

上田市地域公共交通計画の策定方針について

1 趣旨（背景）

- ・地方を中心とした人口減少、運転手不足の深刻化などに伴い、公共交通サービスの維持・確保が厳しさを増している状況にあり、高齢者の運転免許証の返納が年々増加するなど、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、ますます重要になってきている。
- ・こうした中、令和2年11月27日に施行された改正「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」（平成19年法律第59号）において、地方公共団体に、地域公共交通計画の策定が努力義務化された。
- ・また、地域の多様な輸送資源を総動員し、最先端技術も活用しながら、既存の公共交通サービスの改善・充実を徹底するとともに、持続可能な地域公共交通を実現していくことが求められている。

2 計画の位置付け（関連計画）

- ・これまで、市では、平成26年の法改正を踏まえ策定した「上田市地域公共交通網形成計画（H28～32）」により、公共交通の維持・活性化を推進してきている。
- ・新たな計画の策定に当たり、第二次上田市総合計画・後期まちづくり計画、上田市立地適正化計画など、関連する計画との整合・連携を図るものとする。
- ・関連する主な計画
総合計画、国土強靱化地域計画・地域防災計画、スマートシティ化推進計画、高齢者福祉総合計画・地域福祉計画・障がい福祉計画、交通安全基本計画、環境基本計画・地球温暖化対策地域推進計画、都市計画マスタープラン・立地適正化計画、上田地域定住自立圏共生ビジョン

3 計画期間

- ・令和4年度から令和8年度までの5か年

4 計画に記載する内容

（1）記載すべき事項（法第5条第2項）

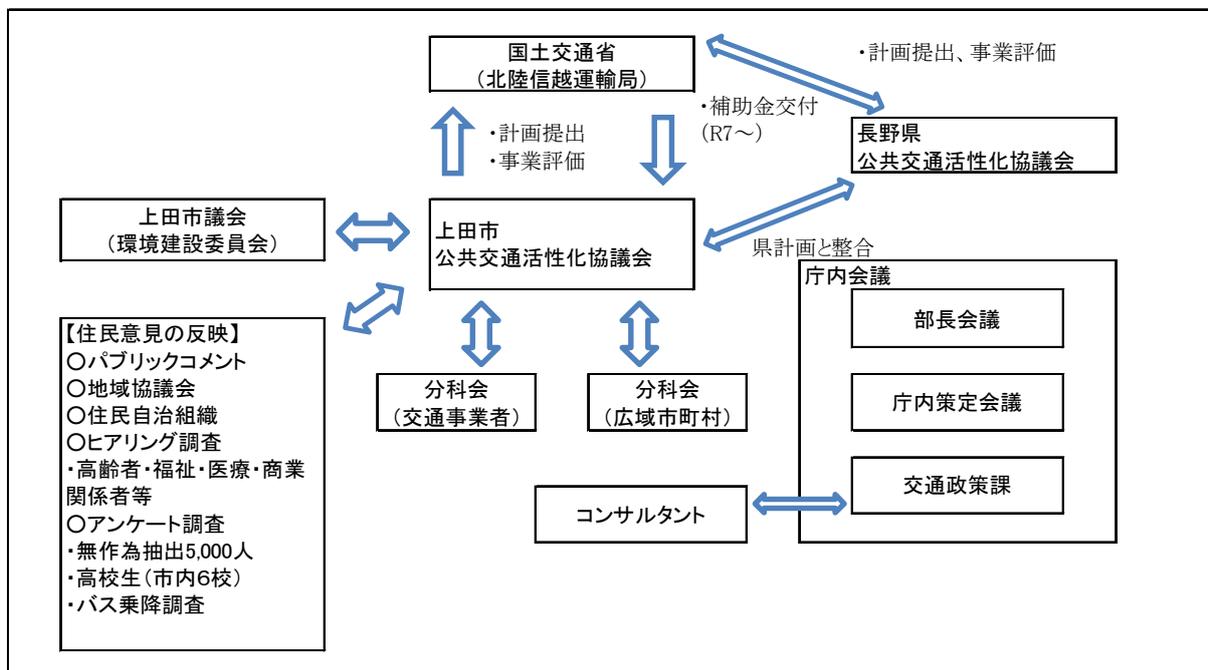
- ①基本的な方針
- ②計画の区域（県及び広域市町村との連携による共同計画も検討課題）
- ③計画の目標（利用者数、収支率、公的資金投入額、その他定量的な指標を設定）
- ④目標を達成するために行う事業・実施主体
- ⑤計画の達成状況の評価に関する事項
- ⑥計画期間（原則5年程度）
- ⑦その他必要な事項

