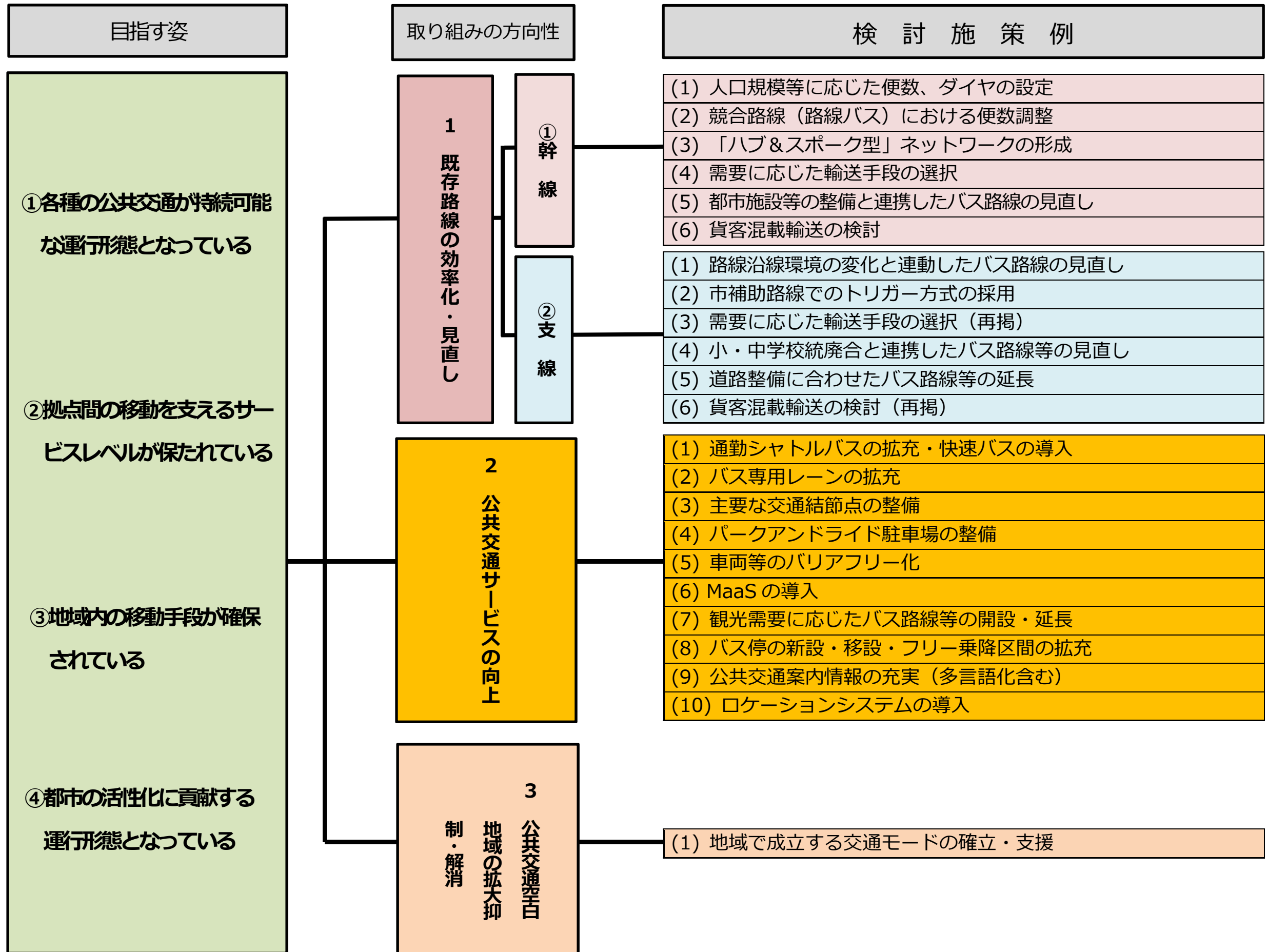


VI 計画の推進

1 計画推進に向けて

- ・ 市民、交通事業者及び行政が一体となって検討・協議を行います。
- ・ 既存の路線網や運行形態の見直しは、市民の利便性低下や事業者間の利害関係が一致しないことが想定されるため、行政が主体的かつ積極的に関与していく必要があります。
- ・ 公共交通が利用できない地域の移手段の確保は、行政が主導してその対策を実現に導いていく必要があります。

