

地域公共交通計画等の作成と運用の手引き

実 践 編

第 4 版（令和 5 年 10 月）



公共交通利用促進キャラクター
のりたろう

国土交通省
Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

■本手引きについて

- 本手引きは、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 41 号）に基づく地域公共交通計画並びに地域公共交通計画に基づく特定事業の実施計画の作成と運用を通じて、地域の移動手段の確保・充実を図るための取組について、手順や考え方を示したものです。
- 本手引きは、主に地域公共交通計画の作成を検討している地方公共団体職員の方を読者として想定しています。特に、初めて地域公共交通計画を作成するに当たり、何から手を付けてよいか分からない方や、公共交通専任の担当者が少数又は担当者不在の地方公共団体の方が、地域公共交通計画を作成する上で踏まえるべきポイントを明確にし、真に検討すべき事項を明らかにするための観点から取りまとめています。また、作成後、どのように計画をもとに事業を運用していくべきかについても併せて解説しています。
- 地域公共交通計画の作成・運用に当たっては、担当者のみではなく、職場の上司や関係部署の担当者、地域公共交通の担い手である交通事業者の方などにも、その趣旨や検討のポイントを十分に理解してもらうことが必要です。本手引きは、そのような方々にも目を通してもらうようにしてください。
- 本手引きは、手順や考え方を示したものであり、実際の計画づくりや運用に当たってはそれぞれの地域の状況や特性に応じた対応を心掛ける必要があります。したがって、必ずしも本書に記載された手順通りに行う必要は無く、飽くまでも計画づくりや運用の参考として活用していただければ幸いです。

■本手引きの内容について

本手引きは令和５年 10 月１日時点の法制度等に基づいて作成しています。

■法令等の略号

(1) 略号

- 法：地域公共交通の活性化及び再生に関する法律
- 施行令：地域公共交通の活性化及び再生に関する法律施行令
- 施行規則：地域公共交通の活性化及び再生に関する法律施行規則

(2) 法令等の略し方

- 条：§１、§２、・・・
- 項：①、②、・・・（マル付き数字）
- 号：Ⅰ、Ⅱ、・・・（ローマ数字）

＜例＞

法第５条第３項第２号　→　法§5③Ⅱ

■地方運輸局等について

本手引きでは、「各地方運輸局交通政策部交通企画課・神戸運輸監理部総務企画部企画課・沖縄総合事務局運輸部企画室」のことを「地方運輸局等」と表記しています。

■本手引きの構成

本手引きは、「理念編」・「実践編」・「別冊」から構成されています。

理念編　地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の理念や、地域公共交通計画作成・運用に関する基本的な考え方を学ぶことができます。

1. **地域公共交通の現状とリ・デザイン（再構築）の必要性**
2. **地域公共交通に関する法律**
3. **地域公共交通計画の作成に向けて**
4. **地域公共交通計画の作成・運用に当たっての10のポイント**

実践編　地域公共交通計画の作成・運用を行う上で必要となる各種調査・分析手法、法定協議会の設立・運営方法の他、他地域の事例等について紹介しています。

1. **地域公共交通計画作成に関する基本事項について**
2. **地域の問題点・課題の明確化について**
3. **協議会の立ち上げ・運営について**
4. **目標設定と検証の方法について**
5. **これからのサービスの在り方について**

別冊　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、新モビリティサービス事業に関する計画作成方法や事業の進め方について詳しく説明しています。

1. **地域旅客運送サービス継続事業について**
2. **地域公共交通利便増進事業について**
3. **新モビリティサービス事業について**

①　初めて地域公共交通の分野に関わる方、地域公共交通計画の作成と運用のポイントを理解したい方

→理念編並びに実践編「第１章」で「地域公共交通」の実情や「地域公共交通計画」の作成と運用のポイントを解説しています。まずはここから読んでみましょう。

②　地域公共交通計画の基本的な作成の流れや、各検討項目での作業内容等を理解したい方

→実践編「第１章」～「第５章」を一通り読んでいただくか、興味のある項目に絞って読んでみましょう。

③　地域公共交通特定事業等をはじめ、国の事業制度の内容について理解したい方

→実践編「第１章　1.5 計画制度と補助制度の連動化について」で概要を解説していますので確認してみてください。また、「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」、「新モビリティサービス事業」については別冊で詳しく解説していますので、必要に応じて参照してみてください。

④　他地域の事例等を勉強したい方

→実践編の各項目の解説に続いて全国の事例を紹介していますので確認してみてください。また、実践編においては、より詳しい情報が掲載されている参考となる図書・報告書の紹介も行っていますので、必要に応じて参照してみてください。

実践編目次

第１章　地域公共交通計画作成に関する基本事項について 1
１.１　地域公共交通計画の作成主体は？ 2
１.２　地域公共交通計画で記載が求められる事項は？ 7
１.３　地域公共交通計画の作成手順は？ 20
１.４　地域公共交通特定事業について 23
１.５　計画制度と補助制度の連動化について 32
第２章　地域の問題点・課題の明確化について 45
２.１　地域の現状を見る・聞く・触れる 46
２.２　地域の現状・問題点を分析し、課題を整理する 47
２.３　データ等によって検証・分析する 48
２.４　まちづくり・観光振興施策と連携した取組を考える 77
２.５　将来の公共交通を考える 90
第３章　協議会の立ち上げ・運営について 97
３.１　課題解決に関わるメンバーを集める 98
３.２　協議会運営のポイント 106
第４章　目標設定と検証の方法について 117
４.１　目標設定・検証の全体像を理解する 118
４.２　課題を踏まえて方針・目標を設定する 121
４.３　整合性についてのチェックを行う 126
４.４　数値指標を設定する 127
４.５　目標値を設定する 133
４.６　モニタリング・評価の仕方を考える 138
第５章　これからのサービスの在り方について 147
５.１　これからの地域旅客運送サービスを考える 148
５.２　必要となる事業を考える 150
５.３　「共創」によるくらしのための交通の実現を考える 177
５.４　交通 DX・GX の活用を考える 180
第６章　Q&A 集 189
参考となる図書・報告書 193

第１章

地域公共交通計画作成に関する基本事項について

1.1 地域公共交通計画の作成主体は？

① 地域公共交通計画の作成主体

地域公共交通計画の作成主体は以下のいずれかになります。

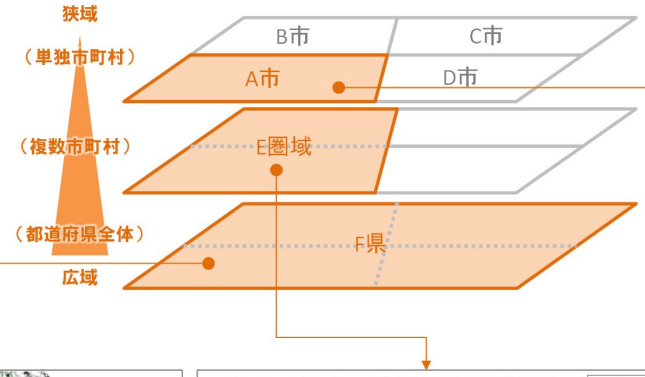
【地域公共交通計画の作成主体】（法§５①）

a) 単独市町村による作成

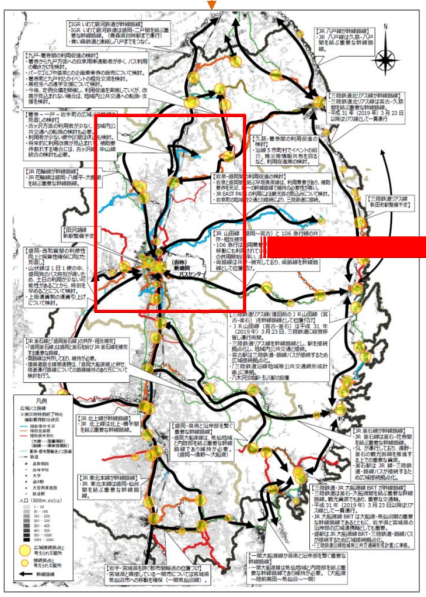
b) 複数市町村による共同での作成

c) 都道府県と区域内の市町村による共同での作成

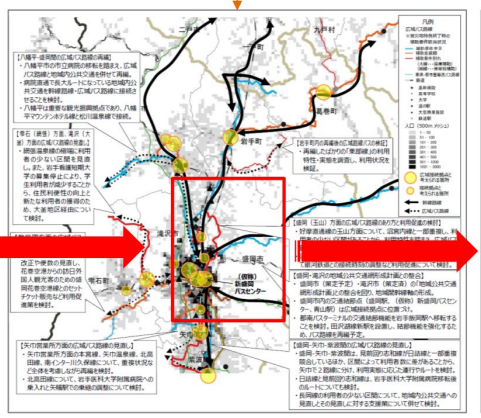
■計画区域のイメージ



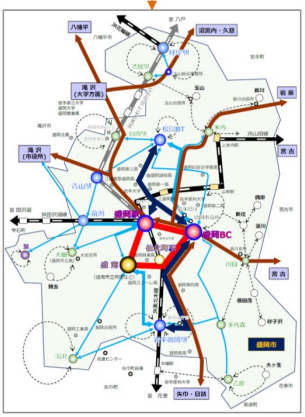
■計画作成の例



岩手県全体の将来像
（岩手県が主体となって作成）
資料：岩手県地域公共交通網形成計画



岩手県央広域振興圏の将来像
（岩手県が主体となって作成※）
資料：岩手県地域公共交通網形成計画
※地域によっては構成市町村が共同で作成する例もあります



盛岡市の将来像
（盛岡市が主体となって作成）
資料：盛岡市地域公共交通網形成計画

▲計画作成主体と計画区域のイメージ

作成主体については、計画区域と連動して判断することになります。計画区域は、地域住民の通勤、通学、買物、通院といった日常生活に関して形成される交通圏を基本とします。自分たちの市町村内で交通圏が概ね収束している状況であれば単独市町村での作成を検討し、交通圏の範囲が複数の市町村に跨る場合は、複数市町村による共同での作成を検討しましょう。一方、都道府県は、都道府県内の移動における幹線的な公共交通の維持・充実や、複数市町村に跨る移動手段の確保の観点から計画の作成を検討しましょう。このように、取り扱う交通圏や移動特性の範囲に応じて、計画区域・作成主体を設定するとともに、都道府県内の広域的な移動と、市町村内の狭域的な移動を多層的に扱った地域公共交通計画が作成されることが望まれます。

ただし、交通圏によっては、関係市町村数が多い場合や、地理的に遠い市町村が含まれるといったケースもあります。このように、交通圏全体で議論することが容易でない場合は、最初から完璧なものを目指さなくても構いませんので、まずは隣接市町村との連携から始めるなど、できることから徐々に広げていきましょう。

なお、計画作成の順番は定めておらず、都道府県で先行して計画を作成しその後市町村で作成することも考えられますし、逆に市町村が先行することも考えられます。また、都道府県と市町村が同時並行で計画を検討することも考えられます。ただし、お互いの計画の内容について、ネットワークの考え方やサービス内容、役割分担、目標設定等の観点で整合を取る必要がありますので、各計画の検討を行う法定協議会間での連携が重要になります。

②　複数市町村での計画作成について

複数市町村による共同での計画作成については、これまでの地域公共交通計画の作成状況を見ると、「①複数市町村が連携して計画を作成（例：八戸圏域等）」のほか、「②都道府県が全域の計画を作成（例：奈良県等）」、「③都道府県と市町村が連携して計画を作成」に大別されており、地域の実情や生活圏の状況に応じて、計画区域及び計画作成主体が柔軟に設定されています。また、③に関しては、都道府県が主導するパターン（例：大分県等）と市町村が主導するパターン（例：南秋地域等）に細分化されます。

各地区の状況に応じて適切な体制を選択する必要がありますが、特に計画作成を主導する立場が都道府県か市町村かによって、議論の進め方や役割分担が大きく変わってきます。それぞれ次表に示すメリット・デメリットが考えられますので、留意するようにしましょう。

なお、複数市町村間で地域公共交通計画の区域を設定する場合には、必要に応じて、都道府県が当該地域における調整役として地域公共交通計画に参画するよう、市町村から都道府県に対して要請を行うなど、都道府県と連携して地域の公共交通の課題に取り組むことが必要です。その際、都道府県は、要請があった地域について、都道府県内の移動における幹線的な公共交通の充実や複数市町村に跨る移動の確保を進める必要がある場合などには、関係市町村間の調整を図るとともに、積極的に地域公共交通計画の作成に参画することが望ましいです。市町村と都道府県とが適切な役割分担に基づき、緊密に連携を図りながら、地域公共交通計画の作成に取り組むことが重要です。

▼計画作成の主導者の違いによるメリット〇・デメリット●の例

都道府県が主導する場合	〇市町村と比較するとマンパワーが比較的確保しやすい 〇俯瞰的な立場からの議論を行いやすい 〇市町村間で対立が生じる際に仲裁役になることができる ●（市町村の関与が少ない場合）市町村側に当事者意識が生まれにくい ●都道府県の立場からは各市町村の細かな課題やニーズを把握しにくい ●都道府県に調整等の負担がかかる
市町村が主導する場合	〇地域のことを良く知っている市町村職員によるきめ細やかな検討が可能である 〇計画作成を通じて市町村間の連携の強化につながりやすい ●（都道府県の関与が少ない場合）第三者的な立場からの視点が入りにくい ●市町村の立場からは他の市町村の取組について意見しにくい ●市町村（特に幹事役）に調整等の負担がかかる

【事例】大分県：都道府県主導による移動圏に応じた協議会運営

大分県では、県内を地域公共交通の現状や県民の移動圏に着目し６つの圏域に分けて、順次、県主導で地域公共交通計画・利便増進実施計画を作成しています。

県主導で作成することで、市町村単独では調整や検討が困難であった地域間の幹線的なバス路線（複数の市町村をまたがって運行され、広域的な移動を担うバス路線）や、地域内の支線的なバス路線の運行内容の見直し等を行い、圏域ごとに今後も持続が可能な公共交通ネットワークの形成を図っています。

【事例】鳥取県：県内を 3 つの圏域に分けて計画を作成

鳥取県では、県内を東部・中部・西部の３つの圏域に分けて、圏域ごとに県と市町村が共同して地域公共交通計画を作成しています。各圏域において、圏域内の市町村や鳥取県のほか、利用者や交通事業者で構成される地域公共交通活性化協議会を設置し、計画の内容を協議しています。

鳥取県内においては、各市町村独自の地域公共交通計画等の作成が進んでおり、市町村独自の計画と圏域全体の計画との間で役割分担が必要となります。例えば、西部圏域の計画では、各路線の役割整理及び重点的に施策を展開する「重点路線」を設定し、施策を展開しています。

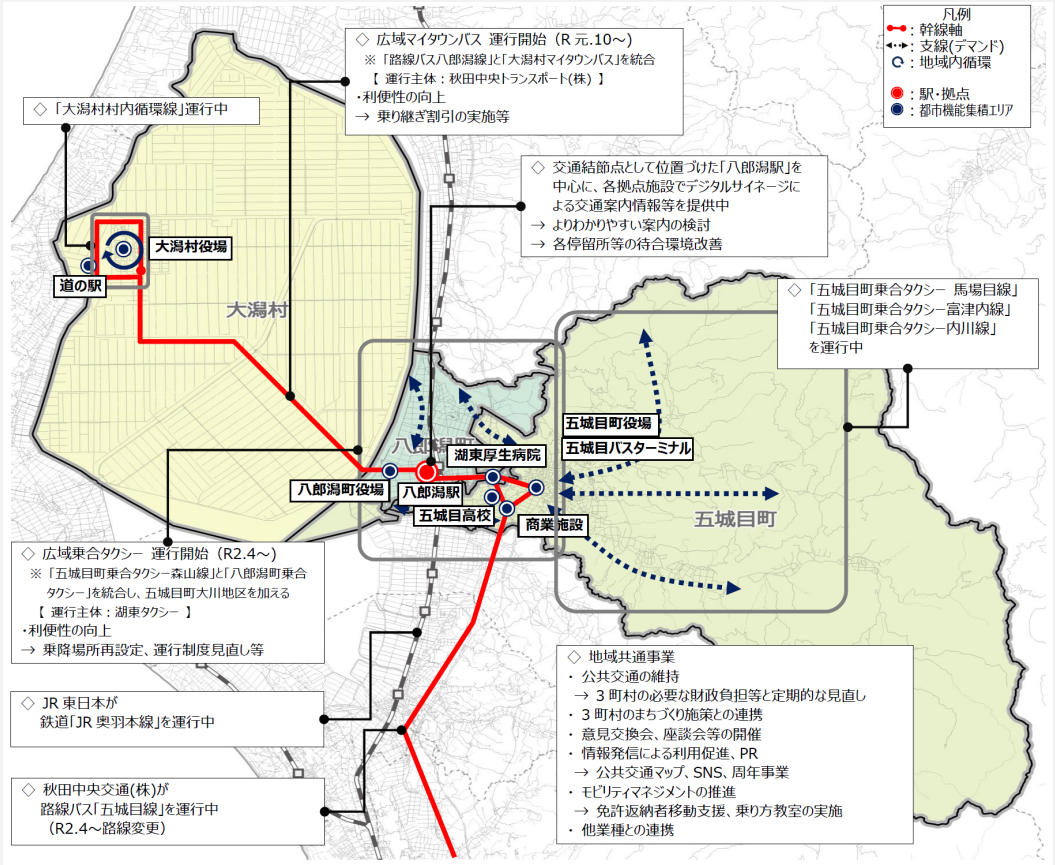
【事例】秋田県南秋地域：市町村主導による複数市町村での協議会運営

秋田県南秋地域（五城目町・八郎潟町・大潟村）では、地域内の乗合バスと各町村が運営するコミュニティ交通の連携が不十分だったことを受け、3 町村を一つの地域として捉えた公共交通ネットワーク・運営体制の構築を実現することを目指し、秋田県の支援のもとで広域の網形成計画（南秋地域公共交通網形成計画）を作成しています。

計画内容の検討に当たっては、既に単独で網形成計画を作成していた五城目町が中心となりつつ、3 町村が各町村内の課題や事業内容を検討し、法定協議会等の場に持ち寄る形で内容を構築しています。

計画では、これまで各町村内で運行されていたバス路線・デマンド交通を再編し、3 町村を結ぶ幹線軸としてコミュニティバス「南秋地域広域マイタウンバス」及び 3 町村すべての住民が利用できるデマンド交通を新設することとしており、現在計画に基づいて事業が進められています。このうち、マイタウンバスについては、令和元年から運行が開始されており、町村間移動における利用者の利便性が向上するとともに、運賃負担についても軽減されています。

また、事業そのものの効果発現のほか、町村側にとっては、計画内容の検討・調整を通じて、他の町村の施策や方針などを知り、互いの情報交換や交流の機会になっています。



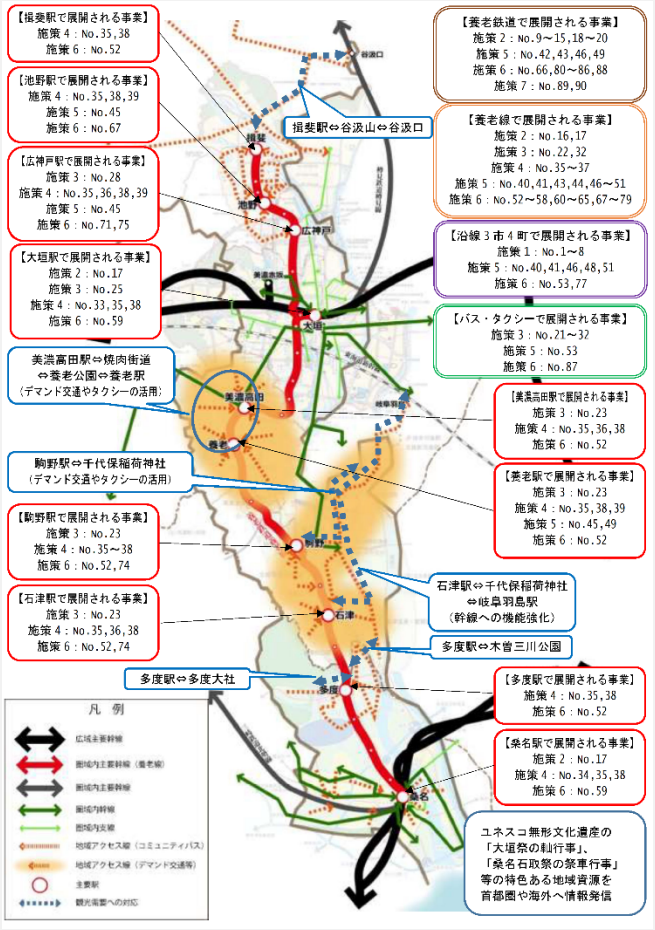
▲将来の公共交通ネットワーク（南秋地域）

資料：南秋地域公共交通計画

【事例】養老線交通圏（岐阜県、三重県）：都道府県を跨ぐ連携

養老線は、近鉄養老線として運行していましたが、事業環境の悪化により対策勉強会を経て養老鉄道（株）を設立・運営移管し、沿線市町の支援を受け運行を続けてきました。こうした中、新たな事業形態に移行させるため、沿線３市４町（岐阜県大垣市、海津市、養老町、神戸町、揖斐川町、池田町、三重県桑名市）で養老線地域公共交通再生協議会を設立し、地域公共交通網形成計画を作成、鉄道事業再構築実施計画の大臣認定申請も行い認定を受けました。養老鉄道（株）への支援内容協議には、沿線市町がすべて参加する必要があったため、県をまたぐ市町での広域連携がなされました。計画作成に当たっては、沿線市町が主体となり計画作成や鉄道事業の再構築などに取り組み、県は協議会の委員として参画し助言などを行うとともに、補助制度での支援を継続する形で関わっています。

広域連携により、近隣の公共交通の実情や住民ニーズを知ることができたことや、沿線市町が一体となり取り組めたといったメリットが挙げられています。一方で、各市町の存続に対する考え方の擦り合わせや費用負担方法の議論に時間を要するといったことや、各県の支援に対する考え方や補助制度に違いがあるといった面もあります。



▲事業展開図（養老線交通圏）

資料：養老線交通圏地域公共交通網形成計画

1.2 地域公共交通計画で記載が求められる事項は？

地域公共交通計画に記載が必要な事項（地域交通法で定められている記載事項）については以下のとおりです。なお、作成に当たっては、基本方針の記載にも十分に留意することが必要です。

【地域公共交通計画の法定の記載事項】

■ 記載事項（法§5②）

① 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の推進に関する基本的な方針
② 計画の区域
③ 計画の目標
（※目標設定に当たり、地域旅客運送サービスについての利用者の数、収支、地域旅客運送サービスの費用に対する国及び地方公共団体の負担に関する金額、その他必要と認める事項について定量的な目標を設定するよう努めるものとする（法§5④、施行規則 10 の 2））
④ ③の目標を達成するために行う事業・実施主体
（※本事項において、地域公共交通特定事業に関する事項も記載可能（法§5⑤））
⑤ 計画の達成状況の評価に関する事項
⑥ 計画期間
⑦ その他計画の実施に関し地方公共団体が必要と認める事項

■ 記載に努める事項（法§5③）

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 地域における潜在的な輸送需要に的確に対応するために必要な当該地方公共団体、公共交通事業者等その他の地域の関係者相互間の連携に関する事項
⑤ ①～④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

① 地域公共交通計画作成に必要な検討項目

以下に地域公共交通計画の記載事項と、計画全体の体系について概説します。

▼地域公共交通計画の記載事項の概要

記載事項	概　　要	参考になる箇所	
a) 基本的な方針	計画が目指すべき将来像と、その中で公共交通が目指すべき役割を明確化し、取組の方向性を定めます。また、まちづくり、観光振興等の様々な分野との連携を整理します。	**■基本的な方針の検討のための問題点・課題の整理方法** →実践編「第２章 地域の問題点・課題の明確化について」 **■問題点・課題を踏まえた基本的な方針の設定方法** →実践編「第４章 目標設定と検証の方法について」	※それぞれの記載事項については、法定協議会等での議論を通じて検討を深める必要があります →実践編「第３章 協議会の立ち上げ・運営について」
b) 計画の区域	当該地域の交通圏の範囲を基に計画の区域を設定します。	→実践編「第２章 地域の問題点・課題の明確化について」	
c) 計画の目標	①の基本的な方針に即して目標を設定します。	→実践編「第４章 目標設定と検証の方法について」	
d) 事業及びその実施主体	目標達成のために提供されるべき地域旅客運送サービスの全体像・具体的なサービス水準を定めます。併せて、その実現に必要な事業・実施主体を整理します。	→実践編「第５章 これからのサービスの在り方について」	
e) 計画の達成状況の評価	達成状況の評価計画と評価を踏まえた見直し方針を立てます。	→実践編「第４章 目標設定と検証の方法について」	
f) 計画期間	原則５年程度ですが、地域の実情に合わせて設定しましょう。	→実践編「第４章 目標設定と検証の方法について」	
g) その他	その他、基本方針に基づき記載すべき事項があれば記載してください。		

a） 基本的な方針

地域が目指すべき将来像及びその骨格となる公共交通軸を具体的かつ即地的に定めるとともに、その将来像の中で公共交通が果たすべき様々な役割を明確化した上で、公共交通の活性化及び再生に向けた取組の方向性を定めます。地域公共交通に関するニーズや課題はそれぞれの地域によって多種多様であるため、地域の真のニーズやその地域の課題を詳細に検討した上で定めてください。なお、検討に当たっては、特に以下の各項目に留意してください。

【基本的な方針を定める上での留意点】

■まちづくり、観光振興等の地域戦略との一体性の確保

- 長期的な視点から、立地適正化計画をはじめとするまちづくりと一体で地域公共交通を考えることにより、駅やバスターミナル等の交通結節点周辺に生活関連施設等の機能を集積させたり、沿線の人口を維持する取組などを通じて、需要の創出を図ることにより、都市全体としての価値を向上
- 地域経営の視点から、地域振興・観光振興等の地域戦略と一体で地域公共交通を考えることにより、人々が集う拠点や観光スポットへの利便性向上による、サービス充実と利用者増加との一体的な実現
- 上記取組の推進に向けた、地域の実情に応じた公共交通の再編（幹線交通と支線交通の路線形成・改善や、運賃やダイヤなどサービス面での利用者の利便性向上等）、そのための駅やバスターミナル等の交通結節点等の環境整備、多様な運送サービスの導入、他分野との垣根を超えた連携と協働の推進
- 観光客の移動手段を確保する観点や、交通やサービス自体の観光資源として活用すること等も含む、観光地の魅力向上・高付加価値化を図る観点からの地域公共交通の充実化

■地域全体を見渡した地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保

- 交通機関相互の連携
- 路線ネットワークに限らず、運賃やダイヤなどサービス面からも捉えつつ、地域公共交通の利用者の利便性を向上
- 従来からの公共交通のみでは地域の移動ニーズに対応できない場合には、自家用有償旅客運送や、スクールバス、福祉輸送、商業施設の送迎車両など他の交通手段により補完を行い、地域の輸送資源を総動員し、かつ、移動需要の創出や交通ネットワークの統合等を行いながら、移動手段を確保

■地域特性に応じた多様な交通サービスの組合せ

- 多様な交通手段を有機的に組み合わせて、地域の実情に応じ、最適な地域旅客運送サービスの持続可能な提供を確保

■住民の協力を含む関係者の連携と協働

- 住民のニーズを的確に反映させるだけでなく、住民主体による地域公共交通の検討や運営への関与等も必要
- 地域の多様な関係者の連携・協働による、分野の垣根を越えた、地域の既存の人的・物的資源を有効活用した移動手段の確保

b)　計画の区域

当該地域の交通圏をもとに、計画の区域を設定します。区域の検討に当たっては、交通圏の範囲が市町村の行政区域内で収まるのか、複数市町村に跨るのかという観点が重要となります。このため、住民の通勤、通学、買物、通院といった日常生活における移動範囲に伴い形成される生活圏と公共交通ネットワークの範囲を踏まえ、個別的、局所的なものにならないよう留意して適切な計画区域を設定するようにしてください。複数市町村に跨る場合は、関係市町村や都道府県が連携して、適切な区域を設定してください。

なお、合併によって広大な面積を有する市町村など、行政区域内に複数の交通圏が存在する場合は、複数の地域公共交通計画を作成することもできます。また、広域的な地域公共交通計画を作成する場合に、一部区域において重複する別の交通圏が存在する場合、当該交通圏について別の地域公共交通計画を作成することもできますので留意ください。ただし、この場合でも、両計画の関係について、当該計画の中に明示するなど、計画の整合性や連携を確保することが必要不可欠です。

c)　計画の目標

a)の基本的な方針に即して、目標を設定します。目標の設定に当たっては、地域の関係者が共通認識をもって取組を推進できるよう、可能な限り、具体的かつ明確な目標を設定することが大切です。なお、公共交通の利用状況に関する目標は、その達成自体が地域の将来像の実現に直結するものではない点に留意しつつも、地域公共交通計画に定められた事業に関する PDCA サイクルを強化し、実効性を高めていくためには、客観的な指標を設定することが有効であることを踏まえ、地域が目指す将来像の実現に貢献するアウトカムに係る目標についても、可能な限り定量的に設定することが望まれます。

また、地域公共交通の確保・充実により、経済振興や健康・医療、福祉・介護、教育、環境等の他の行政分野における公的負担額を間接的に軽減しているクロスセクター効果があると考えられること、加えて多様な関係者の主体的な参画を促す観点から、単に事業・施策を実施した結果であるアウトプットのみに着目するのではなく、その実施により交通が生み出す成果であるアウトカムに着目して目標を設定することが望まれます。

具体的な検討項目については、実践編「第４章　目標設定と検証の方法について」を参照してください。

d)　事業及びその実施主体

地域公共交通計画の区域における地域公共交通を一体的に計画の対象とした上で、目標達成のために提供されるべき地域旅客運送サービスの全体像を明らかにします。ここでは、目標を達成する上で必要となる路線等を明確化するとともに、各路線等におけるサービス水準の目安を設定することになります。その際には、おおまかな方向性を定めるだけではなく、目標を達成する上で必要となる路線等を明確化し、運行形態、運行回数や運賃などのサービス水準までなるべく詳細に設定することが望ましいでしょう。その上で、その実現のために必要な事業・実施主体を整理し、計画に記載します。

なお、既存路線の維持といった継続的な取組や、公的支援の有無にかかわらず、民間事業者による取組を整理するほか、公共交通サービス以外のスクールバスや福祉輸送、病院・商業施設等の送迎サ

ービスなどの地域の輸送資源を活用する取組、地域の関係者との連携と協働の取組も含め、ここでは目標達成のために必要となる事業を体系的に整理しましょう。また、検討に当たっては地域の関係者の間で十分な調整を行い、重複や漏れ等のないよう事業間の整合性を確保するようにしましょう。

また、事業の着手予定時期・実施予定期間については、可能な限り具体的かつ明確に記載しましょう。当面事業の実施の見込みがない場合は、事業の具体化に向けた検討の方向性を記載し、具体化した段階で、地域公共交通計画を適宜変更して事業の内容について記載を追加・修正しましょう。

さらに、地域公共交通特定事業に関する事項を定める場合は、少なくとも大まかな事業の実施エリア及び事業内容（〇〇線の自家用有償旅客運送による継続、××線と△△線の等間隔運行化など）を記載した上で、どの事業につき、地域公共交通特定事業としての実施を予定しているかを明示するようにしましょう。

事業実施においては、国庫補助金（地域公共交通確保維持改善事業等）だけでなく、社会資本整備総合交付金や財政投融資の活用、他分野との連携による資金の確保、民間からの投資・融資、寄付金の受入など、多様な資金の調達方策の検討・活用等を通じて、事業を推進する上で必要な資金を確保するように努めましょう。

e） 達成状況の評価

地域公共交通計画に定めた目標値と実績値を比較し、達成状況の評価を行うこととなります。ただし、評価に当たっては、地域公共交通が、定量的に把握することが困難な価値や外部効果を有することにも留意しながら、アウトカム指標の状況の検討を通じて、PDCA サイクルを回すことが必要です。

評価時期は原則として毎年度、地域公共交通計画に定められた施策の実施状況に関する調査、分析及び評価を行うこととし、ここでの評価結果に基づき、地方公共団体や地域の関係者が議論を行った上で必要と認めるときは、地域公共交通計画の内容を見直すことが望ましいです。

目標を着実に達成する観点から、毎年度の定期的なフォローアップに加え、地域公共交通計画に位置付けられた各種事業については、実施状況を適切に管理するようにしましょう。

f） 計画期間

地域公共交通計画の期間は、原則５年程度とします。計画目標や地域の実情等を踏まえ、柔軟な設定も可能であり、計画期間が長期となる場合、地域旅客運送サービスの前提となる人口や施設立地が大きく変わることも考慮しつつ、立地適正化計画に定める都市の骨格となる公共交通軸に係る取組などについては必要に応じて中長期の計画期間を設定し、取組として位置付けることも考えられます。これは、まちづくりと公共交通の両計画に位置付けることで、事前明示性が発揮され、公共交通軸周辺への居住、都市機能の誘導を促進することが期待され、将来的な公共交通の需要創造に寄与することが考えられるため、地域公共交通計画は、設定される計画期間を超えて中期的に地域が目指すべき将来像も念頭に置きつつ作成するようにしましょう。

また、計画期間終了時には、計画期間終了時点の社会経済状況や地域旅客運送サービスの提供者・利用者の実態を踏まえ、地域公共交通計画を見直し、次期計画として新たな計画期間を設定した次期計画を作成することができます。

②　他の計画との連携

地域公共交通は地域社会全体の価値を向上させるための手段のひとつです。地域公共交通の活性化及び再生は、まちづくりをはじめ、観光振興、商業、健康・医療、福祉・介護、教育、環境など様々な分野と密接な関係を有していることから、地域公共交通計画を作成する地域において、以下に示すような他の分野の計画が作成されている場合には、これらの計画との整合が図られていることが必要ですので、関連する部署と連携して作成するようにしましょう。その際、データの収集から、方針・目標の設定、事業内容の検討など、それぞれの段階で連携・調整を行うことが重要です。とりわけ、公共交通は、都市の装置として重要なものであり、都市の骨格を形成するという観点から、都市計画、都市計画マスタープランや中心市街地活性化基本計画との調和の確保に留意する必要があります。さらに、公共交通はコンパクト・プラス・ネットワークの根幹をなすものであることから、地域公共交通計画と立地適正化計画については一体的に作成することが望ましいです。

なお、地域公共交通の活性化及び再生の取組が、交通分野の課題解決のみならず、上で挙げた様々な分野に大きな効果をもたらすものであることから、上位・関連計画を列挙するだけではなく、それぞれの分野に地域公共交通がどのように貢献できるか検討した上で、地域社会全体の価値向上を達成することができるよう、関連分野との連携については、「事業及びその実施主体」において具体的な取組まで定めるようにしましょう。

【上位・関連計画の例】

- 都市計画マスタープラン（都市計画法）
- 立地適正化計画（都市再生特別措置法）
- 観光圏整備計画（観光圏整備法）
- 地方公共団体実行計画（地球温暖化対策推進法）
- 基本計画（中心市街地活性化法）
- 基本構想・基本方針（バリアフリー法）
- 港湾計画（港湾法）　等

③ 地域公共交通計画の構成

地域公共交通計画の構成例を以下に示します。地域公共交通計画に記載すべき項目については前に示したとおりですが、基本的な方針や目標等を定めるためには、それに至る現状分析や問題点・課題の整理を体系的に行い、基本的な方針や目標設定の根拠を明確化しておくことが大切です。計画書の前段部分も含め、計画書全体の構成を検討しましょう。

なお、計画書のうち「地域旅客運送サービスの現状等」に関する資料が大部にわたる場合には、読みやすさの観点から概要のみを記載し、詳細な内容については「資料編」のような形で後段に回すことも考えられます。

【地域公共交通計画の構成例】

はじめに
- 計画作成の趣旨及び位置付け
- 計画の区域
- 計画の期間

1．地域の現状等
- 地勢・地理
- 社会状況・経済状況

2．上位・関連計画の整理
- 総合計画
- 都市計画マスタープラン
- 立地適正化計画
- 観光圏整備計画
- その他の関連計画

3．地域旅客運送サービスの現状等
- 地域旅客運送サービスの整備状況
- 地域旅客運送サービスの利用状況、利用者の意向等

4．地域旅客運送サービスの役割と課題整理
- 地域旅客運送サービスの役割
- 地域旅客運送サービスの課題整理

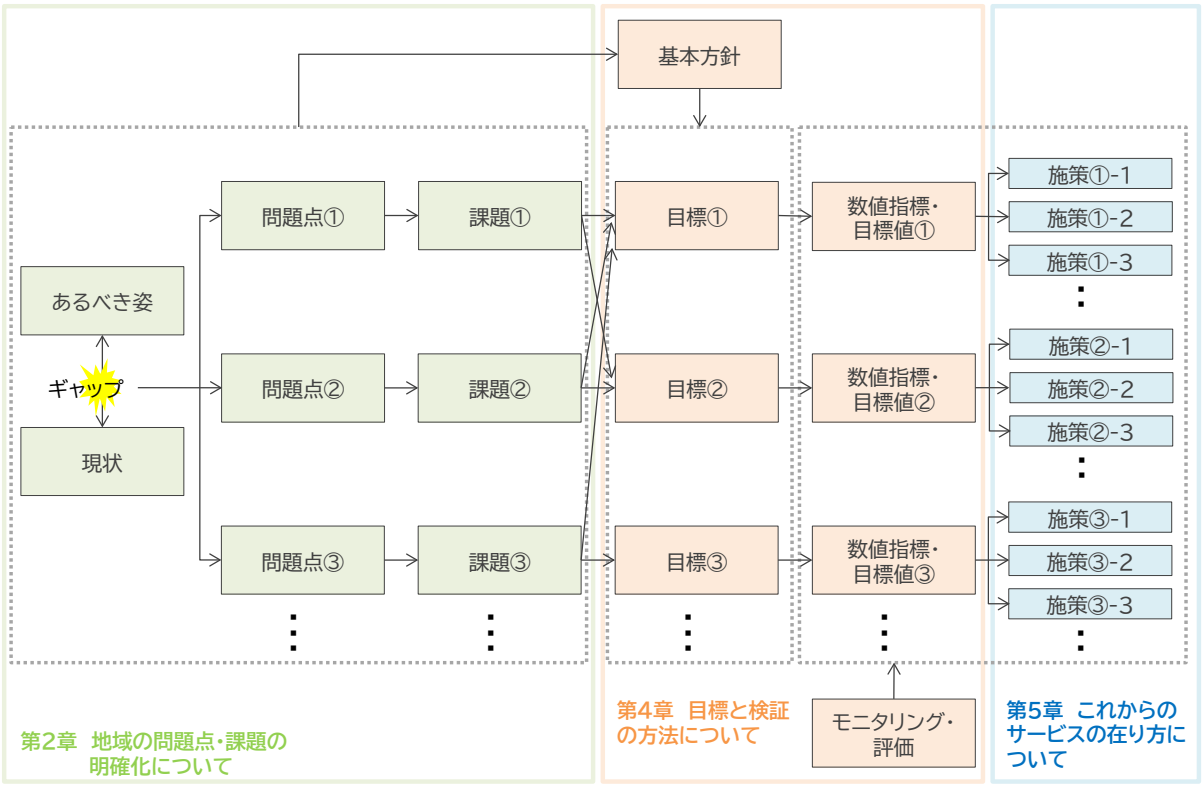
5．基本的な方針

6．計画の目標

7．目標達成のための施策・事業、資金調達計画、関係者相互間の連携

8．計画の達成状況の評価

参考資料
- 法定協議会の構成員・開催状況
- 地域の現状、地域旅客運送サービスの現状等の詳細整理結果の紹介
- 目標・数値指標・目標値設定の根拠　等



▲地域公共交通計画の体系図

④　作成した地域公共交通計画の記載事項のチェック

法§5②Ⅰ～Ⅵに規定されている事項については、地域公共交通計画に必ず記載する必要があります。地域公共交通計画を作成した際には、全て記載されているかチェックするようにしましょう。また、地域公共交通計画は基本方針に基づき作成する必要があります。地域公共交通計画の記載内容が基本方針の内容を踏まえたものとなるよう、検討過程から意識するとともに、計画に反映させるようにしましょう。以下のチェック表は記載事項と基本方針の対応を整理したものです。確認作業を行う際の参考としてください。

最後に、地域公共交通計画は地域の移動手段に関する「マスタープラン（ビジョン＋事業体系を記載するもの）」であることに鑑み、提出・公表の前には、以下の２点について確認してください。

【最終チェック】

- 計画内容が地域全体の「戦略」を視野に入れたものになっているか。個別事業（戦術）の単なる羅列になっていないか。全体の戦略と個別事業（戦術）の関係性が明記されているか。
- 計画に位置付けている事業が「実施することのリスト」になっているか（位置付けた事業が全て「検討する」で終わっていないか）。どの事業から実施する予定なのかが明記されているか。

※表内斜体部分については、基本方針において直接の記載はないものの、基本方針の考え方の補足説明として記載しているものです。

▼地域公共交通計画記載事項のチェック表

■必ず記載する必要がある事項

法定の記載事項	留　意　点	手引き内関連箇所
①基本的な方針 【法§５②Ⅰ】 【基本方針二 1(1)】	地域が目指すべき将来像及びその骨格となる公共交通軸を具体的かつ即地的に定めるとともに、その将来像の中で公共交通が果たすべき役割を明確化した上で、公共交通の活性化及び再生に向けた取組の方向性を記載。 ・　地域が目指すべき将来像 ・　公共交通が果たすべき役割 ・　公共交通の活性化及び再生に向けた取組の方向性 ・　まちづくり、観光振興等の地域戦略との一体性の確保 ・　地域全体を見渡した地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保 ・　地域特性に応じた多様な交通サービスの組合せ ・　住民の協力を含む関係者の連携と協働 【基本方針二 1(1)①～④】 *※これらの項目については、地域公共交通計画の記載事項である「基本的な方針」の中に必ず設ける必要があるということではなく、「基本的な方針」「目標」「事業・実施主体」をはじめとした計画の内容やその検討プロセスにおいてこうした点に十分に留意がなされていることが必要。*	・理念編「第４章 地域公共交通計画の作成・運用に当たっての10のﾎﾟｲﾝﾄ」 ・実践編「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？」 ・実践編「第４章　目標設定と検証の方法について」

▼地域公共交通計画記載事項のチェック表（続き）

■必ず記載する必要がある事項

法定の記載事項	留　意　点	手引き内関連箇所
②計画の区域 【法§５②Ⅱ】 【基本方針二 1⑵】	住民の通勤、通学、買物といった日常生活に関して形成される交通圏を基本とし、個別的、局所的にならないよう留意。	・理念編「第 4 章 地域公共交通計画の作成・運用に当たっての 10 のﾎﾟｲﾝﾄ」 ・実践編「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？」 ・実践編「第２章2.3 データ等によって検証・分析する」
	交通圏の範囲が複数の市町村に跨る場合は、関係市町村や都道府県が連携して、当該地域にとって最適な地域旅客運送サービスの持続可能な提供を確保するよう取り組むことが重要。	
	市町村の行政区域中に複数の交通圏が存在する場合には、単独で又は他の地方公共団体と共同して、複数の地域公共交通計画の作成が可能。	
③計画の目標 【法§５②Ⅲ】 【基本方針二 1⑶】	可能な限り具体的かつ明確な目標を設定する必要がある。 *※目標（定性的な記載）*	・実践編「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？」 ・実践編「第4章　目標設定と検証の方法について」
	地域が自らの目指す方向性を具体的な数値目標として明示することが重要。 *※数値指標（定量的に設定）及び選定した理由* *※目標値・具体の数値・年次、及び選定した理由*	
	特に、地域公共交通の利用者数や収支状況、当該地域公共交通に投じられる公的負担額など事業の効率性に関する指標について、定量的に設定するよう努めるものとする。	
	地域が目指す将来像の実現に貢献するアウトカムに係る目標についても、可能な限り定量的に設定することが望ましい。	
	単に事業・施策を実施した結果であるアウトプットのみに着目するのではなく、その実施により交通が生み出す成果であるアウトカムに着目して目標を設定することが望ましい。	
	地域旅客運送サービスについての利用者の数及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。【法§５④】	
④事業・実施主体 【法§５②Ⅳ】 【基本方針二 1⑷】	計画区域における地域公共交通を一体的に計画の対象とした上で、目標達成のために提供されるべき地域旅客運送サービスの全体像を明記することが重要。	・実践編「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？」 ・実践編「第５章 これからのサービスの在り方について」
	サービスの実現のために必要な事業・実施主体を整理して記載。	
	既存路線の維持といった継続的な取組や、民間事業者による取組を記載するほか、公共交通サービス以外のスクールバスや福祉輸送、病院・商業施設等の送迎サービスなどの地域の輸送資源を総動員する取組、地域の関係者との連携と協働の取組も含め、目標達成のために必要となる事業を網羅的に記載。	
	事業については、可能な限り具体的かつ明確に記載。*（施策・事業名、事業の概要、主なエリア、実施主体、実施時期等）* なお、当面事業の実施の見込みがない場合にあっては、検討の方向性を記載。	
	地域公共交通特定事業に関する事項を定めることが可能。【法§５⑤】	

▼地域公共交通計画記載事項のチェック表（続き）

■必ず記載する必要がある事項

法定の記載事項	留　意　点	手引き内関連箇所
⑤達成状況の評価 【法§５②Ⅴ】 【基本方針二１⑸】	達成状況の評価時期は原則として、毎年度、計画に定められた施策の実施状況に関する調査、分析及び評価を行うこととする。	・実践編「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？」 ・実践編「第４章　目標設定と検証の方法について」
	毎年度の定期的なフォローアップに加え、計画に位置付けられた各種事業の実施状況を適切に管理することも重要。（その際、基本方針六に定める事項に留意） ※基本方針六に定める事項 ・数値目標の達成状況だけではなく、各種事業の実施状況の把握・評価が重要。 ・達成状況の評価は、原則として、毎年度、地域公共交通計画に定められた施策の実施状況に関する調査、分析及び評価を行うこととする。	
⑥計画期間 【法§５②Ⅵ】 【基本方針二１⑹】	原則５年程度（ただし、計画目標や地域の実情等を踏まえ、柔軟な設定も可能）。	・実践編「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？」 ・実践編「第４章　目標設定と検証の方法について」
	中長期的に地域が目指すべき将来像も念頭におきつつ作成することが適当。	
	計画期間中又は計画期間終了時における計画見直しの手順等についても明示することが望ましい。	
⑦その他、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【法§５②Ⅶ】		

■可能な限り記載することが望ましい事項

記載事項	留　意　点	手引き内関連箇所
①資金の確保に関する事項【法§５③Ⅰ】		・実践編「第２章2.5 将来の公共交通を考える」
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【法§５③Ⅱ】		・理念編「第４章 地域公共交通計画の作成・運用に当たっての10のﾎﾟｲﾝﾄ」 ・実践編「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？」 ・実践編「第２章 2.4 まちづくり・観光振興施策と連携した取組を考える」
③観光の振興に関する施策との連携に関する事項【法§５③Ⅲ】		
④地域における潜在的な輸送需要に的確に対応するために必要な当該地方公共団体、公共交通事業者等その他の地域の関係者相互間の連携に関する事項【法§５③Ⅳ】		
⑤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【法§５③Ⅴ】		

▼地域公共交通計画記載事項のチェック表（続き）

■その他留意点

留　意　点		手引き内関連箇所
都市計画等との調和が保たれているか 【法§5⑥】 【基本方針二 2】	地域公共交通は、まちづくりをはじめ、観光振興、商業、健康・医療、福祉・介護、教育、環境など様々な分野と密接な関係を有する。 立地適正化計画、観光圏整備計画、地方公共団体実行計画など、他の分野の計画が作成されている場合には、地域公共交通計画にその旨を明示し、これらの計画との連携を図るべき旨を共有し、取組を行うことが望ましい。 都市計画、市町村都市計画マスタープラン、中心市街地活性化基本計画、バリアフリー基本構想、港湾計画との調和を確保しなければならないことに留意。 地域公共交通計画と立地適正化計画は一体的に作成することが望ましい。両計画の作成過程においては、公共交通の担当部局とまちづくりの担当部局の双方が連携を図り、十分に内容の調整を行う。	・理念編「第４章 地域公共交通計画の作成・運用に当たっての 10 のﾎﾟｲﾝﾄ」 ・実践編「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？」 ・実践編「第２章 2.4 まちづくり・観光振興施策と連携した取組を考える」
関係者との協議がなされたものであるか 【法§５⑩】	法定協議会が組織されている場合は法定協議会における協議がなされていること。 法定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 ・関係する道路管理者 ・関係する港湾管理者 ・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 ・関係する公安委員会 と協議がなされていること。	・実践編「第３章 協議会の立ち上げ・運営について」
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の措置が講じられているか 【法§5⑦】	パブリックコメントや住民説明会の実施により意見を収集し、意見を反映させるための取組を行う必要がある。	・実践編「第３章 協議会の立ち上げ・運営について」

⑤ 網形成計画・連携計画との関連性について

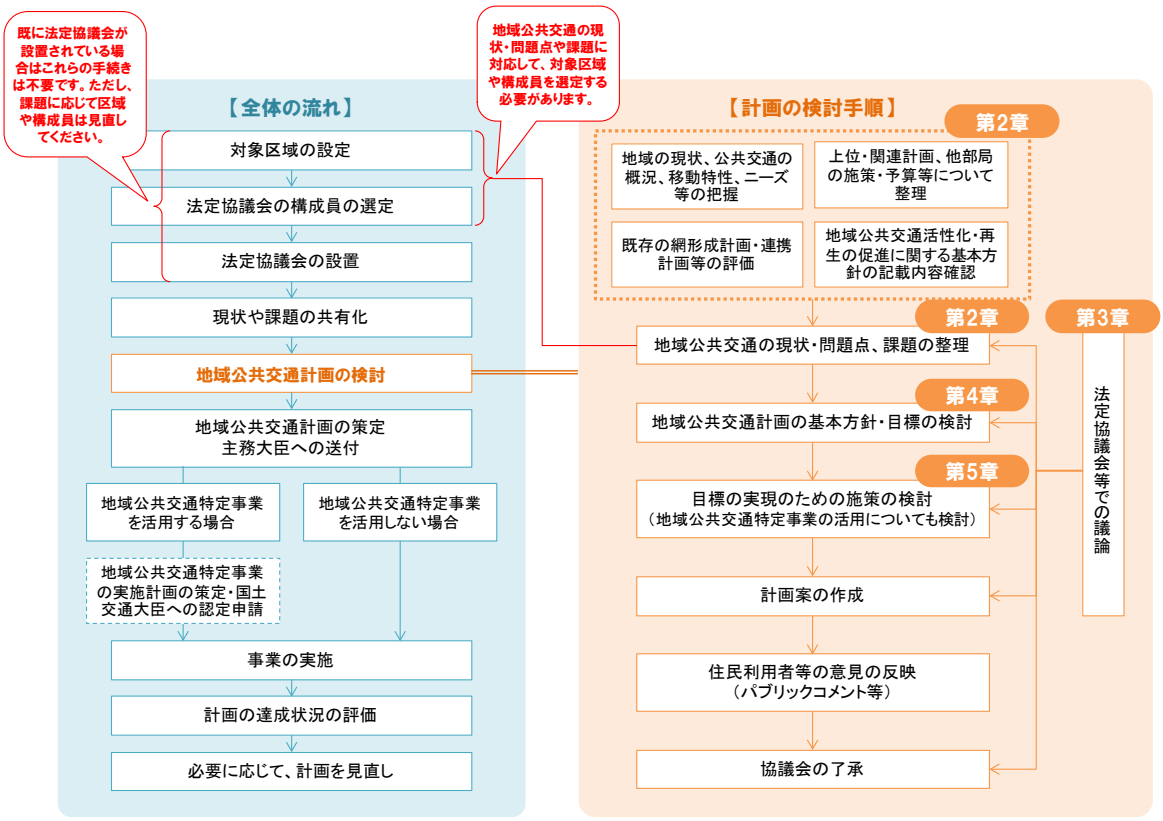
地域公共交通網形成計画（以下、網形成計画と呼びます）は、令和２年の改正法施行後（令和２年11月27日以降）は、地域公共交通計画とみなされるため、手続き等は必要ありませんが、次回の計画見直しのタイミング等で、地域公共交通計画で定められている記載事項（努力記載事項を含む）を満たしているか確認を行いましょう。