（2）記載に努める事項（法第5条第3項）

- ①計画に定められた目標を達成するために行う事業に必要な資金の確保に関する事項
- ②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
- 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

5 策定体制・策定プロセス、策定スケジュール

(1) 策定体制・策定プロセス



(2) 策定スケジュール (別紙参照)

- ・令和3年9月～令和4年9月の間で策定作業を進め、令和4年12月公表を目指す。

6 計画の進捗管理 (PDCA)

- ・法改正に伴い、地域公共交通計画の策定と国のバス運行費補助金が紐付けされるとともに、国庫補助金の受け皿は、法定協議会とされている。
- ・令和6年度までは、経過措置期間が設けられ、令和7年度から完全実施となる。
- ・単年度ごとに、計画の達成状況の評価を行う。

7 計画策定経費

(1) 計画策定経費 (令和3年6月補正予算)

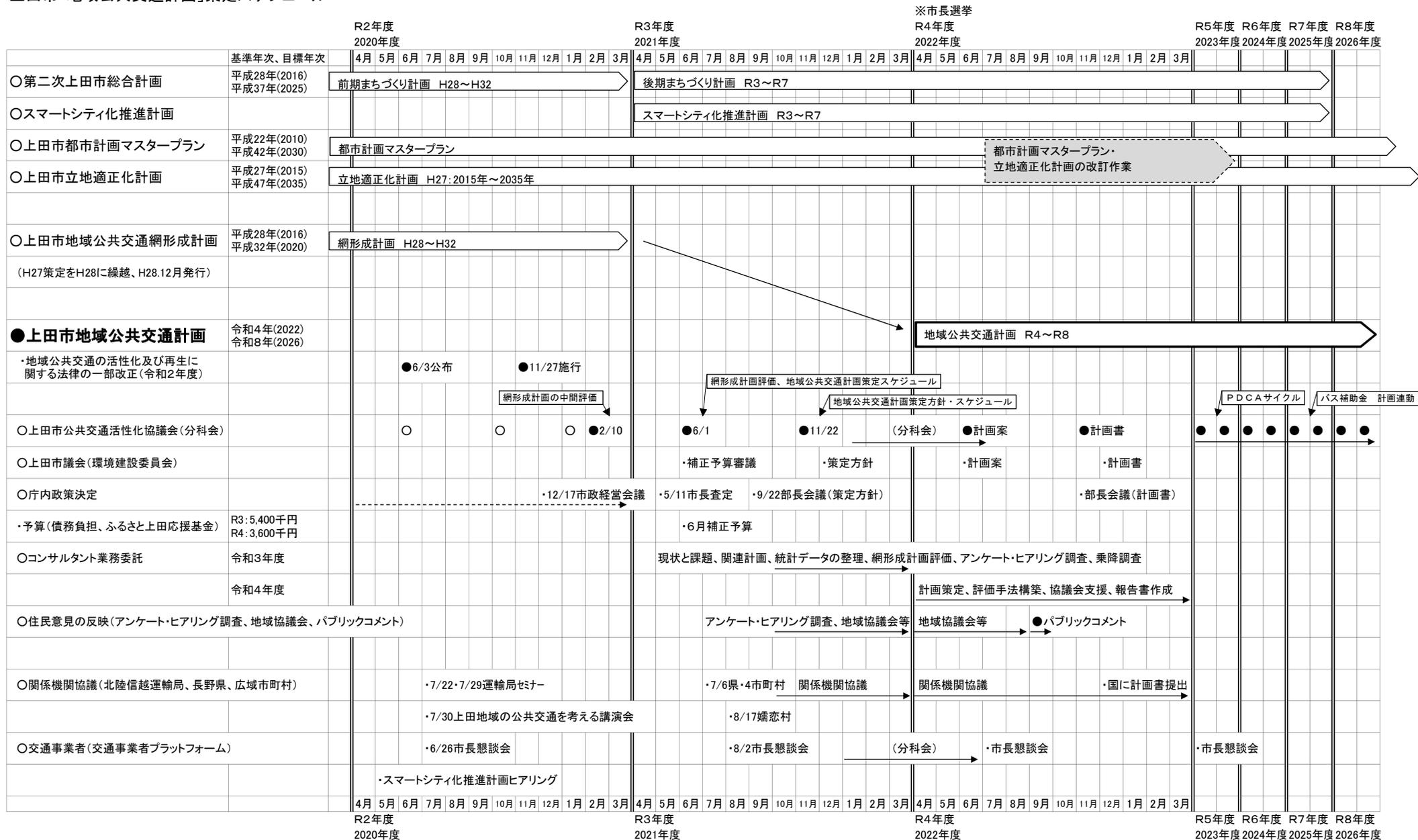
- ・計画策定支援業務委託料 9,000千円 (債務負担行為)