Ⅶ 検討施策例



## 1. 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく計画について

### ■法律概要

現在、多くの地域で人口減少の本格化に伴い、バスをはじめとする公共交通サービスの需要の縮小や経営の悪化、運転者不足の深刻化などにより地域の公共交通の維持・確保が厳しくなっています。他方、高齢者の運転免許の返納が年々増加している等、受け皿としての移動手段を確保することがますます重要な課題になっています。

このような状況を踏まえ、原則として全ての地方公共団体において地域交通に関するマスタープランとなる計画(地域公共交通計画)を策定した上で、交通事業者をはじめとする地域の関係者と協議しながら公共交通の改善や移動手段の確保に取り組める仕組みを拡充するとともに、特に過疎地などでは、地域の輸送資源を総動員して移動ニーズに対応する取組を促すため、持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組を推進するための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、令和2年6月3日に公布されました。(令和2年11月27日施行)

### ■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。



## ○地域公共交通活性化再生法改正後の基本スキーム



### ■地域公共交通利便増進実施計画の策定（大臣認定）による措置等

- ・既存補助制度の緩和
- ・他事業者参入の制限 など

### ■長崎市公共交通総合計画を法定計画へ展開する背景

- ①地域公共交通活性化再生法の一部改正による法定計画(地域公共交通計画)の位置付けの変更

⇒地域公共団体による作成を**努力義務化**

- ②独占禁止法特例法により、ダイヤ・運賃等の調整、乗合バス事業者等の共同経営などについてカルテル規制が適用除外された

⇒競合区間などにおける「等間隔運行」や「定額乗り放題運賃」等のサービス改善が実現可能

- ③新型コロナウイルスの影響による利用者急減で不採算路線の廃止の可能性が高まるなかでも、必要不可欠な社会基盤として維持存続が必要

⇒路線バスの効率化や再編が急務

## 2. 法定計画に定める事項

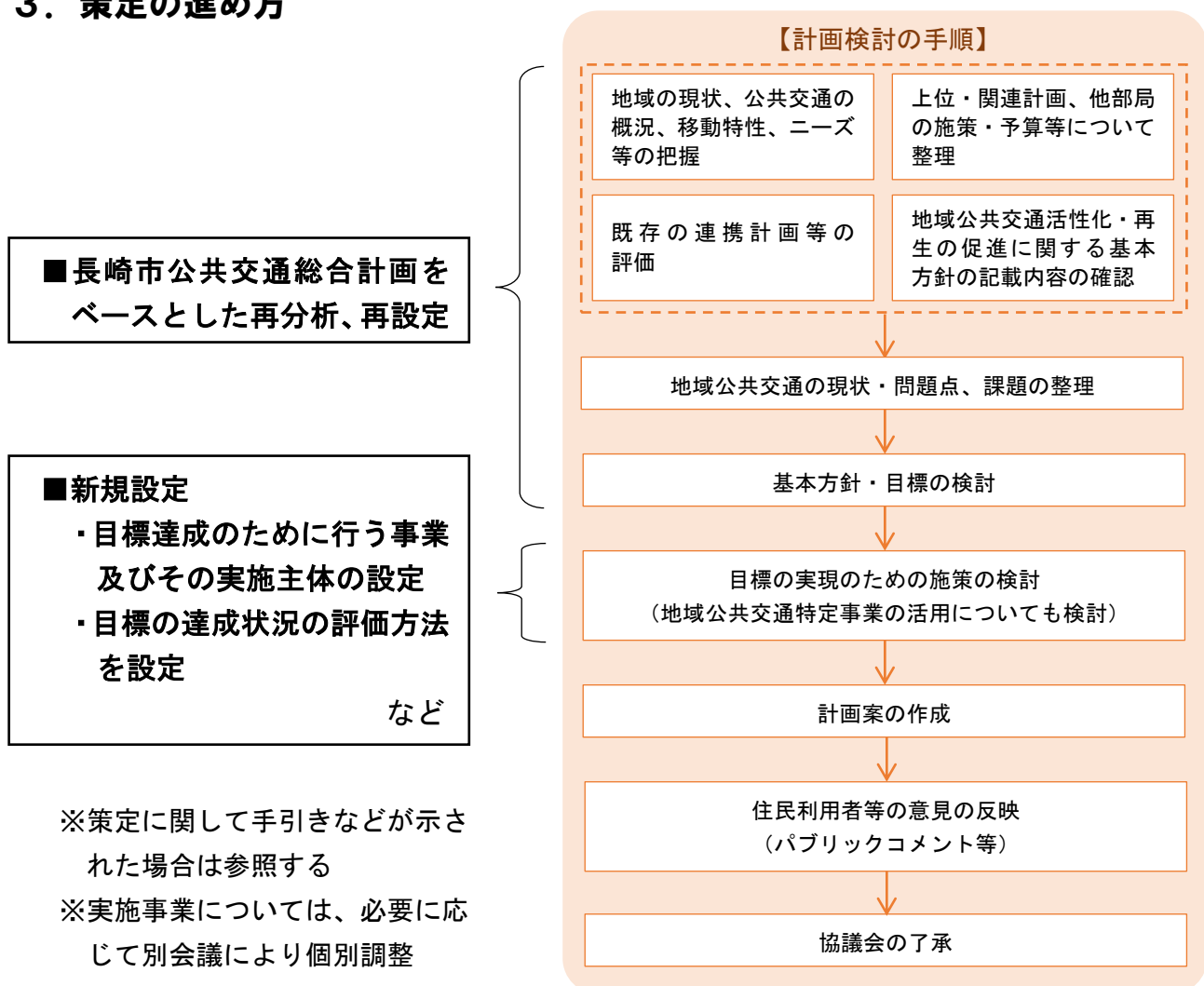
### ■必須項目（法律第5条第2項）

- ① 基本方針
- ② 計画の区域
- ③ 計画の目標（※努力義務として「利用者数、収支その他定量的なもの」が追加）
- ④ 目標達成のために行う事業及びその実施主体に関する事項
- ⑤ 計画の達成状況の評価に関する事項
- ⑥ 計画期間
- ⑦ その他必要と認める事項

### ■配慮（努める）項目（法律第5条第3項）

- ① 地域公共交通計画に定められた目標を達成するために行う事業の推進に必要な資金の確保に関する事項
- ② 立地の適正化に関する施策との連携に関する事項
- ③ 観光の振興に関する施策との連携に関する事項
- ④ その他、地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に際し配慮すべき事項