地域公共交通総合連携計画（以下、連携計画と呼びます）を作成している地域については、基本方針の内容に合致するものであれば、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。作成年度が古い連携計画については、計画に記載している課題整理等と現状が乖離している可能性もあるので、改めて記載内容について確認するようにしてください。一方で、限られたエリアだけを対象としているもの、個別コミュニティバス路線に係る取組に限定されているもの、まちづくりや観光振興等と一体となった計画ではないものなど、基本方針に照らして内容が十分でない連携計画については、新たに地域公共交通計画として定めることが必要となります。

1.3 地域公共交通計画の作成手順は？

① 地域公共交通計画作成のプロセス

地域公共交通計画作成に関する、全体の流れ及び計画の検討手順・作成スケジュールについては、下図のとおり「地域交通法に基づく協議会（以下、法定協議会と呼びます）」を含む全体の流れを踏まえた上で、計画そのものの検討手順を確認してください。法定協議会の対象区域や構成員については、地域公共交通の現状・問題点、課題の整理を踏まえて、設定・見直しすることも考えられます。



▲ 計画作成のプロセス

② 地域公共交通計画作成のスケジュール

地域公共交通計画作成のスケジュール（期間・法定協議会開催回数等）は、地域の実情に応じ適切に設定することが重要です。以下に地域公共交通計画作成スケジュールの例を示しておりますが、各地域における過去の検討状況や必要と思われる協議内容によって、法定協議会における検討期間や開催回数等は様々です。なお、地域公共交通計画の作成は、年度末に間に合わせる必要はありませんので、各地方公共団体において適切に設定してください。また、法定協議会の立ち上げ時期に関しては特に制約はありません。地域公共交通計画の作成に向けて検討を進める段階で速やかに立ち上げるようにしましょう。

以下の表に示すように、計画作成に着手する前の年度から助走期間を設け、関係者へのヒアリングや運輸支局や学識経験者等のアドバイザーへの相談を行ったり、関係者でワーキンググループ等を立ち上げ、地域課題やビジョンの共有化を図ったりすることで、その後の議論の進行がスムーズになることがあります。また、計画作成やその後の運用に向けた予算要求や補助事業活用の相談・要望なども必要となりますので、計画作成に着手するまでの前準備については余裕を持ったスケジュールで考えておきましょう。

なお、公共交通はコンパクト・プラス・ネットワークの根幹をなすものであることから、地域公共交通計画と立地適正化計画の作成や見直しを同時期に行う、両計画を一つの計画として作成するなど、一体的に作成するようにしましょう。

▼地域公共交通計画作成スケジュールの例

※計画作成年度を「N年度」とした場合

作業項目	N-2年度			N-1年度												N年度		
	夏	秋	冬	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月	5月	6月
地域関係者へのヒアリング																		
仮説設定と調査事項検討																		
予算要求																		
補助事業活用の相談・要望																		
法定協議会の立ち上げ																		
業務発注																		
現状整理・上位関連計画の整理																		
ニーズ把握																		
問題点・課題の検討																		
目標の実現のための施策の検討																		
計画案の作成																		
住民利用者等の意見の反映(パブコメ等)																		
計画の決定・公表・国への送付																		
法定協議会の開催						①		②		③								④
N年度予算要求(初年度実施分)																		

※会議の開催時期、開催回数等は地域の実情に応じて決定してください。

③　計画・評価結果の提出について

作成された地域公共交通計画については、遅滞なくＨＰ等で公表することが必要です（法§５⑪）。

また、地域公共交通計画及び地域公共交通計画の評価結果については、下記宛てに提出ください。提出に当たっては、原則として、電子メール等を用いて、地域公共交通計画については、公表先のURLを、評価結果については、電子データを送付いただきますようお願いいたします。なお、法定協議会での協議を元に作成した場合は、当該法定協議会の構成員にも配布・共有してください。

【地域公共交通計画及び地域公共交通計画の評価結果の提出先】

■国土交通省

- 各地方運輸局交通政策部交通企画課
- 沖縄総合事務局運輸部企画室

■総務省

- 総務省自治行政局地域政策課

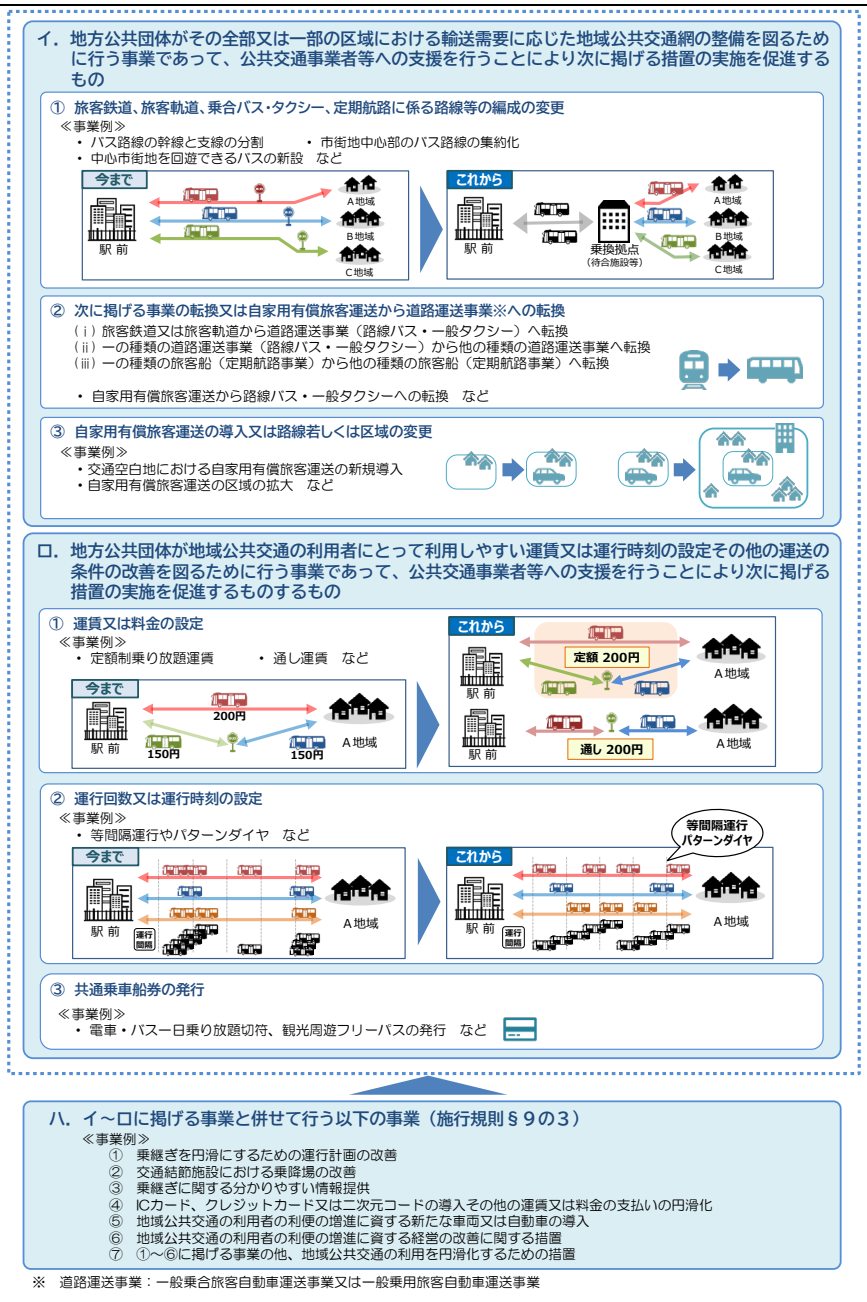
1.4 地域公共交通特定事業について

地域公共交通計画に基づき、事業者等が地方公共団体の支援を受けつつ実施する「地域公共交通特定事業（以下、特定事業と呼びます）」の概要を以下に示します。地域公共交通計画の目標を達成するために必要な事業を適切に選択し、有効に活用しましょう。

▼地域公共交通特定事業

事業名	事業概要	計画作成主体	主な特例措置
地域公共交通利便増進事業	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	地方公共団体	○鉄道事業法・軌道法・道路運送法・海上運送法の特例（法§27の16～法§27の19） ・計画認定による事業許可等のみなし取得、乗合バスの新規参入に係る特例 ・一般乗合旅客自動車運送事業に係る計画阻害行為の防止 ・自家用有償旅客運送者による少量貨物の運送の特例
道路運送高度化事業	定時性、速達性及び快適性に優れた道路運送を確保する事業	事業者	○道路運送法の特例（法§15） ・計画認定による事業許可等のみなし取得 ○地方債の特例（法§17）
鉄道事業再構築事業	大量輸送機関としての鉄道の特性を生かした地域旅客運送サービスの持続可能な提供が困難な路線（全部又は一部の区間）を対象に、地方公共団体等の支援を受けつつ事業構造の変更を行うとともに、利用者利便の確保を図る事業	地方公共団体・事業者共同	○鉄道事業法の特例（法§25①及び②） ・計画認定による事業許可等のみなし取得 （地方公共団体が鉄道線路を保有して運行事業者に無償で使用させる場合には、計画認定の審査に際して、経営上の適切性の審査を要しない）　等
軌道運送高度化事業	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	事業者	○軌道法の特例（法§10①及び②） ・計画認定による軌道事業の特許のみなし取得（軌道整備事業と軌道運送事業に分けて特許をみなし取得可） ○地方債の特例（法§12）
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	事業者	○海上運送法の特例（法§20） ・計画認定による事業許可等のみなし取得
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	地方公共団体・事業者共同	○鉄道事業法の特例（法§27①～⑤） ・鉄道再生計画作成協議中における廃止届出に係る廃止予定日の延長を容認 ・協議不調の場合、鉄道再生計画の期間後一定の場合に廃止届出から廃止までの必要期間を短縮 等
地域旅客運送サービス継続事業	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	地方公共団体	○道路運送法・海上運送法の特例（法§27の4～法§27の5） ・計画認定による事業許可・事業計画変更認可等のみなし取得、廃止届出を不要とする特例
貨客運送効率化事業	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	事業者	○鉄道事業法・軌道法・道路運送法・貨物自動車運送事業法・貨物利用運送事業法の特例（法§27の8～法§27の13） ・計画認定による事業許可・事業計画変更認可等のみなし取得、運輸に関する協定のみなし取得

▼地域公共交通計画利便増進事業の概要

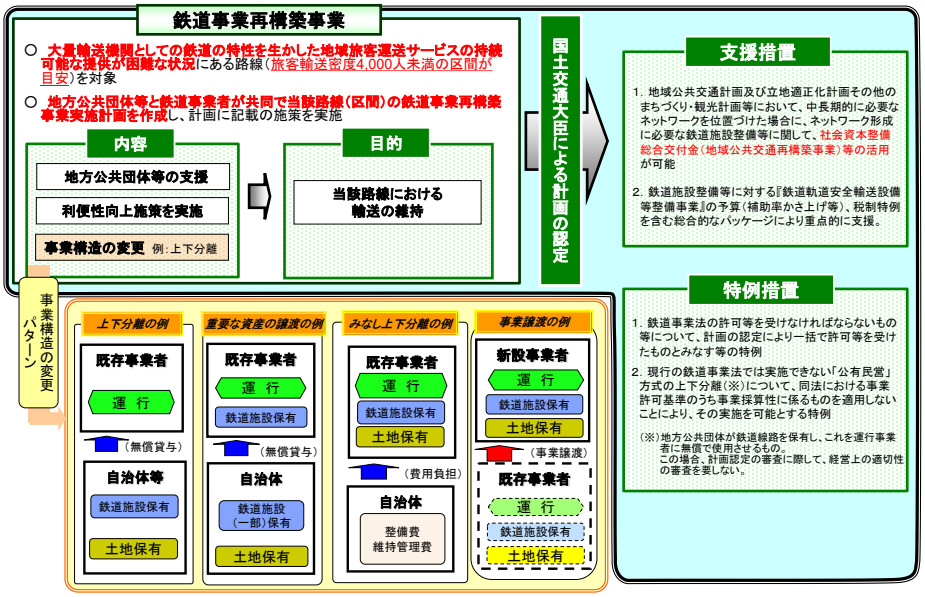
事業名	地域公共交通利便増進事業
事業概要	地域公共交通の利用者の利便を増進するため路線等の編成や事業内容の変更、等間隔運行や定額制乗り放題運賃の設定等を行う事業 ・別冊「第２章 地域公共交通利便増進事業について」を参照
イメージ	 ※ 道路運送事業：一般乗合旅客自動車運送事業又は一般乗用旅客自動車運送事業
主体	＜計画作成主体＞地方公共団体 ＜事業実施主体＞事業者
主な特例措置	○鉄道事業法・軌道法・道路運送法・海上運送法の特例 （法§27の16～§27の19） ・計画認定による事業許可等のみなし取得、乗合バスの新規参入に係る特例 ・一般乗合旅客自動車運送事業に係る計画阻害行為の防止 ・自家用有償旅客運送者による少量貨物の運送の特例

▼道路運送高度化事業の概要

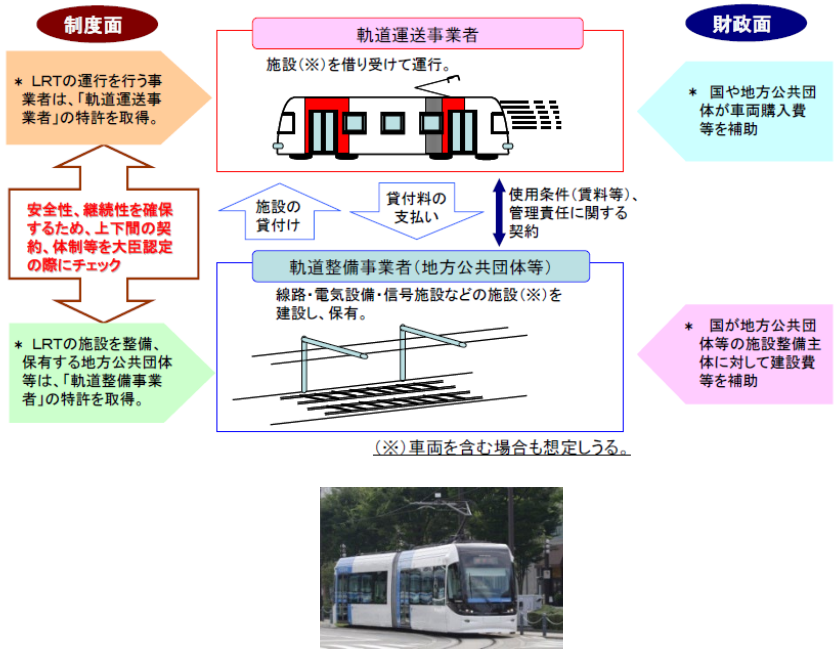
<table>
<tr><td>事業名</td><td>道路運送高度化事業</td></tr>
<tr><td>事業概要</td><td>BRT、AI オンデマンド・キャッシュレス決済等の技術、EV バスの導入を通じて、定時性、速達性及び快適性に優れた道路運送を確保する事業の推進</td></tr>
<tr><td>イメージ</td><td>
概 要
◇ 定時性、速達性及び快適性に優れた道路運送を確保する事業
① より大量の輸送を可能とする連接バス等の導入
② 車両の位置、運行状況の情報等収集・提供するシステムの導入
③ 道路交通の円滑化に資する措置に対応した機器施設の整備
④ 旅客の乗降を円滑にするための措置
⑤ 運行経路指示システム等の先端的な技術の活用
⑥ 電気自動車や優れた加減速性能を有する車両の導入


法律の特例
◇ 道路運送高度化事業計画の認定を受けた場合に、以下の道路運送法の手続きを行ったものとみなすもの
－ 事業開始の許可（法第4条第1項）
－ 事業計画の変更認可（法第15条第1項）
－ 事業計画変更の届出（法第15条第3項、第4項）
特例による効果
◇ 事業者の手続き負担を軽減することで事業の促進を図り、運送サービスの質の向上につなげる。
</td></tr>
<tr><td>主体</td><td>＜計画作成主体＞事業者　　＜事業実施主体＞事業者</td></tr>
<tr><td>主な特例措置</td><td>〇道路運送法の特例（法§15）
・計画認定による事業許可等のみなし取得
〇地方債の特例（法§17）</td></tr>
</table>

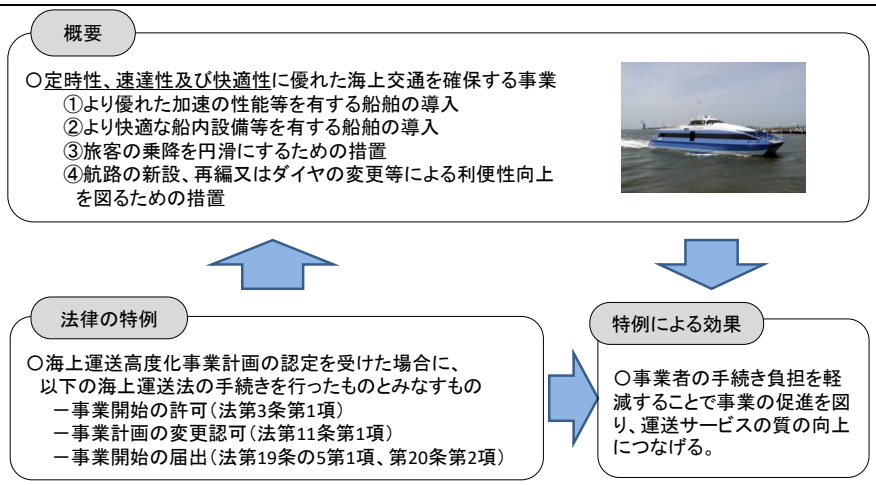
▼鉄道事業再構築事業の概要

事業名	鉄道事業再構築事業
事業概要	大量輸送機関としての鉄道の特性を生かした地域旅客運送サービスの持続可能な提供が困難な路線（全部又は一部の区間）を対象に、地方公共団体等の支援を受けつつ事業構造の変更を行うとともに、利用者利便の確保を図る事業
イメージ	
主体	＜計画作成主体＞地方公共団体・事業者共同　　＜事業実施主体＞事業者
主な特例措置	○鉄道事業法の特例（法§25①及び②） ・計画認定による事業許可等のみなし取得（地方公共団体が鉄道線路を保有して運行事業者に無償で使用させる場合には、計画認定の審査に際して、経営上の適切性の審査を要しない）　　等
例	・三陸鉄道沿線地域等公共交通活性化総合連携計画 ・福井鉄道福武線地域公共交通総合連携計画 ・若桜谷公共交通活性化総合連携計画 ・甲賀市信楽高原鐵道沿線地域公共交通総合連携計画 ・北近畿タンゴ鉄道沿線地域公共交通網形成計画 ・四日市市地域公共交通網形成計画 ・フラワー長井線沿線地域公共交通網形成計画 ・伊賀市地域公共交通網形成計画 ・養老線交通圏地域公共交通網形成計画 ・三陸鉄道沿線地域等公共交通網形成計画 ・南阿蘇鉄道沿線地域公共交通計画

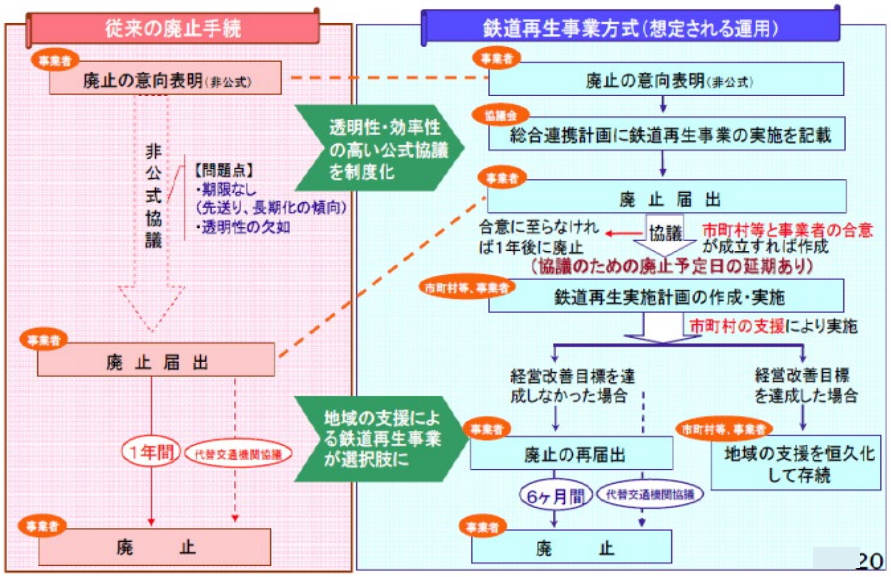
▼軌道運送高度化事業の概要

事業名	軌道運送高度化事業
事業概要	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
イメージ	
主体	＜計画作成主体＞事業者　　＜事業実施主体＞事業者
主な特例措置	○軌道法の特例（法§10①及び②） ・計画認定による軌道事業の特許のみなし取得（軌道整備事業と軌道運送事業に分けて特許をみなし取得可） ○地方債の特例（法§12）
例	・富山市地域公共交通総合連携計画 ・札幌市地域公共交通総合連携計画 ・芳賀・宇都宮東部地域公共交通網形成計画

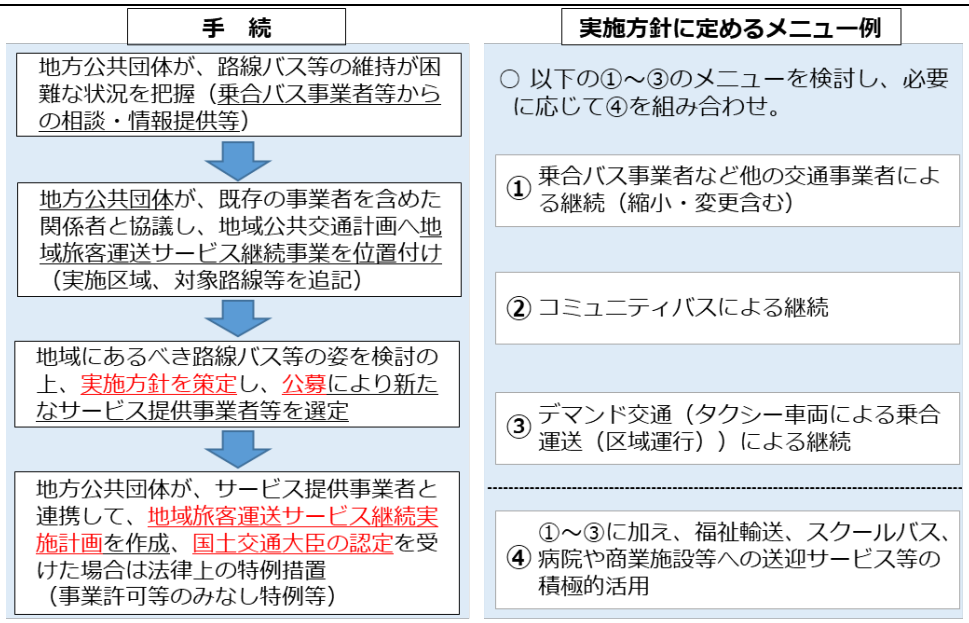
▼海上運送高度化事業の概要

事業名	海上運送高度化事業
事業概要	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
イメージ	
主体	＜計画作成主体＞事業者　　＜事業実施主体＞事業者
主な特例措置	○海上運送法の特例（法§20） ・計画認定による事業許可等のみなし取得

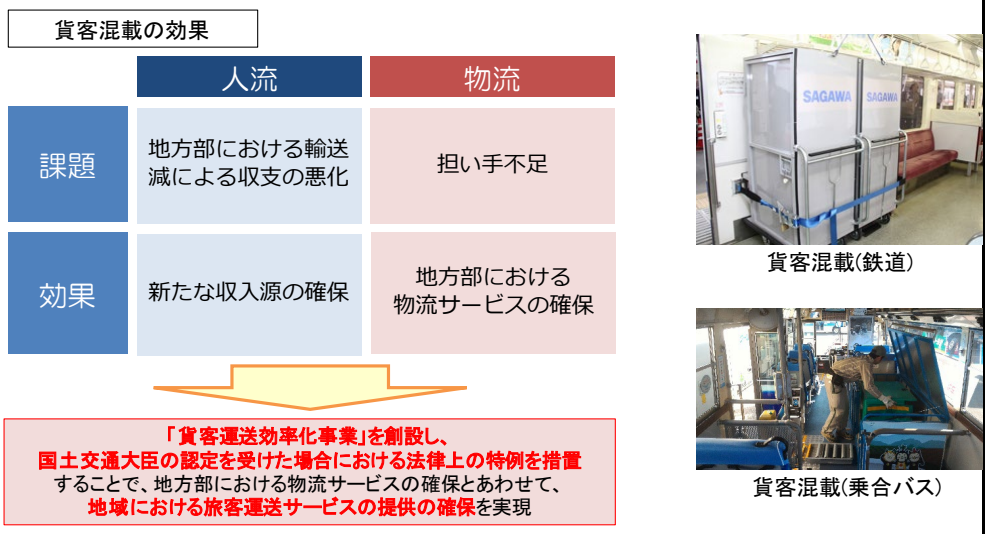
▼鉄道再生事業の概要

事業名	鉄道再生事業
事業概要	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
イメージ	 
主体	＜計画作成主体＞地方公共団体・事業者共同 ＜事業実施主体＞事業者
主な特例措置	○鉄道事業法の特例（法§27①～⑤） ・鉄道再生計画作成協議中における廃止届出に係る廃止予定日の延長を容認 ・協議不調の場合、鉄道再生計画の期間後一定の場合に廃止届出から廃止までの必要期間を短縮 等

▼地域旅客運送サービス継続事業の概要

事業名	地域旅客運送サービス継続事業
事業概要	・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 ・別冊「第１章 地域旅客運送サービス継続事業について」を参照
イメージ	
主体	＜計画作成主体＞地方公共団体　　＜事業実施主体＞事業者
主な特例措置	○道路運送法・海上運送法の特例（法§27の4～法§27の5） ・計画認定による事業許可・事業計画変更認可等のみなし取得、廃止届出を不要とする特例

▼貨客運送効率化事業の概要

<table>
<tr><td>事業名</td><td>貨客運送効率化事業</td></tr>
<tr><td>事業概要</td><td>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</td></tr>
<tr><td>イメージ</td><td>


貨客混載(鉄道)

貨客混載(乗合バス)
</td></tr>
<tr><td>主体</td><td>＜計画作成主体＞事業者　　＜事業実施主体＞事業者</td></tr>
<tr><td>主な特例措置</td><td>〇鉄道事業法・軌道法・道路運送法・貨物自動車運送事業法・貨物利用運送事業法の特例（法§27の8～法§27の13）
・計画認定による事業許可・事業計画変更認可等のみなし取得、運輸に関する協定のみなし取得</td></tr>
</table>

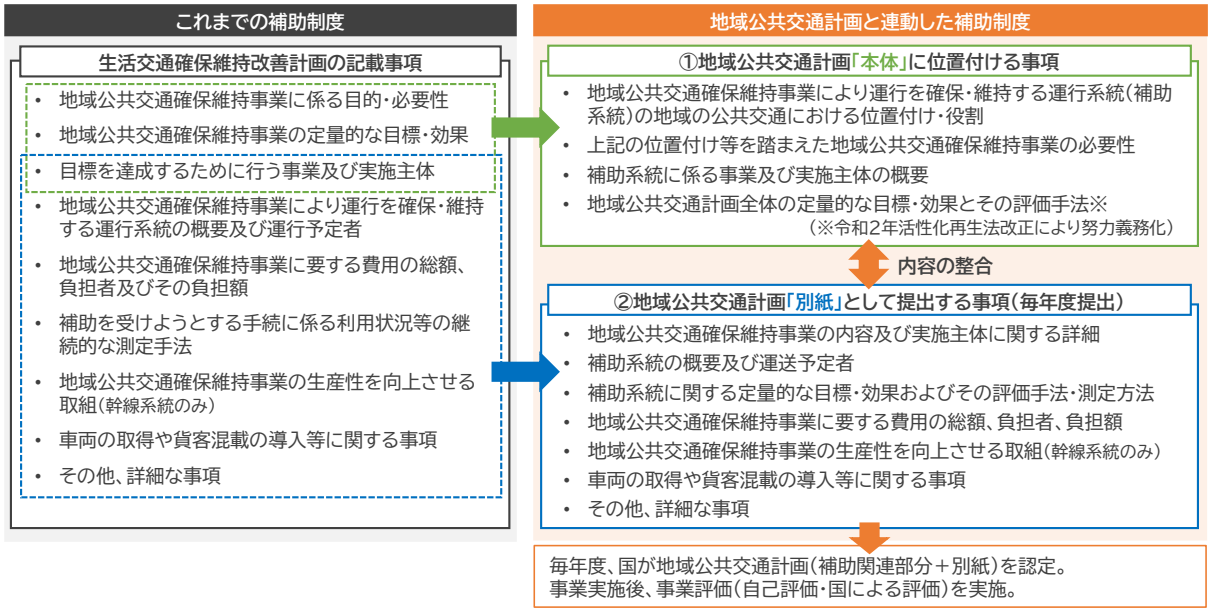
1.5 計画制度と補助制度の連動化について

① 地域公共交通計画と連動した補助制度

令和２年の地域交通法の改正に伴う要綱改正により、地域公共交通計画の作成が地域公共交通確保維持事業による補助要件として定められました。以降、補助事業の活用のためには、補助系統の地域の公共交通における位置付けや補助事業の必要性等について、原則、補助系統が跨る全ての市町村の地域公共交通計画又は都道府県の地域公共交通計画に記載が必要となっており、法定協議会において協議がなされる必要があります。

また、これまで補助事業を活用する際に国土交通省に提出していた「生活交通確保維持改善計画」で位置付けられてきた補助系統に関する事項のうち、地域公共交通計画の「本体」に位置付ける事項以外については、計画の「別紙」として提出することとなりました。

なお、計画と連動した補助制度の活用を検討する際には、「地域公共交通計画と乗合バス等の補助制度の連動化に関する解説パンフレット（国土交通省総合政策局地域交通課）（https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/content/001480550.pdf）」が参考になりますので、必要に応じて参照してください。



▲地域公共交通計画への記載内容

② 補助系統を計画本体に位置付ける際のイメージ

補助系統を位置付けた地域公共交通計画を作成する際には、法定協議会において協議を行う必要があります。今後は原則として法定協議会（地域間幹線系統については乗合バス事業者又は法定協議会）に対して補助を行うこととなりますので、地域公共交通計画に位置付ける補助系統に対する補助の必要性や有効性、定量的な目標等も含めて、法定協議会での十分な議論が必要です。

地域公共交通計画に補助系統を位置付ける場合、地域公共交通計画本体に、補助系統の地域の公共交通における位置付け、補助事業の必要性等について記載するとともに、補助系統に関する詳細等について記載した別紙を補助事業の認定申請時に提出する必要があります。別紙についても、地域公共交通計画の一部として、法定協議会における協議の手続等を経る必要があります。

なお、地域公共交通ネットワークにおいて、地域の重要な「軸」であり、多くの利用者を確保している系統は、補助系統ではないケースも多くあると思いますが、地域公共交通ネットワークにおける重要性に鑑み、原則として補助系統以外も含め、対象地域内の全ての交通手段・系統を対象に地域公共交通計画内での位置付けを検討するようにしてください。

【補助事業の認定申請に際して記載が必要な事項】

■地域公共交通計画本体に位置付ける事項

① 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統（補助系統）の地域の公共交通における位置付け・役割
② 地域の公共交通における位置付け等を踏まえた地域公共交通確保維持事業の必要性
③ 補助系統に係る事業及び実施主体の概要
④ 地域公共交通計画全体の定量的な目標・効果とその評価手法

■地域公共交通計画の別紙に記載する事項

① 地域公共交通確保維持事業の内容及び実施主体に関する詳細
② 補助系統の概要及び運送予定者
③ 補助系統に関する定量的な目標・効果及びその評価手法・測定方法
④ 地域公共交通確保維持事業に要する費用の総額、負担者、負担額
⑤ 地域公共交通確保維持事業の生産性を向上させる取組（※）
⑥ 車両の取得や貨客混載の導入等に関する事項
⑦ その他詳細な事項

（※⑤は幹線系統のみ）

a） 法定の記載事項における補助関連の記載事項

法定の記載事項における補助関連の記載事項については以下に示すとおりです。

地域公共交通計画における法定の記載事項	補助関連の記載事項
①基本的な方針 ・地域が目指すべき将来像とともに、その中で公共交通が果たすべき役割を明確化した上で、取組の方向性を記載	補助系統について、公共交通の将来像や取組の方向性の中で位置付けるべき事項があれば記載(幹線・支線の将来像や、コミュニティバス・デマンド交通等に係る取組の方向性などを記載することを想定)
②区域 ・住民の通勤、通学、買い物といった日常生活に関して形成される交通圏を基本として設定	補助系統を含めるよう区域を設定。その際、幹線とフィーダーの位置づけや役割を明示
③目標 ・定量的な目標(利用者数、収支、行政負担額等)を設定し、データに基づくPDCAを強化	地域公共交通全体の定量的な目標・数値指標・目標値を設定(個別の補助系統に関する目標は別紙に記載)
④目標を達成するために行う事業及びその実施主体 ・地域が目指すべき将来像とともに、その中で公共交通が果たすべき役割を明確化した上で、取組の方向性を記載	補助系統を明示するとともに、それぞれの事業内容や実施主体について記載。あわせて、車両の更新などの事業の方向性を記載
⑤計画の達成状況の評価 ・事業実施後、設定した具体的な目標に基づき、適切にPDCAを運用するための評価方法等について記載	地域公共交通計画全体の定量的な目標に関する評価手法等について記載(個別の補助系統の目標に関する評価手法等は別紙に記載)

※上記はあくまでも例示です。

▲法定の記載事項における補助関連の記載事項

b） 補助系統の地域公共交通における位置付け・役割

補助系統の地域公共交通における位置付け・役割の整理イメージは以下のとおりです。地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統(補助系統)の地域の公共交通における位置付け・役割について、表・地図を使って分かりやすく整理しましょう。

<表での整理イメージ>

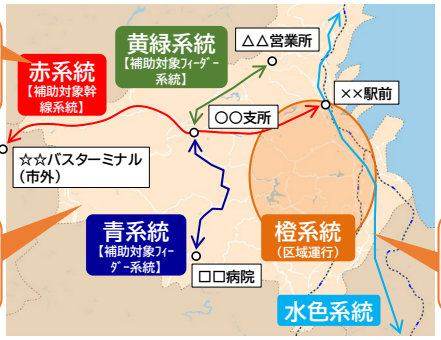
Check! 系統の記載
表内の系統名は図と整合させて記載してください。

Check! 取組の方向性の記載
幹線・フィーダーの将来像や、コミュニティバス・デマンド交通等に係る取組の方向性などを記載してください。

位置づけ	系統	役割	確保・維持策
広域幹線	各鉄道路線	都市拠点から市外への広域交通を担う。	交通事業者と協議の上、一定以上の運行水準を確保
地域内幹線	乗合バス 水色系統	××駅を発着地として、市内並びに隣接市の各拠点を連絡する。	
	乗合バス 赤系統		地域公共交通確保維持事業(幹線補助)を活用し持続可能な運行
支線	乗合タクシー(区域運行) 橙系統	市内各地域を運行し、軸となる幹線や地域拠点に接続する。	交通事業者と連携した取組により一定以上の需要を確保
	乗合バス 青系統、黄緑系統		地域公共交通確保維持事業(フィーダー補助)を活用し持続可能な運行を目指す

<地図での整理イメージ>

Check! 補助系統の位置
計画区域内での補助系統(幹線・フィーダー)の位置を地図内で明示してください。



Check! 確保・維持策の記載
補助系統以外も含めた地域公共交通全体のあらましが分かるように記載した上で、補助系統をわかりやすく明示してください。

Check! 計画区域の設定
補助系統を含めるよう区域が設定されていることを確認してください。

Check! ネットワークの全体像
補助系統以外も含めて、地域公共交通ネットワークが分かるような概要図を掲載してください。

▲地域公共交通計画本体における補助系統の位置付け・役割の整理イメージ

c） 地域公共交通確保維持事業の必要性

補助系統の位置付け等を踏まえ、対象地域における補助事業の必要性について記載しましょう。

＜説明イメージ＞

- **赤系統**は、XX市内外の拠点間を連絡し、通勤通学、買物、通院等の日常生活行動だけではなく、観光、ビジネス等、多様な目的での移動を担う。起終点の××駅前並びに☆☆バスターミナル、経由地である〇〇支所では、他モードや地域内交通と連絡し、公共交通ネットワークを構築する上で特に重要な役割を担っている。一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。
- **青系統**は、地域拠点である〇〇支所から周辺部の居住地や、□□病院等の生活必需施設を連絡する近距離の路線であり、地域の移動手段としての役割を担っており、また、〇〇支所では赤系統への接続により広域への移動も可能とするなど、赤系統を補完する欠かせない路線である。一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。
- **黄緑系統**は、地域拠点である〇〇支所から・・・（以下略）

Check! 補助事業の必要性
地域の公共交通ネットワークにおける各補助系統の機能や役割を文章で具体的に記載してください。

▲地域公共交通計画本体における補助事業の必要性の記載イメージ

d） 補助系統に係る事業及び実施主体の概要

補助系統を含む地域公共交通の事業及び実施主体の概要について、表などを使って整理しましょう。

▼地域公共交通計画本体における系統別情報整理のイメージ

Check! 整理対象の事業
補助系統以外も含め、全体の事業内容や事業区分等を記載してください。

Check! 実施主体の記載
主体が行政なのか交通事業者なのかは必ず明記してください。

Check! 補助系統の記載
補助系統を明示してください。

系統名	起点	経由地	終点	事業許可区分	運行態様	実施主体	補助事業の活用
赤系統	××駅前	〇〇支所	☆☆BT	4条乗合	路線定期運行	交通事業者	幹線補助
青系統	〇〇支所		□□病院	4条乗合	路線定期運行	交通事業者	フィーダー補助
橙系統	◇◇地区内			4条乗合	区域運行	XX市（運行は交通事業者に委託）	なし
・・・							

③　運行系統ごとの目標と結びついた計画全体の目標の設定について

地域が自らの目指す方向性に合わせて、具体的な数値指標・目標値を設定します。加えて、各数値指標の評価方法についても記載してください。なお、

- 地域公共交通の利用者数
- 公的資金が投入されている地域公共交通の収支状況
- 当該地域公共交通に投じられる公的負担額

など、事業の効率性に関する指標については、「標準指標」として位置付けているため、これらは原則全ての計画において設定するように努めてください。（標準指標については、実践編「第４章 4.4 数値指標を設定する」を参照してください）。

▼地域公共交通計画本体における目標設定のイメージ

目標	数値指標	データ取得方法	現況値(R元年度)	目標値(R6年度)
交通事業者との連携強化による路線の維持･改善	市内路線バスの年間利用者数	バス事業者保有の乗降データにより毎年計測	50,000千人/年	55,000千人/年
	青系統の年間利用者数		2,000千人/年	2,100千人/年
市民の外出機会の創出	市民における路線バスの利用率	市民意識調査により毎年計測	40%	45%
地域全体で支える持続可能な公共交通	公共交通に係る市の財政負担額	普通会計決算より毎年整理	3,700万円/年	3,800万円/年
	市内路線バスの収支差	事業者報告書、決算報告書等の資料から毎年計測	▲4,500万円/年	▲4,000万円/年
…				

Check! 数値指標･目標値
地域公共交通計画全体の定量的な目標を設定してください。

Check! 個別系統の目標
基本的に、個別の補助系統に関する目標･評価手法等は別紙に記載してください。ただし、特に重要な系統については、個別の補助系統に関する目標を本体に記載しても構いません。

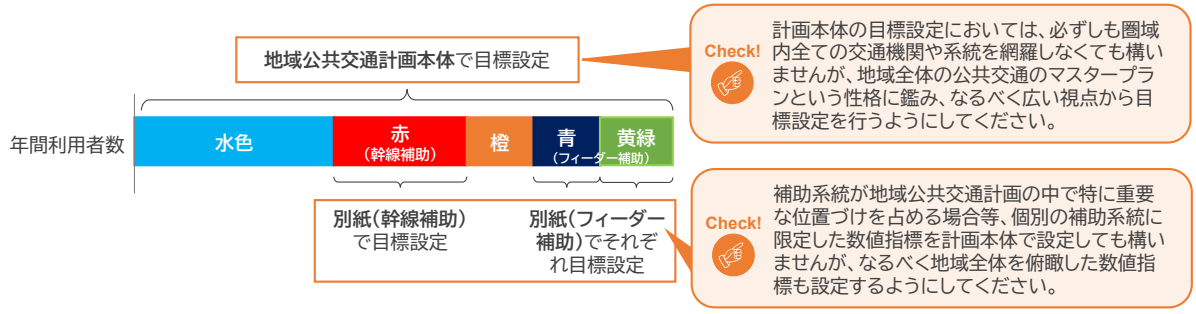
Check! 単位について
利用者1人当たり又は住民1人当たりでも差し支えありません。

Check! 収支について
収支については、収支率でも差し支えありません。

Check! データ取得手法
具体的なデータ取得方法について記載してください。

地域公共交通計画本体に記載する「計画全体の目標」と、別紙に記載する「運行系統ごとの目標」の違いについては、以下のイメージに示すとおりです。

<例:年間利用者数を設定する場合>



▲地域公共交通計画本体と別紙における目標設定の違い

④ 計画の作成主体について

地域公共交通確保維持事業では、乗合バス等運行費への補助メニューとして地域間幹線系統補助と地域内フィーダー系統（※）補助がありますが（以下、それぞれ幹線補助・フィーダー補助と呼びます）、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しています。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しています。

（※バスの停留所、鉄軌道駅、海港及び空港において、地域間交通ネットワークと接続する系統。）

幹線 作成主体：都道府県又は市町村

- 地域公共交通計画に幹線補助を位置づける場合、計画の作成主体は以下の3パターンを想定。
  - ① 幹線沿線の**単独市町村が個々に計画作成**
    ※当該幹線沿線の全ての市町村で計画を作成する必要あり
  - ② 幹線沿線の**複数市町村が共同して計画作成**
  - ③ **都道府県による広域（都道府県全域又はブロックごと）での計画作成**
- 地域の公共交通における幹線の位置づけ等を地域公共交通計画に記載。

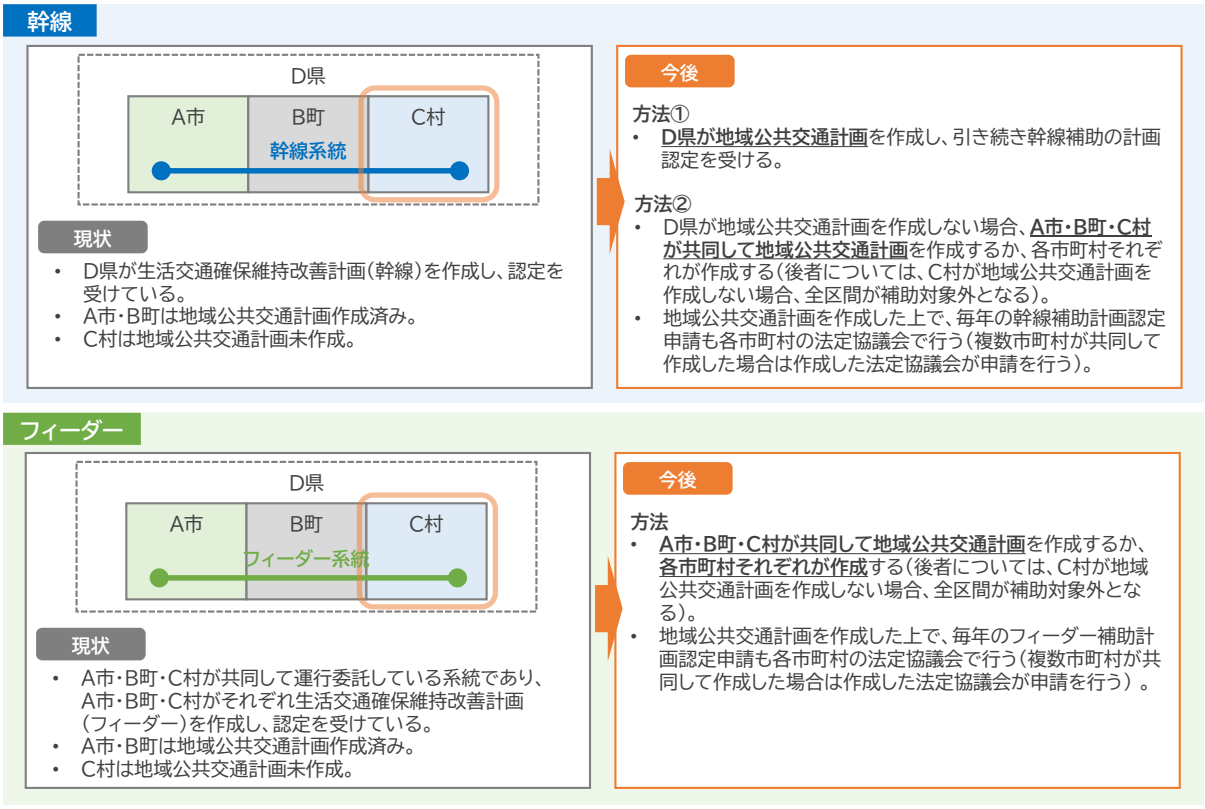
フィーダー 作成主体：市町村

- 地域公共交通計画にフィーダー補助を位置づける場合、基本的には**市町村が計画作成**することを想定。
- 地域の公共交通におけるフィーダーの位置づけ等を地域公共交通計画に記載。

▲地域公共交通計画の作成主体について

⑤　補助系統が複数市町村に跨る場合の計画作成主体について

複数市町村に跨る幹線補助又はフィーダー補助を地域公共交通計画に位置付ける場合の地域公共交通計画の作成主体と補助計画認定申請の基本的な考え方は以下のとおりです。



▲補助系統が複数市町村に跨る場合の計画作成主体について

【複数市町村に跨る場合の例外について】

補助系統の一部沿線市町村において、補助系統を地域公共交通計画に位置付けていない（又は地域公共交通計画を未作成の）場合であっても、

- 当該市町村の区間が補助対象外となっている場合
- 当該市町村が補助系統に係る費用負担を行っていない場合
- 当該市町村の住民の利用実態がない場合

など、当該市町村の計画に補助系統を位置付ける必要がない合理的な理由を、補助を受けようとする地方公共団体の計画（本体・別紙いずれか）において示す必要があります。

⑥ 補助金執行について

a) 法定計画の作成主体と補助対象者について

幹線補助・フィーダー補助を位置付けるべき法定計画の作成主体と補助金の補助対象者については以下に示すとおりです。

▼法定計画の作成主体と補助金の補助対象者について

	現行		法定計画(地域公共交通計画)の有無	経過措置期間（～令和6年事業年度）		経過措置期間終了後（令和7年事業年度～）	
	補助計画	交付先		補助計画	交付先	補助計画	交付先
幹線	生活交通確保維持改善計画(幹線) ※主に県単位	乗合事業者 又は 都道府県・市町村法定協議会	都道府県法定計画あり	都道府県法定計画 又は 生活交通確保維持改善計画(幹線)	都道府県法定協議会 又は 乗合事業者	都道府県法定計画	都道府県法定協議会 又は 乗合事業者
			都道府県法定計画なし 市町村法定計画あり	市町村法定計画 又は 生活交通確保維持改善計画(幹線)	市町村法定協議会 又は 乗合事業者	市町村法定計画	市町村法定協議会 又は 乗合事業者
			都道府県・市町村法定計画なし	生活交通確保維持改善計画(幹線)	乗合事業者	補助対象外	
フィーダー	生活交通確保維持改善計画(フィーダー) ※主に市町村単位	乗合事業者、自家用有償旅客運送者 又は 市町村法定協議会	都道府県法定計画なし 市町村法定計画あり	市町村法定計画 又は 生活交通確保維持改善計画(フィーダー)	市町村法定協議会 又は 乗合事業者等	市町村法定計画	市町村法定協議会
			都道府県・市町村法定計画なし	生活交通確保維持改善計画(フィーダー)	乗合事業者等	補助対象外	

※補助系統を位置付けるべき地域公共交通計画の作成主体等について、悩まれる場合はお近くの地方運輸局・運輸支局にご相談ください。

b） 新制度での申請に当たり準備が必要なもの

原則として法定協議会（幹線補助については乗合バス事業者又は法定協議会）に対して補助を行うことになりますので、以下の確認・変更が必要です。

- 協議会財務規程の制定（以下事例参照）
- 協議会口座の準備
- 協議会規約の見直し
- 協議会の構成要員が要件を満たしているかの確認※　等

※地域交通法及び地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱いずれの要件も満たす必要があります

〇〇市協議会財務規程

（趣旨）
第１条 この規程は、〇〇市協議会規約第〇条の規定により、〇〇市協議会（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、〇〇市からの負担金 、関係団体等からの負担金、国からの補助金、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 協議会の会長（以下「会長」という。）は 、毎会計年度予算を調製し、年度開始前に協議会に諮るものとする。
３ 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。
４ 会長は、第２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市長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 歳入予算の区分は、別表１のとおりとする。
２ 歳出予算の区分は、別表２のとおりとする。
３ 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１及び別表２を変更することができる。

（予算の流用及び予備費の充用）
第５条 歳出予算の流用及び予備費の充用は、会長の決定によるものとする。
２ 会長は、前項の規定により歳出予算の流用及び予備費の充用をしたときは、当該会計年度の末日までに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、協議かいの出納その他会計事務を処理する。

（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きは、〇〇市の例により行うものとする。
２ 協議会出納員は、次の各号に定める簿冊を備え、出納の管理を行うものとする。

⑴ 予算整理簿
⑵ 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、遅滞なく、協議会の決算を調整 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、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市長に送付しなければならない。

（委任）
第１０条 この規程に定めるもののほか、協議会の財務に関し必要な事項は、会長が別に定める。

附 則
１ この規程は、令和〇年〇月〇日から施行する。

別表第１（第４条関係）
歳入予算の区分

款	項	目
１ 負担金	１ 負担金	１ 負担金
２ 国庫支出金	１ 国庫補助金	１ 国庫補助金
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

C)　経過措置について

令和６年事業年度までは、経過措置により従前の生活交通確保維持改善計画による認定を受けることが可能ですが、令和７年事業年度以降は、補助制度の活用においては地域公共交通計画の作成が必須となる点に注意しましょう。