(2) 請負業者

- ・株式会社 地域総合計画 (須坂市) (9/16 指名競争入札)

上田市「地域公共交通計画」策定スケジュール

2021/11/22 交通政策課



地域が自らデザインする地域の交通 【地域公共交通活性化再生法・道路運送法】

- 地方公共団体による「**地域公共交通計画(マスタープラン)**」の作成
 - ・地方公共団体による**地域公共交通計画(マスタープラン)**の作成を**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 ※予算関連)
 - ・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**
 - ⇒バス・タクシー等の公共交通機関をフル活用した上で、地域の移動ニーズにきめ細やかに対応(情報基盤の整備・活用やキャッシュレス化の推進にも配慮)
 - ・定量的な目標(利用者数、収支等)の設定、毎年度の評価等
 - ⇒データに基づくPDCAを強化
- 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促進実施計画への影響等も踏まえ、**地域の協議会で議論し、国に意見を提出**



地域の移動ニーズにきめ細かく対応できるメニューの充実 【地域公共交通活性化再生法・道路運送法】

輸送資源の総動員による移動手段の確保

地域に最適な旅客運送サービスの継続

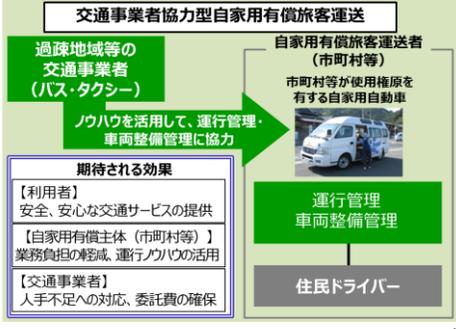
- 路線バス等の維持が困難と見込まれる段階で、**地方公共団体が、関係者と協議してサービス継続のための実施方針を策定し**、公募により新たなサービス提供事業者等を選定する「**地域旅客運送サービス継続事業**」を創設
- ⇒従前の路線バス等に代わり、地域の实情に応じて右の①～⑥のいずれかによる**旅客運送サービスの継続を実現**

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、商業施設等への送迎サービス等の積極的活用

自家用有償旅客運送の実施の円滑化

- 過疎地等で市町村等が行う**自家用有償旅客運送**について、**バス・タクシー事業者**が運行管理、車両整備管理で協力する制度を創設
 ⇒**運送の安全性を向上させつつ、実施を円滑化**
- 地域住民のみならず**観光客を含む来訪者も対象**として明確化
 ⇒**インバウンドを含む観光ニーズへも対応**



貨客混載に係る手続の円滑化

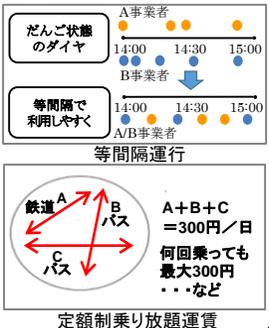
- 鉄道や乗合バス等における貨客混載を行う「**貨客運送効率化事業**」を創設
- ⇒**旅客・貨物運送サービスの生産性向上を促進**

貨客混載

既存の公共交通サービスの改善の徹底

利用者目線による路線の改善、運賃の設定

- 【現状】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**
- 【改正案】「**地域公共交通利便促進事業**」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
- 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**



MaaSの円滑な普及促進に向けた措置

※MaaS: Mobility as a Service

MaaSの事例(伊豆地域)

- MaaSに参加する交通事業者等が策定する**新モビリティサービス事業計画の認定制度を創設**
 ⇒交通事業者の**運賃設定に係る手続をワンストップ化**
- MaaSのための**協議会制度を創設**
 ⇒参加する**幅広い関係者の協議・連携を促進**

熱海 A鉄道 X円 Bバス Z円 伊豆高原 Y円 Cバス Z円 伊豆 イスト

複数交通機関の一括フリーバスの提供

交通インフラに対する支援の充実 【地域公共交通活性化再生法・物流総合効率化法】

- 鉄道建設・運輸施設整備支援機構による**資金の貸付制度**の対象として、LRT・BRT等のほか、以下の交通インフラの整備を追加(※予算関連)
 - ・地域公共交通活性化再生法に基づく認定を受けた**鉄道の整備**
 ⇒交通ネットワークを充実
 - ・物流総合効率化法に基づく認定を受けた**物流拠点(トラックターミナル等)の整備**
 ⇒複数の事業者の連携による物流効率化を促進

鉄道インフラ 物流拠点