## 3. 策定の進め方



出典：地域公共交通網形成計画及び地域公共交通再編実施計画作成のための手引き（詳細編）

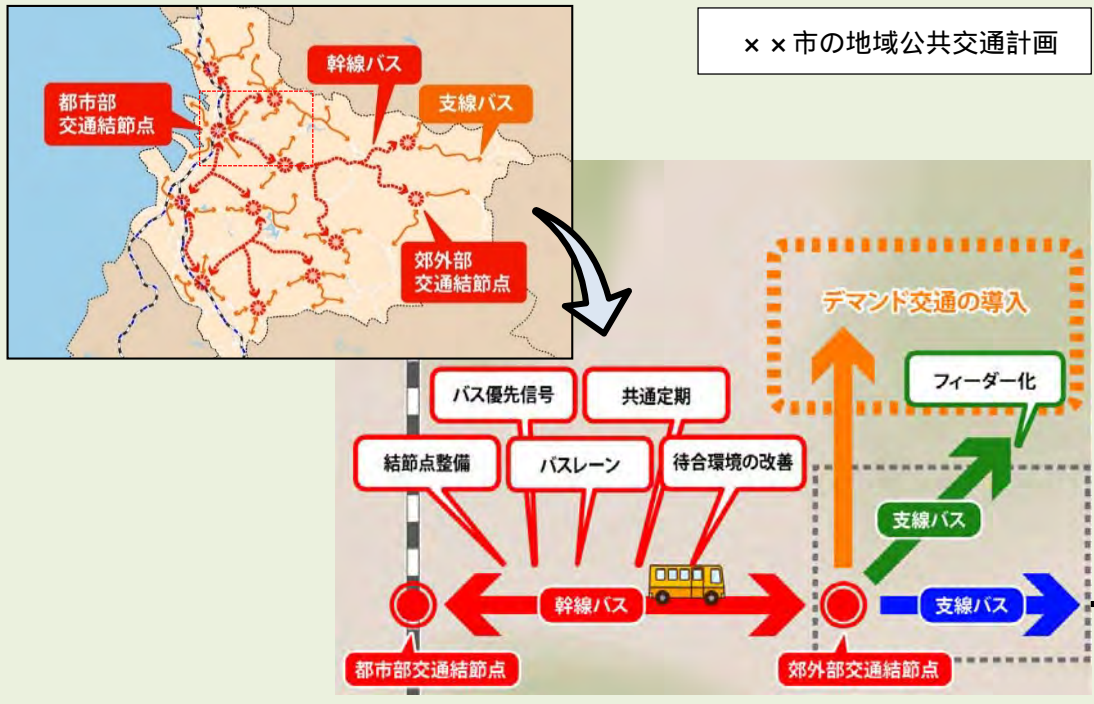
#### 4. 法定計画策定スケジュール（予定）

項目	令和2年度						令和3年度				
	11月	12月	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	
公共交通活性化協議会 (法定協議会)	★ 第1回協議会			★ 第2回協議会				★ 第3回協議会		★ 第4回協議会	★ 計画決定
公共交通連絡調整会議 (実施事業等について の個別調整)	☆		☆		☆					☆	
計画書作業行程	(協議会 設置)	・地域の現状・問題点、課題の整理 ・基本方針・目標の検討 ・ネットワーク(計画区域)の検討			・計画期間の検討 ・実施事業と実施主体の検討 ・目標の達成状況の評価方法の検討 ・計画案作成					・計画正案作成	