【地域公共交通計画（旧：網形成計画）を作成していない地方公共団体】

・経過措置の適用されない令和７年事業年度（令和６年 10 月１日～令和７年９月 30 日事業分）の認定申請の提出期限までに、地域公共交通計画を作成しましょう。

【地域公共交通計画（旧：網形成計画）を作成している地方公共団体】

・改正前の生活交通確保維持改善計画を適用できるのは、令和６年事業年度までです。

⑦　よくある質問について

計画制度と補助制度の連動化に関して、地方公共団体の皆様等から寄せられる質問を紹介します。

Q1	地域公共交通計画本体の目標設定において、地域公共交通確保維持事業とは関係ない路線バスや鉄道も含めて「利用者数、収支、公的資金投入額」に関する目標値の記載が必要でしょうか？
A1	**地域公共交通計画本体には、補助系統のみならず、他の路線や交通手段も位置付けることが望ましいです** 計画本体の目標設定においては、地域全体の公共交通のマスタープランという性格に鑑み、地域公共交通サービスに係る路線・交通手段全てを含めて記載することが望ましいです。なお、別紙については補助系統についてのみ記載されていればよいです。 ⇒数値指標の設定については、実践編 第４章「4.4 数値指標を設定する」を参照してください。

Q2	地域公共交通計画作成後に補助系統が増えた場合は、その都度、計画本体についても改正しなければならないのでしょうか？
A2	**都度改正が必要です** 地域公共交通計画に基づいて補助が行われますので、計画内容に変更があった場合は、都度、計画本体についても改正してください。

Q3	これまでは補助要綱に基づく協議会を設置し、生活交通確保維持改善計画の申請を行ってきましたが、同協議会は活性化再生法に基づく法定協議会のメンバー構成の条件を満たしていません。今後の申請に当たってはどうすればよいでしょうか。
A3	**法定協議会の設置・協議が必要です** 地域交通法に基づく法定協議会を設置し、法定協議会での協議のもとで申請する必要があります。なお、現行の協議会を法定協議会の下部組織（部会等）に位置付け、現行協議会のメンバーで議論した上で法定協議会に報告する形式でも構いません。 ⇒法定協議会の立ち上げ・運営については、実践編 第３章「協議会の立ち上げ・運営について」を参照してください。

Q4	補助系統が複数市町村に跨っており、一部補助対象外の区間も含まれるのですが、補助系統の全体を沿線全ての市町村の地域公共交通計画に位置付ける必要があるのでしょうか？
A4	**基本的には全ての市町村で地域公共交通計画に位置付けることが望ましいですが、例外もあります** 今般の法改正・要綱改正の趣旨に鑑みると、補助系統の全体を地域公共交通計画に位置付けることが望ましいですが、補助系統のうち、現在補助対象外となっている区間が存在する場合については、補助対象外となっている区間を当該地方公共団体の計画に位置付けない合理的な理由が示せる場合は、例外を認める場合もあります。判断に迷う場合は、お近くの地方運輸局・運輸支局に相談してください。

Q5	複数市町村を跨ぐ補助系統に関して、複数市町村がそれぞれ個別に地域公共交通計画で位置付ける場合、目標の設定はどのように行うべきでしょうか。
A5	**市町村間で連携の上、数値指標や目標値の整合を図るようにしてください** 数値指標・目標値の設定に当たっては、市町村間で連携し、標準指標に関してはそれぞれ共通して設置し、コンセプトの整合を図ったうえで目標値の設定を行ってください。その上で、各市町村の地域課題に鑑み、独自の数値指標を標準指標に追加して評価することについては問題ありません。

第２章

地域の問題点・課題の明確化について

2.1 地域の現状を見る・聞く・触れる

≪ポイント≫

- 担当者自ら公共交通に乗車したり、現場を歩いたり、関係者や利用者の意見等を聞いたりして、地域の現状を見て・聞いて・触れて、理解しましょう。
- 交通事業者や地域住民、関係者等と接する機会をできるだけ設け、良好な関係を構築しましょう。

≪具体的な方法≫

地域公共交通計画作成において、担当者が行うべき作業の第一歩は、地域の現状を知ることです。そのため、まずは先入観を持たず、様々な角度から地域の現状を確認しましょう。

▼地域の現状を知る手法等

現状を知る手法	調べる内容
自ら公共交通に乗車する	乗車環境、情報提供の分かりやすさ、停留所アクセスの負担、利用状況、利用者属性　等
駅や交通結節点周辺を見て回る	乗継場所の位置や待ち時間、情報提供の分かりやすさ　等
対象地域を自分自身の目で見る	地域住民の行先になりそうな場所の確認（営業時間や営業内容）、道路状況、高低差や坂の状況、河川等による地域の分断状況、住宅の張り付き方　等
公共交通の事業者、バス・タクシー等の運転手や駅員へのヒアリング	地図上では分からない道路の状況（バスが通れるところ・通れないところ）、年齢・性別等で見た利用者の特性、利用者の満足度、利用促進に向けた問題点、車両保有台数・車種、所属するドライバー数・ドライバーの年齢構成　等
公共交通の利用者や地域住民へのヒアリング	生活実態（外出曜日・時間帯、行き先の病院やスーパー等）、満足度、便数を増やしてほしい時間帯、変更して欲しいルート　等
自治会長・町内会長、民生委員や介護職員等へのヒアリング（介護やサロンへの参加）	地域の方の移動特性、移動に際して抱えている問題点、高齢者の方が病院やスーパーに通う頻度　等
学校、病院、その他公共施設、商業施設、地元企業等へのヒアリング	来客の多い曜日・時間帯、施設利用者にとって便数を増やしてほしい時間帯、変更して欲しいルート、施設内における乗り場の設置可能性　等
多様なメンバーの参加によるグループインタビュー、ワークショップ	以上の事項について、幅広く意見を聴取

資料：九州運輸局「なるほど！！公共交通の勘どころ」記載事項を一部加工・修正

2.2 地域の現状・問題点を分析し、課題を整理する

≪ポイント≫

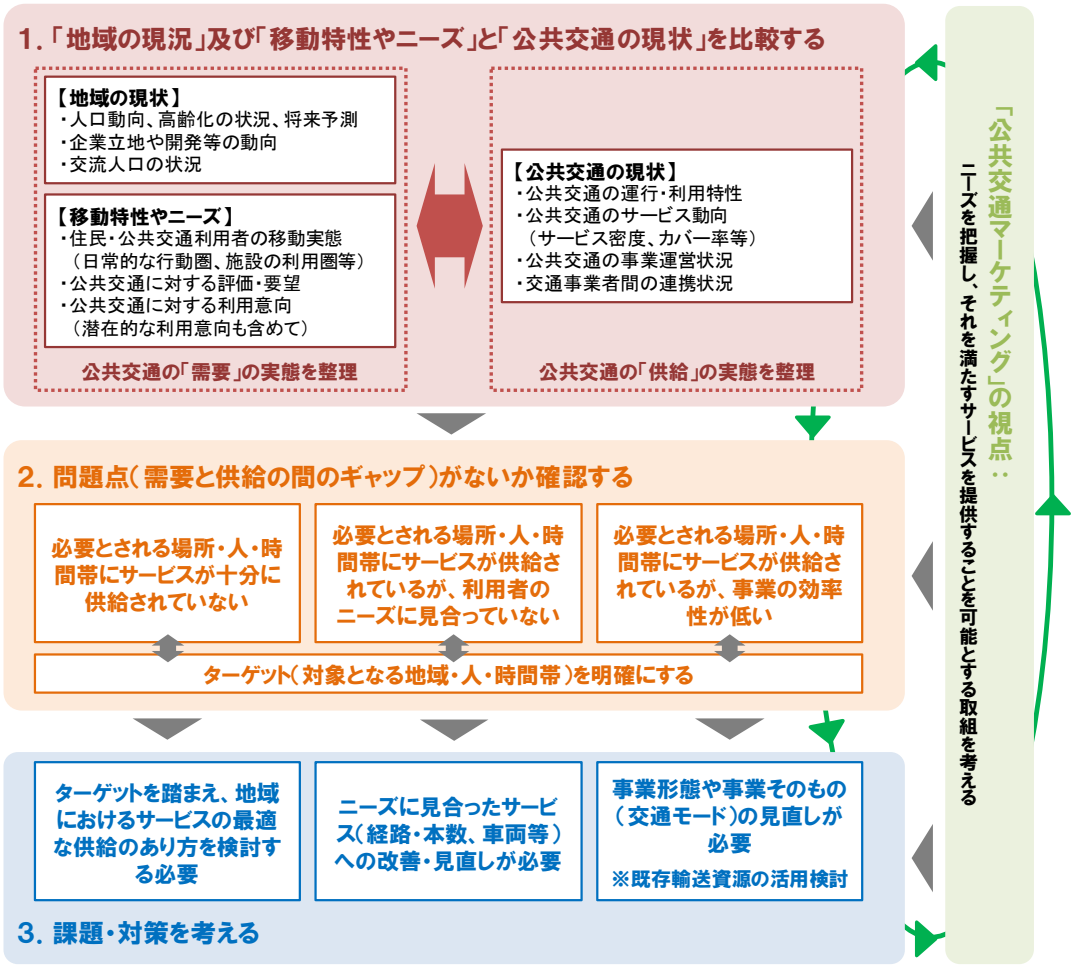
・　地域の現状を調べた上で、地域公共交通における現状・問題点を分析し、ターゲットと取り組むべき課題を、飽くまでも「仮説」として整理してみましょう。

≪具体的な方法≫

地域の社会・経済状況（人口動態や企業立地など）、住民・利用者のニーズ、地域旅客運送サービスの状況や見通し、まちづくりの動向等を踏まえて、問題点・課題を整理しましょう。

この際、最も重要なのが、住民・利用者の移動ニーズと、地域旅客運送サービスの現状を比較し、この間にギャップがないかを確認することです。もし、必要とされている場所・対象者・時間帯に必要なサービスが行き届いていないのであれば、ここをターゲット（対象とする場所・人・時間帯）として、適切な対策を考える必要があります。

また、利用者が少なく困っている場合には、どうして利用しないのか（利用できないのか）、利用しようとした際に障壁となっているものはないかなど、ニーズとそれを満たすサービスについて考えることも重要です。



▲問題点・課題・対策の整理イメージ

2.3 データ等によって検証・分析する

≪ポイント≫

- 問題点・課題を仮説として設定した上で適切な調査内容を検討しましょう。
- 既存の統計資料、交通事業者のデータ等をもとに、整理した問題点・課題を裏付けましょう。
- 交通事業者にデータ提供を依頼する際には、データの利用目的や交通事業者にとっての地域公共交通計画作成のメリットを明確に示しましょう。
- 既存統計資料や交通事業者が保有しているデータでは把握しきれない情報については、利用実態調査・アンケート調査・ヒアリング調査の実施により把握しましょう。

≪具体的な方法≫

① 問題点・課題の仮説を定める

地域公共交通計画の作成に当たって、地域課題の整理・共有化、事業の達成目標の設定、事業実施効果の予測など、調査は全ての作業の基本になります。既存資料等を有効活用するなど効率的な調査手法を選定しつつ、必要な調査をしっかりと実施しましょう。また、あらかじめ地域の移動の実態について詳しい関係者（交通事業者や地域住民等）と話をして、「仮説」を定めた上で調査内容を絞り込むことが重要です。

② 地域の現状を把握する

地域の地勢や土地利用、人口動態や日常生活圏、施設立地、観光動態等について、既存の統計資料の活用に加え、必要に応じて追加調査等を実施し、地域の現況に関する項目を整理しましょう。なお、地域内の人口分布や通勤・通学流動、施設の立地状況等については、地図上で示した上で、バスや鉄道等の公共交通ネットワークの図面と重ね合わせて示すことができれば、現状の公共交通ネットワークが十分なものかどうか、必要とされるところに整備されているか、などの分析に活用できます。

統計局や国土交通省のホームページでは、地域の現況を把握するのに役立つ様々な統計資料が公開されています。無償で活用できる情報が多くありますので、積極的に活用してみましょう。都道府県や市町村独自で実施している調査（他部署での実施調査など）もありますので、関係部局に問い合わせてみるのもお勧めです。都市計画マスタープランや立地適正化計画を作成又は作成を検討している場合には、人口分布や土地利用、施設配置などの地域特性を詳細に整理・分析している場合もありますので、活用を考えてみましょう。

なお、人の移動や地域の係わりは単一の市町村内で留まるものではないため、必要に応じて近隣市町村等も含めて資料を収集することも重要です。

▼地域の現状等での記載項目例

項目	概　　要	利用するデータ等
地勢・自然	・　地形・地勢や気象状況等について説明します。 ・　地形については高低差が分かるような地図で説明することも有効です。	・ 地図 ・ 気象庁のデータ
土地利用	・　市街地の広がりや、市街地における商業地／住宅／工業等の土地利用の状況を説明します。 ・　道路や鉄道の整備状況や整備計画について説明します。	・ 土地利用現況図 ・ 都市計画図
人口・世帯数	【人口・世帯数等の推移】 ・　人口・世帯数の推移や地区別の分布を表やグラフ等で示し、人口動態について説明します。 ・　人口については、年齢３階層別に示すなど、年齢構成の変化についても説明します。 ・　対象区域が広域であるなど、多様な地区が存在する場合には、地区別の人口・世帯数等についても説明します。なお、GIS（地図情報システム）の活用も積極的に検討しましょう。 【将来人口】 ・　「人口ビジョン」等で独自に将来人口の予測をしている場合、これを使用して将来的な人口動態を説明します。また、国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来人口推計（都道府県・市町村）」も活用可能です。	・ 国勢調査 ・ 住民基本台帳
日常生活圏	・　市町村間・地区間における通勤・通学、買物・通院等の流動についての現状を、表や地図を用いて説明します。 ・　パーソントリップ調査や独自の実態調査等を実施している場合は、その結果を用います。なければ、国勢調査結果の通勤・通学に係る統計数値の活用が可能です。 ・　より詳細な実態の把握のため、携帯位置情報データの活用についても検討してみましょう。	・ パーソントリップ調査 ・ 地方公共団体独自の実態調査 ・ 国勢調査 ・ 携帯位置情報データ
事業所・従業者数	・　事業所数や従業者数の推移や地区別の分布を表やグラフ等で示し、事業者・企業の立地状況等について説明します。	・ 経済センサス
各種施設分布	・　医療・福祉施設、役所や図書館などの公共施設、大規模商業施設、観光施設などの集客施設の分布を地図で説明します。 ・　施設の集客数やその推移が分かれば、それについても説明します。 ・　今後の施設整備計画についても分かる範囲で説明します。	・ 地図 ・ 各施設の来場者データ ・ 各種施設計画
観光動向	・　観光施設の分布を地図で説明します。 ・　観客数の推移や、利用交通手段、出発地等の分布についても説明しましょう。	・ 各種観光動態調査
その他	・　必要に応じて、自家用者の保有台数とその推移、高齢者運転免許証の返納状況等、自家用車保有・利用並びに交通事故に関する最近の動向等についても説明しましょう。	・ 各種調査

▼活用できる統計資料の例

データ例	概要	活用イメージ	出典
国勢調査	国内に住んでいる全ての人・世帯を対象に、5 年ごとに実施される調査で、年齢別の人口や、通勤・通学先などが分かります。	・人口や高齢化率の推移 ・人口、高齢者分布状況 ・周辺市町村との結びつきの状況　など	総務省統計局 HP（https://www.stat.go.jp/data/index.html）
経済センサス	国内に立地している事業所及び企業の経済状態を把握するために実施される調査で、事業所数や従業者数などが分かります。	・事業所や従業者数の推移 ・事業所や従業者の分布状況など	総務省統計局 HP（https://www.stat.go.jp/data/index.html）
道路交通センサス	全国の道路状況、交通量、旅行速度、自動車運行の出発地・目的地、運行目的等を調査するものです。	・道路の幅員や車線数等 ・道路の混雑状況 ・自動車を利用した移動の特性　など	国土交通省 HP（https://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-data/ir-data.html）
パーソントリップ調査	「どのような人が」「どのような目的で」「どこからどこへ」「どのような交通手段で」移動したかなどを調べる調査です。ただし、実施されていない地域もあります。	・交通手段別の移動特性 ・移動目的別の目的地 ・属性（性別や年齢）別の移動頻度　など	国土交通省 HP（https://www.mlit.go.jp/crd/tosiko/pt.html）
将来推計人口・世帯数	平成22年から平成52年までの30年間について男女年齢階級別の将来人口を推計したものです。都道府県別・市町村別に推計されています。	・将来人口 将来の高齢化率　など	国立社会保障・人口問題研究所 HP（https://www.ipss.go.jp/index.asp）
大都市交通センサス	三大都市圏において鉄道、バス等の大量公共交通輸送機関の利用実態を調査したもので、5 年おきに実施されています。	・鉄道・バス利用者数 ・鉄道駅間・バス停間の流動量 ・運行実態　など	国土交通省 HP（https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport_tk_000007.html）
国土数値情報	地形、土地利用、公共施設など国土に関する基礎的な情報を GIS データとして整備したものです。バスや鉄道などの交通関係の GIS データも提供されています。	・バス、鉄道路線と主要な行政施設等の立地の状況 など	国土交通省 HP（https://nlftp.mlit.go.jp/ksj/）
RESAS（地域経済分析システム）	産業、観光、人口などのデータについて、地図上に「見える化」することが可能です。	・観光資源と観光客の集積度の把握	RESAS　HP（https://resas.go.jp）
各都道府県の統計年鑑	各都道府県の全分野における基本的な統計資料が体系的に整理されています。	・人口や就業に関する動向 ・地勢 ・バス・鉄道の運輸実績 など	各都道府県の統計関連部署に問い合わせてみてください

③ 公共交通の現状を把握する

今後の公共交通の需要見通し（人口推計結果等）と地域の公共交通の現状（運行状況、利用状況、経営状況等）を整理し、将来的な公共交通の動向を関係者間で共有することが重要です。なお、調査の対象とする公共交通は、乗合バスだけに限定せず、地域公共交通計画の中で活用の可能性がある地域旅客運送サービスを幅広く捉えるようにしてください。例えば、鉄道や航路、タクシー、自家用有償旅客運送等を含めた公共交通全般のほか、必要に応じてスクールバス、福祉輸送、病院・商業施設などの送迎サービスなどを含めて整理・把握しましょう。また、一市町村内で完結する路線だけではなく、近接市町村に跨る広域路線についても現況を把握しておくことが重要です。

▼公共交通の現況に関する把握事項の例

項　目	内　　容	利用データ
公共交通の種類	・　鉄道や航路、バス、タクシー、自家用有償旅客運送など、地域に存在する全ての公共交通の種類と、事業の主体・事業手法等について表形式等で整理します。 ・　必要に応じて、（有償・無償を問わず）スクールバス、福祉輸送、病院・商業施設送迎サービス等の現状についても情報収集し、整理しておきましょう。	・ 事業者資料
整備状況	・　鉄道網や駅の位置、バス路線・系統の現状、タクシー乗り場の位置、及び今後の整備計画等について、地図や路線図等を用いて資料を作成します。 ・　必要に応じて、事業所や営業所等、配車の拠点となる場所も情報収集し、整理しておきましょう。 ・　人口分布や通勤・通学流動、施設の立地状況等などと、地図上で重ね合わせて示すことができれば、現状の公共交通ネットワークが十分なものかどうか、必要とされるところに整備されているか、などの説明が可能となります。 ・　GIS（地図情報システム）を用いれば、鉄道駅の勢圏（例：500m）、停留所の勢圏（例：300m）における人口や面積等の集計ができ、それをもとに、地域での鉄道やバスの「カバー率」を計算することもできます。	・ 各種地図 ・ 路線図
運行状況	・　鉄道やバス路線について、路線・系統別の運行回数や運行時間帯、運賃などの状況を、地図やグラフを用いて資料作成します。	・ 路線図 ・ 時刻表 ・ 事業者資料
利用状況	【路線別の状況】 ・　バス路線別あるいは鉄道駅別に、利用者数の現状や推移、利用者の内訳（通勤定期・通学定期、普通乗車等）について、表やグラフを使用して示します。 ・　利用者総数だけでなく、例えば、１運行当たりの利用者数を示すなど、多角的に分析できるように工夫しましょう。 ・　タクシー利用については、路線・方面別の集計が困難であり、地域全体の利用者数やその推移について資料作成します。 【詳細な利用状況】 ・　これまでに乗降場所別の乗降者数調査、OD調査等を実施していれば、区間別・時間帯別等の利用状況や、特定区間間の利用状況等、必要に応じて説明資料を作成しましょう。 ・　バス路線の系統別に、バス停別乗車・降車人数、バス停間車内人員（バス停別通過人員）を整理することも、区間別の利用実態を把握する上で有効です。 ・　事業者のICカードの利用データを用いて、利用状況について分析することも考えられます。	・ 事業者資料

▼公共交通の現況に関する把握事項の例（続き）

項　目	内　　容	利用データ
利用環境	－ 駅等での乗換え・乗継ぎの状況 － 駅・停留所、車両等でのバリアフリー化の状況 － 駅・停留所等での情報提供（のりばや路線・ダイヤ化の案内等）の状況 － 駅・停留所等での上屋等の整備状況 ・　－HP等での情報提供の状況	・ 事業者資料 ・ 施設管理者資料 ・ 現地実態調査
経営状況	・　公表できる範囲で、各事業者の運行（総走行キロ等）及び収支状況（できれば路線別の運行状況・収支状況）の資料を入手し、表やグラフで説明しましょう。 ・　必要に応じて、乗務員や車両等の充足状況も把握しましょう。	・ 事業者資料
住民・利用者等の意向	・　公表できる範囲で、各事業者の運行（総走行キロ等）及び収支状況（できれば路線別の運行状況・収支状況）の資料を入手し、表やグラフで説明しましょう。 ・　必要に応じて利用者へのアンケート調査やヒアリング調査等を実施しましょう。	・ アンケート調査 ・ ヒアリング調査
将来予測	・　将来人口推計結果等を用いて、将来の需要推計を行います。また、需要推計結果を用いて、今後の収支状況がどうなっていくかの経営シミュレーションを実施することも考えられます。	・　実態調査 ・ 事業者資料

個別のバス路線等の運行や収支状況については、交通事業者から下記のデータを入手しましょう。

▼個別のバス路線等の運行・収支状況を示すデータ例

運行状況	収支状況
・路線名 ・系統番号 ・起点 ・経由地 ・終点 ・系統キロ ・実車走行キロ	・運送収入・経常収入 ・運送費用・経常費用 ・経常費用総損益 ・収支率 ・補助金額 ・補助金込み収支

系統別の収支については、可能な限り、最新のデータ等を用いて算出しましょう。下記の例を参考に、収入と費用を算出し、収支状況を把握しましょう。

▼系統別の収支状況の算出方法例

系統別収入	系統別費用
（例１） バスの利用実態調査結果やICカード利用データを用いて、乗客一人一人の乗降停留所や利用者種別、券種等を把握し、区間別・券種別の運賃と掛け合わせることによって、系統別の収入を推計する。 （例２） 運賃箱での現金収入額に基づいて、各系統の収入を算出する。	（例１） 系統別の運行費用は、概ね実車走行キロに比例するものと考え、各系統の実車走行キロに基づいて全社又は営業所単位での総費用（人件費、燃料費、車両費等）を系統別に配分・按分する。 （例２） 系統別の運行費用は、概ね実車走行キロと比例するものと考えるが、それ以外の要素（例えば、特定系統にのみ大型車両・ノンステップバス等を導入しているなど）も加味する。各系統の実車走行キロ及びその他の費用増の要因を用いて系統別の配分基準を設定し、全社又は営業所単位での総費用を系統別の配分基準によって配分・按分する。

交通事業者・関係者が保有する地域旅客運送サービスのデータを活用することは、現状分析・評価に有効なだけでなく、マーケティング分析等においても有効となり得ます。このように、両者にとってメリットが生まれるようなデータ活用を図りましょう。

なお、乗合バスの収支状況等のデータについては交通事業者等の企業情報を含みますので、取り扱いには注意しましょう。交通事業者に提供を依頼する際には、データの利用目的と分析方針、分析後のデータの取り扱い等について双方で認識を共有し、トラブルが発生しないように十分に留意しましょう。

▼交通事業者等から提供してもらう資料（例）

分　類	資料・データ（例）
運行・サービスの内容	・路線網図 ・系統一覧（系統別の便数、営業キロ） ・時刻表 ・運賃、企画乗車船券等
利用状況	・路線別・系統別の利用者数 ・駅別・停留所別乗降客数 ・普通／定期等の種別利用者数 ・IC カードデータ
経営関連指標	・収支状況（事業者全体、系統別） ・社員や車両の過不足状況
情報案内等の状況	・路線案内、サービス案内等の情報提供の状況

a)　提供してもらう資料と依頼に当たっての留意点

交通事業者が会社の運行実績及び補助申請等を行う基礎資料として毎年「輸送実績報告書」を整理し、担当地方運輸局等（各地方運輸局交通政策部交通企画課・神戸運輸監理部総務企画部企画課・沖縄総合事務局運輸部企画室が該当。以下、地方運輸局等と呼びます。）に提出しています。この輸送実績には下記の項目が「会社別、系統別」に整理されています。

【交通事業者が整理しているデータの例】

- 運行ダイヤ：始発・終発時刻、所要時間、運行回数
- 輸送人員：定期、定期外客、１人当たり乗車キロ
- 平均乗車人員、平均乗車密度、運賃収入　など

なお、交通事業者からデータを提供してもらうためには、協力してもらえる交通事業者、関係者との協力体制を構築する必要があります。また、依頼に当たっては、地域公共交通計画等を作成することで交通事業者にとってどのようなメリットが生じるのか、計画作成に当たってどのような実態を把握するためにどのようなデータが必要になるのか、地方公共団体から明確に示してお願いすることが重要です。

b)　IC カードデータの活用について

IC カードが導入されている交通事業者の場合、IC カードシステムには利用者の乗車記録（出発地・目的地、使用した便等）が記録されていますので、IC カードデータの集計結果は路線再編等の検討に当たって有力な検証ツールになり得ます。

c)　バスロケーションデータの活用について

バスロケーションシステムが導入されている交通事業者の場合、バスロケーションシステムのデータによりバス停発着時間が把握できるため、ダイヤどおりにバスが運行されているか（遅延はないか）、バス停間の平均速度はどの程度かいった運行状況を把握することができます。また、道路交通状況に即したダイヤ設定の検討が可能となります。

d)　オープンデータの活用について

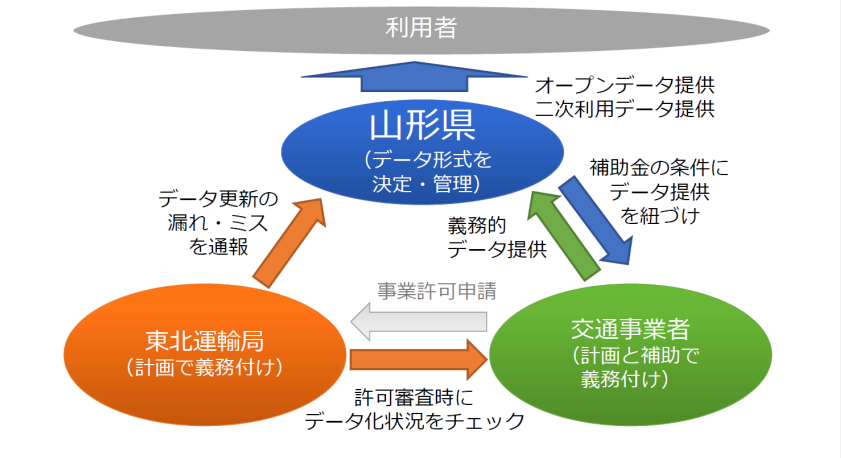
オープンデータとして、バス事業者や地方公共団体がバス路線、バス停、ダイヤ等の静的データや、バスの運行状況（現在位置等）の動的データを公表している場合がありますので、バス路線等の実態を整理・把握する際に活用を考えてみましょう。

また、地域公共交通計画の作成をきっかけに、地域公共交通に関する各種データをオープンデータ化し、地域公共交通以外の分野での様々な検討の際に活用できる情報としてストックすることも有効だと考えられます。

【事例】山形県：地方公共団体による公共交通のデータプラットフォームの構築

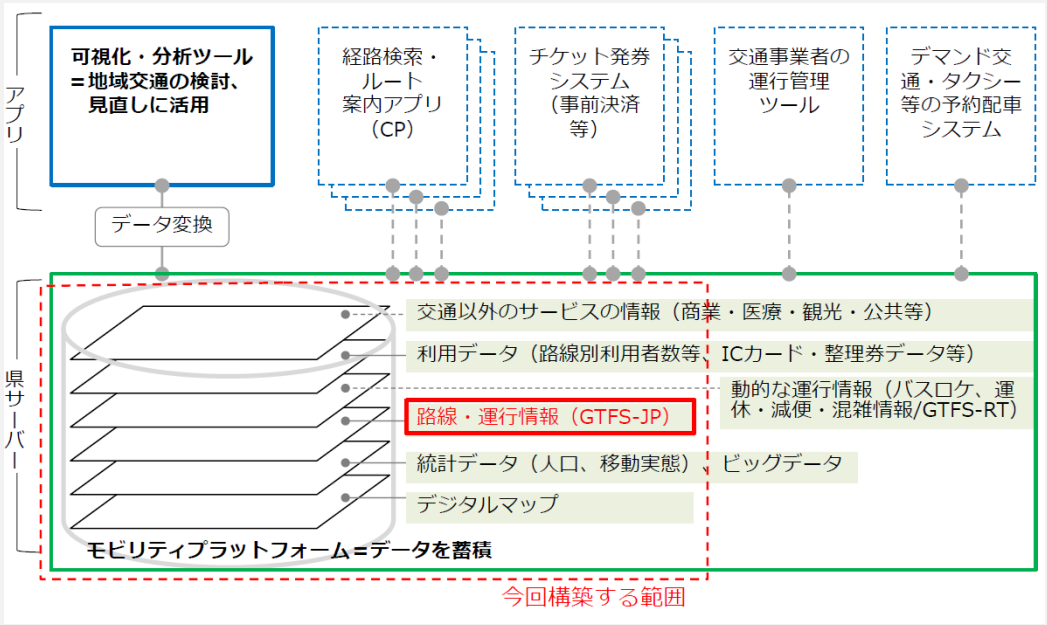
山形県では、県が自ら主導して県内の公共交通に関わる統計データや交通サービス情報（静的データ／GTFS-JP）を整理・作成し、県のサーバ（ホームページ）上に蓄積していく「山形県公共交通関連情報共有基盤（やまがた公共交通オープンデータプラットフォーム）」を構築しています。データプラットフォームの構築は県が作成している「山形県地域公共交通計画」において位置付けられており、また、交通事業者には運行に係る補助の要件の一つとしてデータ提供を依頼し、了解を得て進めています。収集データについては種類ごとにオープン化のレベルを段階的に設定しており、GTFS 化情報等は県のホームページで公開しています。一方で、交通事業者の企業情報等に関わる詳細なデータは、申請に応じて提供するなどの対応を行っています。

■参考：山形県公共交通関連情報共有基盤(やまがた公共交通オープンデータプラットフォーム)
https://www.pref.yamagata.jp/020056/kurashi/kendo/kotsuseisaku/kokyokotsu.html



▲データ利活用のための提供・集約の仕組み

資料：山形県資料



▲プラットフォーム構築の全体像

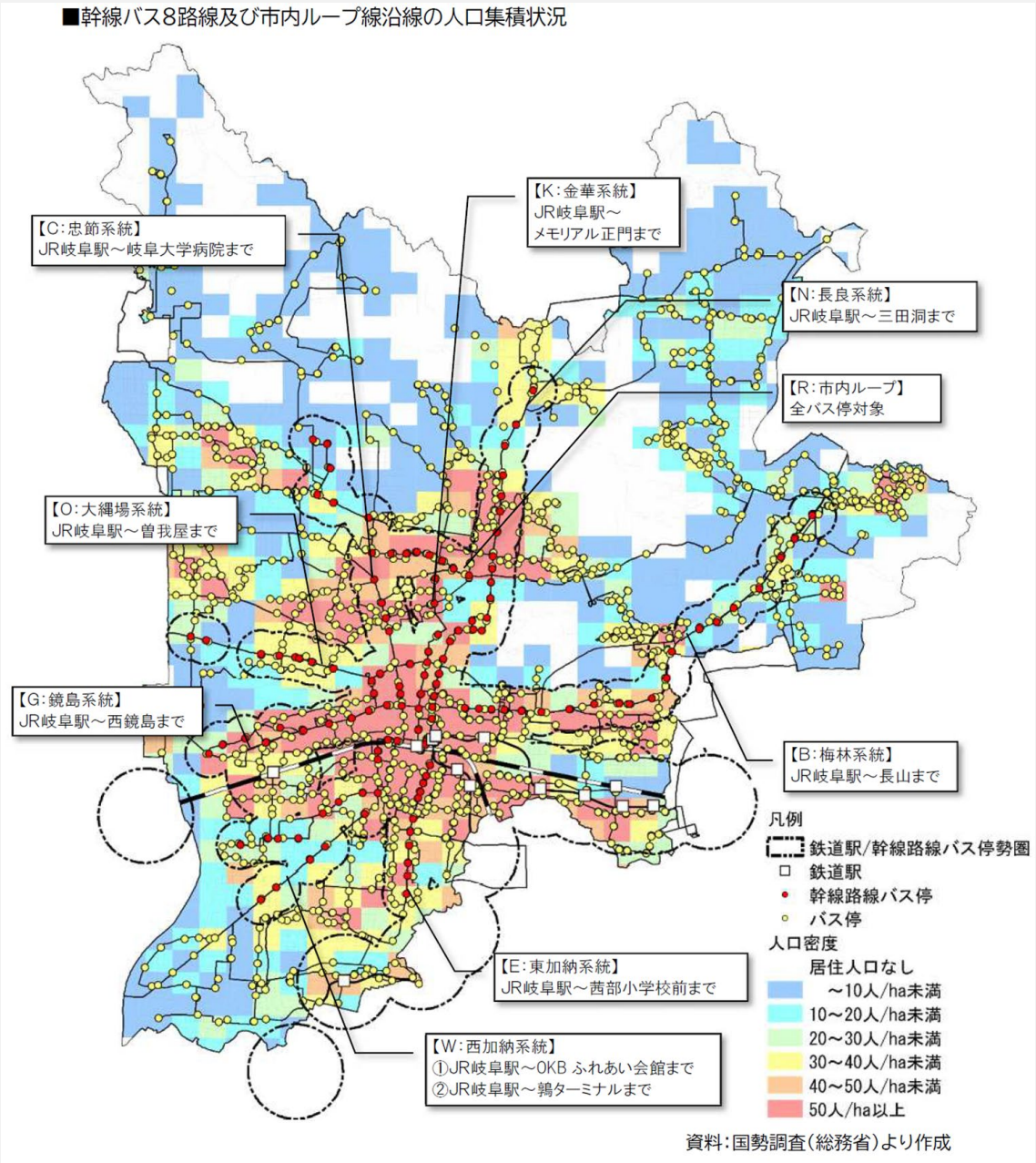
資料：山形県地域公共交通活性化協議会資料

④　現況整理の事例

各地域における特徴的な現況整理の事例を紹介します。

【事例】岐阜県岐阜市：バス路線沿線の人口集積状況の整理

バス停留所の勢力圏と人口密度のメッシュデータを重ねあわせることにより、各路線沿線への人口の集積状況を整理しています。

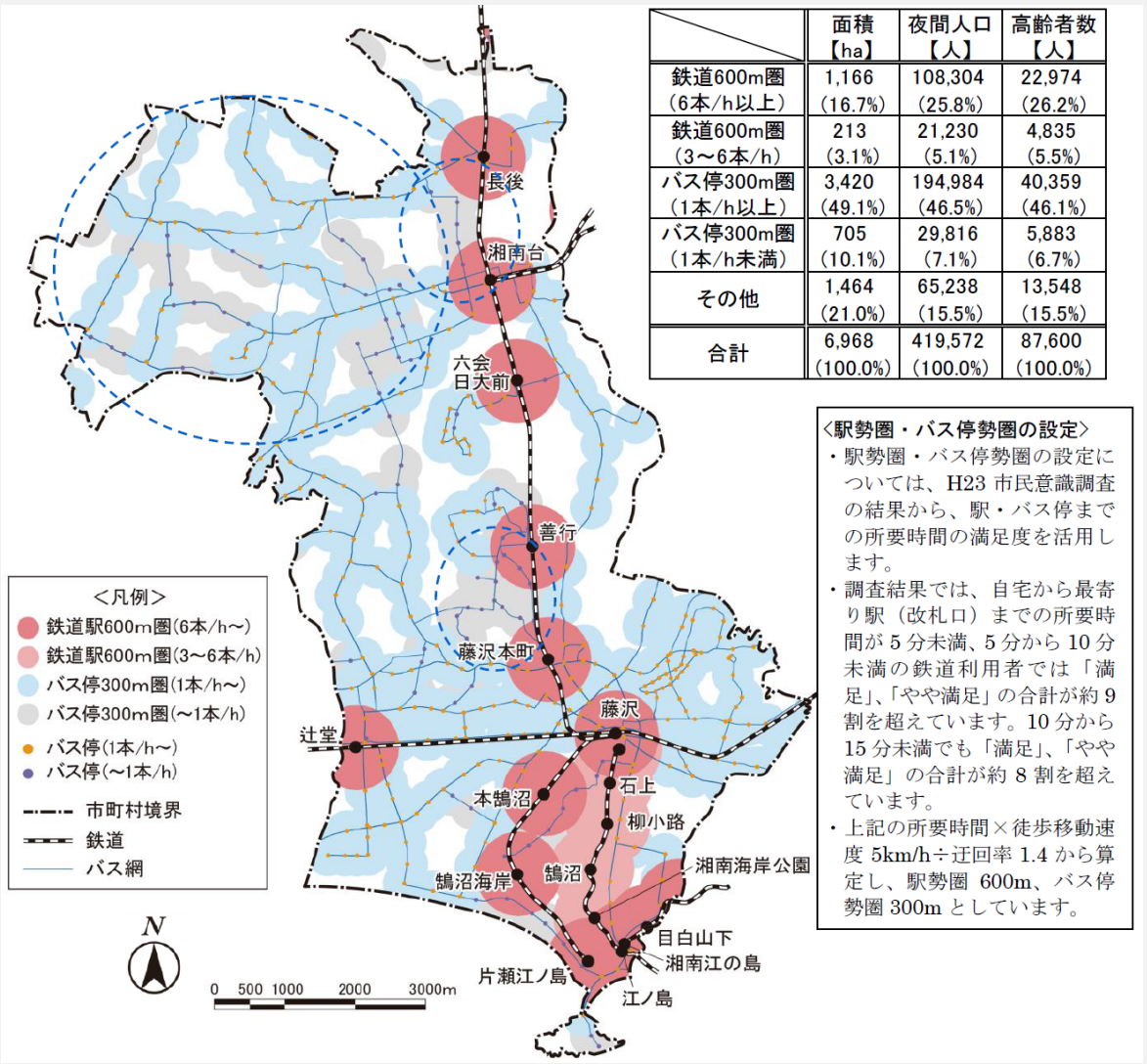


▲　バス路線沿線の人口集積状況の整理の例（岐阜市）

資料：岐阜市地域公共交通計画

【事例】神奈川県藤沢市：GIS を活用した公共交通の現況整理

藤沢市では、鉄道、バスなどの市内全ての公共交通網及び乗降場所を GIS 上で図示するとともに、鉄道駅・バス停別の勢圏を設定してサービス水準（1 時間当たり運行本数）別に図示して、市内各地での公共交通のサービス状況を整理・分析しています。この整理により、公共交通のサービスがない、あるいは少ない地域を視覚的に明らかにするとともに、これらの圏域に居住する人口（高齢者数）も把握し、今後の公共交通見直しの基礎資料としています。



	面積【ha】	夜間人口【人】	高齢者数【人】
鉄道600m圏（6本/h以上）	1,166（16.7%）	108,304（25.8%）	22,974（26.2%）
鉄道600m圏（3～6本/h）	213（3.1%）	21,230（5.1%）	4,835（5.5%）
バス停300m圏（1本/h以上）	3,420（49.1%）	194,984（46.5%）	40,359（46.1%）
バス停300m圏（1本/h未満）	705（10.1%）	29,816（7.1%）	5,883（6.7%）
その他	1,464（21.0%）	65,238（15.5%）	13,548（15.5%）
合計	6,968（100.0%）	419,572（100.0%）	87,600（100.0%）

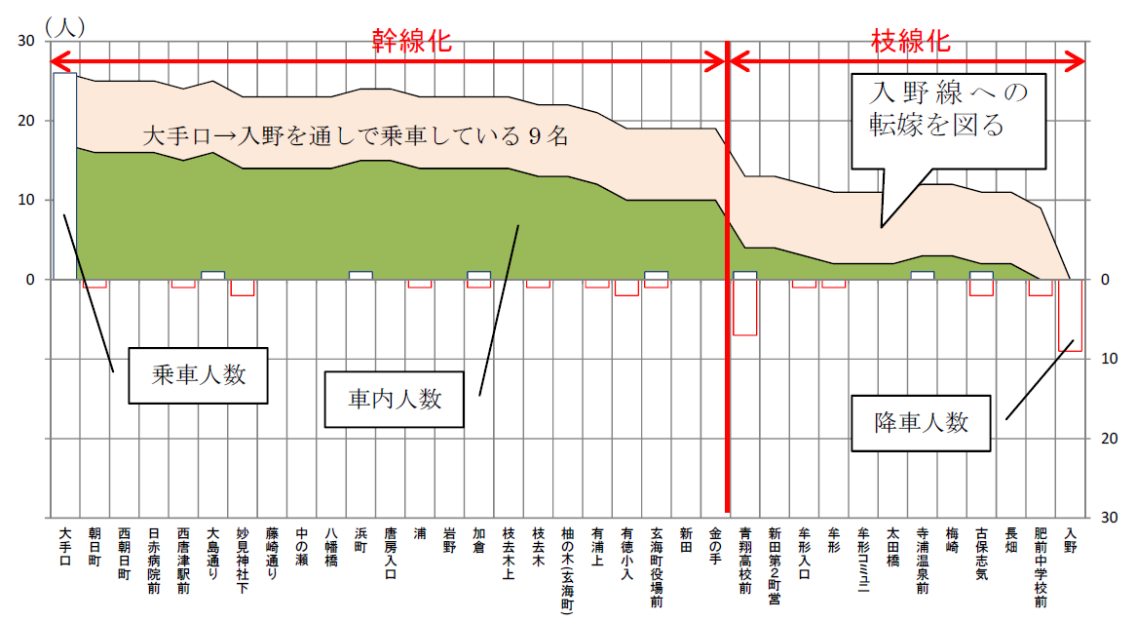
〈駅勢圏・バス停勢圏の設定〉
- 駅勢圏・バス停勢圏の設定については、H23 市民意識調査の結果から、駅・バス停までの所要時間の満足度を活用します。
- 調査結果では、自宅から最寄り駅（改札口）までの所要時間が 5 分未満、5 分から 10 分未満の鉄道利用者では「満足」、「やや満足」の合計が約 9 割を超えています。10 分から 15 分未満でも「満足」、「やや満足」の合計が約 8 割を超えています。
- 上記の所要時間×徒歩移動速度 5km/h÷迂回率 1.4 から算定し、駅勢圏 600m、バス停勢圏 300m としています。

▲GIS を活用した公共交通のサービス状況の整理の例

資料：藤沢市地域公共交通網形成計画（藤沢市交通アクションプラン）

【事例】佐賀県・唐津市・玄海町：公共交通の利用実態に基づく運行水準・運行形態の適正化検討

佐賀県・唐津市・玄海町では、乗合バスの利用実態をOD調査により把握し、時間帯別・年齢別利用状況や停留所別乗降客数を路線別に整理することで、車両の小型化や運行回数の適正化、幹線化・枝線化の方針検討等に活用しています。

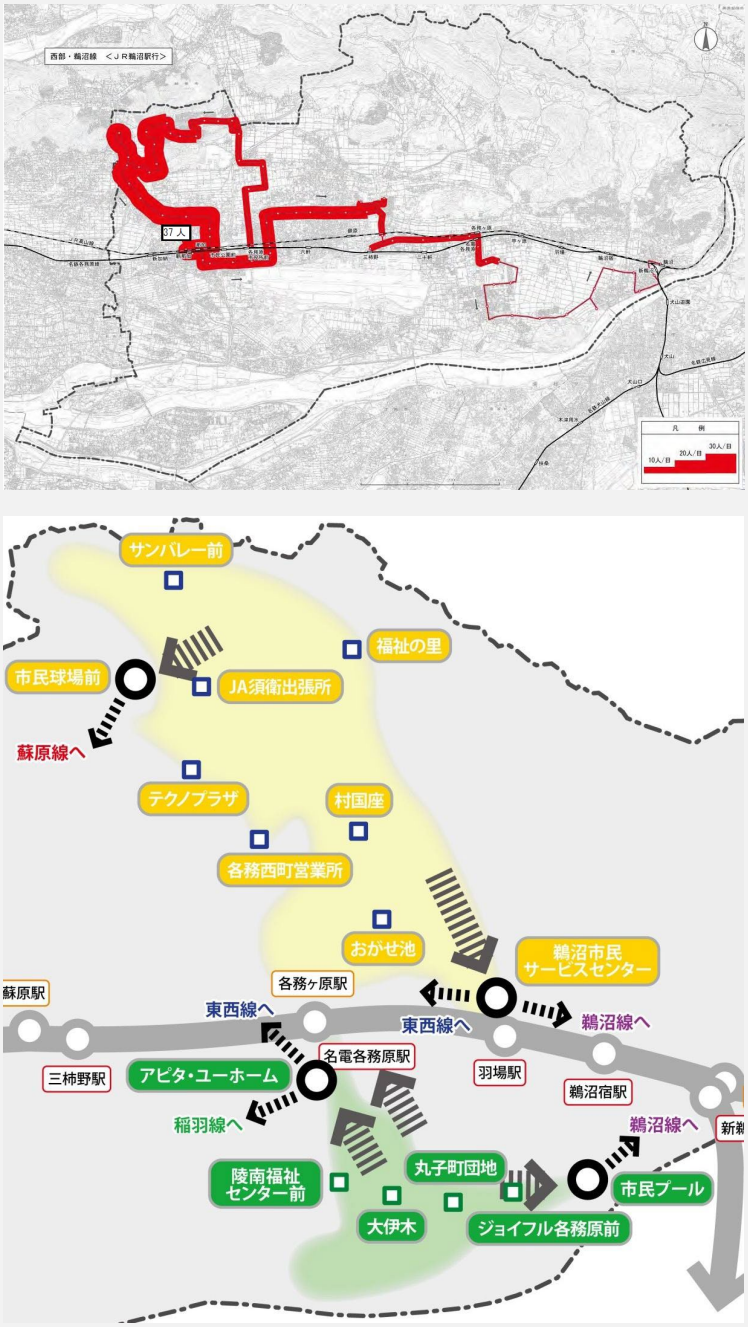


▲停留所別乗降客数の整理による幹線化・支線化区間の検討例（佐賀県・唐津市・玄海町）

資料：唐津地域公共交通網形成計画

【事例】岐阜県各務原市：公共交通の利用実態に基づくデマンド化の検討

各務原市では、乗降実態調査により市内乗合バスの停留所区間別の詳細な利用者数を整理し、結果をもとに交通事業者と地元住民との対話を重ねることで、デマンド化する路線の抽出とサービス内容の検討を行いました。

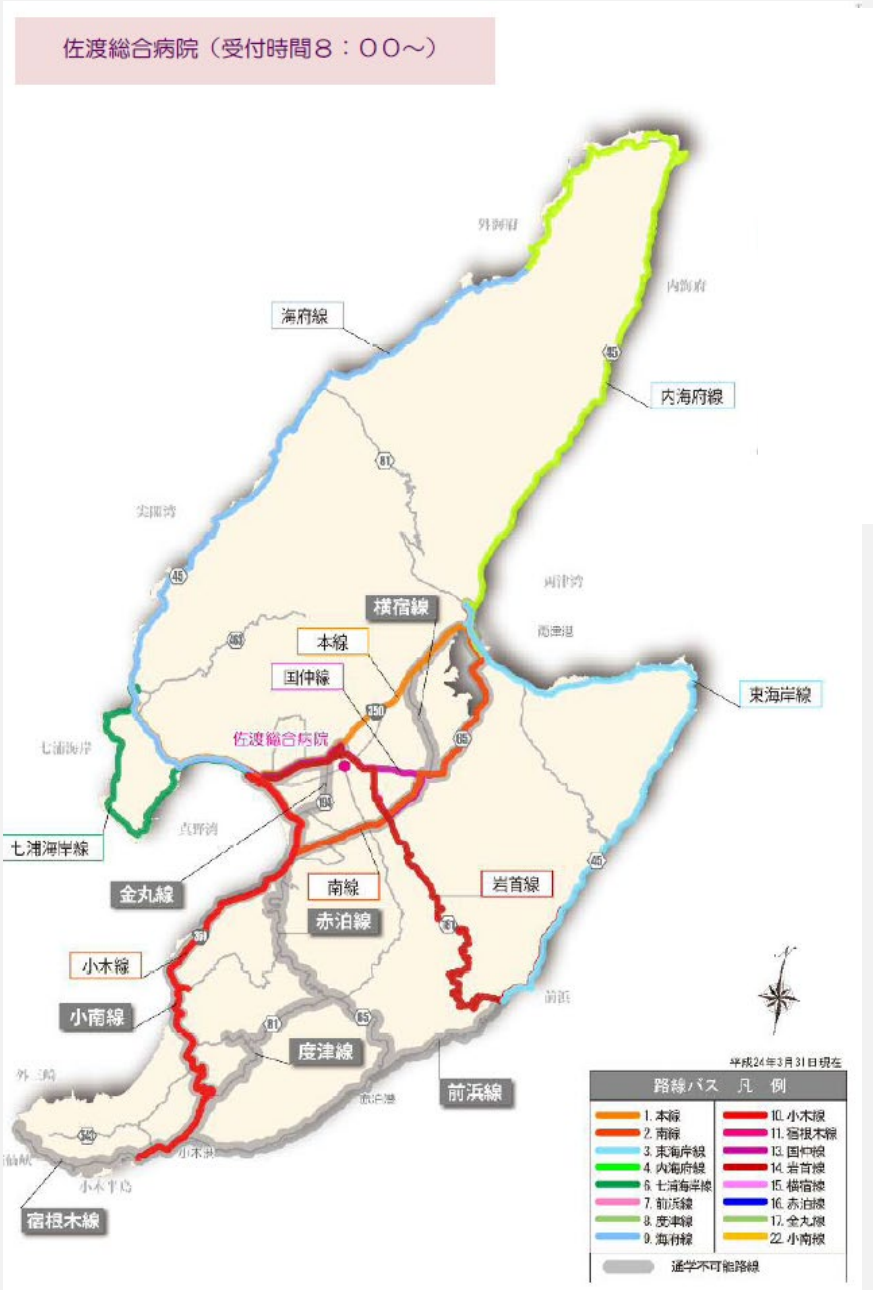


▲乗降調査の結果（上）とデマンド交通導入エリアの検討（下）の例（各務原市）

資料：各務原市地域公共交通網形成計画

【事例】新潟県佐渡市：「おでかけ」のしやすさに着目したサービス実態の整理

佐渡市では、市内バスを利用する場合の主な病院の診察受付開始や高校の始業に間に合う路線及び区間を整理しています。こうした分析を行うことにより、路線は通っていても診察受付時間内や始業時間に間に合わないバス路線及びエリアが存在していることを把握することができます。こうした便数や利用者数だけでは把握しきれない、実態としての「おでかけ」のしやすさを整理することも重要な視点のひとつです。

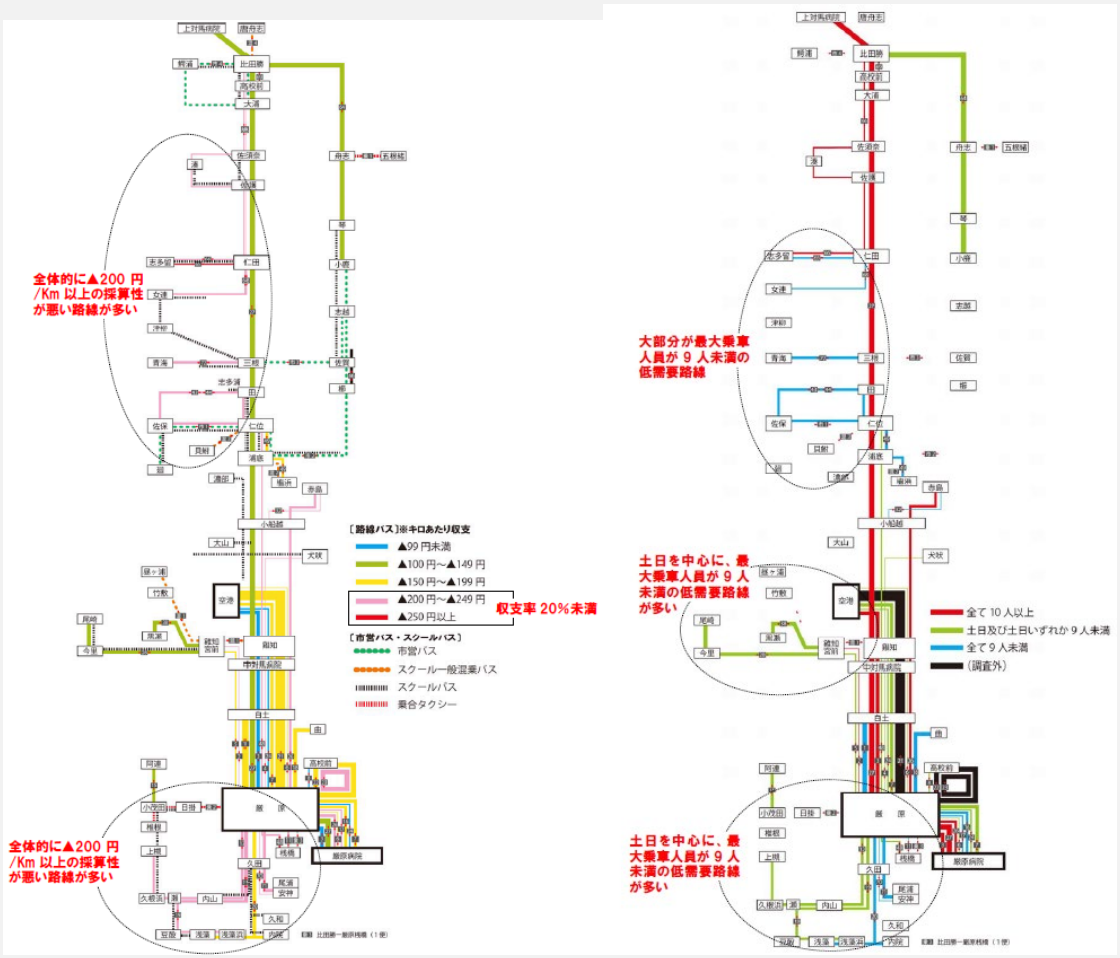


▲　病院別バス通院可能区間の整理の例（佐渡市）

資料：佐渡市地域公共交通網形成計画

【事例】長崎県対馬市：路線図上での利用状況・収支状況の整理

対馬市では、交通事業者から提供してもらった運行データをもとに、市内乗合バスの収支状況（キロ当たり収支）と利用状況（最大車内乗車人数）等を路線図上で整理することにより、路線の位置関係を意識しつつ、様々な視点から再編に向けた問題点・課題の整理を行っています。



▲　路線別収支状況（左）と利用状況（右）の整理の例（対馬市）

資料：対馬市地域公共交通網形成計画

【事例】長崎県佐世保市：IC カードデータを用いた詳細なバス利用実態の整理
（区間別乗車人員の整理）

佐世保市では IC カードデータを分析に活用することにより、停留所区間別の非常に細かい乗車人数の実績を整理しています。また、同情報を GIS で整理することにより、利用が多い区間と少ない区間を空間的に把握することを可能にしています。



▲IC カードデータを活用した区間別乗車人員の整理の例（佐世保市）

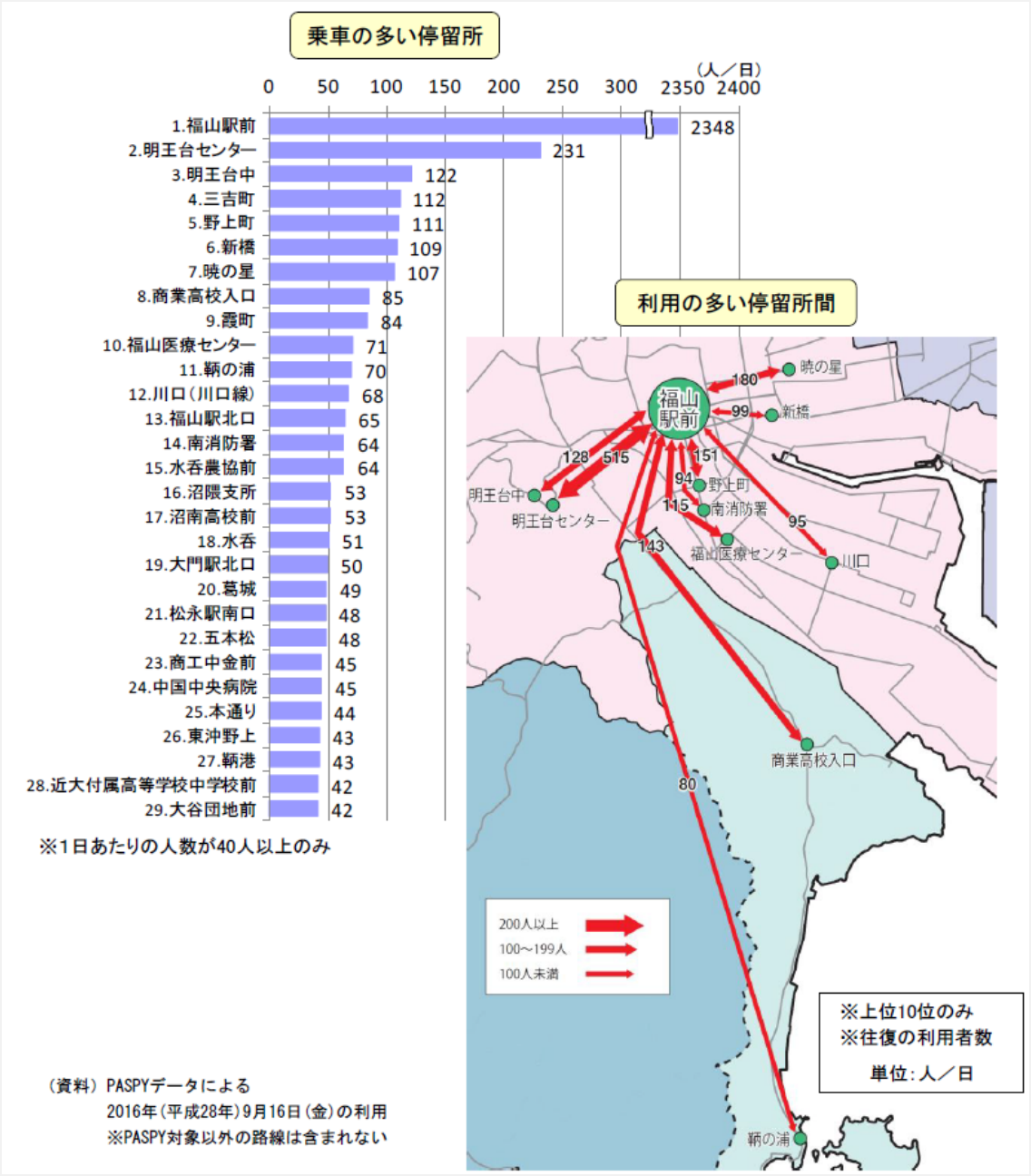
資料：佐世保市地域公共交通網形成計画

【事例】岐阜県岐阜市：交通事業者と連携したデータ分析

岐阜市では、交通事業者が保有している IC カードデータを市が提供を受けて分析し、現況の利用状況の整理や将来の利用状況のシミュレーションを行っています。そして、分析結果をもとに、市と交通事業者が議論することで、より実効的・具体的な再編計画の立案を可能にしています。

【事例】広島県福山市・岡山県笠岡市：IC カードデータを用いた詳細なバス利用実態の整理（停留所間の移動量の把握）

福山市・笠岡市内を運行する乗合バスの利用実態について、IC カードデータを活用することにより、停留所別の乗車人数だけでなく、利用の多い停留所間の移動量についても明確化しています。停留所間の移動量を把握することにより、路線の見直し方針を検討しやすくなるほか、バスの利用目的を簡易に推測することも可能です（学校の近くの停留所での乗降が多い場合、通学目的の移動と判断するなど）。



▲IC カードデータを活用した停留所間移動量の整理の例（福山・笠岡地域）

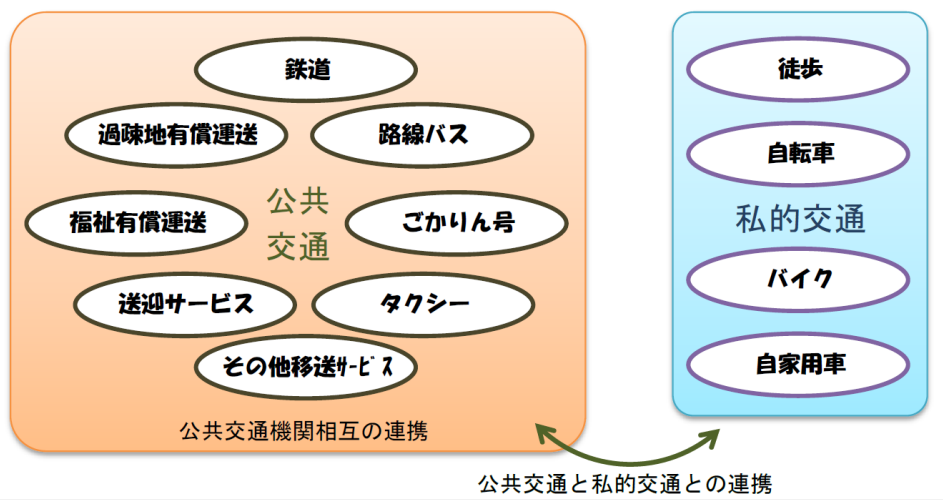
資料：福山・笠岡地域公共交通網形成計画

【事例】茨城県五霞町：地域旅客運送サービスの網羅的な整理

五霞町では、バスやタクシーのほか、送迎サービス（公営・民間）を含めて地域の輸送資源を網羅的に洗い出し、その実態を詳細に整理しています。その上で、これらのサービスも公共交通の一翼として捉えて、公共交通相互の連携を強化することを計画に位置付けています。

▼五霞町内の公共交通手段の整理

定時定路線型*	路線バス（五霞幸手線）
	五霞町コミュニティ交通（ごかりん号）
デマンド型*	タクシー
	過疎地有償運送
送迎サービス（公営）	スクールバス（東小、西小）
	福祉送迎
送迎サービス（民間）	企業送迎バス
	芝田クリニック
	民間介護福祉タクシー

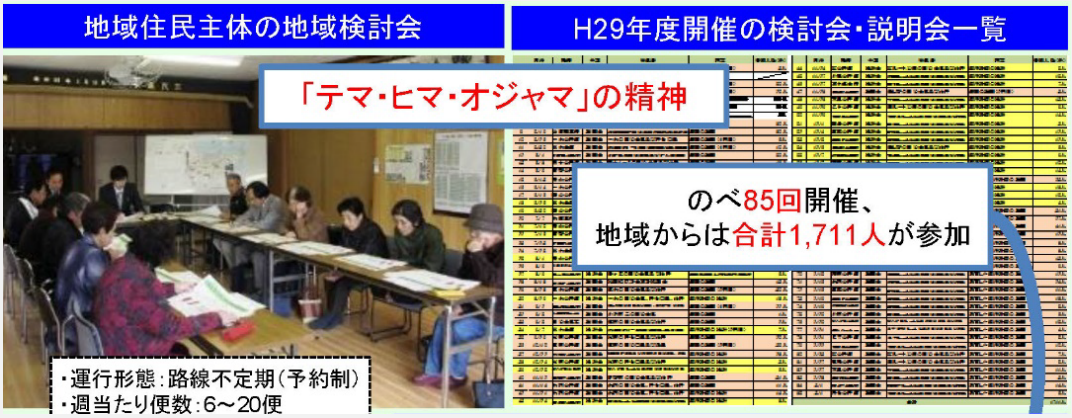


▲五霞町地域公共交通網形成計画における公共交通施策の対象

資料：五霞町地域公共交通網形成計画

【事例】大分県大分市：「真の利用者」自らが運行計画を作成・見直し

大分市では、交通不便地域を対象に登録制・予約制の乗合タクシー「ふれあい交通」を運行しており、各ルートにおいて地域住民が主体となり、市と運行計画の作成・見直しを行う「地域検討会」開催しています。地域検討会では、地域住民の中でも「真の利用者」自らが運行計画を作成・見直し、地域住民の「おでかけ」の手段として定着しています。また、市の方でも地域検討会・説明会を精力的に運営し、利用者からの意見を大分市地域公共交通協議会において議論し、実際の運行に反映する仕組みを構築しています。



資料：平成 30 年地域公共交通優良団体国土交通大臣表彰資料

【事例】岐阜県美濃加茂市：地域懇談会の開催による住民アイデアの取り入れ

美濃加茂市では、市民の健康増進を目標に掲げ、医療費の削減などクロスセクター効果に着目し、中期的な視点で住民や来訪者が公共交通を利用しやすい環境づくりを推進しています。そうした中で、地域懇談会を継続的に開催し、住民・利用者のアイデアを取り入れて改善に繋げており、利用者の大幅な増加を実現しています。



資料：美濃加茂市「バス」と「まち」を考えるおしゃべり喫茶ホームページ

⑤　現在の利用者の移動特性やニーズなどを把握する

地域の公共交通を検討するに当たっては、地域の住民や従業者、来訪者の移動実態と移動ニーズを的確に把握することが基本となります。更に、現在の実態だけでなく、現状では公共交通のサービス水準が低いために外出機会を逃している人々のニーズを把握することも重要となります。

ここでは、利用実態調査（乗降調査）・アンケート調査・ヒアリング調査の３つの調査手法について概要を説明します。

a)　利用実態調査（乗降調査）

地域公共交通について、利用が多い（もしくは少ない）時間帯や区間などを定量的に把握するためには、PT 調査結果や交通事業者からのデータ提供があればそちらを活用し、地域においてデータが整備されていない場合は、利用者の利用実態調査を新たに実施する必要があります。具体的には、バス車内で調査員や運転士が、便別・バス停別の乗客数（全数）をカウントしたり、利用者の利用区間を把握したりする方法などがあります。

調査の際には、利用者の属性についても併せて把握しておくと、具体的なサービス改善の方向性の検討の際に活用しやすくなります。

■車内で実施する調査

【車内で調査票を配布・回収する方法】

バス車内の乗降口付近にそれぞれ調査員が乗り込み、利用者が乗車してきたときに調査票等を手渡しし、降車時に回収する方法です。利用者による記入を要しない調査カードであれば調査員がカードの手渡しと回収を行うだけですので利用者の負担が小さくなります。一方で、調査票の工夫により利用者に大きく負担をかけずに利用者の属性を把握する手法もあります。

【車内で調査員が調査（聞き取り等）する方法】

調査員が車内に乗り込み、利用者を対象に、乗降バス停、年齢、性別、利用券種（カード、現金、定期券、回数券など）、目的などを聞き取る、又は目視で把握する調査です。

■車内での調査票据え置き調査

バス車内に調査票を吊り下げて行う方法です。調査回答者が重複したり、特定の地域・路線に回答が偏ったりするなどの懸念はあります。

■バス車載器による調査

バス車両には、乗車・降車を自動観測する機器（赤外線乗降センサーなど）が装着されている場合があり、バス運行事業者の許可があれば、時刻別バス停別に乗降者数が把握できます。また、用意されていない場合でも、新たに機器を設置することで同様の分析が可能になります。

■その他の調査

上記調査のほか、駅・バス停で乗車を待っている人に調査票を配布する方法や、IC カードデータを集計・分析する方法もあります。

b） アンケート調査

公共交通以外の移動も含めた普段の移動実態や、公共交通をはじめとする移動に対する意識、新規サービスが導入された場合の利用意向などについては、アンケート調査の実施が効果的です。ここでは、調査の目的に応じたアンケート調査の設計方法について概説します。

利用者に対してアンケート調査を実施することにより、公共交通の利用実態や公共交通への不満や要望を把握することができます。住民に対してアンケート調査を実施することで、買物や通院といった日常の移動に関しての頻度・利用交通手段等を網羅的に把握することができます。

【アンケート調査を実施する際の留意点】

■ 「地域公共交通計画を作ること＝住民アンケート調査を実施すること」ではありません

- アンケート調査は、既存の統計データやビッグデータ等では捉えられない、住民や公共交通利用者の移動実態やニーズを直接的に把握することができる有効な調査手法ですが、既存の調査結果やパーソントリップ調査等で住民の移動実態やニーズがある程度把握できるケースもあります。
- また、数百人程度の地区における移動実態・ニーズを把握するのであれば、対象者から直接ヒアリング調査（住民懇談会等の実施）で聞き取るほうが効率的な場合もあります。

■ 住民向け無作為抽出アンケート調査以外の手法もあります

- アンケート調査を検討する際には、「その地域で抱えている課題を適切に把握するためには誰に質問すべきか？」を予め明らかにしておきましょう。
- 地域公共交通計画を作成する際には、「住民基本台帳データから無作為抽出した住民に対するアンケート」を実施されるケースが多い状況にありますが、一方で、仮説として設定した公共交通の問題点・課題を検証することを考えるのであれば、対象者のセグメントを限定して調査するほうが望ましいこともあります。例えば、特定の地区居住者に限定する、公共交通機関の利用者に限定する、特定の層（学生、高齢者、観光客など）に限定してアンケート調査を実施することも考えられます。

■普段の移動実態調査

地域の公共交通を考えていくに当たっては、公共交通以外の移動も含めた普段の移動実態を把握し、分析することが基本となります。このような移動実態を把握する方法としてPT（パーソントリップ）調査があります。PT調査の利用が可能な場合は有効に活用してください。PT調査が実施されていない地域では、新たに移動実態を把握するためのアンケート調査が必要となります。

【普段の移動実態調査の調査項目の例】

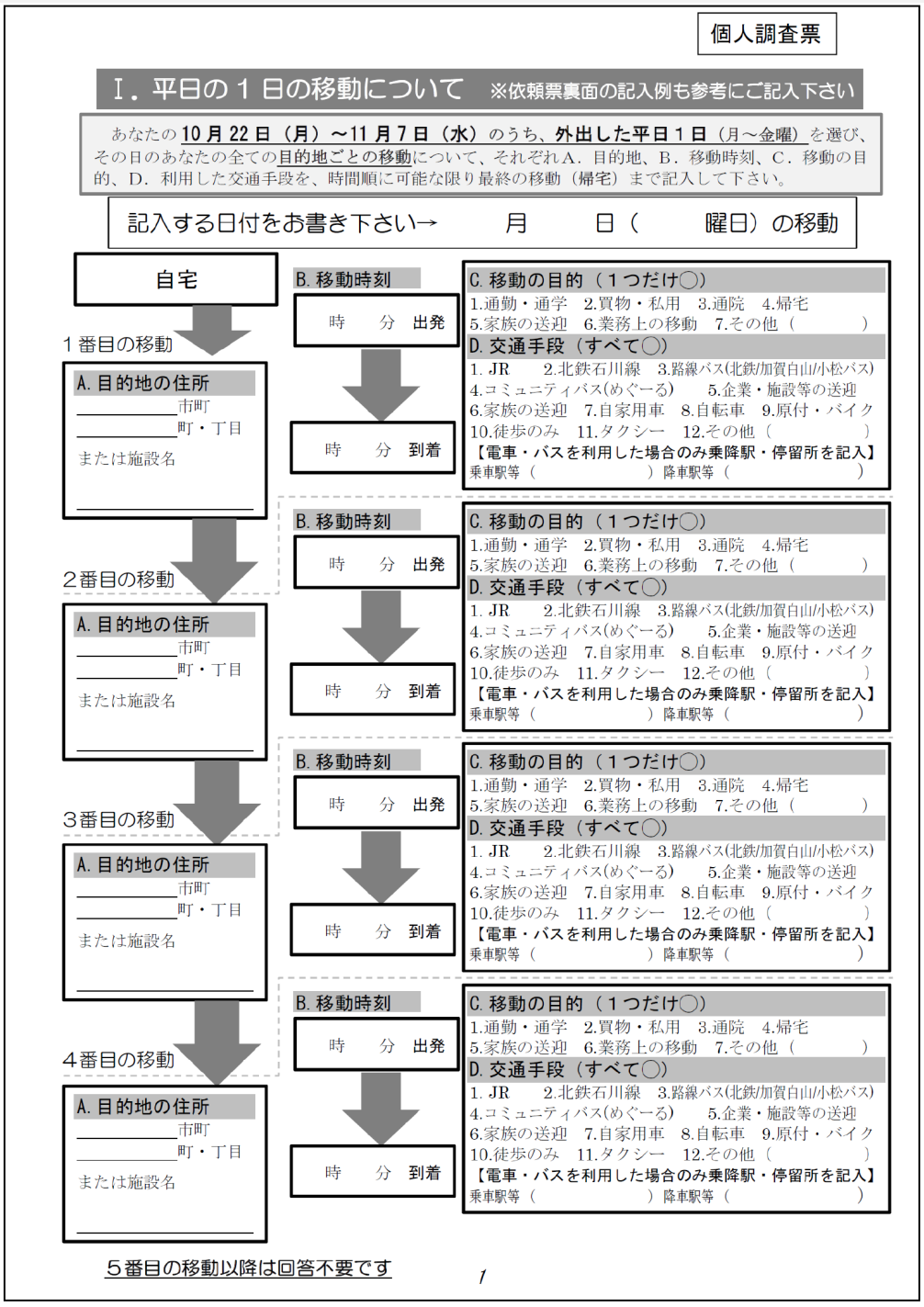
- 個人属性（居住地、性別、年齢、免許の有無、自身が運転できる車両の有無など）
- 出発地・到着地
- 出発時刻・到着時刻
- 移動目的、移動手段
- 自動車運転の有無、駐車場所
- 移動頻度
- 送迎の有無・同行者
- 公共交通を利用する目的、利用しない理由
- 現在の利用交通手段に対する評価や、交通手段が仮に使えない場合の代替手段
- 公共交通に対する公的資金投入（税金の活用）に対する意見　など



▲普段の移動実態調査の調査票の例

【事例】石川県白山市：移動実態調査（PT 調査）を実施した現況整理

白山市では、住民アンケート調査の中で移動実態調査（PT 調査）を実施して、市民の日常移動の状況、具体的には移動の目的地（移動 OD）、時間、目的、交通手段を把握し、移動特性を詳細に分析した上で計画作成を行っています。



個人調査票

Ⅰ．平日の１日の移動について　※依頼票裏面の記入例も参考にご記入下さい

あなたの 10 月 22 日（月）～11 月 7 日（水）のうち、外出した平日１日（月～金曜）を選び、その日のあなたの全ての目的地ごとの移動について、それぞれA．目的地、B．移動時刻、C．移動の目的、D．利用した交通手段を、時間順に可能な限り最終の移動（帰宅）まで記入して下さい。

記入する日付をお書き下さい→　　月　　日（　　曜日）の移動

自宅

1番目の移動
A. 目的地の住所
＿＿＿＿＿市町
＿＿＿＿＿町・丁目
または施設名
＿＿＿＿＿

2番目の移動
A. 目的地の住所
＿＿＿＿＿市町
＿＿＿＿＿町・丁目
または施設名
＿＿＿＿＿

3番目の移動
A. 目的地の住所
＿＿＿＿＿市町
＿＿＿＿＿町・丁目
または施設名
＿＿＿＿＿

4番目の移動
A. 目的地の住所
＿＿＿＿＿市町
＿＿＿＿＿町・丁目
または施設名
＿＿＿＿＿

B. 移動時刻
時　分　出発
時　分　到着

C. 移動の目的（１つだけ○）
1.通勤・通学　2.買物・私用　3.通院　4.帰宅
5.家族の送迎　6.業務上の移動　7.その他（　　）

D. 交通手段（すべて○）
1. JR　2.北鉄石川線　3.路線バス(北鉄/加賀白山/小松バス)
4.コミュニティバス(めぐーる)　5.企業・施設等の送迎
6.家族の送迎　7.自家用車　8.自転車　9.原付・バイク
10.徒歩のみ　11.タクシー　12.その他（　　）
【電車・バスを利用した場合のみ乗降駅・停留所を記入】
乗車駅等（　　）降車駅等（　　）

５番目の移動以降は回答不要です

1

▲移動実態調査で使用した調査票（白山市）

資料：白山市地域公共交通計画

【参考】ビッグデータの補完的活用

利用実態調査やアンケート調査等で把握できる平均的な移動実態に加えて、ビッグデータによる交通流動の時系列的な変化や、広域的な交通流動を捉えることで、地域における交通実態の多面的な理解に繋がることがあります。データによっては、データ確保のためのコストがかかることもありますが、地域において検証したい内容に応じて活用を検討してみてください。

【プローブパーソン調査】

PT 調査が実施されていない地区において人々の移動実態を把握する調査手法としてプローブパーソン調査というものがあります。プローブデータは、GPS 携帯電話等の移動通信機器を用いて、人の交通行動又は自動車の動き等のデータをリアルタイムに収集し、データベースに自動的に蓄積する調査方法です。「①複数日にわたる調査が可能である点」と「②時系列での人の詳細な移動軌跡の把握が可能である点」が特徴です。プローブデータを活用する場合、移動目的、利用交通手段、時刻、位置等の情報を把握することにより、主に以下の項目について把握できます。

・公共交通機関のサービス水準（所要時間・定時性など）
・公共交通機関の接続性（交通結節点での待ち時間、接続のための徒歩移動距離など）
・道路交通の円滑性（旅行速度、時間信頼性など）　など

PT 調査のようなマクロな調査では把握しにくい都心部での歩行者・自転車の行動や、PT 調査が実施されていない中山間地域での行動などを把握するための手法として有効です。

資料：（社）交通工学研究会 プローブ研究会（http://www.probe-data.jp/index.html）

【人口推計統計（携帯基地局情報）を活用した移動人口の算定】

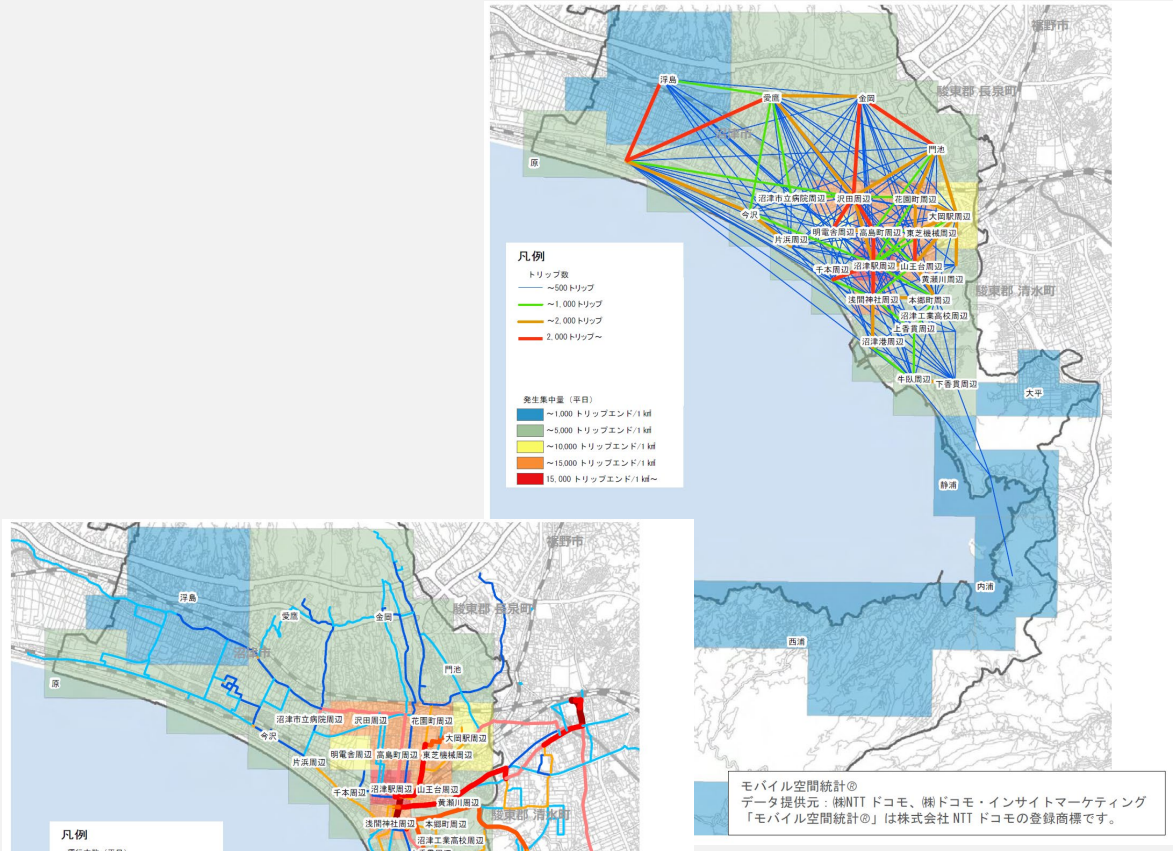
販売されている人口推計統計（携帯基地局情報）により地域毎の人口の分布（人口分布）や、性別・年齢層別・居住エリア別の人口の構成（人口構成）などを推定することが可能です。

例えば、人口推計統計（携帯基地局情報）では、分析対象範囲内のメッシュについて、分析時間帯の滞在人口、滞在人口の内訳として居住エリア別人口（最小：町丁字単位）が分かるため、流入人口や流出人口の把握が可能となります。

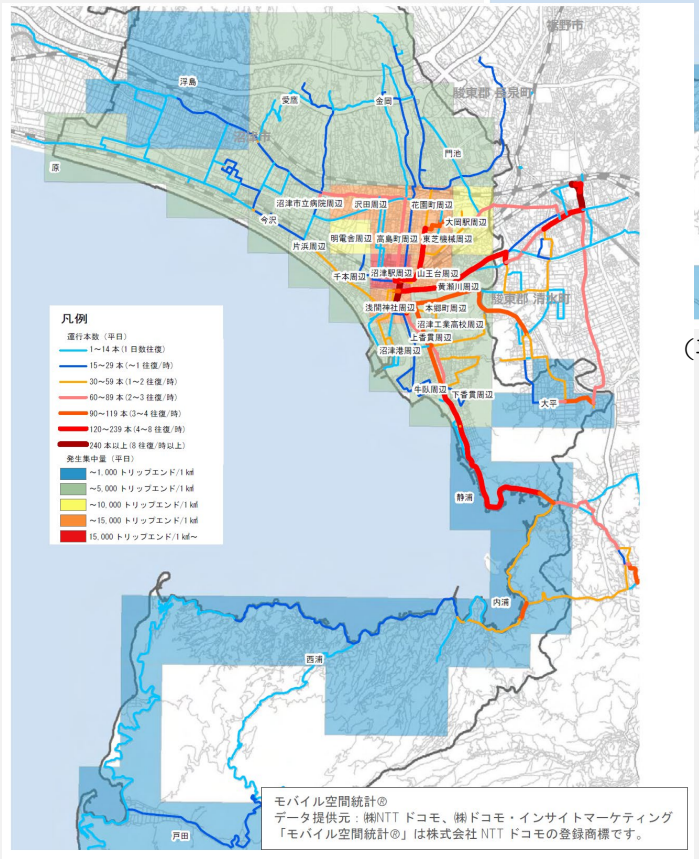
資料：国土交通省，情報通信技術を活用した公共交通活性化に関する調査報告書（平成 27 年３月）
（https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/jouhouka/sosei_jouhouka_fr1_000012.html）

【事例】静岡県沼津市：携帯基地局情報を活用した移動実態分析

沼津市は、携帯基地局情報（モバイル空間統計）を活用して、地域間の移動実態や地区別の発生集中量を分析するとともに、既存の乗合バス網・運行本数との重ね合わせを行うことにより、移動ニーズと公共交通サービスの整合状況を分析しています。



（平日の発生集中量及び地域間流動）



（平日の発生集中量とバス運行本数）

▲携帯基地局情報を活用した移動実態把握（沼津市）

資料：沼津市地域公共交通計画

■公共交通利用に関する実態調査

アンケート調査を実施することで、現在の公共交通に対する利用者の問題意識や満足度、改善要望などの意識データを収集することもできます。この際には、居住地、性別、年齢等の個人属性も併せて把握することで、より具体的な検討・分析につなげるようにしましょう。

【公共交通利用に関する実態調査項目の例】

- 個人属性（居住地、性別、年齢、免許の有無、自身が運転できる車両の有無など）
- 当該交通手段を利用する際の移動目的
- 当該交通手段を利用する理由・しない理由
- 当該交通手段を利用する前の利用交通手段
- 当該交通手段が利用できない場合の代替交通手段
- 往復での利用実態、往復で利用できない場合の代替交通手段の有無
- 当該交通手段を利用することによる行動変容
- 当該交通手段に対する満足度、問題点、改善要望（ルート・サービス水準等）
- 他の交通機関との連携に係る問題点、改善要望　等



【参考】潜在需要について

家族・友人の送迎等により、地域公共交通を本当に必要としている住民がごく一部に留まる場合が多くあります。こういった場合、アンケートで「地域公共交通の運行を開始したら利用するか？」と直接聞くよりも、前項「普段の移動実態調査」で述べたような「公共交通以外の移動も含めた普段の移動実態」の回答結果をもとに、例えば家族・友人による送迎の実態を細かく分析し、移動需要に対してどの程度まで地域公共交通で対応できるか、対応すべきかを計画者側で判断・検討する方が良い場合もあります。

■選好意識調査

選好意識調査（Stated Preference：SP 調査）とは、施策実施時の利用意向を把握するための調査です。新たな公共交通機関を導入した場合や、ダイヤやルート、運賃等のサービス水準を変更した際に利用する意向があるかどうかを確認することで、導入・改正するサービス内容の検討につなげることができます。

【選好意識調査の調査項目の例】

- 個人属性（居住地、性別、年齢、免許の有無、自身が運転できる車両の有無など）
- 普段利用する交通手段のサービス水準（所要時間、費用等）
- 仮想的な公共交通サービス（具体的なサービス水準を設定）に対する利用意向　など

市内移動のための「デマンド交通」を新たに導入した場合を想定してください。

「デマンド交通」とは？
希望する「目的地」と「時刻」を前日までに電話で予約しておくと、指定した時刻に車がご自宅近くや最寄りのバス停までお迎えにあがるサービスです。
（ただし、同じ時間帯に予約者が複数重なる場合は相乗りになり、回り道をすることもあります。）

現時点の「ご自宅から県立××病院周辺」への移動の実態についておたずねします。
問1：利用している交通手段について、あてはまるもの1つについて□に✔を記入して下さい。

□車(運転)　□車(同乗)　□路線バス　□タクシー　□その他（　　）

問1-1：問1で回答された交通手段の所要時間と料金を教えて下さい

所要時間（　　）分　　料金（　　）円
※路線バス・タクシーを選ばれた方は料金も教えて下さい

仮に、ご自宅から県立××病院周辺に新たな地区内交通が導入された場合の移動についておたずねします。
問2：以下のケース①に示すサービス内容の「デマンド交通」が導入された場合を想定して下さい。

デマンド交通の導入ケース①

所要時間が	料金は	お迎えの場所は	運行時間は
現状（問1-1）と同じ	100円	自宅前	6時～20時

あなたはどの交通手段を利用しますか？

□車(運転)　□車(同乗)　□路線バス　□ﾀｸｼｰ　□デマンド交通　□他（　）

仮に、ご自宅から県立××病院周辺に新たな地区内交通が導入された場合の移動についておたずねします。
問3：以下のケース②に示すサービス内容の「デマンド交通」が導入された場合を想定して下さい。

デマンド交通の導入ケース①

所要時間が	料金は	お迎えの場所は	運行時間は
現状（問1-1）より5分長い	600円	自宅前	9時～15時

あなたはどの交通手段を利用しますか？

□車(運転)　□車(同乗)　□路線バス　□ﾀｸｼｰ　□デマンド交通　□他（　）

▲選好意識調査の調査票の例（例：デマンド交通を新規導入する場合）

【参考】アンケート調査のサンプル数について

【サンプル数の設定】

調査の対象地域及び対象者は、調査の精度、調査に要する時間・経費などを勘案して設定します。調査対象全員に実施する調査を「全数調査」、調査対象の一部に対して行う調査を「標本調査」と呼びます。調査の規模が大きくなればなるほど精度は高まりますが調査費用はそれに応じて高くなります。そのため、具体的にどれだけのサンプル数が必要になるのかについては、事前に確認しておきましょう。サンプル数の検討に当たっては、以下の公式が用いられることが多いです。

≪サンプル数 n の算定式≫

$$n = \frac{N}{\left(\frac{\varepsilon}{K}\right)^2 \frac{N-1}{P(1-P)} + 1}$$

- ε：許容できるサンプリングの誤差（市町村が実施するアンケート調査などでは 5%、政府などが行う世論調査などでは 3%などの数値がよく使われます。値が小さくなるほど誤差が小さく、精度が高くなります）
- K：正規分布の性質から与えられる値（ε を 5%とした場合、K=1.96 とします）
- P：想定する調査結果（予測が困難な場合は、0.5 とすると最も安全なサンプル数を確保できます）
- N：調査の対象となるものの全体の人数（母集団の大きさ）
- n：必要とされるサンプル数

c)　ヒアリング調査（グループインタビューやワークショップ）

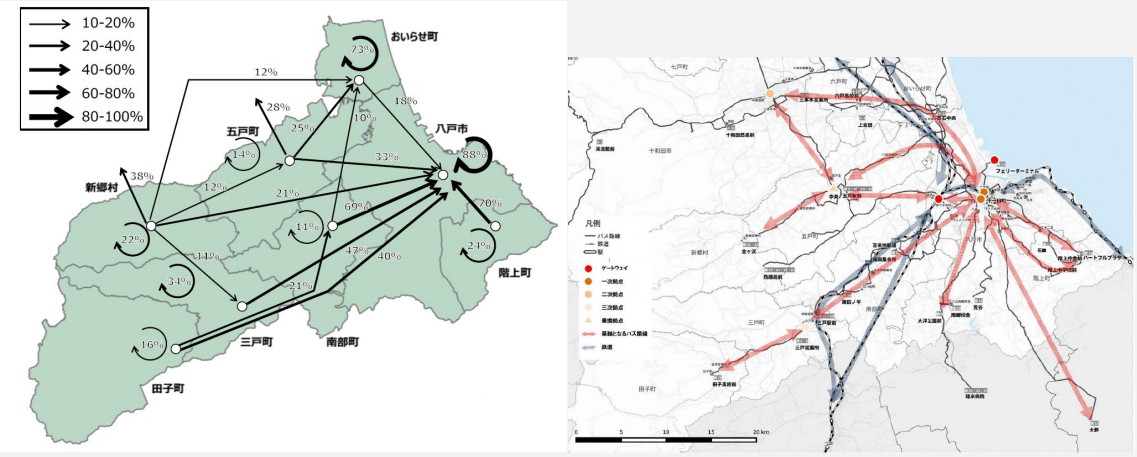
ヒアリング調査は公共交通の利用者や公共交通を必要とする住民と接する機会が多い関係機関の方々（交通事業者、自治会長、社会福祉協議会、民生委員、訪問指導を行っている保健師など）に対して直接聞き取り調査を行うことで、アンケート調査では現れてこない課題や、より深掘りした移動実態、地域公共交通の課題などを把握することができます。また、このような人たちは、地域公共交通を支えるキーパーソンになる方であることが多いため、なるべく綿密なコミュニケーションを図っておくことが、地域公共交通の改善の際のポイントになります。ヒアリング調査は、既存の地域の集まりや、他部署が実施している定期的な会合等の機会を活用させてもらうことも考えられます。

なお、ヒアリング調査の際には、調査対象者が偏らないようにすることが重要です。加えて、ヒアリング調査を通じて地域における移動の担い手やキーパーソンとなる方の発掘ができたり、法定協議会の委員の方に同席してもらうことで委員が地域の実情を肌感覚として理解することに繋がったりと、ヒアリング調査は単なる情報収集の場ではなく、今後の取り組みを検討するに当たり貴重な機会になり得ます。そのため、担当者自らが積極的に地域に足を運び、意見交換を行うようにしましょう。

【参考】広域的な生活圏の広がりに留意して調査対象地域を考える

地域住民の通勤・通学・買物・通院といった日常生活での移動は、単一市町村に留まらず、近隣の市町村まで広がって１つの生活圏を形成している場合が多くあります。

このような場合には、生活圏内の近隣市町村の担当者間で情報交換を行うとともに、連携して調査・検討を進めることを考えてみましょう。場合によっては、都道府県に協力・支援をお願いすることも有効です。例えば、青森県八戸圏域のように、自市町村内での移動割合よりも近隣の市町村への移動割合が多い地域においては、生活圏全体で将来の公共交通の在り方を考える必要性が高く、複数市町村で連携して広域的な計画作成を行っている例もあります。



▲八戸圏域における買物の移動実態と八戸圏域地域公共交通網形成計画における将来交通網

資料：八戸圏域地域公共交通網形成計画

2.4 まちづくり・観光振興施策と連携した取組を考える

≪ポイント≫

- 地域公共交通とまちづくり、観光振興等の地域戦略が一体となった地域ぐるみの取組の方向性を検討しましょう。
- 総合計画、都市計画マスタープラン、その他関連計画の内容を確認し、将来都市構造や公共交通に係る施策・事業等について整理しましょう。
- 立地適正化計画の作成を検討している場合、関連部署と情報共有などの連携を図りつつ、積極的に地域公共交通計画・立地適正化計画の作成に係る業務等を行いましょう。

≪具体的な方法≫

① まちづくり・観光振興等の地域戦略と一体で地域公共交通を考える意義

地域公共交通の維持は交通事業者の経営努力だけでは厳しい状況にあります。地域公共交通の維持に向けては、交通分野だけで取り組むのではなく、官民をはじめ地域の多様な関係者の共創（連携・協働）を強化することが重要であり、分野の垣根を越えて地域における潜在的な輸送需要に的確に対応することで、地域の既存の人的・物的資源を有効活用した移動手段の確保が期待されます。

特に地域経営の視点から、立地適正化計画をはじめとするまちづくり、観光振興等の地域戦略と一体で地域公共交通を考えることにより、人々が集う拠点、観光スポットにおける公共交通の利便性を高めるほか、都市の骨格となる公共交通軸の形成を図り、地域公共交通のサービスの充実と利用者の増加とを一体で実現することが必要です。

そして、長期的に地域公共交通を維持するためには、地域の公共サービスを一体的に運営することにより事業の効率化を図ることも考えられます。まちづくり、観光振興、商業、健康・医療、福祉・介護、教育、環境などの施策や、エネルギーや食料の地産地消などの施策と一体となった検討も今後一層重要度が増すと考えられ、地域の基盤的サービスである公共交通の地域内経済循環を生み出す方向性についても議論していく必要があります。

さらに、地域の実情に応じて地域公共交通のあり方を考えるに当たっては、地域公共交通の現場を支える人材や、交通だけでなく地域経営の観点からも地域全体をコーディネートできる人材の育成や外部人材の活用、交通分野の DX のエキスパートの確保なども重要な課題の一つです。これらについて、今後速やかに取り組む必要があります。

福祉のまちづくり、教育のまちづくり、環境のまちづくり等々、各地方公共団体が力を入れている分野は様々です。地域公共交通計画もこのような地域の特徴を踏まえた計画にすることで、地方公共団体が目指す将来像を公共交通が支援する体制を構築することができます。なお、これらの上位・関連計画における目標・事業との整合性については十分に留意する必要があります。関連部署と密に調整を図り、内容を詰めていくことが重要です。

②　まちづくり施策との連携

交通の活性化と地域活性化とは表裏一体の関係であり、好循環を図っていくためには、既存の移動需要に地域公共交通を対応させるだけでなく、地域における移動需要の創出・集約と交通サービスの提供について一体となって取り組み、地域経営の観点からまちづくり・地域づくりと地域公共交通の連携が求められています。また、効率的なインフラマネジメント推進の観点からも、行政内部の公共施設管理部局と公共交通部局の情報共有を進めることが重要です。

深刻化する人口減少社会において都市の再生を図るためには、コンパクトなまちづくりの実現により市街地の拡散に伴う低密度化を抑制し、人口密度の維持を図ることが重要になります。その実効性を担保するため、諸機能が誘導・確保された拠点同士、あるいは拠点と居住エリアを結ぶ地域公共交通を充実させ、利用者のニーズに合致した運送サービスを提供することが重要になります。

このため、地域公共交通とまちづくりとの連携強化は、都市の持続可能性の強化や地域活性化においても特に重要な取り組みです。すなわち、立地適正化計画などのまちづくりの計画に、都市の骨格となる公共交通軸を位置付けることが重要です。

持続可能な都市の実現のためには、医療、福祉等の都市機能の誘導・確保や公共交通沿線への居住の誘導を行うコンパクトなまちづくりと連動しながら、駅やバスターミナル等の交通結節点周辺に生活関連施設等の機能を集積させ、沿線の需要の創出を図ることにより、都市全体としての価値を高めていくことが重要です。そのためには、地域の実情に応じ、都市機能へのアクセスを確保するための幹線交通、中心部における循環型の交通、幹線交通と連絡した支線交通の路線形成・改善や、運賃やダイヤなどサービス面での利用者の利便性向上と、交通結節点の整備による乗継円滑化や、コミュニティバス、乗合タクシー、自家用有償旅客運送など多様な運送サービスの導入、他分野との垣根を越えた連携と協働などを一体的に進めることが不可欠です。

歩行者、自転車及び公共交通優先のまちづくりを図る上では、歩行空間や自転車利用環境の整備、駅やバスターミナル等の交通結節点の整備、トランジットモール等の導入、パークアンドライドの推進、駐車場の配置等も併せて検討することが考えられます。

各種施策の具体化に当たっては、駅を中心とした交通結節点の整備など短期的に実施できるものから、中長期的に実現するまちづくりまであらゆる取組が考えられますが、構想・計画策定段階から、まちづくりとコンパクト・プラス・ネットワークの根幹である公共交通を一体的に捉え、地域一丸となって検討・推進することが重要です。

なお、地域公共交通計画は、法§5⑥や基本方針において、都市計画マスタープラン等との調和が保たれたものでなければならないと規定されています。地域公共交通計画を作成する際は、都市計画マスタープラン等に記載されている将来都市像や実施施策等との整合性について留意する必要があります。

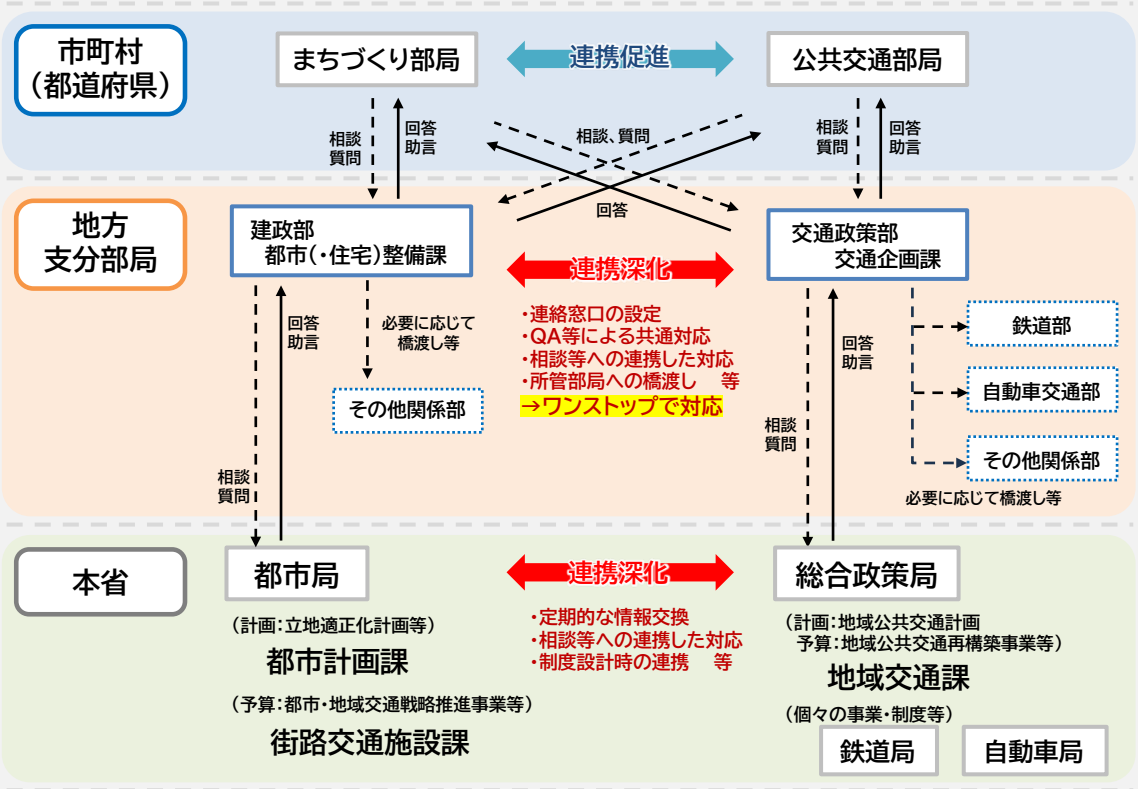


▲まちづくりと公共交通に係る計画の関係性

【参考】まちづくりと公共交通の連携に向けた国土交通省の支援体制について

社会資本整備総合交付金活用等、まちづくり政策と公共交通政策の一体的な推進のため、関連部局間の実効性のある連携が重要になります。国においても、まちづくり・公共交通関係部局のどちらの窓口でもワンストップで対応が可能なよう、情報共有を図ってまいります。