パブリックコメント										△ (結果公表)	
国交省提出											◎ 提出

## 【参考1】 地域公共交通・利便増進実施計画それぞれにおける記載内容の具体化イメージ

### 地域公共交通計画・・・公共交通ネットワークを明確化する計画

対象区域における幹線・支線・交通結節点を位置づけるなど、ネットワークの形成イメージを具体的に記載します。具体的な運行事業者やダイヤなどの運行計画の記載までは求められていません。



### 利便増進実施計画・・・具体的な運行事業者やダイヤなど運行計画を定める計画

策定した公共交通計画にもとづき、再編に伴う各路線の運行事業者や運行経路・停留所運行回数、運賃体系などまで記載します。



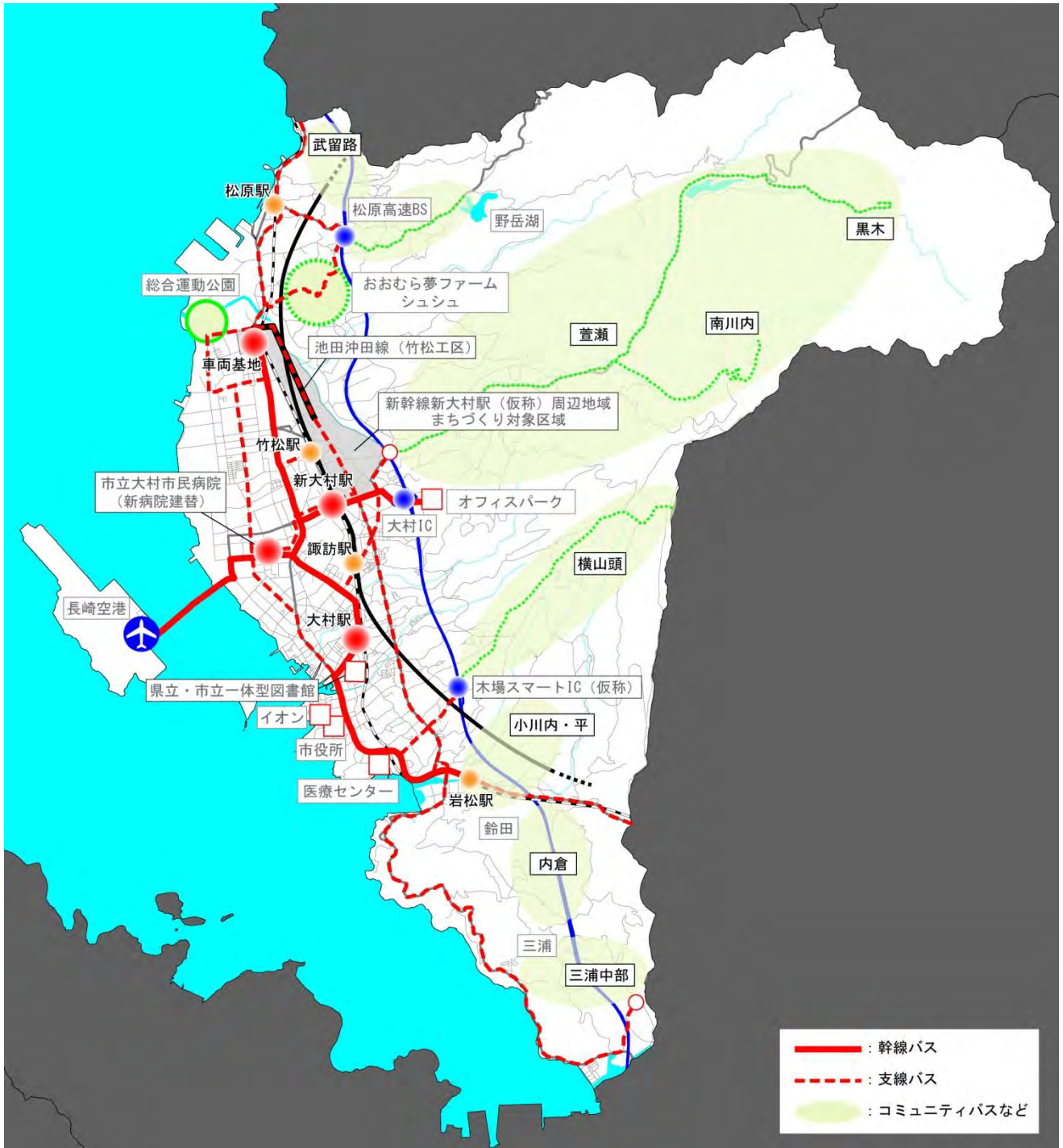
利便増進計画(路線別のイメージ)