まずは、地方整備局建政部、地方運輸局交通政策部・鉄道部・自動車交通部など、普段お付き合いのある部署にご相談ください。

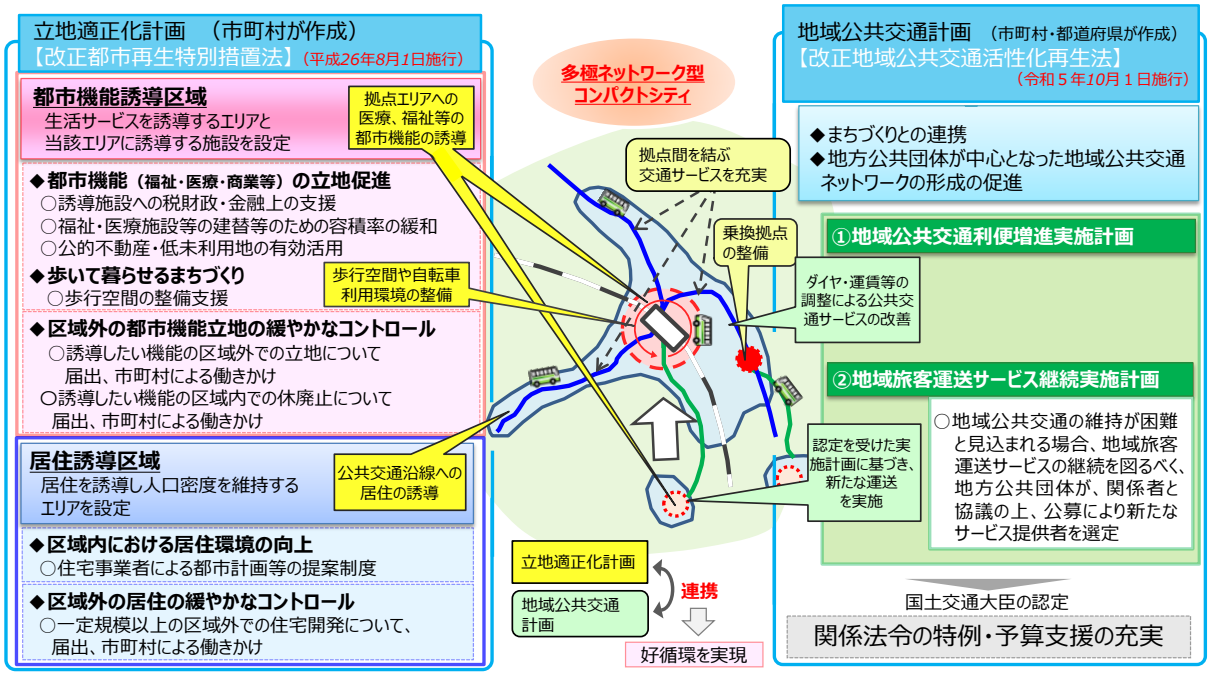


▲関係部局の連携イメージ

a） 立地適正化計画との連携

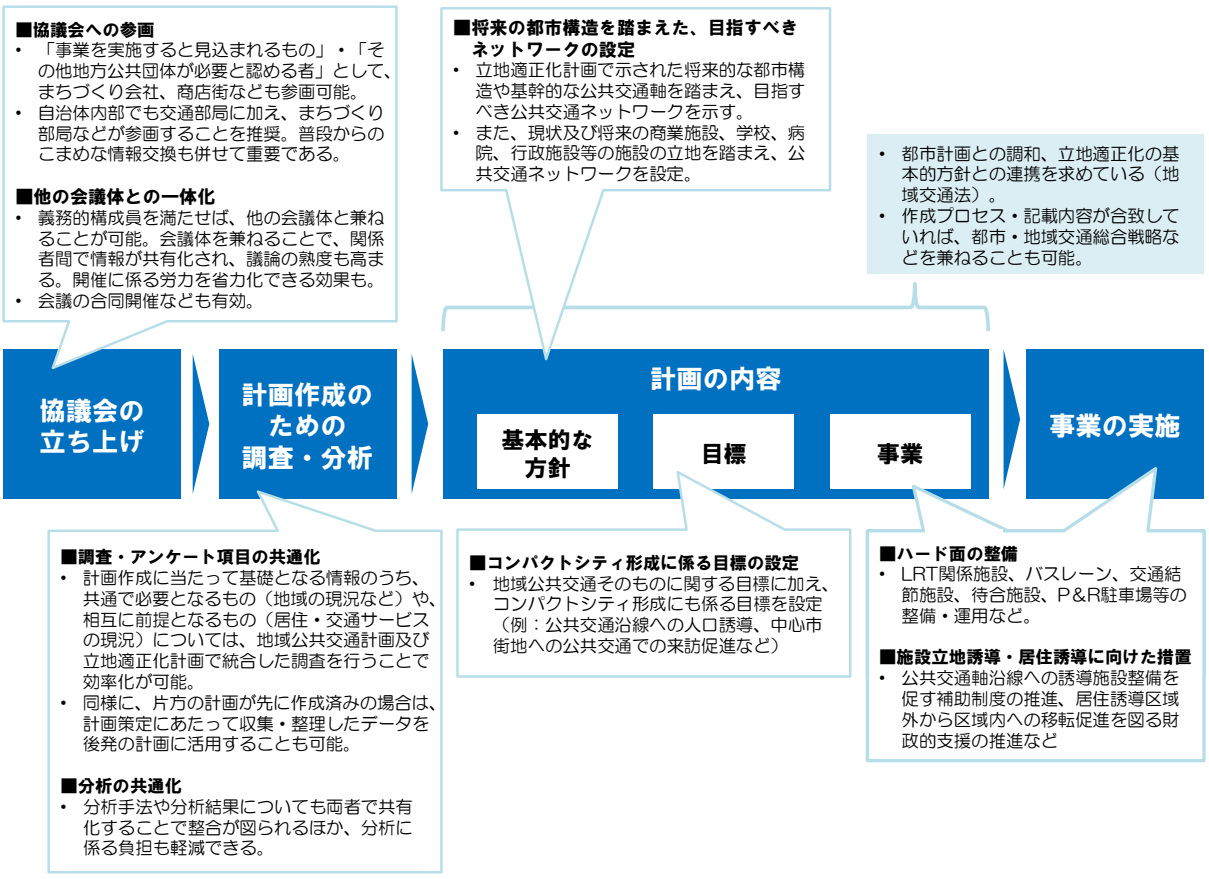
地域公共交通計画の作成においては、都市機能の増進に必要な施設の立地の適正化に関する施策との連携を図ることが求められています。市街地の拡散や人口減少が進むと、公共交通の維持・確保が厳しい状況になる可能性が高まることから、地域を支える交通サービスとして居住や都市機能の誘導と連動しながら、交通機能と生活関連機能を集積させ、都市全体としての価値を高めることが重要となります。立地適正化計画においても、公共交通軸とそれを支える拠点整備の取組が一体的かつ即地的に位置付けられていることが好ましいです。

上記の課題認識のもと、行政内部のまちづくり部局と公共交通部局双方の担当が情報共有するとともに、特に基本的な方針や重点施策については議論を重ね、方向性を共有し、連携して取組を進めることが大切です。



▲立地適正化計画と地域公共交通計画の連携

公共交通はコンパクト・プラス・ネットワークの根幹をなすものですので、地域公共交通計画と立地適正化計画の作成や見直しを同時期に行う、両計画を一つの計画として作成するなど、一体的に作成することが望ましいです。両計画の作成過程においては、公共交通の担当部局とまちづくりの担当部局の双方が情報共有などの連携を図りつつ、積極的に両計画の作成に係る業務等を行うことにより、地域公共交通の確保・充実と居住・都市機能の誘導が好循環をもたらしながら効果的に図られるよう、十分に内容の調整を行う必要があります。

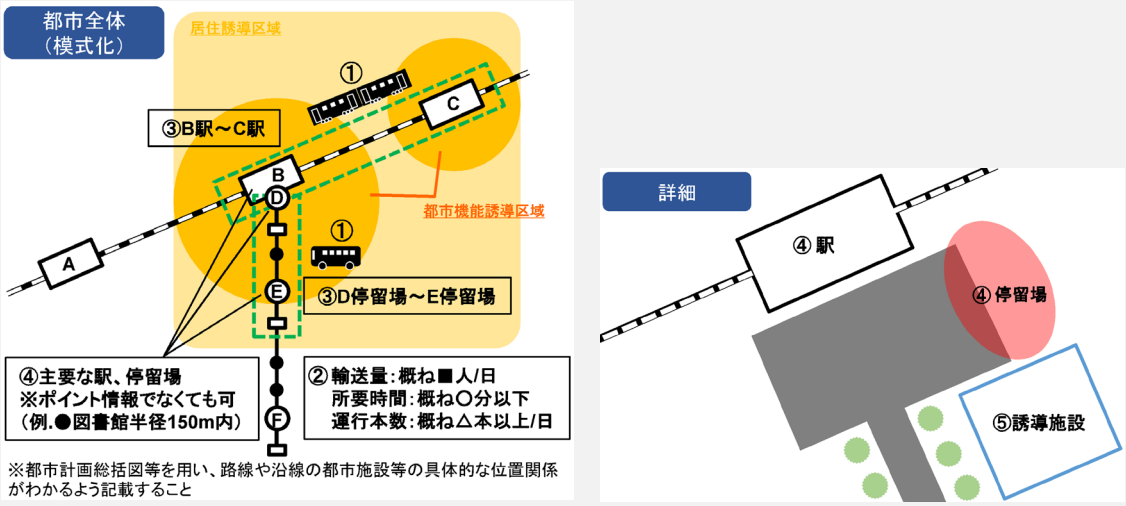


▲地域公共交通計画の作成・推進における立地適正化計画との連携の例

【参考】立地適正化計画への位置付けのイメージ

立地適正化計画への公共交通の位置付けの記載については、都市機能誘導区域や居住誘導区域への誘導施策に関連する事項として記載することが考えられます。記載に当たっては、都市構造上必要となる基幹的な公共交通軸を位置付けることが重要であり、地域公共交通計画での記載内容も踏まえ、できる限り具体的かつ即地的に記載することが望ましいです。

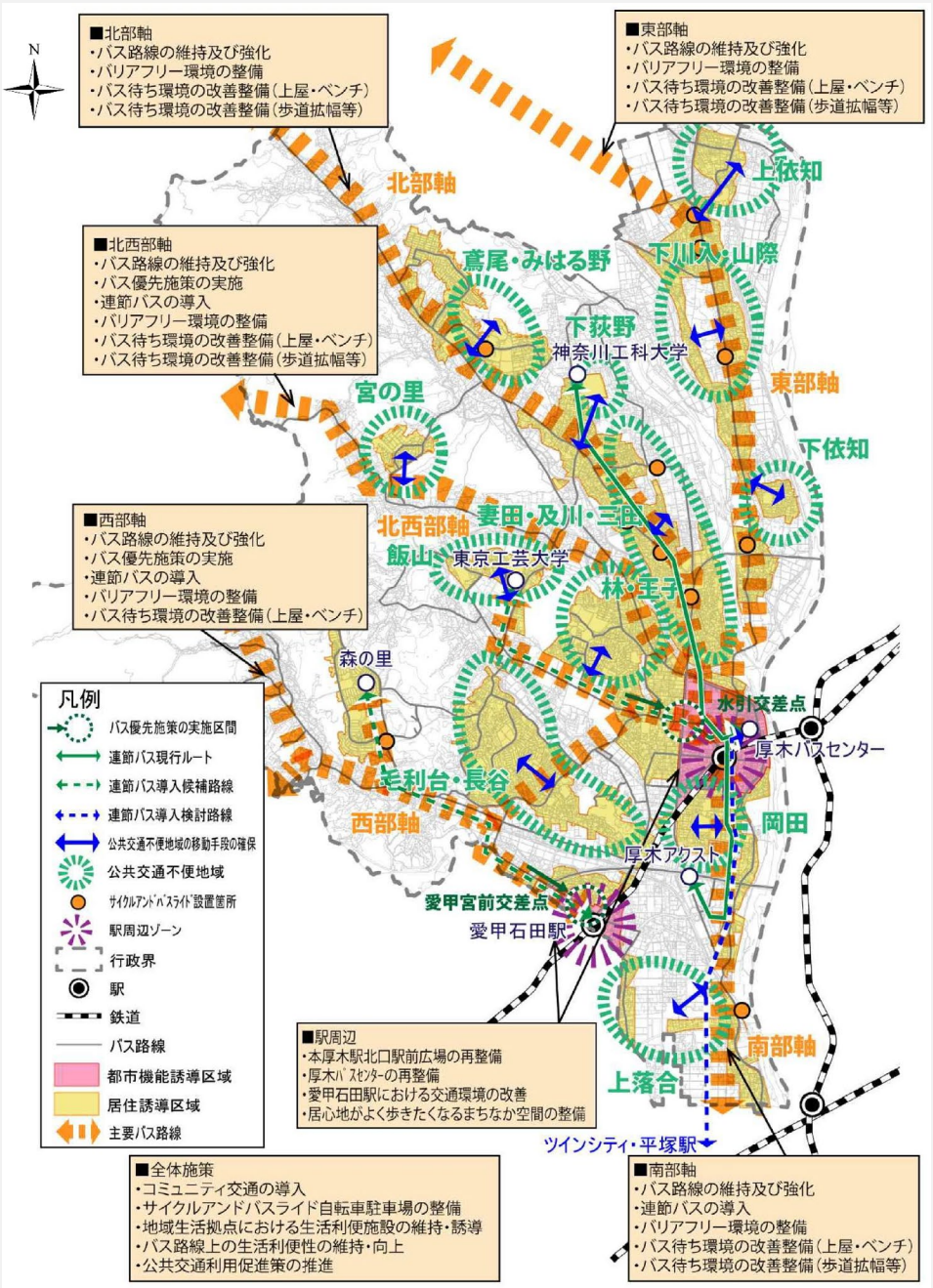
例えば、鉄道や基幹バスといった交通モードや、運行本数や所要時間などのサービスレベルを具体的に記載することや、路線・区間や主要な駅・停留所、関連する施設などについて、それぞれの位置関係がわかるように即地的に記載することが考えられます。



▲立地適正化計画への位置付けのイメージ

【事例】神奈川県厚木市：地域公共交通計画と立地適正化計画の一体的な作成

厚木市では、人口減少・超高齢化社会における都市構造の確立を図るため、「立地適正化計画」と「地域公共交通計画」の両計画を「コンパクト・プラス・ネットワーク推進計画」として一体的に作成しており、「中心部・郊外部の双方向のバス路線の利便性の維持・向上」を中心とした施策を展開しています。

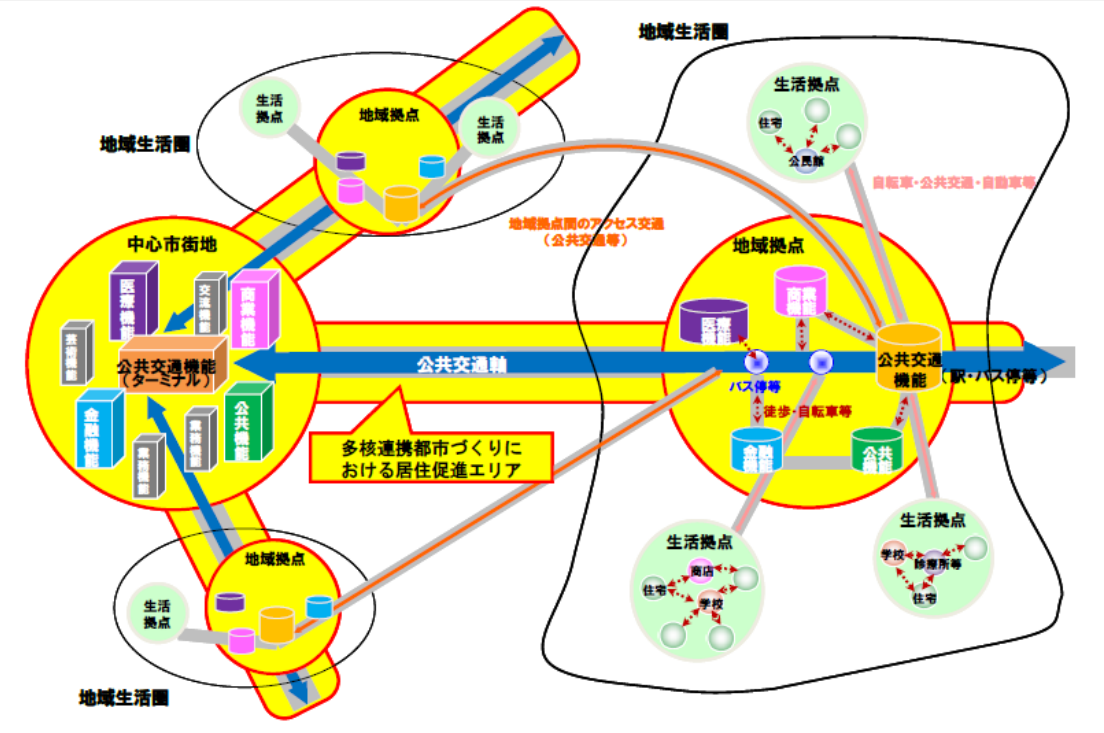


▲厚木市全体における公共交通施策の展開イメージ

資料：厚木市コンパクト・プラス・ネットワーク推進計画

【事例】熊本県熊本市：立地適正化計画との連携

熊本市では網形成計画（現：地域公共交通計画）と立地適正化計画を同時並行的に作成しました。網形成計画内で定めている中心市街地と地域拠点を結ぶ基幹公共交通軸の強化、日常生活を支えるバス路線網の整備、コミュニティ交通等の導入等の視点を立地適正化計画内でも踏襲する形で連携しています。また双方の計画の目標内にはまちづくりと公共交通施策との連携が明記されているほか、立地適正化計画内には公共交通に関する数値指標（公共交通機関の年間利用者数）が、網形成計画内にはまちづくりと関連した数値指標（公共交通にアクセスしやすい区域の人口カバー率）がそれぞれ設定されているなど、交通とまちづくり両輪で将来像を検討しています。



▲熊本市における地域公共交通計画・立地適正化計画の連携イメージ

資料：熊本市立地適正化計画

b)　都市計画マスタープラン等との連携

都市計画マスタープラン等が作成されてから年数が経過しており、既に実施済みの事業や現状との齟齬（そご）がある場合には、地域公共交通計画にその旨を記載することにより対応することも可能です。また、地域公共交通計画に定める基本的な方針等が、当該都市計画マスタープラン等と大きく乖離している場合には、都市計画マスタープラン等の改訂も検討していく必要があります。その場合は、都市計画マスタープラン等の担当者と協議の上、今後の方針を検討してください。

c)　その他留意事項

立地適正化計画や都市計画マスタープランの他に、都市・地域総合交通戦略等、まちづくりと地域公共交通の関連を整理した計画がある場合は、内容の確認を入念に行い、整合のとれた計画となるようにしましょう。また、ただ計画作成時に記載内容の整合を図るだけでなく、計画作成をきっかけに事業の推進やモニタリング・評価等の場面でも、例えば共通の目標値を設定するなど連携していくことが重要です。

③　観光振興の施策との連携

近年の訪日外国人観光客の急増を踏まえ、移動手段をただ確保すればよいのではなく、便利で利用しやすい地域旅客運送サービスの確保・充実（サービスの「質」の向上）が必要となっています。また、交通やサービスそのものが観光資源として誘客に活用できることから、国内外の観光客を含む地域外からの来訪者との交流を活発化させ、地域活力の増進を図る際には、地域公共交通の充実により、観光旅客等の来訪者の移動の利便性や周遊性を向上させることが重要です。また、観光交流の促進による利用増加は、地域公共交通を持続可能なものにする上で重要な要素となります。このように、地域公共交通と観光は相互に補完的な関係にあることから、公共交通施策と観光振興施策が連携することが重要です。

地域公共交通計画の作成においては、観光の振興に関する施策との連携を図ることも求めています。地方公共団体の各部署の担当者間、観光協会等の関係者間で情報共有しつつ検討を進めるとともに、基本的な方針や重点施策については議論を重ね、方向性を共有しておくことが大切です。また、既に地域の観光振興に係る計画や施策等が存在している場合は、これらと整合のとれた地域公共交通計画を作成しましょう。

【観光施策と地域公共交通の連携の例】

- 観光旅行者の来訪の促進に必要な交通施設の総合的な整備
- 観光旅行の促進のための環境整備
- 交通事業者が観光事業者と連携して行う観光地の魅力向上・高付加価値化に資する取組　等

④　その他の施策との連携

a)　まちなかづくりや福祉分野の施策との連携

まちの賑わい創出、歩いて暮らせるまちづくりによる健康増進といった観点から、「居心地が良く歩きたくなる」まちなかづくりとも連携しながら、地域公共交通による移動の利便性を向上させ、公共交通と自家用自動車の適切な役割分担を目指すことが重要です。

また、地域公共交通の利用促進による外出機会の増加は、地域住民の健康増進に寄与するとともに、将来にわたる医療・介護分野における公的負担の軽減に繋がることも期待されることから、地域公共交通と福祉は密接な関係にあるため、地方公共団体における部局を横断した連携の一層の充実を図り、両分野の施策を推進していくことも重要です。

【参考】奈良県宇陀市：「健幸都市　ウェルネスシティ宇陀市　構想」との連携

宇陀市では総合計画における重点政策のひとつに「ウェルネスシティ」が掲げられており、総合政策として推進していくため、「健幸都市　ウェルネスシティ宇陀市　構想」が作成されています。同構想内では「生活の中で歩くこと」により、身体の健康効果のほか、顔を合わす・挨拶する・会話する機会の積み重ねにより地域のつながりを強めることを推進しており、例えば、バス停から各拠点までの歩きやすい道づくり、各拠点でのバス待ち環境づくり、各拠点での活動・滞在時間等を考慮したダイヤ調整など、「徒歩」と「公共交通」を有機的に組み合わせて事業を推進しています。

平成 27 年に作成された「宇陀市地域公共交通網形成計画」では、同構想の実現を支援するため、生活の中で少し不便さを感じながらも「歩くこと」を推進することで地域公共交通網の充実・促進を図り、「健幸都市　ウェルネスシティ宇陀市」の実現につなげることが記載されています。また、網形成計画の目標や事業については、同構想の内容を踏まえ、関連部署と調整の上で設定されています。

b)　環境問題への対応

第五次環境基本計画においては、低炭素の実現による循環共生型の社会が目指すべき持続可能な社会の姿であるとされており、環境負荷の低減を図るためにも、自家用自動車への過度な依存を見直し、公共交通の利用促進及び公共交通自体の更なる低炭素化を図ることが重要です。

【事例】神奈川県藤沢市：地域公共交通計画と都市・地域総合交通戦略の連携

藤沢市湘南大庭地区では、鉄道駅までの通勤・通学需要が既存の公共交通サービスを超過していることに加え、今後市域内でも最も高齢化が進む地域であることから、バスネットワークの高度化・充実が必要となっています。そこで、藤沢市の地域公共交通網形成計画では、バス路線の新設・バス路線の高度化に関する事業を、都市・地域総合交通戦略交通施設の運用改善やサイクル＆バスライド駐車場の整備とともに進めることとしています。



※都市・地域総合交通総合戦略との連携

都市・地域総合交通戦略（以下、総合交通戦略と呼びます）は、徒歩、自転車、公共交通の適正分担を図り、望ましい都市・地域像を実現するため、地方公共団体を中心として、関係機関・団体が相互に協力して作成される戦略です。この戦略に基づき、電動バス、電気自動車、超小型モビリティの活用をはじめ、LRT やバス走行空間の整備、交通結節点の改善、公共交通機関の利用促進や徒歩自転車による移動環境の整備等が実施されています。

総合交通戦略の施策・事業では、公共交通施策は当然のことながら、交通結節点などのハード面の整備を行う事業のほか、自動車・駐車場・自転車・歩行者など、総合的な交通に関する施策も盛り込まれることとなります。

このため、持続可能な地域公共交通ネットワークの形成に向けた取組と交通施設整備に関する取組との連携や総合的な交通体系における公共交通サービスのあり方の整理に有効です。公共交通施策に関する章などは、相互の計画で共有することも考えられます。これにより、公共交通サービスのあり方と公共交通施設相互の連携を図りつつ両計画を効率的に作成することができます。

【参考】社会資本整備総合交付金の拡充（令和５年度）について

■「地域公共交通再構築事業」の創設

「地域公共交通再構築事業」では、交付対象事業はネットワーク形成に必要な施設整備等に関する地域の取組であり、地方公共団体が地域公共交通計画及び立地適正化計画やその他のまちづくり・観光計画において、中長期的に必要なネットワーク（鉄道・バス路線）を位置付けることが求められます。

≪対象事業≫

地域公共交通活性化再生法による計画認定を受けて行う鉄道施設・バス施設の整備

※まちづくりとの相互連携等が要件



▲地域公共交通再構築事業における主な対象事業

■「市街地整備事業」の『都市・地域交通戦略推進事業』が拡充

『都市・地域交通戦略推進事業』は、円滑な交通の確保及び魅力ある都市・地域の将来像を実現するため、公共交通、自動車、自転車、徒歩など多様なモードの連携が図られた都市交通システムを総合的に支援することを目的としています。令和５年度より、まちづくりの将来像の実現に必要な都市の骨格となる基幹的な公共交通軸を立地適正化計画等に即地的・具体的に位置付けた場合の「鉄道・LRT・BRT 等の公共交通に対する支援」が強化されました。



▲都市・地域交通戦略推進事業の拡充

2.5 将来の公共交通を考える

≪ポイント≫

- 現在だけでなく、将来の移動特性や公共交通需要を整理するとともに、採算性の変動を見通し、公共交通のサービス検討の際の「判断材料」を用意しましょう。
- 将来的な資金の確保・調達の見通しを整理しておきましょう。

≪具体的な方法≫

公共交通のサービスの検討に際して、路線の利用者数はどの程度見込めるのか（将来需要の推計）、採算性はどの程度であるか（収支改善シミュレーション）等の評価が意思決定のための基礎的な情報となります。また、地域公共交通計画を作成する際は、資金の確保（国や都道府県、市町村等による公的資金の投入）に関する記載が求められるため、その見通しを整理しておくことも重要です。

推計に当たっては、モデルを使う方法、既存データを活用する方法、意向調査に基づく方法など様々な方法がありますが、予測する年次やデータの入手状況、評価するシナリオに応じて推計手法は異なります。

① 駅・バス停勢圏を設定した簡易な検討手法

既存路線の延長・再編、あるいは新駅・新規バス停を設置する際に、既存路線の駅別・バス停別利用者数と人口の関係から利用率を算出し、導入地区の駅・バス停勢圏人口に利用率を乗じて利用者数を推計する方法です。

【検討方法】

a） 既存路線の人口当たり利用率の算出

- 既存路線の駅・バス停別の利用者数を把握します。
- 既存路線の駅・バス停の勢圏を定め、その範囲に含まれる人口を算出します。
- 駅・バス停の勢圏人口に対する駅・バス停の利用者数の割合を求め、既存路線の人口当たりの利用率を算出します。

b） 利用者数の推計

- 新たに整備する駅・バス停について勢圏を定め、その範囲に含まれる人口を算出し、①で求めた利用率を乗じることで駅・バス停別の利用者数を推計できます。
- 対象地域の鉄道駅・バス停別の利用者数を足し合わせることにより、路線別の総利用者数を算出します。

② 公共交通利用者実績データを用いた検討手法

現況の公共交通利用実績による駅・バス停間 OD 交通量を、施策実施後の駅・バス停区間ごとに集計することで、施策実施後の駅・バス停の利用者数を推計する方法です。公共交通サービスの改善により、自家用車等他の交通機関からの転換が想定される場合に有効な手法です。

【検討手順】

a) 利用実績データに基づく利用者数の設定

- 交通事業者が提供する利用実績データをもとに、駅・バス停間 OD 表を作成します。

b) 自動車からの転換交通量の推計

- 道路交通センサス起終点調査の自動車 OD 表を用意します。道路交通センサスから抽出したデータは台数ベースの OD 表になっていますので、平均乗車人員を乗じて人数ベースの OD 表を用意します。ゾーニングについては必要に応じて分割してください。
- 公共交通への転換率を設定します。設定に当たっては、自動車利用者に対して公共交通を利用するか否かを尋ねる選好意識調査アンケート結果を活用します。
- 自動車 OD 表に転換率を乗じることで、転換交通量を推計します。

c) 施策実施後の公共交通機関 OD 表の推計

- a)により入手した駅・バス停間 OD 表については、ゾーン間 OD に集約します。
- a)と b)の OD 表を合わせて施策実施後の OD 表を算出します。

d) 路線配分の実施

- 施策実施後の公共交通ゾーン間 OD 表を公共交通ネットワークに配分することで駅・バス停別の利用者数が推計されます。配分の方法としては様々な方法がありますが、最も単純な方法としては、系統ごとの最短経路・最短時間を基準に配分する方法があります。
- 駅・バス停別利用者数を対象の路線別に合計することで、対象路線の総利用者数を算出可能です。

③ 実態調査・選好意識調査を用いた検討手法

移動実態調査及び選好意識調査をもとに利用者数を推計する手法です。コミュニティバスの導入効果を計測する際など、PT（パーソントリップ）調査ではゾーンが粗すぎて把握が困難な細かいゾーン内での交通行動を把握する場合や、施策の対象地域が狭い場合、他の交通機関への影響を考慮する必要性が少ない場合などについて有効です。

【検討手順】

a） 移動実態調査の実施

・ 居住者に対してどこにどれくらいの頻度で何を使って移動しているか尋ねます。（導入する地域の特性によっては、居住者だけでなく観光客等も対象にすべきであることもあります。地域の実情に応じて検討しましょう。）

b） 選好意識調査の実施

・ 調査対象者に、導入しようとしているサービスのルートや駅・バス停の位置、ダイヤ、運賃等を提示し、利用意向を把握します。

c） 利用者数の推計

・ 実態調査から得られた対象路線沿線における利用頻度に選好意識調査から得られた施策実施時の利用意向を加味して、利用者数を推計します。

④ ＰＴ（パーソントリップ）調査結果を用いた検討手法

PT（パーソントリップ）調査結果を用い、得られた調査結果をもとに四段階推定法を適用することで、施策実施後の利用者数を推計する手法です。なお、対象とする交通機関の特性に応じて、調査範囲を特定地域に限定するのか、市町村域全体に拡大するのか、市町村を跨いだ検討が必要になるのかが決まりますので、まずは分析対象地域の交通圏の設定から検討するようにしましょう。

【検討手順】

a） 発生集中交通量の推計

・ 将来人口フレームに PT 調査結果より推定された発生・集中モデルを適用して、将来の発生・集中交通量を推計します。

b） 分布交通量の把握

・ PT 調査結果より取得した現況の OD 表より分布モデルを推定し、a)で推計された将来の発生・集中交通量に適用することで、将来分布交通量（将来 OD 表）を推計します。

c） 分担交通量の予測

・ PT 調査結果より分担モデルを推定します。

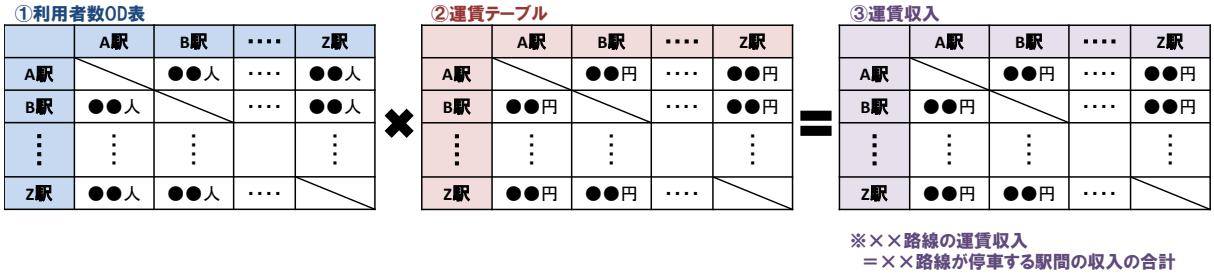
・ 対象地域への新たな公共交通機関導入を想定する場合は、別途選好意識調査を実施し、利用意向データを用いて分担モデルを推定する必要があります。推定された分担モデルを用いて、交通機関別の将来 OD 表を推計します。

d） 公共交通路線配分の実施

・ 公共交通将来 OD を施策実施ごとの駅・バス停間に配分し、駅・バス停間の利用者数を推計します。

⑤ 収入・費用の推計への発展

①～④により推計された鉄道駅・バス停間の利用者数に対して、駅・バス停間の運賃テーブルを乗じ、対象路線を合計することで施策実施時の総収入が算出できます。また、事業費については類似事例を参照したり、交通事業者にヒアリングを行ったりすることで整理しましょう。推計した運賃収入と事業費を比較することで、施策の採算性の検討が可能になります。



▲利用者数 OD と運賃テーブルを掛け合わせた運賃収入の算出イメージ

⑥ 簡易な収支分析手法

地域公共交通計画等の計画期間における収支分析を行う場合、概ね５年程度の期間で検討しましょう。ここでは、簡易に分析する手法を紹介します。

a) 将来の収支予測

将来の人口推計結果や開発動向、観光需要の見通し等を踏まえて、地域の公共交通ネットワーク全体での将来の需要推計を行います。将来需要推計手法については、前節で紹介した地域全体を対象としたモデル的な手法を導入することも考えられますが、より簡易な手法として、例えば、年齢層別の人口一人当たりの利用者数の数値を算出し、これに将来の年齢別の推計人口を乗じることによって簡易に需要を推計する方法もあります。一人当たりの収入をこの推計結果に乗じることによって収入予測を行います。この際、利用者の利用パターンは変わらない、現在のサービス水準を維持するなど、強い仮定を置く必要がありますが、まずは簡易に算出してみるのも一考です。こうした分析によって、例えば、これまで地域全体が黒字であったのが赤字に転じる、赤字幅が更に拡大し更なる財政支出の拡大が予測される、等の大枠での予測を行うことができます。

b) 対策を講じた場合の収支分析

対策ごとの必要経費及び施策導入による需要増や収入増を見積もり、これらを全て a)の結果に反映することにより収支改善効果を算定します。

c) 収支分析結果の評価

公共交通の利便性が高まり、高齢者の外出機会が増えることによって、高齢者の健康増進や就労機会が増加し、そのために医療費や社会保障費が削減され、むしろ社会全体としての費用負担が下がる可能性などもあります。こうした効果を「クロスセクター効果」と呼びますが、公共交通だけに限定されない、広い視点から費用負担の在り方について協議を行うことが大切です。

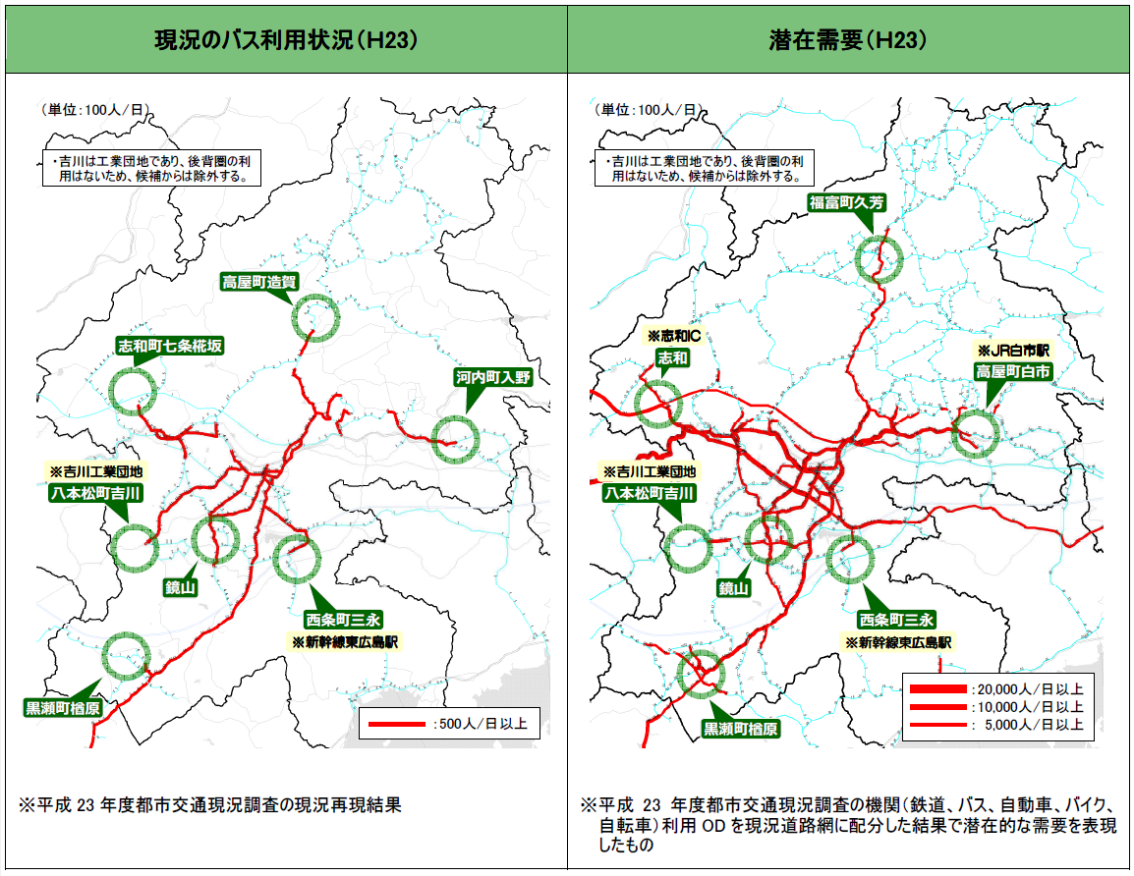


▲クロスセクター効果

資料：西村和記，土井勉，喜多秀行，「社会全体の支出抑制効果から見る公共交通が生み出す価値-クロスセクターベネフィットの視点から-」，土木計画学論文集 D3, Vol.70, No.5, pp.809-818, 2014.

【事例】広島県東広島市：顕在需要・潜在需要にもとづく交通結節点の選定

東広島市では PT 調査結果にもとづき、乗合バスに関する顕在需要（現況の利用状況）と潜在需要（鉄道・バス・自動車・バイク・自転車利用 OD を現況道路網に配分した結果で潜在的な需要を表現）両視点から乗合バス需要の集約可能箇所を選定し、交通結節点の候補地を選定しています。



▲顕在需要・潜在需要から見た交通結節点候補の整理例（東広島市）

資料：東広島市地域公共交通網形成計画

第３章

協議会の立ち上げ・運営について

3.1 課題解決に関わるメンバーを集める

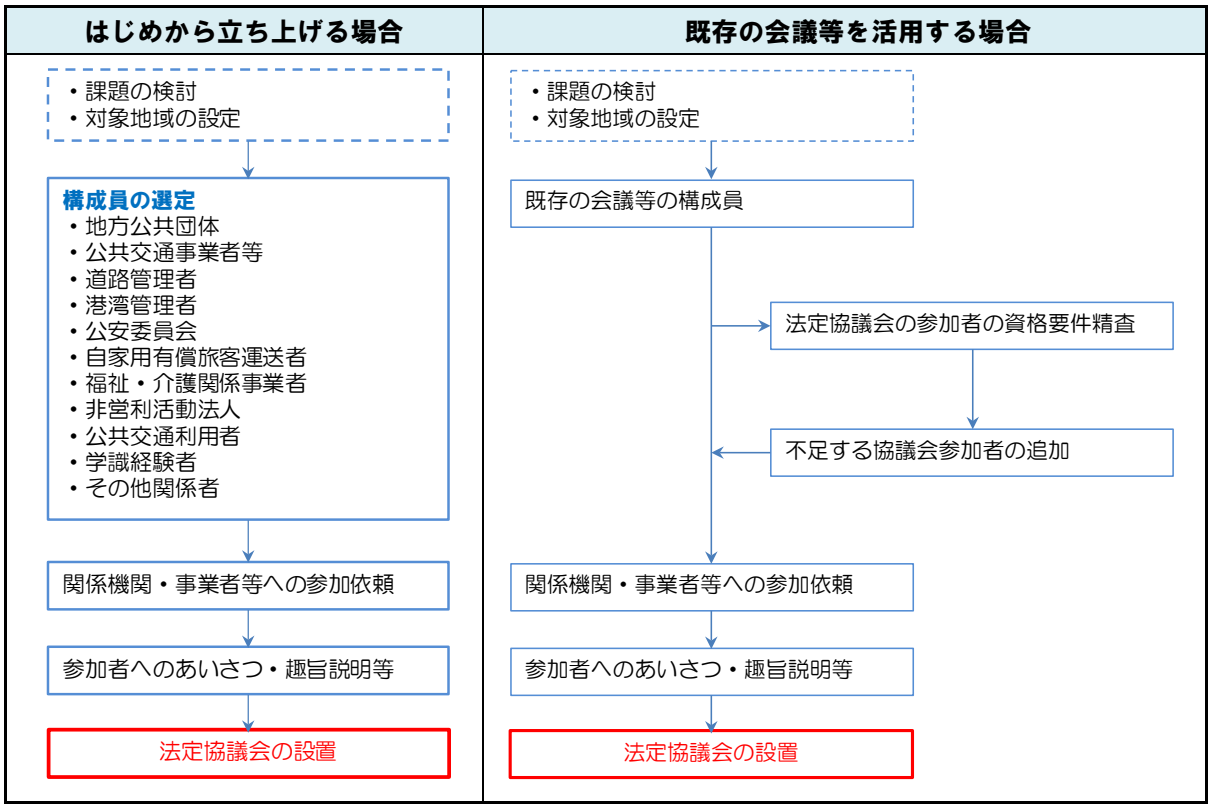
≪ポイント≫

- 地方公共団体が地域公共交通施策に取り組む際、交通事業者や地域住民など多様な人たちとの協議が必要となりますが、個別に協議や調整をして合意形成を図るのは負担が大きく、また、相互での情報共有が行いにくい面もあります。そのため、関係者が一堂に会して協議を行う方が効率的です。このための協議組織を設置する根拠法が「地域交通法」であり、法§６で定める協議会のことを通称「法定協議会」といいます。
- 道路運送法に基づく地域公共交通会議や地域協議会が既に組織されている場合は、必要なメンバーの追加によって法定協議会とすることが可能です。
- 一部の法定協議会参加者には「参加要請応諾義務」が、また全ての法定協議会参加者に「協議結果の尊重義務」があります。
- 法定協議会の構成員の選定に当たっては、法定の構成員はもちろんのこと、地域公共交通計画に基づいて実施する事業の関係者などを適宜追加しましょう。

≪具体的な方法≫

① 法定協議会設立の流れ

法定協議会の設立に際しては、これまでの法定協議会を活用することはもちろんのこと、地域公共交通会議や既に設置している協議会・委員会などを活用することも可能です。



▲法定協議会の設置方法

② 協議会の構成員と役割分担について

法定協議会では、メンバーが地域公共交通の課題を共有化し、その解決のための事業を議論し、事業の実施やモニタリング・評価に関わっていくことが求められます。そのためには、上記のような議論ができるような十分なメンバーの参画が重要となります。地域における公共交通の「リ・デザイン」の実現に向けて、官と民、交通事業者間、他分野を含めた連携・共創を活発化させることを念頭に置き、課題解決に関わるメンバーの選定を行いましょう。

具体的には、交通分野だけではなく、まちづくり、観光、健康・医療、福祉・介護、教育、環境、情報、物流等の分野との連携など、地域の課題に対応したメンバーを想定しましょう。また、日頃から公共交通を利用している高齢者や障害者、さらには高齢者や障害者と日頃から関わりの大きい福祉・介護関係事業者や NPO 等にも参画してもらいましょう。また、同じく移動制約が大きくなりやすい児童生徒や子育て世代に関係する事業者等の参画を求めることも考えられます。なお、交通事業者においては、乗合バスや乗合タクシーなどの事業者の他、自家用有償旅客運送者や一般タクシー事業者（タクシー協会など）等にも積極的に参画してもらいましょう。

なお、「課題に対応した構成員」に関しては、関連するテーマの議論の際に絞って参加してもらったり、協議会の場とは別にヒアリング等を行ったりすることも可能です。法定協議会の規模が大きくなるほど様々な関係者の声を効率的に集めるメリットがある一方、運営の負担が大きくなるという側面もありますので、地域にとって持続できるやり方を柔軟に考えてみてください。

基本的な構成員（例）

○計画作成市町村
- 市町村長
- 関係部局長

○関係公共交通事業者
- 公共交通事業者（ﾊﾞｽ・ﾀｸｼｰ等）

○関係道路管理者・関係港湾管理者
- 地方整備局（国道事務所）
- 都道府県（出先機関）

○計画内の事業実施主体
- 利用促進策を行うNPO等
  （※事業内容に応じて選定）

○関係公安委員会
- 地元警察署

○利用者
- 利用者代表

○学識経験者
- 大学等

＋

課題に対応した構成員（例）

○利用者等
- 商業関連（商業施設、商店街連合会等）
- 高齢者関連（老人会連合会等）
- 子育て関連（子育て支援組織等）
- 障がい者関連（障がい者支援組織等）
- 教育関連（学校等）
- 医療関連（病院等）
- 福祉関連（福祉施設、NPO等）
- 観光関連（観光協会等）
- 物流関連（宅配事業者等）
- 金融関連（地方銀行、保険会社等）
- 交通従事者関連（運転手代表等）

その他（例）

○地方運輸局
○近隣市町村
○都道府県の公共交通担当者
○公共交通やマーケティングに関する専門家
※オブザーバーとしての参加も考えられます

▲法定協議会の構成員の例

地方公共団体については、地域公共交通計画作成の主体であり、関係者間の連携・調整庁内の連携・調整等を担います。併せて、計画推進上必要となる対策の検討・実施を担います。なお、市町村が広域的な計画の作成を行う際には、他の市町村や都道府県の担当者との連携についても担うことになります。また、地域の移動を持続可能にするため、交通政策、まちづくり政策、その他多様な政策の観点から地域の関係者と行政部門の垣根を超えた政策議論やコミュニケーションをとる必要があります。

交通事業者は、地域公共交通計画作成への積極的な参加とともに、計画において合意された事業の実施を主として担います。自身の地域の事業環境を適切に把握するため、地域における交通に関する施策に協力し、様々な関係者と積極的に共創する考え方のもとで、地域関係者の核になる必要があります。

地域の利用者については、地域公共交通計画作成への積極的な参加に加え、公共交通の利用促進や、住民・地域主体の公共交通の担い手づくりへの積極的な関与が期待されます。

その他、地方公共団体が必要と認める者として、福祉・介護関係事業者や非営利活動法人、商業施設、地元企業、病院、学校、観光事業者、金融機関、次世代の地域社会を担う若者、まちづくりの推進を図る活動を行う団体等の「課題に対応した構成員」の参画が考えられますが、同様に計画作成への参加、利用促進や、地域主体の公共交通の担い手づくりへの積極的な関与が期待されます。このような「課題に対応した構成員」に関しては、地域で議論するテーマに応じて参画してもらってください。

なお、特定事業の実施計画（地域旅客運送サービス継続実施計画、地域公共交通利便増進実施計画等）の作成を検討している場合は、地域公共交通計画作成の時点から、実施事業として考えている取組を具体化することを念頭に置き、構成員と協議を進めることが重要です。

▼法定協議会の構成員と役割分担

構　成　員	役　割
①地方公共団体※ （必要に応じて、福祉部局等関連分野を担当する部局の職員）	・ 地域公共交通計画の作成主体（事務局を担う） ・ 関係者間の連携・調整 ・ 庁内の連携・調整 ・ 計画推進上、必要となる対策の検討・実施 ・ 計画において合意された事業の実施
②関係する公共交通事業者等※	・ 地域公共交通計画作成への積極的な参加 ・ 計画において合意された事業の実施
③関係する道路管理者※	・ 地域公共交通計画作成への積極的な参加 ・ 計画推進上、必要となる対策の検討・実施
④関係する港湾管理者※	・ 地域公共交通計画作成への積極的な参加 ・ 計画推進上、必要となる対策の検討・実施
⑤その他計画に定めようとする事業を実施すると見込まれる者※	・ 地域公共交通計画作成への積極的な参加 ・ 計画において合意された事業の実施
⑥関係する公安委員会※	・ 計画推進上、必要となる対策の検討・実施
⑦高齢者や障害者を含む地域公共交通の利用者	・ 地域公共交通計画作成への積極的な参加 ・ 公共交通の利用促進や、住民・地域主体の公共交通の担い手づくりへの積極的な関与
⑧学識経験者	・ 協議のアドバイス・コーディネート （協議の進行役、各種提案、他地域事例の紹介等）
⑨その他地方公共団体が必要と認める者 （都道府県、関係する隣接市町村、福祉・介護関係事業者や非営利活動法人、商業施設、地元企業、病院、学校、観光事業者、物流関連事業者、金融機関、交通従事者等）	・ 地域公共交通計画作成への積極的な参加 ・ 公共交通の利用促進や、住民・地域主体の公共交通の担い手づくりへの積極的な関与

※法§6②において参画が必要であることを位置付けています。

構成員選定の考え方は以下のとおりです。

a)　地方公共団体

地域公共交通計画作成の主体であり、地方公共団体の代表者（首長等）とします。また、計画推進上、必要となる対策の検討・実施に関して、担当部局（まちづくり、観光振興、商業、健康・医療、福祉・介護、教育、環境等）の代表者を選定します。

なお、移動における幹線交通の充実や複数市町村に跨る移動圏の確保に関する検討に際しては、都道府県にも積極的に計画作成に参画してもらいましょう。

b)　関係する公共交通事業者等

対象区域内で関係する鉄道事業者、バス事業者、海上運送事業者など公共交通事業者の代表者を選定します。また、対象区域内で自家用有償旅客運送により地域公共交通の一部を担っている場合には、その運送者である市町村の担当部署や NPO 法人、さらにはドライバーを担っている地域住民にも参画してもらいましょう。

なお、新たに交通事業者が参入した場合は、同事業者に協議を行う旨通知し、計画の作成及び実施に関して、実質的な議論をするようにしましょう。また、一般乗用（福祉タクシーも含む。）のタクシー事業者（タクシー協会など）にも積極的に参画してもらいましょう。

c） 関係する道路管理者

対象区域内で関係する国道、都道府県道、市町村道の各管理者を選定します。

d） 関係する港湾管理者

対象区域内で関係する港の管理者を選定します。

e） 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

a)から d)以外に、例えば、利用促進策を行う NPO などの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を選定します。

f） 関係する公安委員会

対象区域内で関係する都道府県公安委員会を選定します。実際には、地域の警察署の代表者を選定することも考えられます。

g） 高齢者や障害者を含む地域公共交通の利用者

対象区域内の住民、高齢者や障害者を含む利用者の代表を選定します。対象区域が広範囲の場合は、地区を設定し、各々の地区の代表者を選定することも考えられますが、公共交通を実際に利用している住民の参加が図られるよう、適切に選定することが必要です。なお、選定に当たっては、公募により募集することなども考えられます。

h） 学識経験者

学識経験者の参画により、第三者としての客観的視点が入りやすくなったり、データ等に基づく科学的な観点から取組の方向性を議論することができるようになったりと、法定協議会のチェック体制の強化や論点の明確化につながりやすくなります。学識経験者については、主に地域にゆかりのある大学・短期大学等の教授・准教授などを選定することが多く見られます。特に、法定協議会におけるアドバイザー・コーディネーターとしての役割を期待する場合には、地域外も含め、我が国の地域公共交通の実情に明るく、経験豊かな有識者を探すことをおすすめします。専門分野については、交通計画・都市計画や、交通経済等の分野が想定されますが、各地域の課題等に合わせて検討しましょう。

その他、地域における移動データや商業など関連分野における移動以外のデータを活かす観点より、様々なデータの調査・分析やマーケティングなどの手法に関する専門的知識を有する人を構成員に加えることも考えられます。

i） その他の当該地方公共団体が必要と認める者

まちづくり、観光振興、商業、健康・医療、福祉・介護、教育、環境等、他分野との連携を検討する際には、その分野の議論ができるような十分なメンバーの参画が重要になります。また、地域企業との連携やビジネスマッチング等の観点からは、商工会議所や金融機関との連携も効果的です。メンバーは地方公共団体の判断により柔軟に追加できます。委員としての参加以外に、オブザーバーとし

て参加してもらうことも考えられますので、各地区の実情に応じて関与の方法を検討してみてください。

▼追加する構成員の例

連　携　分　野	追加する構成員の例
スクールバスの活用、児童生徒の通学・教職員の通勤での地域公共交通の活用、将来の地域公共交通利用の定着に向けた学生への意識付け等	教育委員会、学校長・教職員、PTA　等
買物時の移動確保、買物バスとの連携、地域の交通拠点としての連携、協賛金等での連携　等	商工会議所、商工会、商業施設、商店街連合会　等
通院時の移動確保、通院バスとの連携、地域の交通拠点としての連携、協賛金等での連携　等	病院関係者　等
高齢者・障害者の移動確保、福祉有償運送の導入　等	社会福祉協議会、社会福祉法人、老人クラブ、障害者団体　等
通勤での地域公共交通の活用、通勤バスとの連携、協賛金等での連携等	地元企業　等
観光客の移動確保、協賛金等での連携等	観光協会　等
物流事業者との連携（貨客混載）	宅配事業者　等
投資・融資、事業評価、ビジネスマッチング等	地方銀行、保険会社　等
道路事業・結節点整備事業等との連携	地方運輸局等、国道事務所　等
都道府県・隣接市との連携	都道府県・隣接市町村の交通政策部署　等

※その他、地域が抱える課題に応じて、議会関係者、自治会連合会、婦人会、運転手代表、レンタカー・レンタサイクル関係者等を構成員に加えている例あり。

③　既存の協議体を活用する場合について

道路運送法に基づく地域公共交通会議や地域協議会が既に組織されている場合には、必要なメンバーの追加によって法定協議会とすることが可能です。

ただし、地域公共交通会議は基本的にバス・タクシー（乗合）、自家用有償旅客運送を対象とするのに対して、地域交通法に基づく法定協議会は多様な交通モードを対象とするため、地域公共交通会議を母体に法定協議会を立ち上げる際には、取り扱う交通モードに関係する主体がメンバーに入っているか確認しましょう。

④　その他留意点について

法定協議会の構成員は、主宰者から協議会への参加を求められた際、正当な理由がある場合を除き、協議に応じなければならないという「参加要請応諾義務」があります。また、メンバー全員に法定協議会における「協議結果の尊重義務」がありますので、留意ください。

その他、MaaS など、情報通信技術等の先端技術を活用して交通機関利用者の利便を増進する新モビリティサービス事業の導入に当たっては、地域公共交通計画の作成に向けた法定協議会とは別に、地方公共団体や新モビリティサービス事業者、交通事業者等が連携し、必要な協議を行うための協議会（新モビリティサービス協議会）を組織できることとしています。

▼法定協議会・地域公共交通会議・地域協議会・再構築協議会・新モビリティサービス協議会の比較

	法定協議会	地域公共交通会議	地域協議会	再構築協議会	新ﾓﾋﾞﾘﾃｨｻｰﾋﾞｽ協議会
根拠法令等	地域交通法（第６条）	道路運送法施行規則（第４条の２）	道路運送法施行規則（第15条の４第２項）	地域交通法（第 29 条の３第１項）	地域交通法（第 36 条の４）
主宰者	地方公共団体 （市町村（複数可）又は都道府県）	地方公共団体 （市町村（複数可）又は都道府県）	都道府県	国土交通大臣	地方公共団体 （市町村（複数可）又は都道府県）
目的	・地域公共交通計画の作成及び実施に関し必要な協議	・地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様等に関する事項、自家用有償旅客運送の必要性及び旅客から収受する対価に関する事項、その他これらに関し必要となる事項の協議を実施 ・地域の交通計画を作成（任意）	・地域住民の生活に必要な旅客輸送を確保するための枠組みづくりその他の生活交通について審議 ・具体的な路線に係る生活交通の確保に関する計画の作成	・再構築方針の作成に関し必要な協議	・新モビリティサービス事業の実施に関し必要な協議
対象となる交通モード	多様な交通モード	バス・タクシー（乗合）、自家用有償旅客運送	バス・タクシー（乗合） ※路線定期運行のみ	主にローカル鉄道	多様な交通モード
構成員	・地域公共交通計画を作成しようとする地方公共団体 ・関係する公共交通事業者等、自家用有償旅客運送者、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 ・関係する公安委員会 ・住民、高齢者や障害者を含む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	・地域公共交通会議を主宰する市町村長又は都道府県知事その他の地方公共団体の長 ・一般旅客自動車運送事業者及びその組織する団体 ・住民又は旅客 ・地方運輸局長 ・一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体 ・自家用有償旅客運送について協議を行う場合には、地域公共交通会議を主催する市町村長又は都道府県知事の管轄する区域内において現に自家用有償旅客運送を行っている特定非営利法人等 【必要に応じて次に掲げる者を構成員として加えることができる】 ・路線を定めて行う一般乗合旅客自動車運送事業又は自家用有償旅客運送について協議を行う場合には、道路管理者及び都道府県警察 ・学識経験を有する者その他の地域公共交通会議の運営上必要と認められる者	・地域協議会を主宰する都道府県知事又はその指名する職員 ・関係市町村及び関係地方運輸局の長又はその指名する職員 ・関係する一般旅客自動車運送事業者	・国土交通大臣 ・特定区間をその区域に含む地方公共団体 ・特定区間に係る旅客鉄道事業を経営する鉄道事業者 ・関係する公共交通事業者等、道路管理者その他次条第一項に規定する交通手段再構築実証事業又は再構築方針に定めようとする事業を実施すると見込まれる者 ・関係する公安委員会 ・地域公共交通の利用者、学識経験者その他の国土交通大臣が必要と認める者	・地方公共団体 ・認定新モビリティサービス事業者 ・新モビリティサービス事業を実施すると見込まれる者並びに関係する交通事業者等、道路管理者及び港湾管理者 ・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

※鉄道事業法第 16 条第４項並びに道路運送法第９条第４項及び第９条の３第３項の規定による協議運賃（地域の関係者間での協議が調い、柔軟に設定された運賃をいう。）の届出を行う際には、表に記載する協議会等とは別途、これらの規定に基づく協議会において協議を行うことが必要です。

【事例】京都府舞鶴市：地域の課題に応じた多様なメンバーの参画

舞鶴市の法定協議会（舞鶴市公共交通ネットワーク会議）では、行政・交通事業者・住民代表に加え、産業・教育・金融関係者が委員として参画しています。

産業・教育に関しては、市内に立地する主要企業・学校の代表者が参画し、モビリティ・マネジメント等の交通施策での連携を積極的に行っています。金融関係者としては、地方銀行が参画し、市内企業の実態や課題認識を踏まえた今後の地域公共交通の取組の方向性についてアドバイスを行っています。

また、法定協議会開催時以外も常日頃から地域公共交通に関する取組の検討・実装に当たって、適材適所で相談を行うなど、実効的な連携がなされています。

▼舞鶴市公共交通ネットワーク会議（法定協議会）委員名簿

区分	団体名
産業	京都府中小企業団体中央会
	（一社）京都府北部地域連携都市圏振興社舞鶴地域本部
	舞鶴商工会議所
	（公社）舞鶴青年会議所
	日本板硝子（株）舞鶴事業所
	ジャパンマリンユナイテッド（株）舞鶴事業所
教育	舞鶴工業高等専門学校
	京都職業能力開発短期大学校
	舞鶴 YMCA 国際福祉専門学校
金融	京都銀行舞鶴支店
	京都北部信用金庫東舞鶴中央支店
交通	京都交通（株）
	西日本旅客鉄道（株）福知山支社
	WILLER TRAINS（株）
	新日本海フェリー（株）舞鶴支店
	舞鶴京都タクシー（株）
	日本交通（株）東舞鶴営業所
	（有）慶和
	岡田上バス運行協議会
	池内バス運行協議会
	岡田中バス運行協議会
	西大浦協議会
	青井校区協議会
	杉山・登尾協議会
	多門院協議会
	（社福）舞鶴市社会福祉協議会
住民	NPO 法人まいづるネットワークの会
	舞鶴自治連・区長連協議会
	舞鶴市老人クラブ連合会
	国際ソロプチミスト舞鶴
行政	舞鶴市
	京都府中丹広域振興局
	京都府中丹東土木事務所
	京都府港湾局
	近畿地方整備局福知山河川国道事務所
	京都府警察舞鶴警察署
コーディネーター	交通ジャーナリスト
オブザーバー	近畿運輸局京都運輸支局

資料：舞鶴市地域公共交通計画

3.2 協議会運営のポイント

≪ポイント≫

- 法定協議会本体だけではなく、関係者による作業部会・分科会や住民参加のワークショップの開催や、イベントとの連携など、関係者が議論しやすい環境を整備しましょう。
- 事前の調整により議論の内容を事前に明確化しておくとともに、事後のフォローアップを行いましょう。
- 計画作成後も毎年度モニタリング・評価を適切に行うための法定協議会の運営が重要です。

≪具体的な方法≫

① 法定協議会の基本的な進め方

法定協議会においては限られた開催回数、時間内において下記の項目を協議する必要があります。地域公共交通に関する専門的な知識の有無にかかわらず、幅広い分野の関係者の議論への参画を促すためには、地域の公共交通の活性化及び再生に向けた検討・議論の材料となるデータについて、協議会で共有することが効果的です。

【協議事項の例】

- 対象地域の現況
- 地域公共交通の問題点・課題の整理
- 地域公共交通計画の基本的な方針、目標
- 目標達成のための事業及び実施主体の検討
- 達成状況の評価の手法　　等

② 法定協議会に向けた事前調整、協議会の意見を踏まえたフォローアップの重要性

現況分析や課題整理、目標設定や個別事業の検討に当たっては、事業主体（運行主体）や関係機関との調整を図りながら、資料を作成する必要があります。法定協議会において、実質的な議論を進めていくためには、法定協議会本体だけではなく、関係者による作業部会・分科会や市民参加のワークショップの開催など、関係者が議論しやすい環境を整備することが重要です。また、地方公共団体が有する既存の組織等の活用も考えながら、議論を活性化させる工夫を考えてみましょう。

a) 計画作成準備期間からの継続的な議論

計画作成に着手する前の年度から助走期間を設け、関係者へのヒアリングや運輸支局や学識経験者等への相談を行ったり、関係者でワーキンググループ等を立ち上げ、地域課題やビジョンの共有化を図ったりすることで、その後の議論の進行がスムーズになることがあります。また、計画作成やその後の運用に向けた予算要求や補助事業活用の相談・要望なども必要となりますので、計画作成に着手するまでの前準備については余裕を持ったスケジュールで考えておきましょう。

b)　法定協議会の下部組織（作業部会・分科会）の設置

法定協議会の下部組織として、コーディネーター（法定協議会会長や事務局担当者、学識経験者等）、行政担当者、住民代表、交通事業者などからなる作業部会・分科会を立ち上げ、コアメンバーで深い議論を行ったり、関係者間で事前に議論内容の調整を図ったりすることで検討をより効率化できます。

c)　交通事業者との定期的な話し合いの実施

交通事業者は地域公共交通計画を円滑に検討・実行する上での行政の重要なパートナーですので、普段から良好な関係を構築することが重要です。計画内容の議論・相談だけでなく、普段の公共交通利用の実態やニーズ・要望の確認など、行政・交通事業者間での情報共有は定期的に行いましょう。

【事例】岐阜県各務原市：月１回のペースでの交通事業者との打合せ会議

各務原市では市内バス路線を運行する交通事業者３社と市役所職員で月に１回のペースで打合せを行っています。普段の公共交通利用の実態や利用者からのニーズ・要望に関する情報や、今後の事業内容に関する方向性の調整を毎月定期的に行うことで、行政と交通事業者の間で何かあればすぐに相談できる良好な関係を構築しています。

d)　地域住民との意見交換会・ワークショップの実施

行政と地域住民の間で事前に地域ごとに意見交換会やワークショップの場を設け、事前に意見等を集約することが重要です。

住民以外にも、高齢者や障害者、更には高齢者や障害者と日頃から関わりの大きい福祉・介護関係事業者やNPO等と移動制約が強い方々にとって使いやすい移動手段のあり方等について議論する等、議論したい内容に応じて当日のテーマやメンバーについては検討するようにしましょう。

【事例】千葉県南房総市：小規模なワーキンググループによる話し合いの実施

南房総市では住民・バス・タクシー・県・国といった形で、基本的に所属で区切ったグループを結成し、法定協議会で取り扱うプロジェクトの内容に応じ、都度参加者を組み替える形で小規模な話し合いを行っています。関係者だけで膝詰めで話をすることで、法定協議会では言いにくい本音での話も可能になります。また、ワーキンググループで議論した内容は代表者が法定協議会で報告する形で共有を図っています。

e)　庁内での情報共有

計画作成に向け、庁内関係部署（まちづくり、観光振興、商業、健康・医療、福祉・介護、教育、環境等）とワーキンググループを立ち上げ、定期的に意見交換を行うことで、上位・関連計画や各部署の目標との整合が図られるほか、事業実施や評価体制に係る作業分担の調整がスムーズになります。ワーキンググループ以外の場面においても、常日頃から関係部署とは対話を通じて情報共有を図りましょう。

f） 都道府県・近隣市町村との連携

自地域内で完結しない路線（複数の地域を跨いだ路線）の再編等を検討する場合や、広域的な取組によりスケールメリットが期待できる取組（例えば、IC カード・二次元コード及びバスロケーションシステムの導入、交通関連データのオープン化）等においては、都道府県の交通政策系部署にアドバイザー・調整役として参画してもらうことで、市町村に限定されない俯瞰的な観点から施策の方向性を議論することに繋がり、関係者調整においても効率化に繋がります。地域によってブロック協議会や広域連携中枢都市圏など既存の会議体が存在する場合は、それら組織との連携なども考えられます。また、都道府県に加えて、関係市町村も法定協議会メンバーもしくはオブザーバーとして参加してもらいましょう。

※市町村から広域的な計画の作成に係る要請があった時、都道府県は要請に係る取組が都道府県内の移動における幹線交通の充実や複数市町村に跨る移動の確保に資すると判断した場合等は、積極的に計画作成に参画することが重要です。

g） 事後のフォローアップ

法定協議会での議論内容を踏まえて、分科会等で今後の検討方針を議論したり、対案を検討したりすることで、より議論が深まり、計画内容に対する理解が進みます。

また、法定協議会の告知や議事録、会議資料については、地方公共団体のホームページや広報誌等を活用し、速やかに公開することで、地域住民の目にも触れ、地域公共交通への理解が進むものと考えられますし、法定協議会の議論の透明性を確保するという意味でも重要です。

h） モニタリング・評価

計画作成後、設定した数値目標に対して、毎年度モニタリング・評価等が必要となります。その際、PDCA サイクルを適切に機能させる観点から、法定協議会は年に複数回開催しながら丁寧に議論を積み重ねることが望ましいです。

また、PDCA サイクルを運用していくためには、モニタリング・評価結果が芳しくない場合はそのボトルネック要因を明らかにし、結果が良好な場合はその推進要因を明らかにして、結果を踏まえて地域公共交通計画内でどのように今後の展開を図っていくべきか、法定協議会やその下部組織等でしっかりと議論することが重要です。

【参考】独占禁止法上の留意点

従来、法定協議会等において交通事業者の間で、例えば公共交通サービスに係る個別・具体的な運賃・料金、運行回数、路線・運行系統等について調整を行う場合には、独占禁止法の規定に抵触しないよう留意することが必要であり、こうした場合には、地方公共団体が個々の交通事業者との間で個別に協議する必要がありました。

しかし、独占禁止法特例法（令和２年 11 月 27 日施行）では、共同経営（カルテル）の適用除外の特例が設けられており、共同経営を行おうとする乗合バス事業者等は、あらかじめ法定協議会等への意見聴取を経た上で、共同経営に関する計画を国土交通大臣に提出し、その認可を受けることにより、共同経営を行うことができること、とされています。

そのため、共同経営計画の作成を前提として協議を行う場合には、個別・具体的な運賃・料金・運行回数、路線・運行系統等の設定について、法定協議会等において複数事業者間で協議が可能となっています。なお、独占禁止法特例法の共同経営等に係る特例に関しては、国土交通省が手引きを発行していますので、併せてご確認ください。

③　住民参加手法

地域公共交通計画の作成に当たっては、公共交通に対する住民・利用者の意見やニーズを反映させるのはもちろんのこと、公共交通をPRし、認知度・理解度を高め、利用促進につなげること、さらに、住民・地域の主体的な参画を通じて地域公共交通の担い手になってもらう契機とすることなどをねらいとして、適切な住民参加手法を導入する必要があります。

▼住民参加手法の例

手　法	概　要	備　考
法定協議会への参加	・法定協議会へ参加してもらい、意見や提案を表明してもらいます。 ・法定協議会以外に、作業部会・分科会等を開催し、自由に意見を表明してもらう場をつくることも考えられます。 ・参加者は、団体代表者等に声掛けするとともに、広報やインターネット等で公募することも考えられます。	・住民や利用者の観点からの意見や提案を聞くことができます。 ・参加人数が限られるため、地域全体の代表的な意見とならない可能性があります。
グループヒアリング・ワークショップへの参加	・複数の住民を集めて、グループヒアリングやワークショップを開催し、意見や提案を取りまとめます。 ・参加者は、団体代表者等に声掛けするとともに、広報やインターネット等で公募することも考えられます。 ・その他、地域住民等が主体となって地域検討会等を開催し、地域住民の声を聞く方法も考えられます。	・多様かつ具体的な意見や提案を聞くことができます。 ・参加人数が限られるため、地域全体の代表的な意見とならない可能性があります。
アンケート調査	・計画の作成期間前又は作成期間中に住民意向把握のためのアンケート調査を実施します。 ・郵送調査、戸別往訪調査、街頭調査、インターネット上の調査等の手法があります。	・多くのサンプルを集めることによって、住民の代表的な意見を把握することが可能です。 ・調査の準備・実施・集計等にコストと時間が掛かります。
パブリックコメント	・作成中の計画素案を公表して、郵送やＦＡＸ、インターネット等によって住民からの意見を募集し、計画案に反映させます。	・インターネット等を活用すれば比較的、簡易に実施することができます。 ・広く周知しなければ回答が少なくなる可能性があります。

【事例】新潟県上越市：地区公共交通懇話会の開催

上越市では、地域公共交通計画の作成に当たり、バス利用者や地域住民等の意見交換を行うため、市主催で「地区公共交通懇話会」を市内各地区において計 44 回開催しました。懇話会には市本庁の交通担当者に加え、出先機関である総合事務局の交通担当者も参加し、バス路線再編の考え方や具体的な再編案について議論しました。また、議論の内容を踏まえて、地域公共交通計画内での方針の取りまとめを行いました。

▼上越市における地区公共交通懇話会の開催状況（計画作成期間の実績）

区	平成30年度	令和元年度	合 計	区	平成30年度	令和元年度	合 計
安 塚 区	1回	2回	3回	吉 川 区	1回	2回	3回
浦川原区	1回	3回	4回	中 郷 区	1回	3回	4回
大 島 区	1回	2回	3回	板 倉 区	1回	2回	3回
牧 区	0回	2回	2回	清 里 区	0回	2回	2回
柿 崎 区	1回	2回	3回	三 和 区	4回	3回	7回
大 潟 区	1回	2回	3回	名 立 区	3回	2回	5回
頸 城 区	1回	1回	2回	合 計	16回	28回	44回

資料：上越市地域公共交通計画

④　法定協議会での報告・協議に関する項目

法定協議会での協議項目は、地域の現状や地域公共交通計画作成の進捗状況、関係者との調整状況等を勘案し、適切に設定することが重要です。法定協議会における報告・協議の内容及び提出書類の一例を以下に示しておりますが、協議事項がない場合もフリーディスカッションの機会を設けるなど、法定協議会での報告・協議の項目は柔軟に設定してください。

▼報告・協議の内容及び提出資料の一例（計画作成中）※

回	報告・協議の内容	提出資料
第１回	・規約の制定について ・会長・副会長・監査員等の選任について ・財務規程及び公印規程の制定について ・〇〇市地域公共交通活性化協議会　令和〇年度予算（案）について ・〇〇市地域公共交通計画作成の進め方（案）について ・現状調査・分析手法について	・次第 ・資料１：〇〇市地域公共交通活性化協議会規約(案) ・資料２：〇〇市地域公共交通活性化協議会財務規程(案) ・資料３：〇〇市地域公共交通活性化協議会公印規程(案) ・資料４：予算案について ・資料５：〇〇市地域公共交通計画作成の進め方(案) ・資料６：現状調査・分析手法について ・資料７：今後のスケジュールについて
第２回	・現状調査・分析結果について ・基本方針・目標について ・重点施策について ・今後のスケジュールについて	・次第 ・資料１：現状調査・分析結果について ・資料２：基本方針・目標について ・資料３：重点施策について ・資料４：今後のスケジュールについて
第３回	・施策体系について ・〇〇市地域公共交通計画（骨子）について ・パブリックコメントの実施方針について	・次第 ・資料１：施策の実施方針について ・資料２：〇〇市地域公共交通計画骨子 ・資料３：〇〇市地域公共交通計画(案)に対するパブリックコメントの実施方針 ・資料４：今後のスケジュールについて
第４回	・〇〇市地域公共交通計画（案）について	・次第 ・資料１：〇〇市地域公共交通計画(案) ・資料２：〇〇市地域公共交通計画(案)に対するパブリックコメント結果

※会議の開催回数や協議内容等は地域の実情に応じて決定してください。

▼報告・協議の内容及び提出資料の一例（計画運用中）※

回	報告・協議の内容	提出資料
第１回 （6月頃）	・前年度事業報告と地域公共交通計画の自己評価結果について ・今年度事業計画について ・地域公共交通確保維持事業の状況及び法定計画別紙の提出について	・次第 ・資料１　前年度事業報告と地域公共交通計画の自己評価結果について ・資料２　今年度事業計画について ・資料３　地域公共交通確保維持事業の状況及び法定計画別紙の提出について
第２回 （9月頃）	・事業実施状況について ・次年度に向けた事業実施予定について	・次第 ・資料１　事業実施状況について ・資料２　次年度の事業実施予定について
第３回 （1月頃）	・地域公共交通確保維持事業の自己評価結果について ・事業実施状況について	・次第 ・資料１　地域公共交通確保維持事業の自己評価結果について ・資料２　事業実施状況について

※会議の開催回数や協議内容等は地域の実情に応じて決定してください。

⑤ 協議会規約の事例

以下に、協議会規約の事例を示します。委員の構成のほか、幹事会の設置、会議の公開に関する取り決め等について、地域の実情に応じて検討ください。必要に応じて非公開で開催することのできる旨を記載することも検討してください。

〇〇市協議会規約

令和〇〇年〇月〇日制定

（目的）
第１条 〇〇協議会（以下「協議会」という。）は、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。以下「法」という。）第６条第１項の規定に基づき、地域公共交通計画の作成及び実施に関する協議を行うために設置する。

（事務所）
第２条 協議会は、事務所を〇〇県〇〇市〇〇町〇〇番地に置く。

（事業）
第３条 協議会は、第１条の目的を達成するため、次の業務を行う。
（１） 地域公共交通計画の作成及び変更に関する協議に関すること。
（２） 地域公共交通計画の実施に関する協議に関すること。
（３） 地域公共交通計画に位置付けられた事業の実施に関すること。
（４） 前各号に掲げるもののほか、協議会の目的を達成するために必要なこと。

（組織）
第４条 協議会は、会長、副会長〇人及び委員をもって組織する。

（会長及び副会長）
第５条 会長及び副会長は、次条第１項の規定に基づき委員となるべき者の中から、これを選任する。
２ 会長は、協議会を代表し、その会務を総理する。
３ 副会長は、会長を補佐して協議会の業務を掌理し、会長に事故があるとき又は会長が欠けたときは、会長の職務を代理する。この場合、副会長に複数いるときは、会長があらかじめ指名した順序で、その職務を代理する。

（協議会の委員）
第６条 協議会の委員は次に掲げる者とする。
（１） 〇〇〇
（２） □□□
（３） △△△
（４） ◇◇◇

（会議）
第７条 協議会の会議（以下「会議」という。）は、会長が招集し、会長が議長となる。
２ 会議の議決方法は〇〇とする。
３ 会議は、原則として公開とする。ただし、会議を公開することにより公正かつ円滑な議事運営に支障が生じると認められる協議については、非公開で行うものとする。
４ 協議会は、必要があると認めるときは、委員以外の者に対して、資料を提出させ、又は会議への出席を依頼し、助言等を求めることができる。
５ 前各項に定めるもののほか、会議の運営に関し必要な事項は、会長が別に定める。
（協議結果の尊重義務）
第８条 協議会で協議が整った事項については、協議会の構成員はその協議結果を尊重しなければならない。

（幹事会）
第9条 協議会に提案する事項について、協議又は調整をするため、必要に応じ協議会に幹事会を設置することができる。
２ 幹事会の組織、運営その他必要な事項は、会長が別に定める。

（分科会）
第１０条 第３条各号に掲げる業務について専門的な調査、検討を行うため、必要に応じ協議会に分科会を設置することができる。
２ 分科会の組織、運営その他必要な事項は、会長が別に定める。

（事務局）
第１１条 協議会の業務を処理するため、協議会に事務局を置く。
２ 事務局は、〇〇市〇〇課に置く。
３ 事務局に事務局長、事務局員を置き、会長が定めた者をもって充てる。
４ 事務局に関し必要な事項は、会長が別に定める。

（経費の負担）
第１２条 協議会の運営に要する経費は、〇〇をもって充てる。

（監査）
第１３条 協議会に監査委員を〇名置く。
２ 協議会の出納監査は、会長が別に定めた委嘱する監査委員によって行う。
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。

（財務に関する事項）
第 14 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。

（協議会が解散した場合の措置）
第 15 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 16 条 この規約に定めるもののほか、協議会の事務の運営上必要な細則は、会長が別に定める。

附　則
１　この規約は、令和〇〇年〇月〇日から施行する。

【参考】良いアドバイザーをみつける：地方運輸局等が提供する人材選定制度等

■東北運輸局：地域公共交通東北仕事人制度

（https://wwwtb.mlit.go.jp/tohoku/ks/newpage/ks-sub06.html）

地域公共交通に対する熱意とノウハウを有する学識者・交通事業者・NPO・地方公共団体職員等の人材をネットワーク化し、互いが有する最新の情報・事例を共有するとともにアイデアを出し合い、仕事人の連携・協働の下、地域公共交通をより良いものとするための取組を支援するものです。

■関東運輸局：地域公共交通マイスター制度

（https://wwwtb.mlit.go.jp/kanto/kankou/meister/index.html）

地域が主体的に地域公共交通の維持・利便性向上・活性化に向けた先進的・独創的な取組を実践するに当たり、その取組を中心となって推進し、知識、経験、熱意を有する地方公共団体職員の方、交通事業者職員の方、NPO法人職員の方等を、「地域公共交通マイスター」として選定し、関東運輸局長が任命するものです。「地域公共交通マイスター」は、自らの取組から得られた知識や経験をより多くの関係者に継承する役割を担います。

■中部運輸局：地域交通マネージャー

（https://wwwtb.mlit.go.jp/chubu/tsukuro/manager/）

中部運輸局では、よりよい計画作成や活発で円滑な議論が行われる公共交通会議とするための地方公共団体の支援策として、交通計画や公共交通のあり方に知見の深い有識者の方々を「地域交通マネージャー」として選任しています。

■中国運輸局：地域公共交通アドバイザー

（https://wwwtb.mlit.go.jp/chugoku/kousei/jinzainet.html）

中国運輸局では、地域における公共交通の維持・活性化等の取組を支援するため、中国地方において公共交通に関する活動を行っている方々を把握し、地域公共交通アドバイザー（交通専門の学識者・地方公共団体担当者等）として登録のうえ、紹介しています。

※その他、地方運輸局等では、全国の先進的取組やその背景にある考え方などを通じて、地域公共交通の在り方に関する議論と理解を深めるシンポジウムや、新しい制度や情報提供を行うセミナーを開催しています。また、都道府県によっては交通政策実務担当者の連携の強化、交通課題に関する情報の共有と課題に対応するスキルアップ等を目的に勉強会を開催していることもありますので、積極的に参加してみましょう。

■総務省：地域人材ネット（地域力創造アドバイザー）

（https://www.soumu.go.jp/ganbaru/jinzai/）

総務省では、先進市町村で活躍している職員や民間専門家を広くお知らせするため、地域人材ネットとしてデータベースに登録しています。市町村が地域力創造のため専門家を招聘し、地域独自の魅力や価値を向上させる取り組みに要する経費を特別交付税措置の算定対象としています。

【参考】良いアドバイザーをみつける：「Q サポネット」と「再生塾」

任意団体である勉強会組織「地域と交通をサポートするネットワーク in Kyusyu（通称：Q サポネット）」では、九州をフィールドに、行政や交通事業者、研究者、市民団体、コンサルタントなどが集まり、地域公共交通の問題点の共有や解決に向けた討論を通じて、人材ネットワークの構築、人材育成に取り組んでいます。

また、関西では、NPO 法人「持続可能なまちと交通をめざす再生塾（通称：再生塾）」が、まちづくりや交通問題の解決、再生に向けて、行政や技術者、地域のリーダーを対象として、人材育成や専門家相互のネットワークづくり、研究、技術の普及などの活動を行っています。

これらの団体はいずれも、地域の問題解決に向けた相談の“場”の提供や、そのためのネットワークの形成に取り組んでいます。行政間のみならず、交通事業者や学識経験者とのつながりが、自分の地域が抱えている問題を解決する糸口となるかもしれません。

- 「Q サポネット」フェイスブック：https://ja-jp.facebook.com/qsuppo
- 「再生塾」ホームページ：http://www.saiseijuku.net/

第４章

目標設定と検証の方法について

4.1 目標設定・検証の全体像を理解する

≪ポイント≫

- 「PDCA サイクル」を繰り返し行い、地域公共交通の改善・向上を図っていきましょう。目標の達成状況に鑑み、計画の内容については適宜見直しましょう。
- 評価の実施、評価結果に基づく事業の充実等の検討、計画の見直しへの反映について、スケジュールと方法、体制を計画内で明記しましょう。
- 交通事業者や住民等の法定協議会メンバーとの役割分担を決め、持続可能なモニタリング・評価の在り方を検討しましょう。

≪具体的な方法≫

① PDCA サイクルによるスパイラルアップの考え方を理解する

「計画を立て（Plan）」、それに基づいて「実施し（Do）」、実施結果を「確認して（Check）」、計画からズレがある場合には「見直しを行う（Action）」という一連の流れを「PDCA サイクル」といいます。地域公共交通計画の作成に当たっては、この過程を繰り返し行い、地域公共交通の改善・向上（スパイラルアップ）を図っていきましょう。

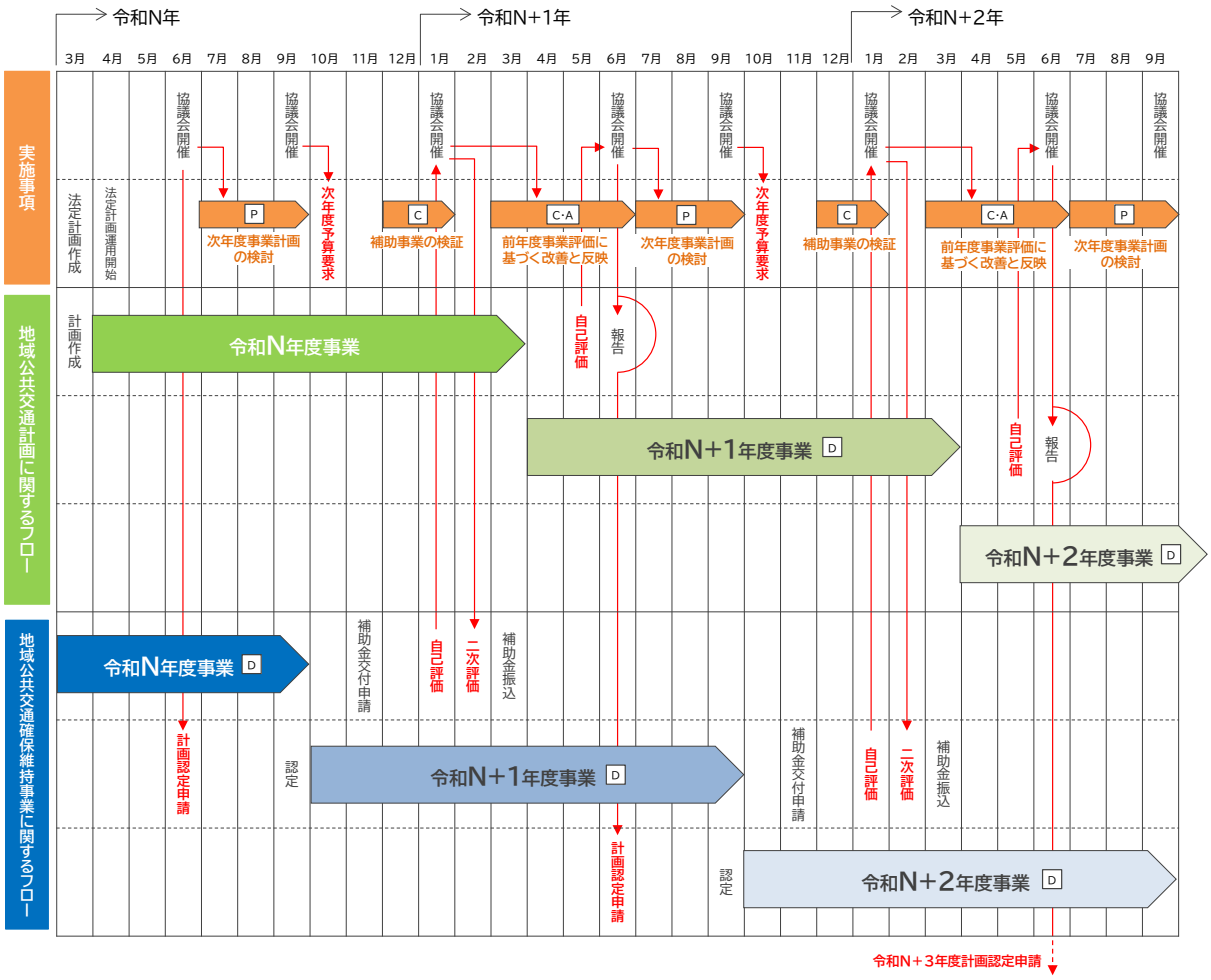
② スケジュール表を用いて PDCA サイクルを構築する

モニタリング・評価時期は、数値指標に応じて設定しましょう。地域公共交通確保維持事業を活用する場合は、同事業の計画認定申請や評価のスケジュールとも連動が必要です。これら一連の PDCA サイクルを適切に運用するためには、地域公共交通計画（別紙）の計画認定申請の時期、行政の予算要求時期、地方運輸局等で実施する２次評価（地域公共交通確保維持事業の第三者評価委員会）の時期など、行政的作業のスケジュールとの連携が不可欠です。以下に PDCA サイクルの一例（計画作成後３年目の途中までのイメージ）を紹介していますので参考にしてみてください。

また、１年ごとの PDCA サイクルだけでなく、計画期間全体を俯瞰した大きな PDCA サイクルについても運用し、計画期間終了後の次期計画に繋げていくことも重要です。その際には、総合計画や都市計画マスタープラン等の上位計画や立地適正化計画等の関連計画における PDCA サイクルとの連携が必要になります。

＜本手引きにおける言葉の定義＞

- **モニタリング**：計画に沿って実施される事業等の実情を継続的に「観察して記録」すること。
- **評価**：モニタリングに基づいて実施された事業等について、「効果があったかをチェック」すること。評価結果に基づいて、次のステップの見直しを行う。



▲PDCA サイクルの一例

③ 持続可能なモニタリング・評価体制を構築する

交通事業者や住民等の法定協議会メンバーとの役割分担を決め、持続可能なモニタリング・評価の在り方を検討しましょう。地域公共交通計画で掲げた目標の達成状況の評価だけでなく、同計画に記載した各種事業についても、実施状況を把握し、効果的・効率的に実施されているかどうかを定期的に評価することが重要です。

また、計画期間内に行政担当者が異動するケースも考えられます。分析・評価の具体的な方法や実施タイミング、体制等については地域公共交通計画内で明記し、担当者間で適切に引き継がれるように準備をしておきましょう。

④ 目標設定・検証の意義・メリットについて理解する

目標を立て、定期的にモニタリング・評価を行うことにより、地域公共交通に関する関係者全員が「今、自分たちの地域の交通がどのような状況なのか」を共有しやすくなります。その他、以下に挙げるように、事業を円滑に進める上で様々なメリットがあります。

目標を設定したら、次に、目標を説明する数値指標を設定することになります。数値指標には、「アウトプット指標：事業によってもたらされる結果を示す指標（事業の実施状況や整備の量等）」、「ア

ウトカム指標：事業実施により利用者・交通事業者が受ける効果を示す指標」、「インパクト指標：事業実施により社会全体が受ける効果を示す指標」に分けられます。

【目標設定・検証を行うメリットの例】

- 関係者全員で地域の交通の実態や危機感を共有できる
- 公共交通の実態を経年的に把握できる（特に、担当者交代後も事業の進捗管理がしやすい）
- 目標を達成することが関係者のモチベーションに繋がる
- 数値をもって説明することで議論が具体化したり、関係者間の理解促進につながったりする

など

⑤ PDCA の運用にもコストがかかることを認識する

PDCA を運用するためには、計画作成後も定期的にデータを取得・集計したり、アンケート等の調査が必要であったり、法定協議会等の運営を行ったりする必要があり、相応のコストや労力が発生します。計画を作成する段階で、予め計画運用期間に発生するコストや労力については想定した上で、財務当局との調整のもとで予算を確保したり、学識経験者やコンサルタント等のパートナーとの連携を継続したりするなど、必要な準備をしておきましょう。なお、複数の市町村に跨る路線については、沿線の市町村で協力し合って調査費を捻出することで、一市町村当たりのコストや労力の負担を押さえつつ、持続的な調査が可能になることもあります。

地域公共交通計画は作成することではなく、適切に運用することが目的です。持続性の観点から過大なコストや労力をかけて計画を運用するような体制を構築することは避けるべきですが、必要なコストや労力は投入し、スパイラルアップを図っていくことの重要性については、計画作成段階から関係者間で共通認識を持つようにしましょう。

4.2 課題を踏まえて方針・目標を設定する

≪ポイント≫

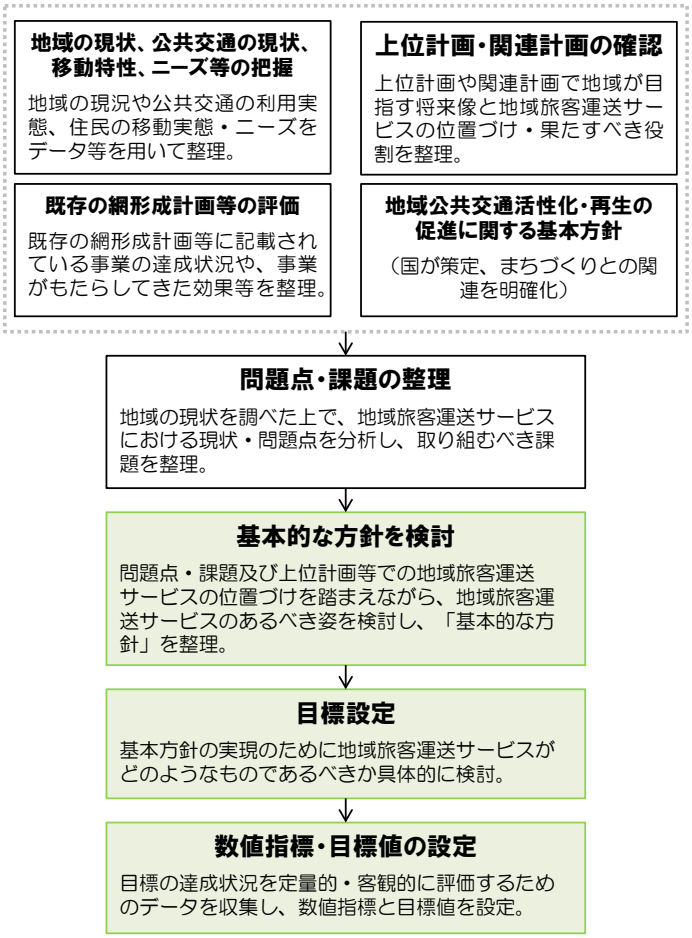
- 地域公共交通の問題点・課題を踏まえ、地域の上位計画や関連計画との整合を図りましょう。
- 「地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する基本方針」の記載を確認しましょう。
- 目標設定に当たっては、定期的な評価が必要であることも踏まえ、地域公共交通そのものに関する目標を中心に、バランスよく設定することを心掛けましょう。
- 地域公共交通によって社会全体でどのような効果や変化を実現したいのかを考えましょう。

≪具体的な方法≫

① 地域の課題を踏まえた方針・目標の検討フローを理解する

課題整理を踏まえて、基本的な方針及び目標を設定しましょう。地域公共交通の問題点・課題を踏まえることはもちろんのこと、地域の上位計画や関連計画で掲げている目標との整合を図りましょう。併せて、地域公共交通確保維持事業の補助を受ける場合については、同事業との連動を意識し、同事業の活用により地域公共交通の目指すべき姿を念頭に目標設定を行う必要もあります。

また、国が定めている「地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する基本方針」の記載についても十分に留意してください。



▲基本的な方針・目標の検討フロー

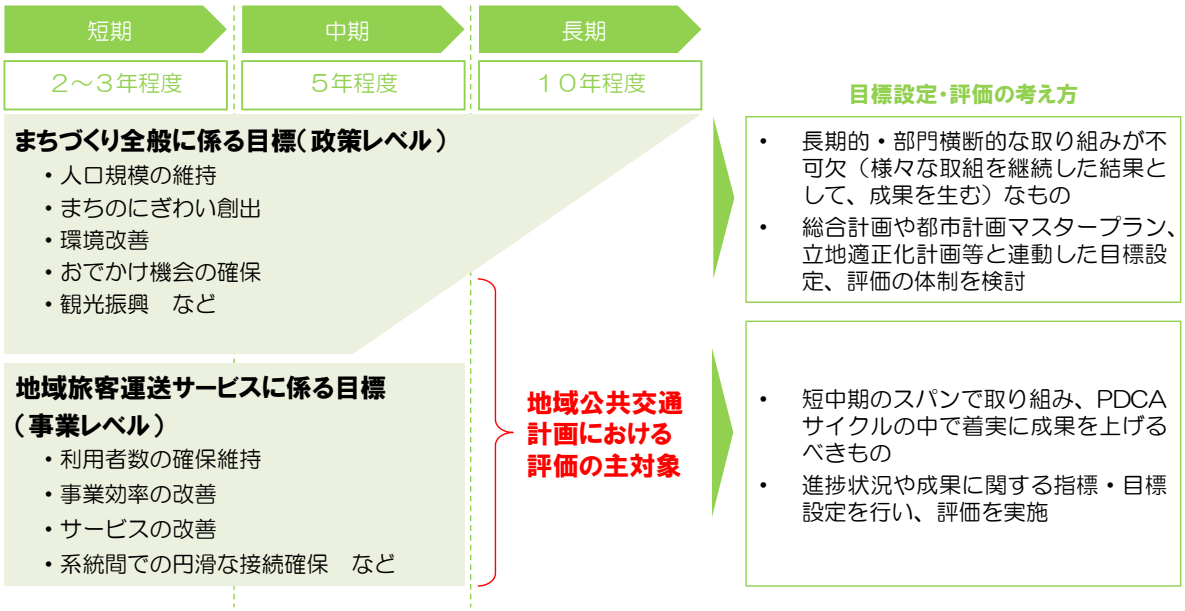
＜本手引きにおける言葉の定義＞

- **基本的な方針**：地域公共交通の在るべき姿。問題点・課題整理、及び上位計画・関連計画や地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する基本方針を踏まえて設定する。
- **目標**：基本的な方針（地域公共交通の在るべき姿）を実現するため、計画期間中に達成すべきこと。地域公共交通の問題点・課題に対応させる必要あり。

② 目標を設定する

目標に関しては、まちづくり全般に係るものと地域公共交通に係るものが考えられます。前者については、目指す方向性にはなりますが、その実現のためには、交通に関する分野だけではなく、都市計画や環境政策等、多様な分野での横断的な取組が必要であり、また長い期間での取組が必要となることが想定されます。

地域公共交通計画においては、地域公共交通が交通以外の分野にも影響をもたらすことを踏まえて、全般に係るものを目標とすることも可能ですが、そのような目標設定に限られてしまうと、効果の発現に長期間を要し、交通に関する分野における取組の成果を検証することが困難となります。定期的な評価が必要であることも踏まえ、短期・中期での効果の発現が想定される地域公共交通そのものに関する目標を中心に、バランスよく目標設定することを心掛けましょう。



▲地域公共交通計画における目標設定・評価のイメージ

③　「インパクト」と「施策・事業」の関係性を明らかにする

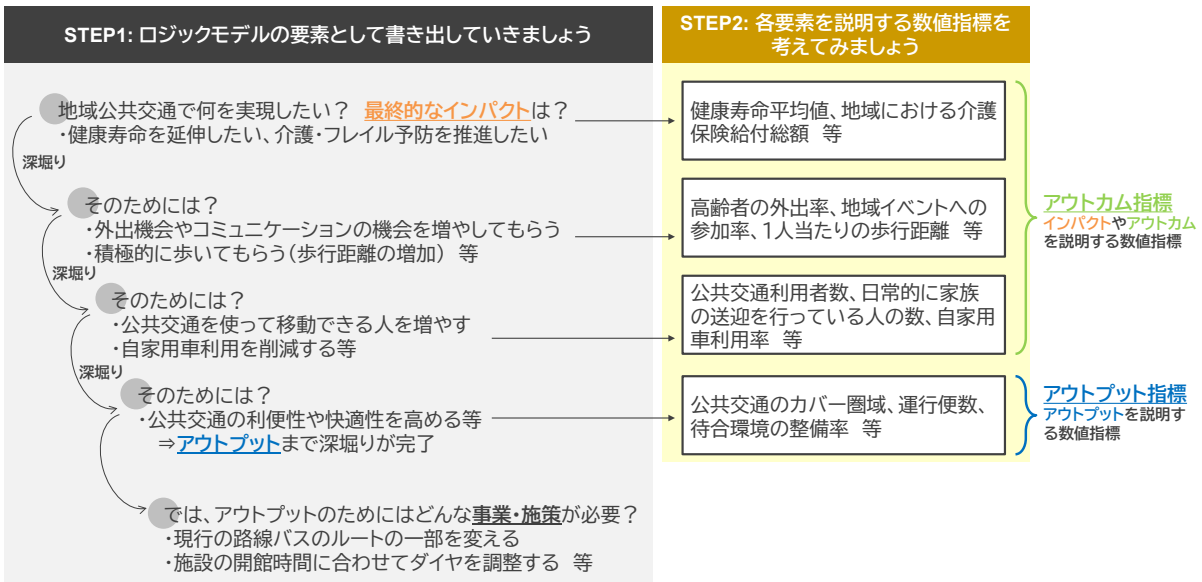
a)　「インパクト」を提示することの重要性

「持続可能な公共交通ネットワークの形成」の重要性は、交通政策基本法や地域交通法においても言及されていますが、「持続可能な公共交通ネットワークを形成すること」自体は、公共交通政策の主目的ではないはずです。公共交通は、例えば「高齢者の外出促進を図り地域全体で健康寿命を延ばす」、「子育て世代の社会参加を通じて孤立感の解消を図る」、「移動需要を集約して輸送することで環境負荷の軽減を図る」等の、社会全体が受ける効果や変化の実現（ここでは「インパクト」と呼びます）のために導入・運用するものであり、持続可能な公共交通ネットワークの形成はインパクトの実現のための中間的な「アウトカム」として位置付けられるものです。これは、公共交通の「収支の改善」や「利用者確保」の追求についても同じことが言えます。単に公共交通の利用者を増やしたり、事業への投入コストの縮減を図ったりすることが是とされるべきではなく、インパクトの実現に向けた合理性の観点から確保すべき収支や利用者水準を判断することが重要です。

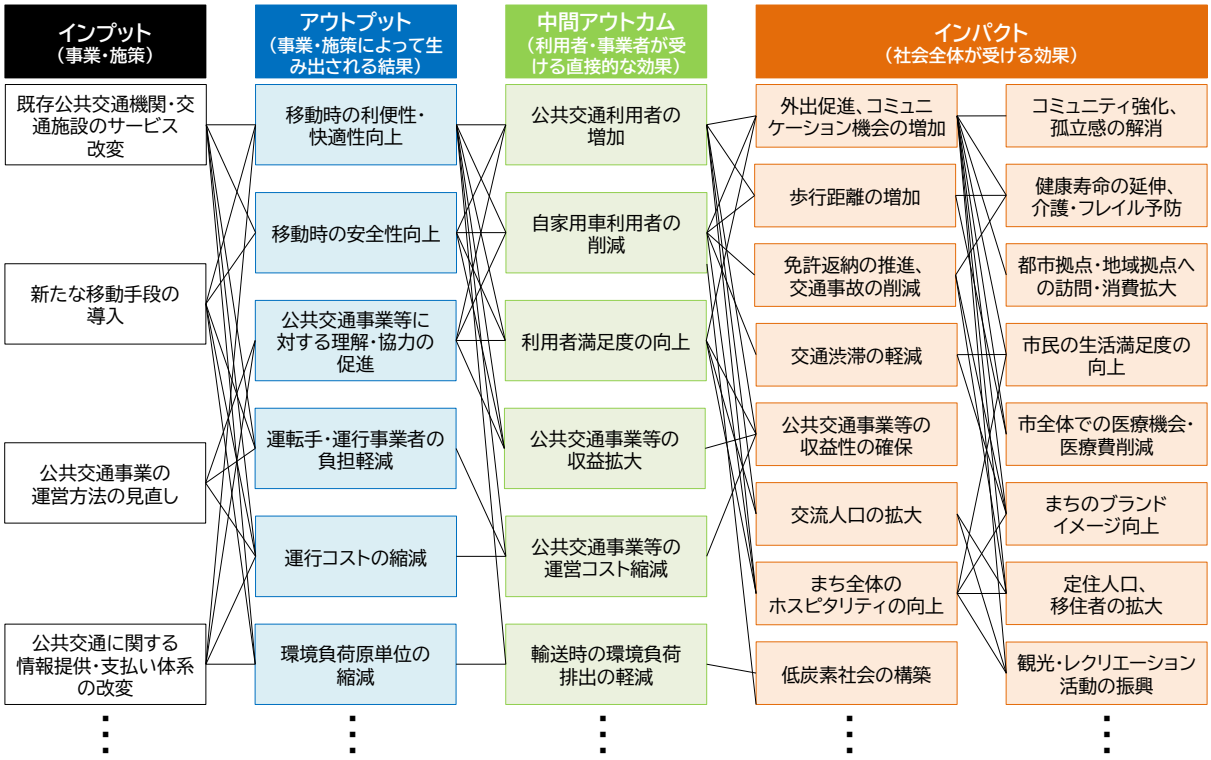
b)　「インパクト」を実現するための要素の洗い出し

事業の実施からその効果が発現するまでの過程を図表として可視化した、「地域公共交通に関する事業の設計図」に当たるものがロジックモデルです。地域公共交通計画の目標を設定し、数値指標の検討や、目標を達成するための事業を検討する段階においてロジックモデルを作成することで、検討の道筋が明確化し、体系的な計画内容の検討に繋がります。

以下に、ロジックモデルの作成に係る具体的な検討フローを示します。まず、地域公共交通によって地域で最終的に達成したい「インパクト」を検討することから始めます。インパクトが決まった後は、そのインパクトを達成するために必要な「アウトカム」を洗い出します。続いて、アウトカムを実現するためにどのような「アウトプット」や「施策・事業（インプット）」が必要になるのかを考えます。このようにして洗い出した要素を繋ぐことでロジックモデルが構築できます。