地域公共交通網形成計画及び地域公共交通再編実施計画作成のための手引きP13を次のとおり読み替えて作成「網形成計画」「地域公共交通計画」、「再編実施計画」「利便増進実施計画」

## 【参考2】 地域公共交通計画（網形成計画）他都市策定事例

### （4）大村市の地域公共交通ネットワークのイメージ

●3つの公共交通ネットワークを踏まえると、以下のような地域公共交通ネットワークのイメージとなる。



■大村市の地域公共交通ネットワークのイメージ

## 【方策2】

少子・高齢化が進む地域で、今後の環境変化にも対応できる持続可能な公共交通を確保する

## 【施策内容①】

非効率な路線バスのコミュニティバス等への見直し

### ①目的

- 高齢者の貴重な移動手段であるなど地域にとって重要な路線バスであるが、利用者が少ない非効率な路線を対象にコミュニティバス等への見直しを検討・実施する。

### ②内容

- 現在、大村市の中山間地を運行する路線バスに対し、補助金に依存したバス路線の維持が難しくなること、沿線住民等から買い物や通院など日常の移動を支える公共交通手段へのニーズがあることを考慮し、地域ごとの需要にあったサービスが可能となるコミュニティバス等への見直しを検討・実施するものである。

### ③取組み方針及び取組み内容

- 見直しに当たっては、その路線が持つ役割、過去からの経緯などを十分に踏まえ、地域住民の理解が得られるように十分な住民との意見交換、見直し内容の説明責任を果たす必要がある。
- さらに、利用者の利便性の確保に十分配慮し、特に朝夕の通勤・通学などの利用への影響が大きいことが懸念されるため、見直しによって地区住民の日常生活移動に問題が生じないように検討を行う必要がある。
- 見直す交通手段としては、コミュニティバスやデマンドタクシーなどを想定し、市民協働を前提として、見直す地区の特性に適した運行形態を総合的に検討する。



図-路線バスからコミュニティバス等へ見直しが考えられる路線

## 第8章 交通政策のアクションに向けて

### 1. 施策の展開イメージ

- 本計画で立案した各種施策については、目標年次と主な実施主体を設定し、進めていくこととする。
- 先のネットワーク実現への考え方でも述べたとおり、準備期では、現時点で見直せるネットワークの改善、空白地へのコミュニティバス等の導入、情報提供などを進めていく。
- まちづくりの変化が始まる変動期では、本計画の見直しを行い、準備期での取組みを継続しつつ、路線バスネットワークの再編をはじめとする方策及び具体施策が追加または見直しされることとなる。しかし、本計画の中では、これまで示した具体施策を計画期間のH32まで継続する形で示すものとする。