▲インパクトを実現するための要素を洗い出すイメージ



▲地域公共交通に関するロジックモデルの例

c） 計画での位置付け

作成したロジックモデルに基づいて、地域公共交通計画における基本方針、目標・数値指標、施策・事業を位置付けてみましょう。

基本方針については、大局的な観点から地域のあるべき姿を示す必要がありますので、設定したインパクトを踏まえ、地域の皆さんが地域公共交通を活用して最終的に何を実現したいのかを総括して設定します。

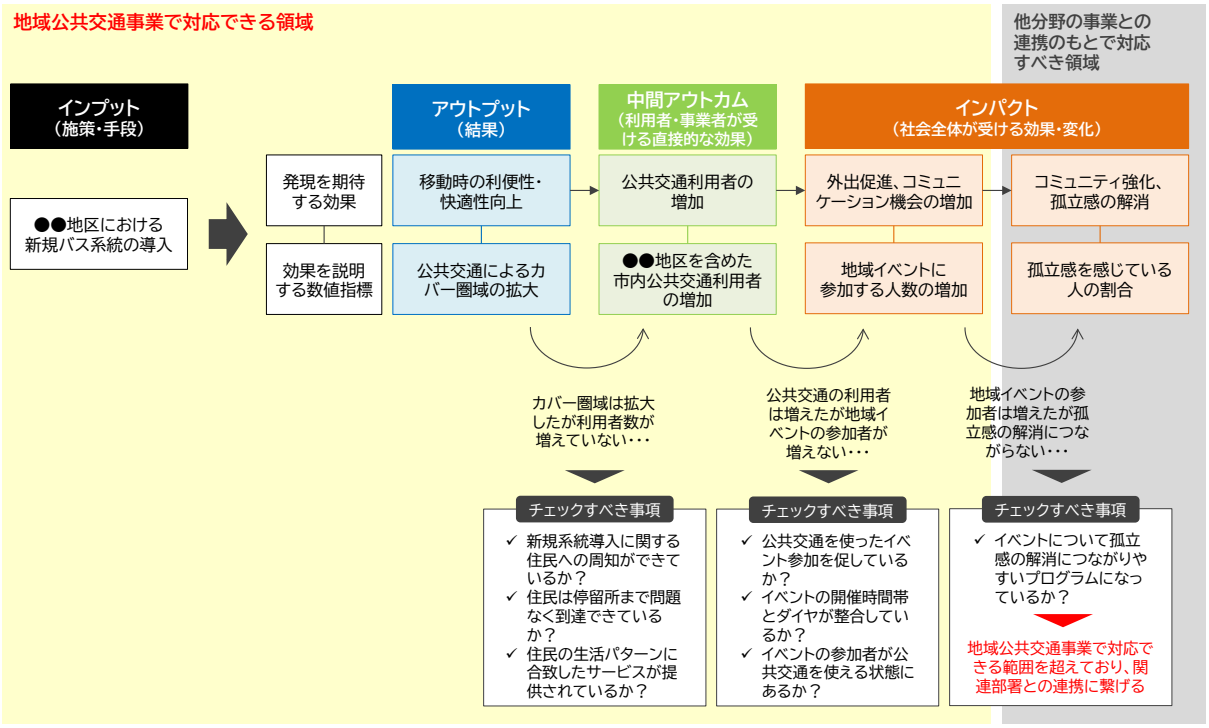
目標については、基本方針の実現に向け、インパクトやアウトカム、アウトプットとして挙げた要素のうち、特に影響が強いものや、制約条件となるものを中心に設定することになります。数値指標については、目標に合わせて設定することになりますが、目標を直接的に表現する数値指標の中には、数値化が難しいものや、計画期間内では効果の発現が難しいものも含まれる場合があります。その際は、目標を間接的に説明する指標を設定しても構いませんので、データの入手がしやすく、効果の発現が比較的見込みやすい指標を選ぶようにしましょう。

施策・事業についても、ロジックモデルを参考に、目標として掲げた要素と関連の強いものをリストアップしましょう。

d) PDCA 等での活用

数値指標の設定に当たっては、下図に示す例のように、インパクトだけでなく、アウトカムやアウトプットに関連する数値指標についても、定期的にモニタリング・評価を行うことで、効果発現のどのプロセスで問題が生じているのかを明らかにすることに繋がり、PDCA の中で見直しが図りやすくなるメリットがあります。

加えて、ロジックモデルの作成を通じて、地域公共交通で対応すべき領域を明確にすることも併せて重要です。以下の例では、「地域公共交通が便利になり、利用者が増加し、地域のイベントに行きやすくなることでイベント参加者が増える」ところまでは地域公共交通によって対応できる領域ですが、その先の「イベントへの参加によって孤立感を感じている人が減る」については、地域公共交通だけではカバーできない領域であり、関係する部署が抱えている事業との連携の中で対応することになります。このように、地域公共交通によって期待できる効果と、他部署との連携が必要になる効果を明確にする際にもロジックモデルが有効です。



▲ロジックモデルと数値指標の関係性／地域公共交通による対応領域の明確化のイメージ

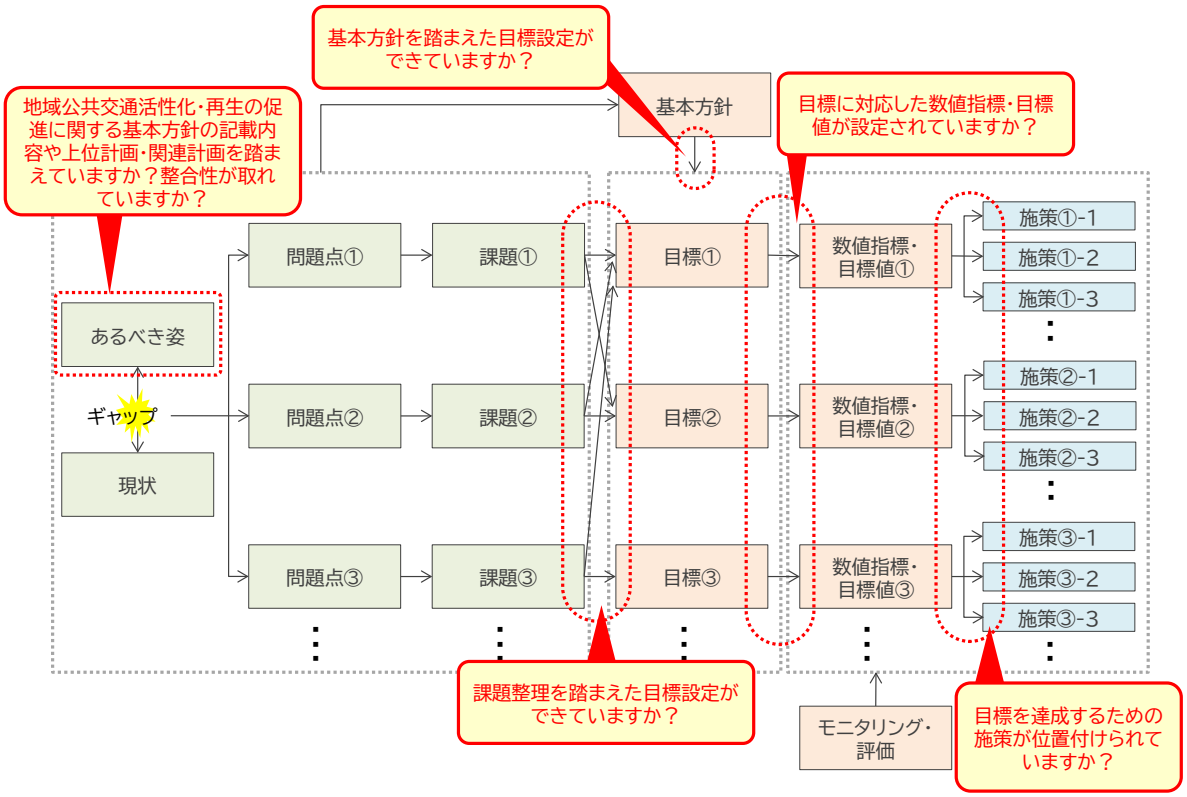
4.3 整合性についてのチェックを行う

≪ポイント≫

- 数値指標・目標値につなげる意識をもって目標を設定しましょう。
- 現状・問題点、上位・関連計画、国の基本方針、課題、基本的な方針と目標の整合を確認しましょう。

≪具体的な方法≫

目標を設定したら、基本方針を踏まえたものか、また、地域が目指す在るべき姿の実現に貢献するものになっているかどうか再度確認しましょう。各目標が地域公共交通の問題点・課題にきちんと対応しているか確認しましょう。目標設定においては、次節で説明する数値指標・目標値の設定につなげることを十分に意識してください。



▲整合性についてのチェック

4.4 数値指標を設定する

≪ポイント≫

- 「標準指標」は基本的に全ての計画において設定し、「推奨指標」「選択指標」は地域の目指す姿や事業実施の目的によって設定を検討しましょう。
- 数値指標の設定については、行政・交通事業者・市民それぞれが納得した上で設定しましょう。分かりやすさにも留意が必要です。
- モニタリング・評価を意識し、定期的に収集できるデータの活用を考えてみましょう。

≪具体的な方法≫

① 標準指標・推奨指標・選択指標の区分を理解しましょう

数値指標は「標準指標」「推奨指標」「選択指標」に分類されます。

■標準指標

地域旅客運送サービスの提供を確保し、利便性・持続可能性・生産性の高い地域公共交通ネットワークを実現するために、公共交通が適切に運営されているかを判断する上で設定する必要性が高いものであり、「住民等の公共交通の利用者数」、「公共交通の収支（収支率・収支差）」、「公共交通への公的資金投入額」の３指標が該当します。これらは原則全ての計画において設定するように努めてください。

■推奨指標

「公共交通の利用頻度」や「平均輸送密度」など、交通事業との関連性が高い指標については、交通事業者や行政などの公共交通の運営側の目線から、事業の必要性や有効性を計測しやすい指標ですので、積極的に設定することをお勧めします。

■選択指標

地域の目指す姿や事業実施の目的によって設定を検討するものであり、地域の実態に合わせて適切なものを設定してください。選択指標として想定される指標の例を次ページに示していますが、表に掲載されている全ての指標を選択することが必要というわけではなく、地域の目指す姿や事業実施の目的に合致する指標を選定すれば足ります。

■数値指標の例

目標例	数値指標例	区分	性質	交通施策との関連性が高い	住民目線でわかりやすい	計測に伴う調査・分析の負担が小さい
地域公共交通利用者数の維持・確保	**地域公共交通の利用者数（総数、1便当たり、走行台キロ当たり等）**	**標準**	**アウトカム**	**○**	**○**	**○**
	地域公共交通の利用頻度	推奨	アウトカム	○	○	
	地域公共交通の利用率	推奨	アウトカム	○	○	
	地域公共交通の平均乗車密度	推奨	アウトカム	○		
	地域公共交通の断面輸送量	推奨	アウトカム	○		
	公共交通に係る個別路線・系統別の利用者数	推奨	アウトカム	○	○	
	利用者・住民等の地域公共交通に対する満足度	推奨	アウトカム	○	○	
	地域公共交通に関する高評価（感謝等）、低評価（苦情等）の件数	推奨	アウトカム	○	○	
	利用者・住民等の地域公共交通に対する認知度	推奨	アウトカム	○	○	
事業効率の改善	**地域公共交通の収支率（もしくは収支差）**	**標準**	**アウトカム**	**○**	**○**	**○**
	地域公共交通への公的資金投入額（総額、利用者1人当たり、住民1人当たり）	**標準**	**アウトプット**	**○**	**○**	**○**
	地域公共交通に係る収益	推奨	アウトカム	○	○	
	地域公共交通に係る経費	推奨	アウトプット	○	○	
	クロスセクター効果（分野別代替費用と財政支出の差額）	推奨	アウトプット	○		
	地域公共交通の公的資金投入に対する理解度	推奨	アウトカム		○	
おでかけ機会の確保	各地区から主要目的地間の移動手段の有無・便数	推奨	アウトプット	○	○	○
	高齢者の外出回数	選択	アウトカム		○	
	自宅から通学できる高校生の割合	選択	アウトプット		○	
	地域公共交通のカバー率・空白地率（人口もしくは面積）	選択	アウトプット	○	○	
	主な学校、病院、商店街近辺のバス停等の有無	選択	アウトプット		○	○
	運行回数	推奨	アウトプット	○		○
	地域全体の公共交通延長	推奨	アウトプット	○		○
既存サービスの高度化（情報化）	情報のオープン化（オープンデータ化）	推奨	アウトプット	○	○	○
	キャッシュレス決済の導入件数・導入率	推奨	アウトプット	○	○	○
	駅・停留所施設、運行情報、広報媒体等の多言語化	推奨	アウトプット	○	○	○
まちのにぎわい創出	市区町村や市町村内特定地区・施設の来訪者数	選択	アウトカム		○	
	市区町村内特定地区・施設最寄りの駅・バス停の乗降者数	選択	アウトカム		○	
観光振興	観光客数（入込観光客数、宿泊者数等）	選択	アウトカム		○	
	観光地最寄りの駅・バス停の乗降者数	選択	アウトカム		○	
	企画乗車船券等の販売数・利用者数	選択	アウトカム	○	○	○
	企画乗車船券等の導入	選択	アウトプット	○	○	○
環境負荷の軽減	地域公共交通に起因するCO_2排出量の削減	推奨	アウトカム		○	
	自家用車分担率の縮小	推奨	アウトカム		○	
	渋滞の削減	選択	アウトカム		○	
	EVバス等の導入	選択	アウトプット	○	○	○
安全確保	免許返納者数の拡大	選択	アウトカム		○	○
人口規模の維持	公共交通の沿線人口	選択	アウトカム		○	○
系統間での円滑な接続の確保	系統間の接続便数・接続率	選択	アウトプット	○	○	
	系統間の乗継ぎ利用者数	推奨	アウトカム	○	○	
	系統間の乗継に係る平均待ち時間	選択	アウトプット	○	○	

② 標準指標の算出方法

以下に、標準指標の基本的な算出方法等について解説します。

▼標準指標の算出方法

指標１	住民等の地域旅客運送サービスの利用者数
計測方法	・地域内の交通事業者から利用者数のデータを入手し集計します。もし交通事業者が利用者数を計測していない場合は、新たに乗り込み調査等を行う必要があります（調査方法については実践編「第 2 章 2.3 データ等によって検証・分析する」で紹介します）。 ・数値指標は地域全体の利用者数に限定しませんので、１便当たりや走行台キロ当たりの値を設定しても構いません。その場合は、交通事業者から便数や走行キロのデータも併せて入手しましょう。
望ましい調査頻度	・年間を通じて調査することが望ましいですが、体制が整わない場合は定期的（例えば四半期ごと、半年ごと）に 1 週間～数週間の調査を行うことが考えられます。
備考	・基本的には地域内の地域旅客運送サービス全体の利用者数を計測することとします。ただし、大都市部など、地域内の地域旅客運送サービスのほとんどが民間乗合バスで運行されているような地域においては、公的資金が投入されている路線に限定して計測しても構いません。 ・利用者数は「実人数」と「延べ人数」どちらで把握しても構いません。

指標２	公的資金が投入されている地域旅客運送サービス事業の収支
計測方法	・当該事業の運行事業者より、事業報告書、決算報告等の資料から、収入額及び支出額のデータを入手し収支率もしくは収支差を算出します。 －　算出式：収支率＝収入額／支出額　　収支差＝収入額－収支額 ・収入額・支出額の考え方は以下のとおりです。 －　収入額：運賃収入額※、運賃外収入額（広告費等） ※補助あるいは他部署の補てん（通学定期や高齢者優待等の補償）は含めません －　支出額：運行経費（人件費、燃料費、維持修繕費、諸経費、減価償却費）
望ましい調査頻度	・年間を通じて調査
備考	・基本的には地域内の地域旅客運送サービス全体の収支を計測することとしますが、系統ごとに算出しても構いません。

指標３	公的資金投入額
計測方法	・当該事業への支援を行っている地方公共団体より、公的資金投入額のデータを入手し集計します。 ・数値指標は地域全体の公的資金投入額に限定しませんので、住民 1 人当たりや利用者 1 人当たりの値を設定しても構いません。 －　住民 1 人当たりの公的資金投入額＝公的資金投入額／沿線集落居住者数 －　利用者 1 人当たりの公的資金投入額＝公的資金投入額／年間利用者数
望ましい調査頻度	・年間を通じて調査
備考	・基本的には地域内の地域旅客運送サービス全体の公的資金投入額を計測することとしますが、系統ごとに算出しても構いません。

なお、各指標について、集計の単位（地域全体で集計するのか、系統単位で集計するのか）については、基本的には地域における課題によって判断することになります。基本的には、地域公共交通は地域全体の公共交通のマスタープランですので、その位置付けに鑑み、なるべく特定の交通機関や特定の系統に限定せず、広い視点から目標設定を行うようにしてください。その上で、特に重要な位置付けを占める個別の交通機関や系統に着目した指標を設定するなどの工夫は、柔軟に検討していただいて構いません。

a） 住民や交通利用者目線でわかりやすい指標を選定しましょう

公共交通の利用拡大のためには、広く市民、交通利用者等に地域公共交通計画の目標を理解してもらう必要があります。住民の方々からもわかりやすい指標となるように留意し、数値指標や目標値を活用した対外的な説明のしやすさを意識するようにしましょう。

また、法定協議会の関係者が自分事としてとらえやすい指標やモチベーションにつながりやすい指標を選定することで、法定協議会の議論が盛り上がりやすくなります。クロスセクター効果の観点から各部署に関連する指標を検討することも一考です。

b） 効果計測のための調査・分析の負担について配慮しましょう

モニタリング・評価のための調査や分析に必要なコストをかけることは重要である一方、持続可能性を確保するためには、現実的なコスト負担の中で調査や分析を行うことも重要です。既存の統計データや交通事業者のデータなど、毎年、継続的かつ簡易に収集できるデータの活用も検討し、調査にかかるコストと計測される数値指標の重要性のバランスを踏まえ、設定を行いましょう。

【参考】地域公共交通の「利用率」「乗車密度」の算出について

推奨指標として設定されており、多くの地域で採用されている「地域公共交通の利用率」と「地域公共交通の平均乗車密度」の算出方法について紹介します。

▼地域公共交通の利用率・地域公共交通の平均乗車密度の算出方法

指標	地域公共交通の利用率
計測方法	・地域住民等へのアンケート調査、インタビュー調査を実施し、地域の住民が普段の生活の中でどれだけ公共交通を利用しているかを把握します。 ・定義は以下の２種類が考えられます。 公共交通分担率＝移動する際に公共交通を利用する率 ＝個人の（公共交通利用頻度／移動頻度）の平均値 公共交通利用率＝公共交通を利用する人の率 ＝公共交通を利用する人の数／回答者全数
望ましい調査頻度	・１年ごとに定期的な調査を行うことが望ましいです。
備考	・必要に応じて、属性別、地区別に集計することも考えられます。

指標	地域公共交通の平均乗車密度
計測方法	・平均乗車密度とは、「始点から終点まで平均して常時バスに乗車している人数」のことであり、次式で計算できます。 平均乗車密度（人） ＝ 輸送人キロ（人 km）／実車走行キロ（km） ・「輸送人キロ」の把握が困難なこともあるため、運賃収入を基に次式で計算することも可能です。 平均乗車密度（人） ＝ 運送収入（円）／実車走行キロ（km）／平均賃率（円／km） ・地域内の交通事業者から、上記計算に必要なデータを入手し算出します。
望ましい調査頻度	・年間を通じて調査を行うことが望ましいです。
備考	―

【参考】分野横断的な効果（クロスセクター効果）について

公共交通の利便性が高まり、高齢者の外出機会が増えることによって、高齢者の健康増進や就労機会が増加し、そのために医療費や社会保障費が削減され、むしろ社会全体としての費用負担が下がる可能性などもあります。こうした効果を「クロスセクター効果」と呼びますが、公共交通だけに限定されない、広い視点から費用負担の在り方について協議を行うことが大切です。

兵庫県福崎町では、地域公共交通を廃止したときに追加的に必要となる多様な行政部門の分野別代替費用と、運行に対して行政が負担している財政支出を比較することにより把握できる地域公共交通の多面的な効果を「クロスセクター効果」として計測しています。

また、分野別代替費用に限定することなく、例えば「路線の再編で〇〇スーパーの前にバス停ができ、乗降客が増え、スーパーの経営者も喜んでいる」、「バスのダイヤが改正されたことで、それまで諦めていたクラブ活動に参加できるようになった中学生が増えた」といったエピソードも、「クロスセクター効果」の一部であり、重要な地域公共交通の役割・効果です。

▼　兵庫県福崎町におけるコミュニティバスのクロスセクター効果算出事例

分野	コミバス（サルビア号）が廃止された場合に追加的に必要となる行財政負担項目	費　用
医療	**病院送迎貸切バスの運行** 現在コミバスを利用して通院している人を貸切バスで送迎するとして計上	最も小さい費用を採用：約1,360万円/年
	通院のためのタクシー券配布 現在コミバスを利用して通院している高齢者（車免許なしの人に限る）を対象にタクシー券を配布するとして計上	→ **約450万円/年**
	医師による往診 現在コミバスを利用して通院している高齢者（車免許なしの人に限る）を対象に医師が往診するとして計上	約2,880万円/年
	医療費の増加 コミバス利用者が車での送迎等に転換することにより、バス停まで歩かなくなることで健康が損なわれやすくなることによる医療費の増加分を計上	**約30万円/年**
商業	**買物バスの運行** 現在コミバスを利用して買物している人を貸切バスで送迎するとして計上	最も小さい費用を採用：約1,360万円/年
	買物のためのタクシー券配布 現在コミバスを利用して買物している高齢者（車免許なしの人に限る）を対象にタクシー券を配布するとして計上	→ **約810万円/年**
	移動販売実施補助 廃止されるバス停で移動販売を実施するとして計上	約830万円/年
観光	**観光地送迎貸切バスの運行** 現在コミバスを利用して観光地に行っている人を貸切バスで送迎するとして計上	最も小さい費用を採用：約1,510万円/年
	観光地送迎のためのタクシー運賃補助 現在コミバスを利用して観光地に行っている人を対象にタクシー券を配布するとして計上	→ **約90万円/年**
福祉	**タクシー券配布（通院・買物・観光以外の自由目的での利用）** 現在コミバスを利用して福祉施設や行政施設等へ行っている高齢者（車免許なしの人に限る）を対象にタクシー券を配布するとして計上	**約720万円/年**
財政	**土地の価値低下等による税収減少** 廃止されるバス停周辺の地価が低下することによる税（土地の固定資産税及び都市計画税）減少分を想定して計上	**約240万円/年**
分野別代替費用		**約2,330万円/年**

資料：近畿運輸局

※クロスセクター効果の詳しい説明は近畿運輸局が発行している「クロスセクター効果『地域公共交通 赤字＝廃止でいいの？』を参考にしてみてください。

4.5 目標値を設定する

≪ポイント≫

- 目標の種類や関連する計画の動向、法定協議会での議論などに鑑み、目標値の設定方法を選定しましょう。
- 関係者の同意のもと、関係者全員のやる気を引き出す目標値の設定を心掛けましょう。
- モニタリング・評価の結果を踏まえ、必要に応じて目標値を見直すことも考えましょう。

≪具体的な方法≫

① 関係者のやる気を引き出すことを意識して目標値を設定する

数値指標を選定したら、その目標値を設定します。目標値の算出基礎になるデータの計測方法、算出方法、データの出典元などを計画内に明記しましょう。

目標値の設定に関しては、関係者間で同じ方向を向いているのであれば、堅実な目標を設定することも、あえて少し高めの目標を設定することも問題ありません。

【参考】計画の運用を意識して現実的な目標値を設定

地域公共交通計画については、現状と比較して地域公共交通を改善させることを前提に作成するため、目標値の設定において、基本的には現況からの改善を求めることになります。一方で、地方部を中心に、人口減少や交通事業者側の担い手不足など、公共交通を取り巻く環境が厳しくなっている中、公共交通の利用者数（標準指標）については、将来的な人口減少等の外部要因の中で減少する目標を設定することも考えられます。ただし、その場合も地域公共交通のサービス水準の維持は継続するなど、持続的なサービスをどのように運営していくのか併せて検討し、定性的な表現で構いませんので、計画本体にも考え方を記載することが望ましいです。

一方で、公的資金投入額（標準指標）については、サービス改善のために短期的に現状よりも拡大する戦略的な意思決定を行う場合も想定されます。また、地域公共交通単体では収支が悪化したり公的資金投入額が拡大していたりする場合でも、地域公共交通に対して地域がしっかりと「投資」することによって、まちづくりをはじめ、観光振興、商業、健康・医療、福祉・介護、教育、環境などの様々な分野でプラスの効果をもたらしているという状況も考えられます。このような場合は、必ずしも収支の減退や公的資金投入額の増加が社会全体から見てマイナスになるということにはなりません。地域公共交通以外の分野も横断的に捉えた際に、収支や公的資金投入額については上昇基調を前提としない、現実的な目標値を設定することも考えられます。ただし、公共交通への公的資金の投入が無尽蔵にできるわけではないため、「公的資金の増加はどの程度までを想定」し、「その分、どのような項目（数値指標）でプラスの効果を見込んでいるのか」（例えば、公的資金投入額の増加率以上に利用者数の増加を目指す等）を合わせて検討することが望ましいです。

② 目標値の設定方法を選定する

目標値を定める場合には、目標設定重視（バックキャスト）、推計重視（フォアキャスト）の２つの考え方があります。いずれの手法を適用した場合についても、その設定根拠については法定協議会の場で十分に協議し、関係者の合意を得るようにしてください。

【目標値の設定方法】

a） 目標設定重視（バックキャスト）で目標値を定める場合

上位計画や政策判断に基づき、将来の在るべき目標値を先に決め、それに向けた道筋を検討する方法です。目標値設定の根拠としては、国や県の目標値や上位計画等を参考にする場合や、持続可能性を考えれば自明なもの、市民の明確な合意形成の元で数値が定められる場合などがあります。

b） 推計重視（フォアキャスト）で目標値を定める場合

現状から出発して、すう勢や施策の結果どのような状況になっているかを推計して目標値を設定する方法です。交通量予測等の手法を用いて推計に一定の根拠を与えることが望ましいです。ただし、選定した指標によっては推計作業に過大な労力を必要とすることもあるので気を付けましょう。

a)　目標設定重視（バックキャスト）による目標値設定の例

例①　既存計画・上位計画により設定する目標値

各地方公共団体の既存計画や上位計画に基づいて設定された目標値です。

手法

- 各地方公共団体の既存計画や上位計画に基づき目標値を設定する方法です。

適用条件

- 数値指標に関連する既存計画があり、地方公共団体としてその計画に基づいて推進すべき状況にある場合に適用できます。

設定例

- 「公共交通カバー圏域人口」を数値指標に選定した場合を想定します。
- ○○市の都市交通マスタープラン内に「平成 30 年度までに公共交通カバー圏域人口を 1 万人にする」という目標値が設定されていることから、この目標値に基づいて地域公共交通計画の計画年度の目標値を 1 万人に設定します。

例②　行政運営上の方針等により設定する目標値

従来のトレンドや既存計画の目標値によらず、財政状況や市民ニーズ等の要因の変化等を踏まえて意識的に設定する目標値です。

手法

- 「現状が低水準にあるので平均レベルを目標値とする」、又は「日本一、県内一といった数値を目標値とする」という形で、目標値を意識的に設定する方法です。

適用条件

- 一定水準（全国平均等）を目安として地方公共団体の目標値を設定する場合や、地方公共団体の役割の検討を踏まえ、施策の目標値を設定する場合に適用できます。

設定例

- 「利用者・住民等の地域の公共交通サービスに対する認知度」を数値指標に設定した場合で、仮に、前回数値：90%（2021 年度）、最新数値：90%（2022 年度）である場合を想定します。
- 関係者間のヒアリング結果や市民アンケート調査等を踏まえると、「認知度は 100%を目標とすべき」であると判断できたので、地域公共交通計画における同指標の目標値を 100%に設定します。

b)　推計重視（フォアキャスト）による目標値設定の例

例①　トレンド（すう勢値）による目標値

過去と現況の数値を踏まえて、「このままの状態が続けば、この水準で推移するはずである」という目安としての目標値です。

手法

- 過去の数値と最新数値の延長により、将来目標値を推測する方法です。

適用条件

- 社会経済情勢や財政状況等の変化が指標に影響しにくい、あるいはこれまでと同様に推移すると予想される場合に適用できます。

設定例

- 「〇〇市内の年間バス利用者数」を数値指標に選定した場合で、仮に、前回数値：10 万人（2015 年度）、最新数値：14 万人（2020 年度）である場合を想定します。
- ここで、「〇〇市のバス利用者数の伸びは今後も同様に推移する」と予想し、地域公共交通計画の目標年次（ここでは 2025 年度とします）のバス利用者数の目標値を以下のとおり設定します。

  2025 年度のバス利用者の目標値＝前回数値×前回数値の伸び率（2015⇒2020 年度）
  ＝14 万×1.4≒19 万とします。

例②　外部要因の予測を踏まえた目標値

経済情勢や産業構造等の外部要因の大きな変化が予想され、施策への影響が大きい場合、外部要因の変化を踏まえて算出する目標値です。

手法

- 外部要因の変化を予測し、その影響度を把握したうえ、構成事業等の施策目標への寄与度により複合的に目標値を推測する方法です。

適用条件

- 経済情勢や産業構造、財政状況等の外部要因の大きな変化が予想され、施策への影響が大きい場合に適用できます。

設定例

- 「△△市内の年間バス利用者数」を数値指標に選定した場合を想定します。
- ここで、「△△市のバス利用者数の伸びは人口の増減や経済情勢等に影響を受け、サービス内容の改変に伴う利用交通機関の転換なども想定される」という仮定を置くと、これらの影響を踏まえた推計モデルの構築が必要になります。
- 地域公共交通計画の目標年次（ここでは 2025 年度とします）のバス利用者数の目標値については、将来需要予測結果（例えば、PT 調査を基本とした四段階推計法に基づくシミュレーション結果など）により設定します。

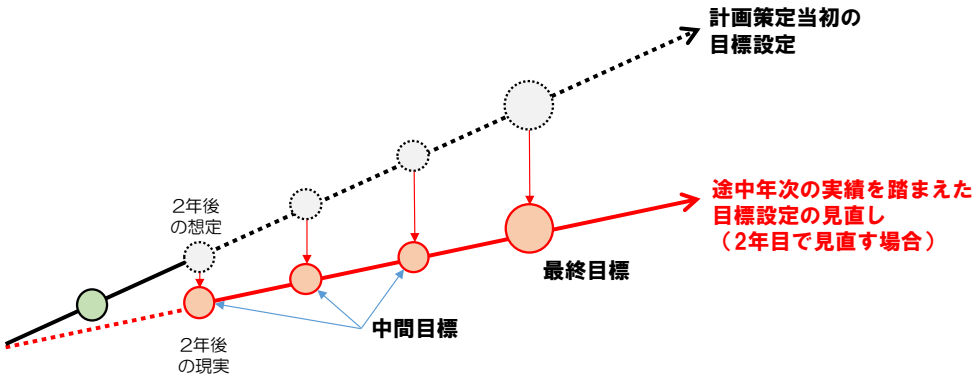
③　他の関連計画と整合を図る

数値指標の設定において他の関連計画との整合を図ることはもちろんですが、目標値の整合についても留意しましょう。

④　必要に応じて目標値を見直す

目標値は一度定めたら変更できないということはありません。社会情勢の変化や商業施設の地域からの撤退など、計画作成当初に想定していなかった出来事により、目標値が実態から乖離してしまうことがあります。目標値と実態が大きく乖離した状態が継続してしまうと、PDCA が不活性化したり、関係者のモチベーションの低下に繋がったりするケースもありますので、必要に応じて計画を改訂し、目標値の見直しを行うようにしましょう。

特に、事業実施 1 年目は、計画作成当初想定していなかった効果が出ることが多く、目標設定や事業の見直しが必要となることが多くあります。実態に応じて柔軟に見直しを行いましょう。



▲　途中年次での目標値見直しのイメージ

4.6 モニタリング・評価の仕方を考える

≪ポイント≫

- 地域公共交通計画を作成する中で、評価フローを明確にしましょう。
- 計画期間中は、定期的・継続的に計画の進捗状況や効果の発現状況などをモニタリング・評価し、必要に応じて取組の追加や変更を検討しましょう。

① モニタリング・評価の意義を理解する

モニタリング・評価の活用先には大きく分けて「①計画の見直し」、「②マーケティング」、「③対外的な効果の情報共有」、「④庁内関係者への情報共有」の４つがあります。

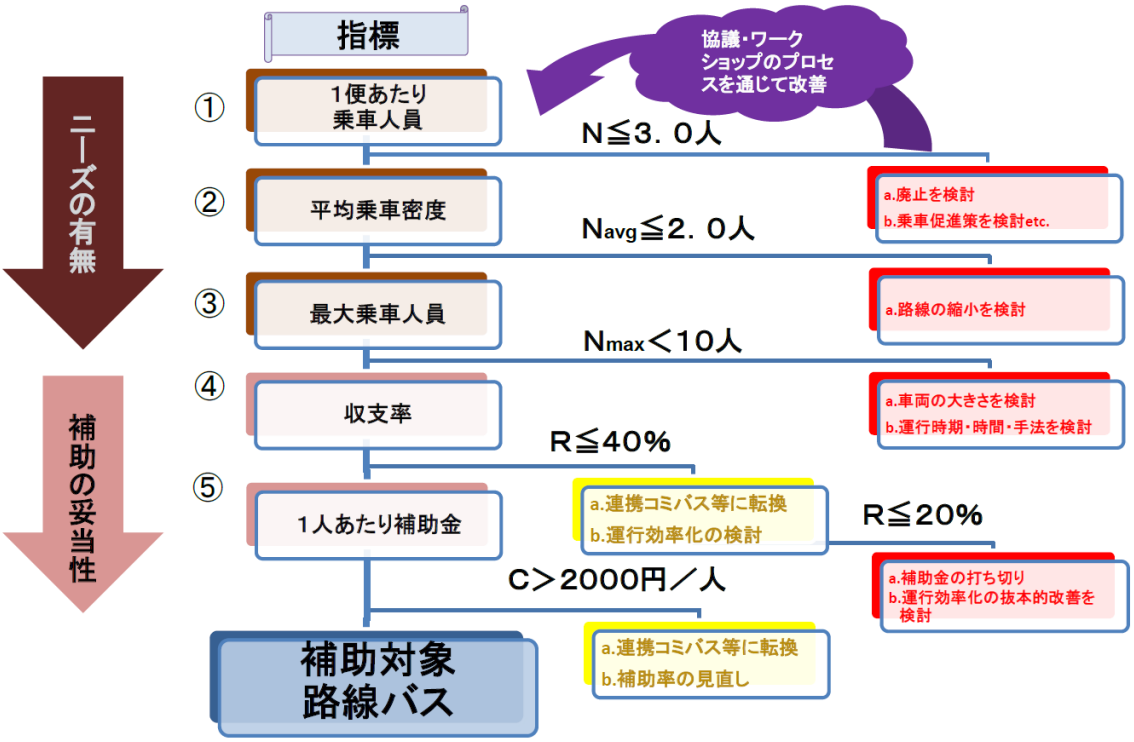
本節では特に地域公共交通計画の運用において定期的に実施する必要がある「①計画の見直し」を想定しつつ解説を行います。なお、活用用途によってモニタリング・評価の実施のタイミングや結果の打ち出し方等が若干異なりますので注意しましょう。

▼モニタリング・評価結果の活用先

①計画の見直し	・地域公共交通計画や補助事業に係る毎年度の定期的な進捗管理や事業や目標等の見直しに活用する。
②マーケティング	・公共交通の利用促進や公共交通事業の経営改善、公共交通を活用した新たなライフスタイルの提案等に活用する。
③対外的な情報共有	・住民や議会等の庁外の関係者に対して公共交通の効果・影響を共有し、合意形成や調整を円滑に進めるために活用する。
④庁内関係者への情報共有	・庁内関連部局に対して公共交通の効果・影響を共有し、分野横断的な取組の活性化や予算確保に向けた調整を円滑に進めるために活用する。

② 評価フローを設定する

どのようなフローのもとでモニタリング・評価を行うのか、あらかじめ明確にしておきましょう。検討した評価フローについては、地域公共交通計画の中で明記することで、関係者に認識を共有することができます。



▲乗合バスの評価フローの例（奈良県）

資料：奈良県地域公共交通網形成計画

③　データを取得し、数値指標を計測する

設定したタイミングに合わせて必要となるデータを取得し、数値指標を計測しましょう。

④　モニタリング・評価結果をもとに見直し方針を検討する

モニタリング・評価の結果、いずれかの指標が目標値に到達していない場合、法定協議会で背後要因の究明を行い、次の年度に向けた事業の見直しや目標の見直しを行いましょう。背後要因については、自分たちの取組が何らかの理由でうまく機能しなかったという「内部要因」と沿線施設の撤退や原油価格の変動などの「外部要因」に分けられます。前者については地域の実態・ニーズと事業の方向性のギャップを見直す等の対応が主になりますが、後者については、外部要因による負の影響をいかに軽減していくかという対応が主になり、見直しの方向性が異なります。両者については明確に区分して整理するようにしましょう。

▼地域公共交通計画の評価等結果の様式（記載例）

○○市（区町村）地域公共交通計画の評価等結果（○年○月～○年○月）

目標	目標を達成するための取組	調査方法	達成状況・分析	評価・次年度に向けた課題や取組	備考
××系統の利用者数：2000千人/年（令和元年度）→2100千人/年（令和６年度）	××系統の再編・他系統と乗り継ぎしやすいダイヤの設定	バス事業者の有する乗降データを用いて計測	・2030千人（令和３年３月時点） ・周辺に大規模商業施設がオープンしたことによる来訪者数増加が寄与したものの、地域住民の利用に大きな変化はなし。	・大規模商業施設の立地を見越した路線再編による効果は当初の予定通り達成できており、このまま推移すれば、令和６年度においても達成の見込み。 ・引き続き、再編後の路線・ダイヤによる運行を継続。 ・次年度に向け、引き続き課題となっている地域住民の利用を増やすため、地元の学生向けのバスPR活動や、高齢者割引を実施予定。	見直しの結果、地域公共交通計画の変更の必要はなし。
△△コミュニティバスに対する市の負担額：3800万円以内（令和元年度：3700万円）を令和６年度まで維持	××系統における、他系統との重複区間の減便・郊外一部区域までの路線延伸を通じた、地域の利用実態に即した運行への見直し	令和３年度普通会計決算より	・3650万円（令和３年度） ・系統全体の利用者数は減少したものの、運行効率化による費用減が影響し、収支に大幅なブレはなし。	・今年度の目標は達成。地域住民の声も踏まえ、引き続き運行を維持。 ・次年度に実施する沿線住民や来訪者への利用者アンケートも踏まえ、更なる運行効率化を検討。	今後、バスを廃止した場合の市の医療・福祉政策分野における追加的代替費用についても算出予定（クロスセクター効果の検証）。
計画において設定した目標を記載。	計画において定めた事業内容を記載。	目標の達成状況を把握するために用いた手法を記載。	調査時点における目標の達成状況及びその背景事情や原因について記載。	目標達成の有無や達成状況に対する所感及び今年度の状況を踏まえた次年度に向けての課題や次年度に取り組む事業内容について記載。	計画変更の必要性の有無や次年度以降に実施予定の取組等、他に必要な事項を記載。

（記載に当たっての留意事項）

- 本様式中、表題の「（○年○月～○年○月）」の部分には、評価等の対象となる期間を記入してください。
- 毎年度の評価になじまないような目標や、数年おきの評価を予定している目標については、「備考」の欄にその旨を明記の上、「目標」及び「備考」の欄以外は「－」と記載してください。
- 一つの目標と複数の取組が対応している場合や、複数の目標と一つの取組が対応している場合には、適宜欄を修正の上、記載を行ってください。
- 月ごとの利用者数の推移等の詳細データや、地域公共交通計画の評価等に係る協議会における議論の結果（議事録等）等の関連資料がある場合には、併せて添付してください。
- 地方公共団体・協議会等において独自に作成している評価等の様式が既にある場合や、地域公共交通確保維持改善事業に関する事業評価を行った報告様式がある場合には、参考資料として添付してください。

⑤　フィードバックを行う（計画の改訂）

モニタリング・評価を行う中で、事業内容や目標設定、スケジュールを見直すような大きな変更が生じた場合は、計画の改訂を検討しましょう。計画の改訂を伴う変更がない小さな見直しの場合も、評価結果を踏まえ次年度にどのような見直しを図るのか、法定協議会を通じて議論しましょう。

地域公共交通計画に定めた各種事業が十分に効果的・効率的に実施されているにもかかわらず、地域公共交通計画の目標が達成されない場合は、事業内容が計画の目標に対して適切でない可能性もあります。そうしたケースでは、事業内容そのものを見直す視点を持つことも重要です。

▼達成状況・分析に係る背後要因の分類

	分類	背後要因	具体例
需要側（利用者側）	需要発生量の変化	①沿線の人口変化	・沿線の土地区画整理事業が完成し、入居が開始したことで沿線人口が●%増加した。
		②沿線の年齢・世帯構成の変化	・高齢者単身世帯が●%増加し、クルマによる移動が困難な人が増えた。
		③通勤・通学者の変化	・コロナ禍によるテレワークの推進により通勤トリップが●%減少した。
		④観光客・来街者の変化	・天候不順により例年よりも観光客が●%減少した。
		⑤住民等の外出率の変化	・沿線住民の外出率が●%減少した。
		⑥住民等のサービス内容に対する認知	・導入したサービスに関する認知が●%であり、当初想定した●%を下回った。
		⑦住民等のニーズとサービス内容の一致・不一致	・新たに停留所を追加した××施設について、利用者の来訪時間帯とダイヤが整合しておらず、利用者が●%にとどまった。
	需要集中量の変化	⑧施設等の新設・移転・撤退	・X 月に沿線で大規模商業施設がオープンし、来訪者数が増えた。
		⑨施設等のサービス内容の変化	・沿線に立地する XX 商店の営業時間が短縮されたことで、来訪者数が減った。
		⑩イベント・行事の開催・中止	・沿線の XX で実施されている毎月行われている定例イベント（●人規模）が中止になった。
	利用交通手段の変化	⑪自家用自動車保有率の変化	・自家用車保有率が●%減少した。
		⑫免許返納率の変化	・免許返納率が●%増加した。
		⑬公共交通手段等の新設・撤退	・乗合バス XX 系統が新設されたことで新設路線だけでなく新設路線と組み合わせて利用する乗客が増えた。
	その他	⑭その他需要側に関連する要因	・長期間の道路工事により XX 系統に迂回が生じたことで利用者数が●%減少した。
供給側（事業者側）	サービス供給環境の変化	⑮事業者の参入・撤退	・地区内の XX バスが自社路線である XX 系統を廃止した。
		⑯事業者の保有車両・人員の変化	・XX 系統を運行している XX バスの乗務員が不足しており、減便を余儀なくされた。
	必要経費の変化	⑰運行経費の変化	・原油価格の高騰により運行経費が●%増加した。
	その他	⑱その他供給側に関連する要因	・XX バスが実施したバス車内での接遇改善により利用者満足度が大きく増加し、リピーターが増えた。

⑥　評価結果の公表

モニタリング・評価の結果については、法定協議会で報告を行い、法定協議会のホームページで公表するだけでなく、議会や住民懇談会等で積極的に提示することで、様々な関係者に自分事として事業を捉えてもらいやすくなります。

⑦　評価結果の提出

モニタリング・評価の結果については、速やかにその結果を国（国土交通大臣・総務大臣）に送付することが定められています（法§７の２②）。管内の地方運輸局等へ提出してください。

【事例】広島県神石高原町：実施主体と評価スケジュールを明確化した評価計画の例

神石高原町では、数値指標別に評価の実施主体と評価スケジュール、データの取得方法について計画内に記載し、各主体の役割とスケジュールを明確化しています。

▼実施主体と評価スケジュールの明確化（神石高原町）

区　分	データの整理	評価時期
交通弱者に対する支援割合	・町が毎年度資料を作成します。	毎年度
路線バス（中国バス）の１日当たり利用者数	・町が中国バスの行うバス利用実態調査結果を整理します。	毎年度
路線バス（ふれあいバス）の１月当たり平均利用者数	・委託しているタクシー事業者の報告をもとに町が整理します。	毎年度
ふれあいタクシーの利用満足度	・計画の見直し時期に，町がふれあいタクシー利用者証交付者に対してアンケート調査を実施します。	最終年度
道の駅さんわ182ステーションの土日の１日当たり乗降客数	・町が利用者調査（春，秋の土日）を実施します。	最終年度
地域公共交通サービス出前講座	・町が中国バス，タクシー事業者などと連携して，出前講座を実施します。	毎年度
地域公共交通の維持に係る町の年間負担額	・町が毎年度地域公共交通に係る年間負担額を整理します。	毎年度

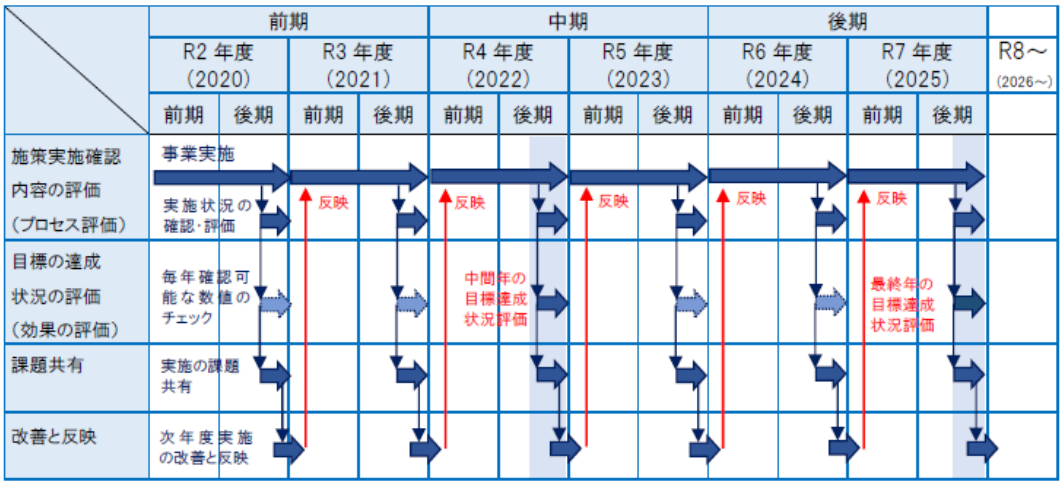
資料：神石高原町地域公共交通網形成計画

【事例】静岡県沼津市：ロードマップに基づいた PDCA の検討

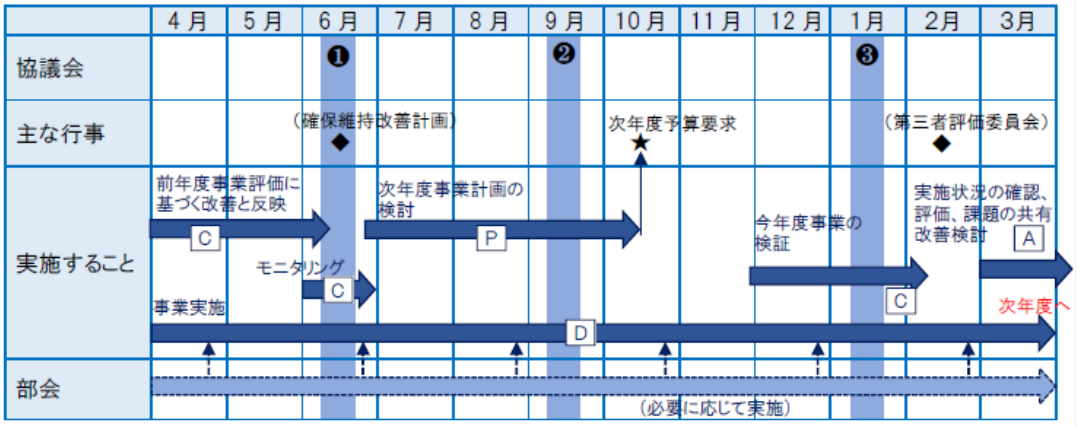
PDCA サイクルを適切に運用するためには、行政の予算要求時期、地域公共交通確保維持改善計画の提出時期や第三者評価委員会の時期など、行政的作業のスケジュールとの連携が不可欠です。

沼津市地域公共交通網形成計画では、年間単位の短期スパンと計画期間全体の長期スパンにおける進捗管理・評価スケジュールをそれぞれ整理しており、短期スパンでの評価スケジュールに関しては、予算要求や補助事業の申請・評価スケジュールと連動させる形で具体的なロードマップに PDCA サイクルを落とし込んでいます。

＜長期スパンにおける進捗管理、評価スケジュール＞



＜年間単位の進捗管理、評価スケジュール＞



＜18地区のモニタリング項目例＞

事業者	行き先	経由地	運行本数		往路	
			下り	上り	始発	終発

▲進捗管理・評価スケジュールの例（沼津市）

資料：沼津市地域公共交通計画

【事例】埼玉県飯能市：事業報告と事業計画の共有

飯能市では、毎年１回目の法定協議会において、前年度の事業報告（施策の進捗状況、目標の達成状況）と今年度の事業計画について報告・議論を行っています。評価に当たっては、法定協議会事務局である市担当者が整理・運用しやすい様式を自ら作成し、写真やグラフ等を活用しつつ進捗を適切に管理・モニタリングしています。



▲前年度の事業報告の例

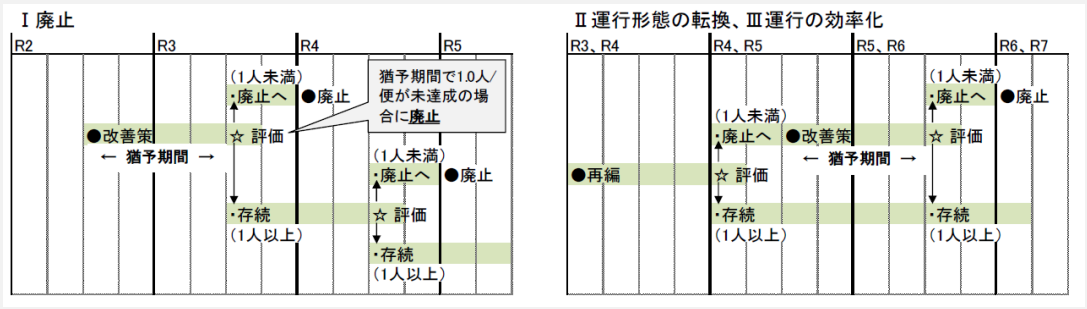
資料：飯能市地域公共交通対策協議会資料

【事例】新潟県上越市：バス路線の再編の評価

上越市では、基本方針の一つとして「将来にわたる持続可能な公共交通ネットワークの構築の実現」に向け、路線ごとに 1 便当たりの利用者数を基準とした評価を行うこととしており、具体的な評価フローに基づいて地域公共交通計画において再編の方向性を整理しています。

幹線・支線ともに、一定の利用者数が確保できない路線（5.0 人未満/便）については、運行形態の見直しや路線の統合、サービスの縮小などの効率化を図ることとしています。なお、支線については、きわめて利用者が少ない路線（1.0 人未満/便）は、廃止を基本としつつ住民の互助による移動手段の確保など、地域にとって望ましい在り方を検討することとしています。ただし、廃止の評価となった場合も、利便性の向上等による経過観察期間を設けており、安定的な利用者が確保される場合は方針の見直しを行うこととしています。