方策	具体施策	スケジュール					主な実施主体
		準備期		変動期			
		H28	H29	H30	H31	H32	
【方策1】 新時代の大村市公共交通ネットワークを見据えて、現在の公共交通ネットワークを強化する	施策① 乗継環境の改善その1（乗継拠点駅におけるバス情報の充実）	検討準備	実施				事業者、市
	施策② 乗継環境の改善その2（バス・ロケーションシステムの導入）	検討・準備・実施					事業者、市
	施策③ 他分野との連携等による地域全体で公共交通を支えるしくみづくり	検討・準備	実施				事業者、市
【方策2】 少子・高齢化が進む地域で、今後の環境変化にも対応できる持続可能な公共交通を確保する	施策① 非効率な路線バスのコミュニティバス等への見直し	検討・準備		実施			市、事業者
	施策② 公共交通空白地へコミュニティバス等の導入	検討準備	実施				市、事業者

# 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（抜粋）

## 目次

第一章 総則（第一条・第二条）

第二章 基本方針等（第三条・第四条）

第三章 地域公共交通網形成計画の作成及び実施

第一節 地域公共交通網形成計画の作成（第五条一第七条）

第二節 軌道運送高度化事業（第八条一第十二条）

第三節 道路運送高度化事業（第十三条一第十七条）

第四節 海上運送高度化事業（第十八条一第二十二条）

第五節 鉄道事業再構築事業（第二十三条一第二十五条）

第六節 鉄道再生事業（第二十六条・第二十七条）

第七節 地域公共交通再編事業（第二十七条の二一第二十七条の八）

第八節 雑則（第二十八条一第二十九条の二）

第四章 新地域旅客運送事業の円滑化（第三十条一第三十六条）

第五章 雑則（第三十七条一第四十二条）

第六章 罰則（第四十三条一第四十六条）

附則

## （目的）

第一条 この法律は、近年における急速な少子高齢化の進展、移動のための交通手段に関する利用者の選好の変化により地域公共交通の維持に困難を生じていること等の社会経済情勢の変化に対応し、地域住民の自立した日常生活及び社会生活の確保、活力ある都市活動の実現、観光その他の地域間の交流の促進並びに交通に係る環境への負荷の低減を図るための基盤となる地域における旅客の運送に関するサービス（以下「地域旅客運送サービス」という。）の提供を確保するために地域公共交通の活性化及び再生を推進することが重



要となっていることに鑑み、交通政策基本法（平成二十五年法律第九十二号）の基本理念にのっとり、地方公共団体による**地域公共交通計画**の作成及び地域公共交通特定事業の実施に関する措置並びに**新地域旅客運送事業及び新モビリティサービス事業**の円滑化を図るための措置について定めることにより、**地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保**に資するよう地域公共交通の活性化及び再生のための地域における主体的な取組及び創意工夫を推進し、もって個性豊かで活力に満ちた地域社会の実現に寄与することを目的とする。

### （地域公共交通計画）

第五条 地方公共団体は、基本方針に基づき、国土交通省令で定めるところにより、市町村にあっては単独で又は共同して、都道府県にあっては当該都道府県の区域内の市町村と共同して、当該市町村の区域内について、**地域旅客サービスの持続可能な提供の確保**に資する地域公共交通の活性化及び再生を推進するための計画（以下「**地域公共交通計画**」という。）を作成するよう努めなければならない。

- 2 **地域公共交通計画**においては、次に掲げる事項について定めるものとする。
  - 一 **地域旅客サービスの持続可能な提供の確保**に資する地域公共交通の活性化及び再生の推進に関する基本的な方針
  - 二 **地域公共交通計画**の区域
  - 三 **地域公共交通計画**の目標
  - 四 前号の目標を達成するために行う事業及びその実施主体に関する事項
  - 五 **地域公共交通計画**の達成状況の評価に関する事項
  - 六 計画期間
  - 七 前各号に掲げるもののほか、**地域公共交通計画**の実施に関し当該地方公共団体が必要と認める事項
- 3 **地域公共交通計画**においては、前項各号に掲げる事項のほか、次に掲げる事項を定めるよう努めるものとする。

- 一 第三十七条の規定による資金の確保に関する事項
  - 二 都市機能の増進に必要な施設の立地の適正化に関する施策との連携に関する事項
  - 三 観光の振興に関する施策との連携に関する事項
  - 四 前三号に掲げるもののほか、地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に際し配慮すべき事項
- 4 第二項第三号に掲げる事項には、地域旅客運送サービスについての利用者の数および収支その他の国土交通省令で定める定量的な目標を定めるよう努めるものとする。
  - 5 第二項第四号に掲げる事項には、地域公共交通特定事業に関する事項を定めることができる。
  - 6 地域公共交通計画は、都市計画、都市計画法（昭和四十三年法律第百号）第十八条の二の市町村の都市計画に関する基本的な方針、中心市街地の活性化に関する法律（平成十年法律第九十二号）第九条の中心市街地の活性化に関する施策を総合的かつ一体的に推進するための基本的な計画、高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（平成十八年法律第九十一号）第二十四条の二の移動等円滑化の促進に関する方針及び同法第二十五条の移動等円滑化に係る事業の重点的かつ一体的な推進に関する基本的な構想との調和が保たれたものでなければならない。
  - 7 地方公共団体は、地域公共交通計画を作成しようとするときは、あらかじめ、住民、地域公共交通の利用者その他利害関係者の意見を反映させるために必要な措置を講じなければならない。
  - 8 市町村の区域を超えた広域的な地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生を推進しようとする二以上の市町村は、共同して、都道府県に対し、地域公共交通計画を作成することを要請することができる。
  - 9 都道府県は、前項の規定による要請があった場合において、住民の移動に

関する状況を勘案して二以上の市町村にわたり一体的に地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生を推進する必要があると認めるときは、地域公共交通計画を作成することができる。

10 地方公共団体は、地域公共交通計画を作成しようとするときは、これに定めようとする第二項第四号に掲げる事項について、次条第一項の協議会が組織されている場合には協議会における協議を、同項の協議会が組織されていない場合には関係する公共交通事業者等、道路管理者、港湾管理者その他地域公共交通計画に定めようとする事業を実施すると見込まれる者及び関係する公安委員会と協議をしなければならない。

11 地方公共団体は、地域公共交通計画を作成したときは、遅滞なく、これを公表するとともに、主務大臣、都道府県（当該地域公共交通計画を作成した都道府県を除く。）並びに関係する公共交通事業者等、道路管理者、港湾管理者その他地域公共交通計画に定める事業を実施すると見込まれる者及び関係する公安委員会に、地域公共交通計画を送付しなければならない。

12 主務大臣及び都道府県は、前項の規定により地域公共交通計画の送付を受けたときは、主務大臣にあっては地方公共団体に対し、都道府県にあっては市町村に対し、必要な助言をすることができる。

13 第七項から前項までの規定は、地域公共交通計画の変更について準用する。

（協議会）

第六条 地域公共交通計画を作成しようとする地方公共団体は、地域公共交通計画の作成及び実施に関し必要な協議を行うための協議会（以下この章において「協議会」という。）を組織することができる。

2 協議会は、次に掲げる者をもって構成する。

- 一 地域公共交通計画を作成しようとする地方公共団体
- 二 関係する公共交通事業者等、道路管理者、港湾管理者その他地域公共交通計画に定めようとする事業を実施すると見込まれる者

三 関係する公安委員会及び地域公共交通の利用者、学識経験者その他の当該  
地方公共団体が必要と認める者

- 3 第一項の規定により協議会を組織する地方公共団体は、同項に規定する協議を行う旨を前項第二号に掲げる者に通知しなければならない。
- 4 前項の規定による通知を受けた者は、正当な理由がある場合を除き、当該通知に係る協議に応じなければならない。
- 5 協議会において協議が調った事項については、協議会の構成員はその協議の結果を尊重しなければならない。
- 6 主務大臣及び都道府県（第一項の規定により協議会を組織する都道府県を除く。）は、**地域公共交通計画**の作成が円滑に行われるように、協議会の構成員の求めに応じて、必要な助言をすることができる。
- 7 前各項に定めるもののほか、協議会の運営に関し必要な事項は、協議会が定める。