このように評価フローを具体的に整理し、地域公共交通計画において提示することにより、関係者に PDCA のイメージが共有され、計画運用期間のモニタリング・評価が適切に進みやすくなるなどの効果が発現しています。



▲乗合バス（支線）の評価の進め方

資料：上越市地域公共交通計画

第５章

これからのサービスの在り方について

5.1 これからの地域旅客運送サービスを考える

≪ポイント≫

- まずは既存の公共交通サービスを最大限有効活用する方法を考えましょう。
- 既存サービスの活用だけでは望ましいサービスの提供が困難な場合は、さらにその他の移動手段も活用して、移動ニーズに応える地域旅客運送サービスを考えましょう。

≪具体的な方法≫

① 持続可能な地域旅客運送サービスを確保するための基本的な考え方

既存の公共交通サービスの改善を基本に、地域の既存の人的・物的資源を有効活用した移動手段の確保を図ることが重要です。

視点１）既存の公共交通サービスの改善

現在運行している乗合バスやコミュニティバス等の公共交通サービスの内容を見直すことで、既存の輸送資源を最大限活用しましょう。利用しやすい地域旅客運送サービスの提供を心掛け、ネットワークの再構築や、ダイヤや運賃などの見直しなども考えましょう。また、タクシーについては、地域の移動ニーズにきめ細かく柔軟に対応できることができる公共交通サービスとして重要な役割を担っており、その積極的な活用が重要となります。

また、新技術の積極的な活用により、効率的な運行を図ることも大事な視点です。

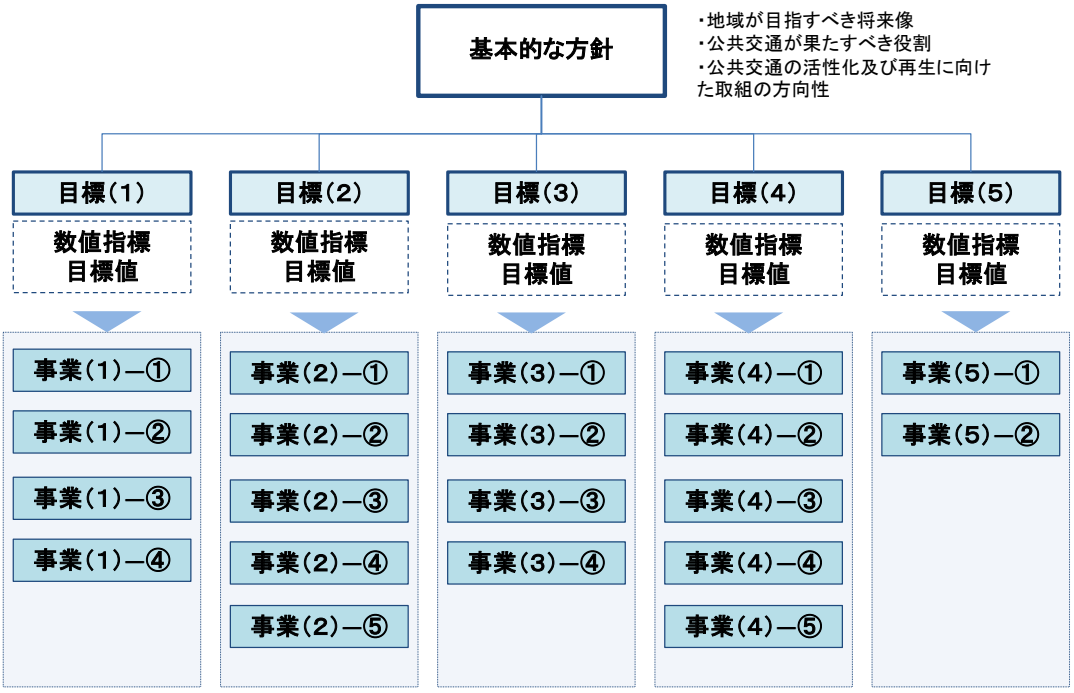
視点２）地域全体を見渡した地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保

乗合バスなどの維持がどうしても難しい場合は、地方公共団体が関係者と協議して、乗合バスなどに代わり地域の実情に応じたメニューによる地域旅客運送サービスの継続を考える必要があります。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等、地域の輸送資源を活用し、かつ、移動需要の創出や交通ネットワークの統合等を行いながら、移動手段を確保していくことが重要です。

② 目標達成のための施策・事業の考え方

a) 施策体系の整理

目標達成のために、考えられる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施策を抽出し、体系的に整理します。抽出した事業メニューの中から、問題点・課題の緊急性・重要性、施策・事業の効果や実現性及び地域ニーズの反映といった観点から重要な事業を絞り込みます。なお、選定した重要な事業を核として、これに補完する事業を組み合わせてパッケージ化することも、必要に応じて検討します。



▲事業体系のイメージ

b) 施策・事業内容

地域公共交通計画においては、以下について具体的に記載してください。

【記載が必要な項目】

- 施策・事業名
- 実施の目的
- 事業の概要
- 主な事業エリア
- 実施主体
- 実施時期

5.2 必要となる事業を考える

≪ポイント≫

- 事業の検討に当たっては、まずは今あるサービス内容を見直し、既存の交通事業者などに最大限の力を発揮してもらうことにより対応できないか考えましょう。
- 地域が有する公共交通以外の移動手段（例えば、スクールバスや福祉バスなど）を有効に利用することも考えましょう。
- 新たなサービス導入に際しては、特定の手段ありきで検討を進めず、いくつかの代替案を列挙し、最も効率的・効果的な手段を選定するようにしましょう。
- 事業内容によって、比較的短期的に効果が発現するものと、効果発現までに時間が必要なものがあります。計画期間や数値指標の選定とセットで検討するようにしましょう。
- 既存の交通事業者による運行継続が困難になった場合は、地方公共団体が主体となり、交通事業者を含めた関係者とサービス継続の在り方を考えましょう。

≪具体的な方法≫

① 事業の検討における基本的な考え方を押さえる

a) 公共交通ネットワークやダイヤ、運賃などを見直す

必要な公共交通を確保していくために、まず考えるべきなのは、現状で提供されている公共交通サービスを有効に活用することにより対応できないかということです。今あるサービス内容を見直し、既存の交通事業者などが緊密に連携・調整し、最大限の力を発揮してもらうことにより対応できないか考える必要があります。公共交通ネットワークは適切か、ダイヤや運賃は利用しやすいものになっているかなど、サービスの改善について検討しましょう。ただし、限られた財源の中で持続可能なサービスとするよう留意してください。場合によっては、交通事業者から提案してもらうことも考えましょう。

なお、複数事業者間で路線、運賃、ダイヤ等の調整を行う場合、これまでは独占禁止法上問題があり実現が難しかった事業メニューもありましたが、独占禁止法特例法による共同経営により可能になった事業メニューがあります。これまで以上に利便性が高く、かつ効率的なサービスの提供が実現しやすくなり、また、単一の交通事業者では対応が困難なサービス改善が実現しやすくなっていますので、今後の検討の際に念頭に置いてみてください。独占禁止法特例法による共同経営の取組を行おうとする場合は、原則として地方公共団体があらかじめ地域公共交通計画を作成していることが前提となります。その上で、共同経営により可能となる事業メニューを盛り込んだ「地域公共交通利便増進実施計画（以下、利便増進計画と呼びます）」を作成し、交通事業者と一体となって取組を進めていくことが望まれます。

b） 地域の実情に合わせた交通手段の見直しを図る

既存の地域公共交通の見直しだけでは地域にとって必要となる移動手段の確保が困難な場合は、交通手段や運行方法の大幅な見直しを検討する必要があります。民間交通事業者による乗合バスで運行していたサービスを地方公共団体の公的負担によるコミュニティバスや乗合タクシーに変更する、タクシー（乗用）の活用を検討する、路線定期運行で運行していたサービスをデマンド型に変えるなど、地域の実情に合わせてダウンサイジング等の検討を行ってみましょう。

バス・タクシーによるサービスの提供が困難な場合は、地域が有する公共交通以外の移動手段（例えば、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等）を有効利用することによってサービスを確保できる可能性もあります。これらのサービスの活用を検討する際には、まずは地域に存在する移動手段を把握するところから始めましょう。

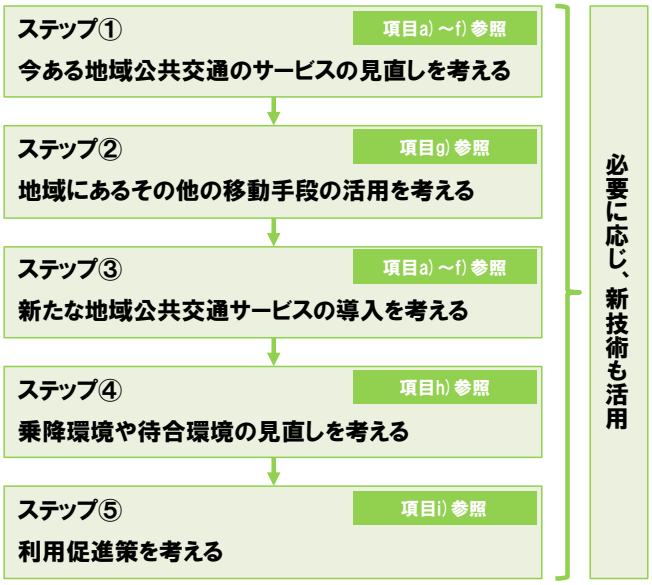
なお、公共交通以外の移動手段の活用に際しては、既存の公共交通と路線やダイヤ等が競合しないよう、利用者のニーズだけでなく、交通事業者や公共交通以外の移動手段のサービス提供者の実態も把握する必要があります。

c） 地域に適した新しいサービスを考える

見直しに当たって、既存の公共交通サービスに加えて新たなサービスを導入することも考えられます。その際は、特定の手段ありきで検討を進めないでください。例えば空白地対策として、単に「デマンド交通」を導入すればよいというわけではありません。既存バス路線への補助や、既存タクシーの活用などの可能性も考えられるはずです。いくつかの代替案を列挙し、メリット・デメリットを十分に考察した上で、地域にとって最も効率的・効果的な手段を選定するように検討してください。

② 具体的なサービス改善内容を考える

現在・将来の地域住民の移動特性と移動ニーズを踏まえた上で具体的なサービス改善内容を考えましょう。

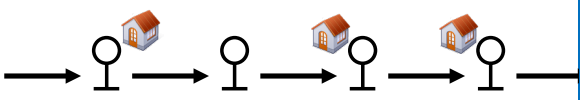


▲サービス改善の検討フロー

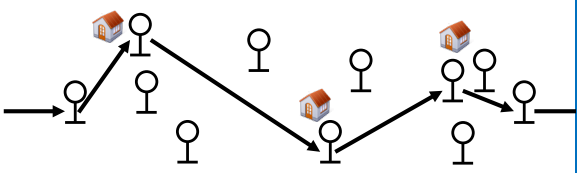
a) 運行形態を考える

運行形態は主として以下のようなものがあります。地域の実情に合った最適なものを選びましょう。

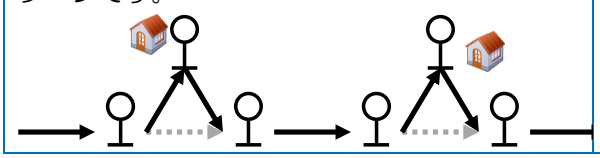
【定路線型】
通常の乗合バスなどのように、毎回決められたルートを走行し、所定のバス停などで乗降を行うパターンです。事前に予約があった便のみ・区間のみ運行するということも考えられます。



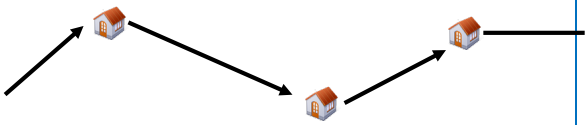
【自由経路ミーティングポイント型】
運行ルートは決めず、バス停（ミーティングポイント）だけ決めておいて、予約があったバス停を最短経路で運行するパターンです。



【迂回ルート型】
定路線型と同じように、基本的には決められたルートを走行し、所定のバス停などで乗降を行いますが、バス停などが遠い地域に迂回ルートを設定し、予約があった場合のみ乗り入れるパターンです。



【自由経路ドアツードア型】
運行ルートやバス停等は設けず、指定エリア内で予約のあったところを巡回するドアツードアのサービスを提供するパターンです。

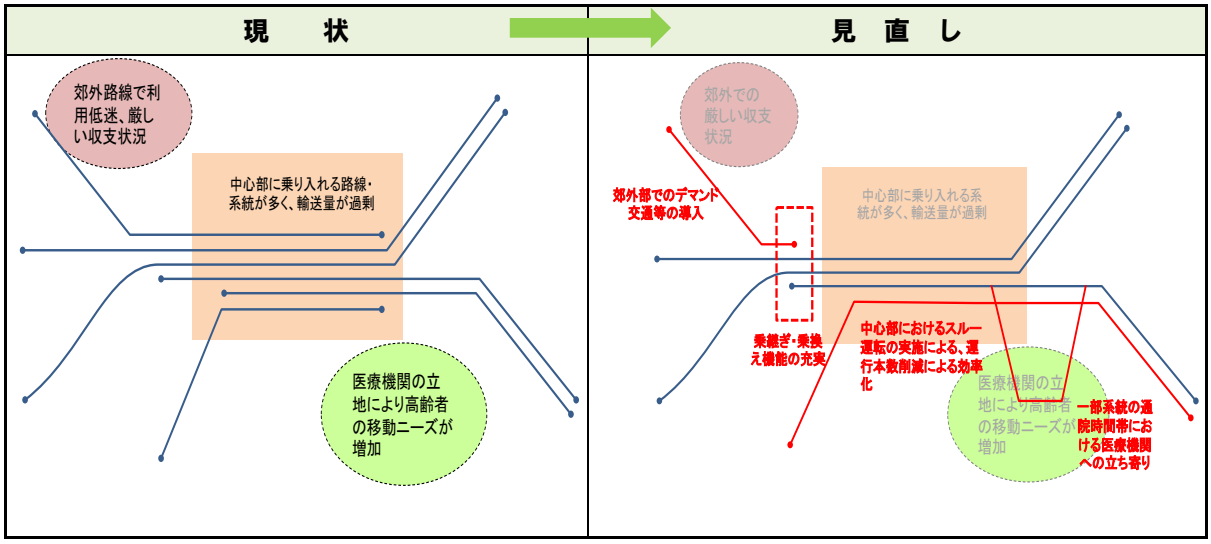


資料：九州運輸局「なるほど！！公共交通の勘どころ」記載事項を参考に作成

b） ルートを考える

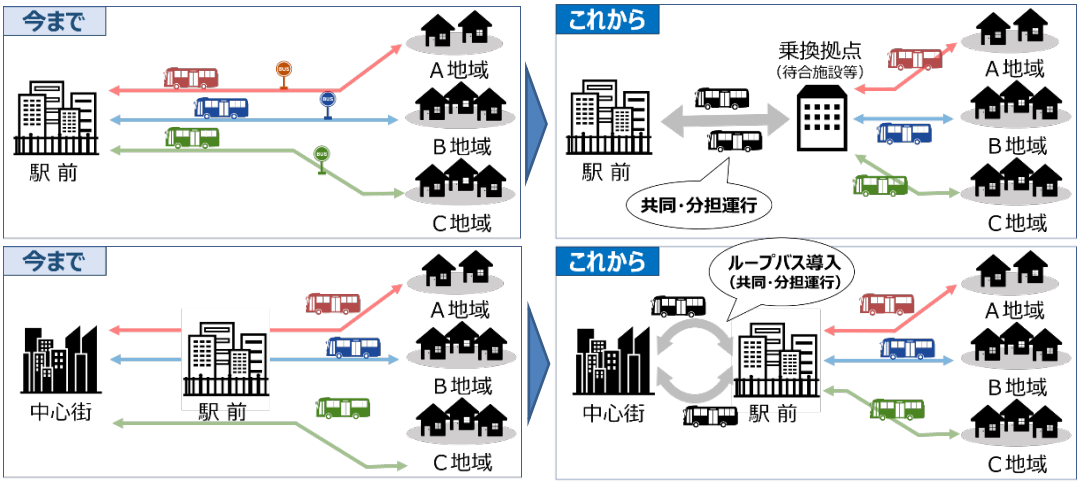
■ ルートの効率化を図る場合

特定の区間に数多くの系統が重複し、競合が生じているような場合、幹線・支線の区分により役割分担を明確にすることで効率化を図ることを考えてみましょう。ただし、幹線・支線の分割により乗継ぎが発生することで、利用者の負担は増加する可能性があることにも留意しましょう。



▲ルートの効率化による公共交通サービス向上のイメージ

なお、ルートの効率化を検討する中で、「ハブ＆スポーク型」のネットワーク再編や、「ループバス」導入によるネットワーク再編が事業メニューとして検討されることがあります



▲「ハブ＆スポーク型（上）」と「ループバス」導入（下）によるネットワーク再編のイメージ

■ 個別ルートの見直しを行う場合

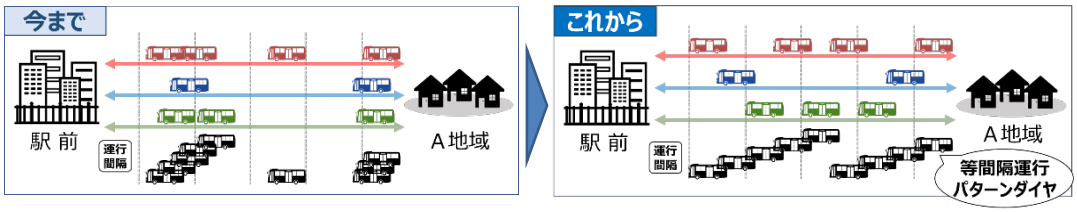
現状の運行ルートが地域の特性や利用者のニーズと合致していない場合、必要に応じてルートを見直してみましょう。特に、鉄道駅や港などの交通拠点、大きな企業や商業施設、病院などが立地しているエリア、人口集積が進んでいるエリアでバスが利用しやすい状況にあるかどうか確認してみましょう。また、経由地を変更・追加することでこれまで複数の車両で対応していたエリアを１台で効率的にカバーしたり、交通空白地を解消したりできないか検討してみましょう。

■ 新規路線を設定する場合

新規路線のルート検討に当たっては、既存乗合バスと競合・重複するようなルートは避けましょう。ただし、競合回避を優先するあまり、利便性が極端に低下すると本末転倒です。交通事業者との協議・調整のもとで利便性を確保できるルートの設定を行うようにしましょう。

c） ダイヤを考える

ダイヤの見直しに当たっては、まず、検討対象路線の利用状況をしっかり把握しましょう。例えば、主要な施設について到達必要時刻に間に合うかどうか、滞在時間とダイヤが整合するかどうかのチェックを行いましょう。また、朝夕のラッシュ時だけでなく、昼間時間帯のニーズが高い場合もあります。移動ニーズの分布によっては、時間帯によってルートを変える、特定の曜日のみ運行するなどの柔軟な対応を考えることも重要です。また、他の路線や交通機関との乗継ぎが円滑にできるかどうかについても、確認しましょう。利用者に分かりやすいように、等間隔での運行や、毎時〇分発、といったパターンダイヤの導入も検討しましょう。



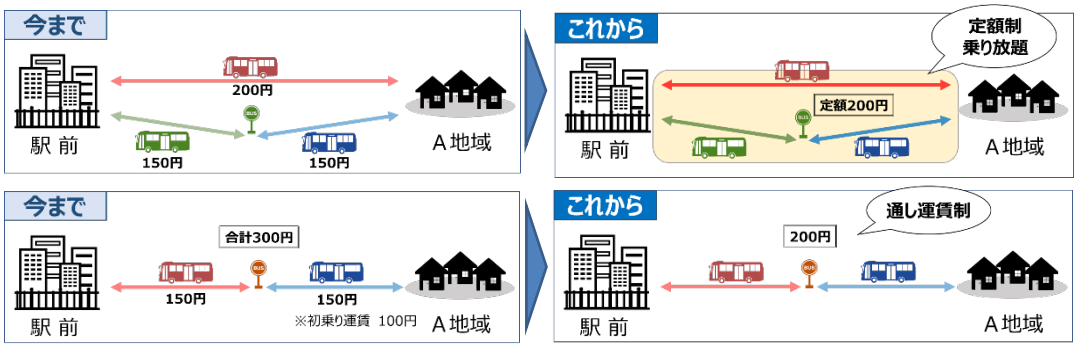
▲等間隔運行、パターンダイヤのイメージ

d） 運賃とファイナンス面からの持続可能性の在り方を考える

運賃などの収入だけで運行経費を賄うことが難しいケースが多くありますが、公平性などの観点から、利用者に「応分の負担」を求めることを原則として考えましょう。利用者の負担を検討する際には、既存の公共交通やタクシーの運賃とのバランスを考える必要があります。また、安易な無料化や安価な運賃（ワンコイン運賃など）の設定をすると、公平性や採算性の面で問題が生じる恐れがあるほか、既存の交通機関にも悪影響を及ぼす可能性がありますので、注意が必要です。

他の路線や他の公共交通機関への乗継ぎが発生するネットワーク計画を検討している際には、乗継ぎの円滑化のため、乗継割引、事業者間共通運賃やゾーン運賃制の導入、IC カード等の活用も考えてみましょう。また、運賃設定においても、独占禁止法特例法により、複数事業者間での「定額制乗り放題運賃」 「乗継ぎ割引運賃（通し運賃）」等のサービス改善が可能になりました。

なお、運賃の見直しや利用促進による運賃収入の増加が公共交通の経営改善に向けた増収策の基本ですが、交通は大部分が派生需要であり、交通に閉じた発想で交通単体を改善するだけでは利用者の増加や利便増進を講じる際に限界があります。まちづくりや観光振興、商業、健康・医療、福祉・介護、教育など、交通の目的となる施策との連携を強化することで、運賃収入以外も含めた資金調達手法の分散化を図り、地域内経済循環を進めることで、ファイナンス面から持続可能性を高める考え方が今後一層重要になります。



▲定額制乗り放題（上）と通し運賃（下）のイメージ

e） 使用する車両を考える

車両のサイズが大きければ多くの利用者を一度に輸送することができますが、車両の購入費や維持費は高くなります。一方で、ニーズに対して車両が小さすぎると、車内混雑や積み残しが生じる可能性があります。また、道路状況や転回場所の状況などにより、使用できる車両に制限がある場合もあります。

f） 運営の方法を考える

地域公共交通については、まずは民間の交通事業者が運営主体となることが基本ですが、民間の交通事業者による運営が難しい路線については、市町村又は地域自らが主体となって運営していくことを考える必要があります。

市町村が運営主体になる場合、まずは道路運送法第４条に基づく運行（緑ナンバーによる運行）を考えることが基本です。つまり、一般乗合旅客自動車運送事業者（道路運送法第４条により許可を受けた交通事業者）に運行を委託することをはじめに考えましょう。一般乗合旅客自動車運送事業者への委託が困難な場合には、次に、貸切事業者やタクシー事業者など、地域の交通事業者をできる限り活用することを考えましょう。

緑ナンバーでの運行が困難なときなど、地域の交通事業者がどうしても確保できない場合は、道路運送法第 78 条に基づく「自家用有償旅客運送」が考えられます。自家用有償旅客運送は事業化の手続きが比較的容易で、使用する車両に関する基準等も緩やかですが、市町村が運行責任を負わなければならないことも認識しておきましょう。

市町村などによる自家用有償旅客運送の実施に際しては、地域における協議が円滑に進まないケースも散見されますが、地域の交通事業者にも実施主体に参加してもらう「事業者協力型自家用有償旅客運送」により、運送の安全性を向上させつつ、事業実施の円滑化を図ることも考えられます。

なお、道路交通法第 44 条第２項第２号において、一般旅客自動車運送事業及び自家用有償旅客運送については、関係者の合意を得た場合は、本来禁止されている乗合バスの停留所の駐停車が可能となり、乗客の乗り入れを行うことができます。

g） 地域にあるその他の移動手段の活用を考える

地域旅客運送サービスを確保する上では、これまで説明してきたとおり、乗合バスなどの既存公共交通機関の活用を最優先で検討すべきですが、既存公共交通機関の維持が困難な場合や、既存公共交通機関だけではカバーしきれない移動ニーズが出てくることも考えられます。

その際は、地域の努力や創意工夫を反映しつつ、潜在する資源も十分活用して、移動ニーズに対応しましょう。例えば、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、すでに運行されている地域にある様々な輸送資源を有効に活用しつつ、移動需要の創出や交通ネットワークの統合等を行うことにより、必要な移動手段を確保することも考えられます。

h） 乗降環境や待合環境を考える

利用者の利便性を確保する視点から、例えば高齢者や障害者等の利用が多い停留所については上屋やベンチの設置等を検討する、公共交通機関間での乗継ぎが想定される場所では相互の乗降場所をできるだけ近づけるなどの配慮が重要になります。

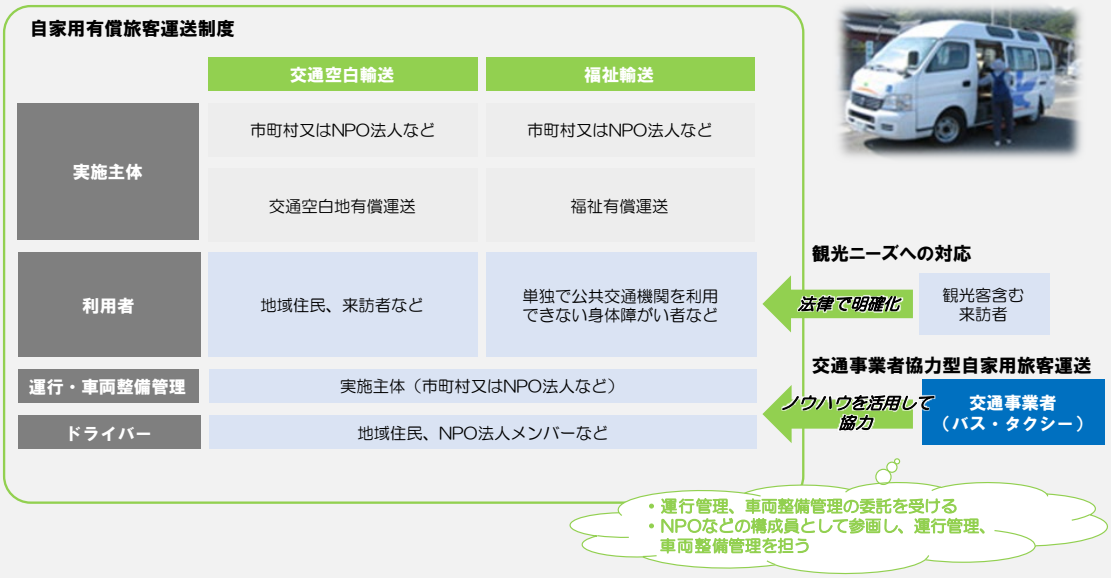
とりわけ、一本の路線を幹線・支線に分割したときは、乗継距離・バリアの軽減、接続ダイヤ、乗継運賃や一体運賃等の手段によって、乗継ぎへの抵抗感を最大限減らすよう努めましょう。これらの配慮と併せて、バス接近表示器などの情報提供についても、バス待ち環境を快適にする上で有効です。

【参考】多様な輸送手段の活用例

■自家用有償旅客運送について

自家用有償旅客運送とは、バス・タクシー事業が成り立たない場合であって、地域における輸送手段の確保が必要な場合に、必要な安全上の措置をとったうえで、市町村や NPO 法人などが自家用車を用いて提供する運送サービスです。自家用有償旅客運送では、道路運送法に基づく登録が必要となります。

道路運送法の改正で、自家用有償旅客運送制度についても見直しが行われ、手続き面の簡素化に関する措置などのほか、以下の見直しなどにより実施の円滑化が図られています。



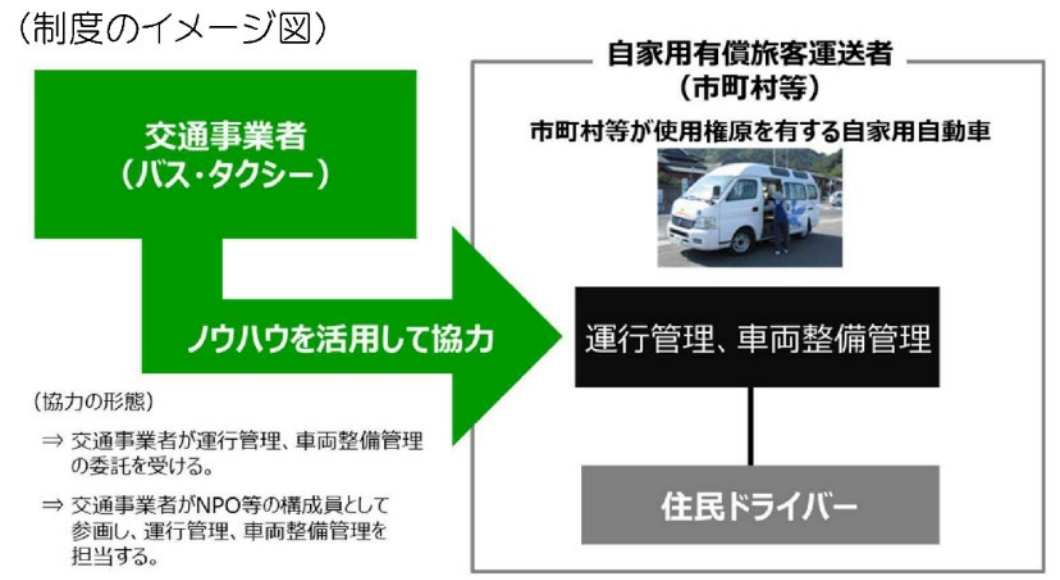
▲自家用有償旅客運送制度の概要

【種類の見直し】

・以前は市町村、NPO 等の主体の違いにより種類が異なっていましたが、「交通空白地有償運送」と「福祉有償運送」に統一されました。

【事業者協力型自家用有償旅客運送制度の創設】

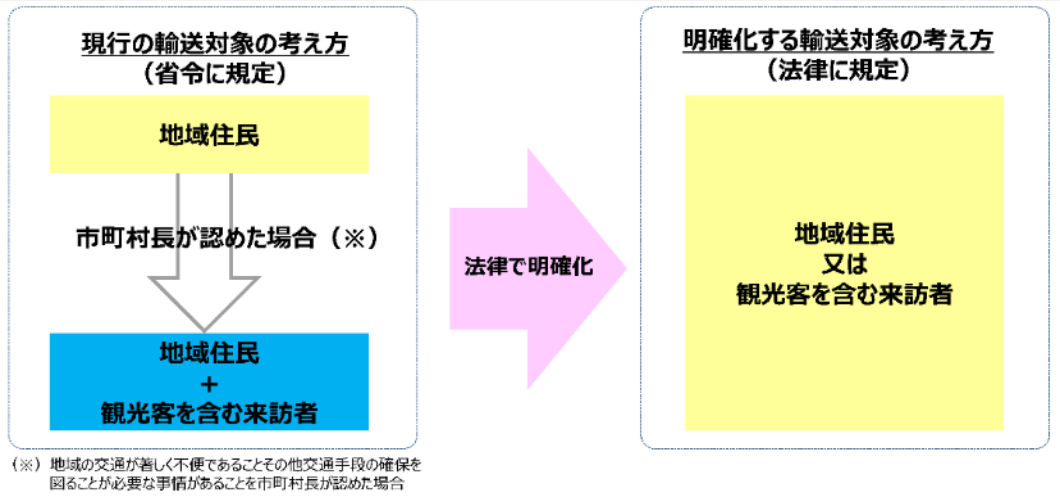
・過疎地等で市町村等が行う自家用有償旅客運送について、バス・タクシー事業者が運行管理、車両整備管理で協力する制度が創設されました。これにより、運送の安全性を向上させるとともに、実施円滑化が図られます。



▲事業者協力型自家用有償旅客運送

【輸送対象の明確化】

・地域住民だけでなく観光客を含む来訪者も対象とすることが法律において明確化されました。



▲輸送対象の明確化

自家用有償旅客運送については、下記のハンドブックを参照してください。

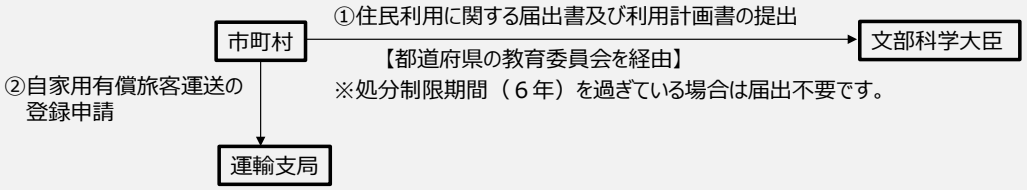
≪国土交通省自動車局：自家用有償旅客運送ハンドブック≫

（https://www.mlit.go.jp/common/001374819.pdf）

自家用有償旅客運送の概要や必要となる調整、手続きなどについて詳細に解説されたハンドブックです。

■スクールバスの住民利用に必要な手続きについて

へき地児童生徒援助費等補助金（文部科学省所管）で整備したスクールバスを地域住民の利用に供する際には、下記の手続きが必要となります。



※・**無償**で住民の利用に供しようとする場合は、上記②の手続き（自家用有償旅客運送の登録申請）は不要です。

・**有償**で住民利用に供する場合、住民利用に関する運賃を定めるに当たっては、住民利用に係る総収入の額が住民利用に要する運行経費の額を超えることのないようにする必要があります。

▲スクールバスの住民利用に必要な手続きの流れ

なお、住民利用に当たっては次に定める全ての要件に該当する必要があります。

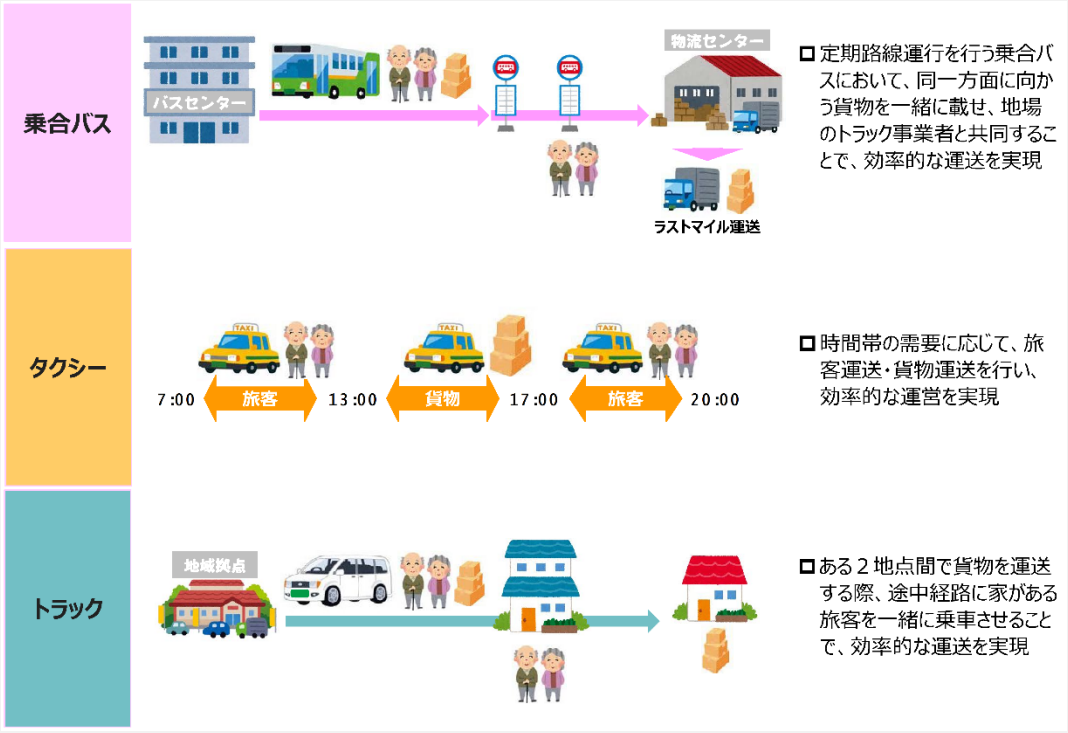
①スクールバスを利用する児童生徒の登・下校に支障のないこと。
②安全の面で万全を期するよう配慮されていること。
③交通機関のない地域等の住民に係る運行であること。
④市町村の教育委員会が住民利用に供することを差し支えないと認めたものであること。
⑤都道府県の教育委員会が住民利用に供することを差し支えないと認めたものであること。

資料：へき地児童生徒援助費等補助金に係るスクールバス・ボートの住民利用に関する承認要領（平成８年４月１７日付け文教財第２０号教育助成局長裁定）より作成

■貨客混載に係る手続きの円滑化

物流サービスの確保や公共交通サービスの収支の悪化が課題となっている地域では、輸送容量に余裕がある鉄道や乗合バスを活用した貨客混載の導入も考えられます。

令和２年の地域交通法の改正に伴い、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」が創設されました。国土交通大臣の認定を受けた場合における法律上の特例措置により、貨客混載の実施の円滑化を支援しています。



▲貨客混載のイメージ

【参考】『エコ通勤』による公共交通の利用促進

「エコ通勤」とは、クルマから、環境にやさしいエコな通勤手段に転換することです。

鉄道・バス・自転車・徒歩などへの転換のほか、パークアンドライドによる通勤交通の一部を公共交通の利用へ転換することも「エコ通勤」となります。

国土交通省及び公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団では、「エコ通勤」に積極的に取り組む地方公共団体、事業所を「エコ通勤優良事業所」として公的な認証を行っています。特に優秀な取り組みを行っている地方公共団体や事業所は、国土交通大臣表彰に推薦されることがあります。鉄道やバスの利用を促す「エコ通勤」の推進は、地域の公共交通を支える役割が期待されています。地域が一体となって「エコ通勤」の取り組みを行うことは、将来にわたり地域の足を維持することに貢献します。

「エコ通勤」の推進には、継続して取り組める仕組みを構築することが必要不可欠です。そのため、地域公共交通計画に「エコ通勤」の推進を取り入れたり、インセンティブを設けたりすることが地域公共交通の利用推進を促す活性化につながります。

例えば、新居浜市では、誰もが使いやすい持続可能な公共交通網の形成を目指すため、平成 30 年３月に「新居浜市地域公共交通網形成計画」を作成し、過度に自動車に依存した状況から公共交通への転換を図るための施策のひとつとして、「企業が主体となったエコ通勤の実施」を設定しています。

また、愛知県では「エコ通勤」に取り組む事業所に対して、強力なインセンティブを設けています。県内の事業所が、「あいちエコモビリティライフ推進協議会（行政・事業者・各種団体・ＮＰＯなど幅広い分野の関係主体により構成。会長：愛知県知事）に加入し、かつエコ通勤優良事業所認証を受けている」場合には、入札参加の際に加点となる制度を導入しています。この制度により、県内の多くの事業者がエコ通勤優良事業所認証を取得するきっかけとなり、取り組みを推進するあいちエコモビリティライフ推進協議会は令和２年度環境保全優良事業者等大臣表彰を受賞しました。

地方公共団体自身が積極的に「エコ通勤」に取り組むことにより、説得力のある働きかけやノウハウの提供を地域内の事業者へ行うことが期待できます。

③　必要なサービスを継続的に確保する

様々な取組を検討・実施した結果、それでも既存の鉄道や乗合バスなどの運行の継続が困難となった場合は、既存の交通事業者を含めた関係者と十分に協議したうえで、サービス継続のための実施方針を作成し、新たなサービス提供事業者の確保を図りましょう。地域にとって、継続的にサービスが提供されることが必要不可欠ですので、多様な手段を選択的に活用することで地域の移動手段を確保することが重要です。（地域旅客運送サービス継続事業）

地域旅客運送サービスの継続に際しては、②で示した各視点から、地域に適し、かつ実現可能なメニューの導入について検討しましょう。また、上記の取組の前提として、日頃から既存の交通事業者の存在を「あって当たり前」と思わず、存在が継続できるよう関係者もその存在を理解し、努力することが重要です。交通事業者の経営状況について関係者で共有し、経営困難になった場合に対応できないという事態にならないようにしましょう。

④　先行事例について

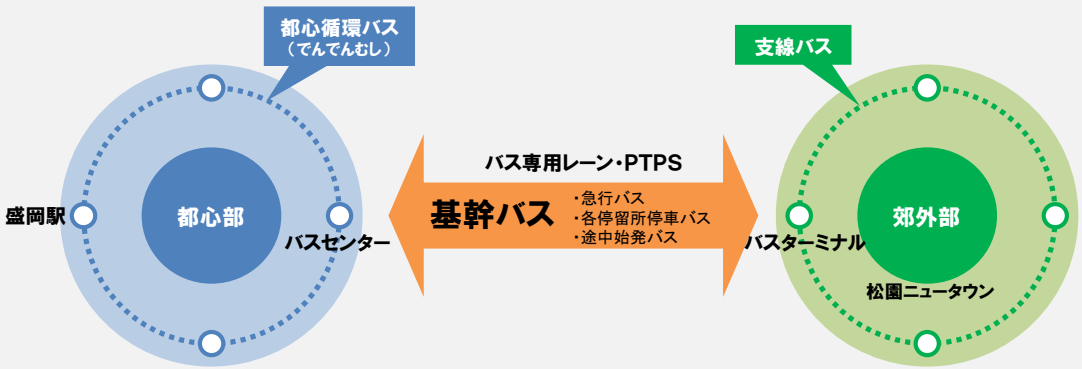
a)　既存公共交通ネットワークの再編

既存公共交通ネットワークにおいて、長大路線や路線が重複している区間を幹線・支線に分割して効率性を高めている例や、地域内の路線等の全面的な廃止・新設を行っている例です。地域拠点の形成と連動した公共交通ネットワークの整備等を進めようとしている地域や、路線間の重複・競合が生じている場合などで参考になる事例です。

【事例】岩手県盛岡市：ゾーンバスシステムの導入

盛岡市では、郊外から都市中心部へのマイカー通勤者の増大で朝夕の交通渋滞が激しさを増し、バスの走行環境が悪化、更にバス利用者が減少するという悪循環に陥っていました。

ゾーンバスシステムは主に住宅地を運行する支線バスと市中心部へ向かう基幹バスから成り立ち、途中に設置するミニバスターミナルで乗り換えるシステムです。盛岡市内では、松園地区において最初に導入され、支線バスとして複数のバスルートを設定するとともに、都心部では循環バス「でんでんむし」を設定して、盛岡駅を起点とした５つの中心商店街を結ぶ循環路線を設定しました。また、基幹バス区間については、速達性と定時性を高めるため、市道に設置されていたバス専用レーンを延伸しました。合わせて、利用者の乗継ぎのデメリット感を緩和するため、乗継割引運賃を設定しました。



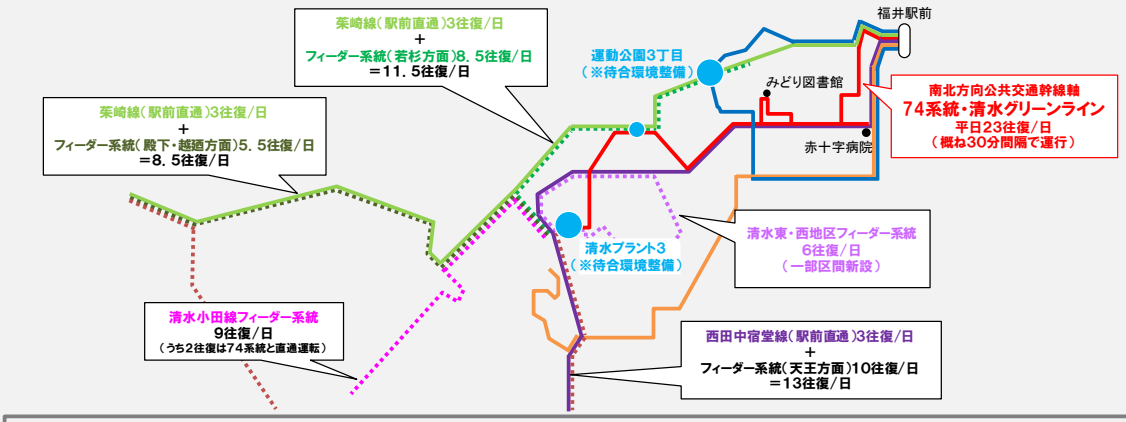
▲盛岡市ゾーンバスシステムの概要

資料：国土交通省　地域公共交通支援センターHP

【事例】福井県福井市：幹線と支線への分割

福井市では、福井駅前と生活拠点の大型スーパー（清水プラント３）を結ぶ幹線バス路線（清水グリーンライン）を新たに設け、概ね 30 分間隔の高頻度運行を実施しました。幹線バスの新設と合わせて既存のバス路線を整理し、福井駅前までの直通路線と清水プラント３を起点とする予約型の支線バスに再編するとともに、運賃体系も幹線については運賃の上限額も設け、支線についてはゾーン運賃制に改正しました。

≪路線図≫



≪再編の概要≫

1．福井駅前と清水プラント3を結ぶ幹線バス路線（系統名：74系統「清水グリーンライン」）を新設

- 運行経路：福井駅前～赤十字病院～みどり図書館～グリーンハイツ～清水プラント3
- 運行本数：平時23往復（30分間隔で運行）、土日祝日22.5往復

2．既存のバス路線を従来通りの直通路線と清水プラント3を起点とする支線バス（予約型）に再編

	再編前	再編後
76系統・西田中宿堂線	8往復	駅前直通：**3往復**（通勤通学時間帯運行） 支線バス：**10．5往復**（うち3往復は清水グリーンラインと直通運転） **※5．5往復増便！** ：清水東・南地区循環系統を**6循環新設**
78系統・茱崎線	9往復	駅前直通：　**3往復**（通勤通学時間帯運行） 支線バス：　**下り10便、上り8便**（若杉方面） **※下り6便、上り4便の増便！** **5．5往復**（越廼方面）
79系統・清水織田線	4往復	支線バス：**9往復**（うち2往復は清水グリーンラインと直通運転） **※5往復増便！**

3．新しい運賃制度を導入

- 清水グリーンライン、茱崎線、西田中宿堂線などの広域路線バスについては上限制を導入
- 予約型の支線バスについては、ゾーン制を導入

4．乗継ぎバス停の結節機能向上、待合環境の整備

- 西田中宿堂線の直通便を清水プラント3経由に変更
- 清水プラント3内に冷暖房完備の待合室を整備
- 清水プラント3駐車場にパークアンドライド用の駐車場20台分を確保
- ゲンキー若杉店の敷地内に支線バスのバス停を整備

▲福井市におけるバス路線再編の概要

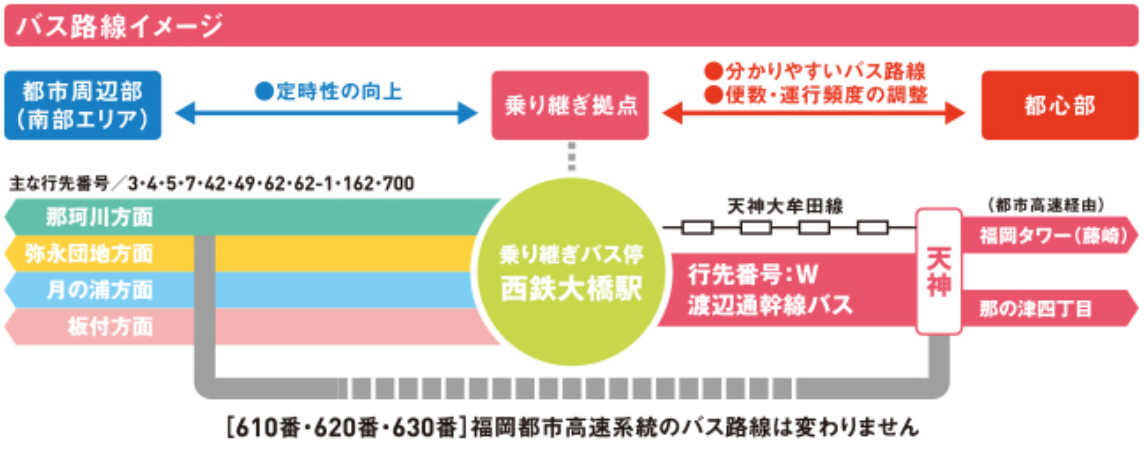
資料：福井市 HP をもとに作成

【事例】福岡県福岡市：「西鉄大橋駅」を乗継拠点とした路線再編

西日本鉄道(株)では、平成 25 年 11 月より、都心から郊外への多数の路線の分岐点であり、福岡の副都心に位置する西鉄大橋駅を乗継拠点としたバス路線再編を実施しています。路線重複による非効率性、定時性悪化などの問題に対応するため、これまで天神エリアから福岡市南部エリアまで直通運行していたバス路線の大部分を「西鉄大橋駅」起終点への切り替え、天神エリアの「都心部路線」と南部エリアへの「都心周辺部路線」をそれぞれ運行する形態に変更しています。

都心周辺部路線の運行回数は原則維持し、都心部路線の運行間隔を高頻度の等間隔にすることで分かりやすい運行ダイヤとし、定時性・利便性の向上を図りました。

また、従来の乗り継ぎ割引サービス(90 分以内 80 円)に加えて、交通系 IC カード「nimoca」を活用し、「乗り継ぎポイント」を付与することで、乗継利用の場合、従来（直通で利用）と比較して実質安価に設定することにより乗継抵抗を緩和させています。



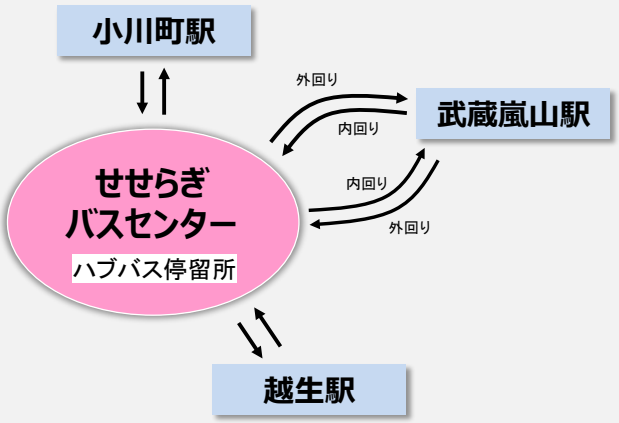
▲「西鉄大橋駅」を乗り継ぎ拠点とした路線編成の概要

資料：西日本鉄道(株)ホームページ

【事例】埼玉県ときがわ町：乗合バスのハブ＆スポーク化と交通空白地域の解消

ときがわ町内のバス路線を統合再編する際に、各系統の中心に位置するときがわ町の施設にせせらぎバスセンターを新たに設置し、全ての系統のバスをせせらぎバスセンター発着としました。

ハブバス停の「せせらぎバスセンター」で乗り換えることで、東武越生線の越生駅、東武東上線の小川町駅、武蔵嵐山駅、JR八高線の明覚駅等、各駅に行くことができます。





▲ときがわ町におけるハブ＆スポークシステムの概要

資料：ときがわ町ホームページより作成

【事例】明知鉄道：鉄道以外のフィーダー交通も考慮した計画

明知鉄道沿線地域公共交通活性化協議会では、鉄道だけではなく、まちづくりや観光施策とも連携し、明知鉄道を基軸とした公共交通ネットワークの構築に向けた計画を作成しています。鉄道を基幹軸としながら、駅に接続するバスやその他手段も含めた一体的な取組が進められています。

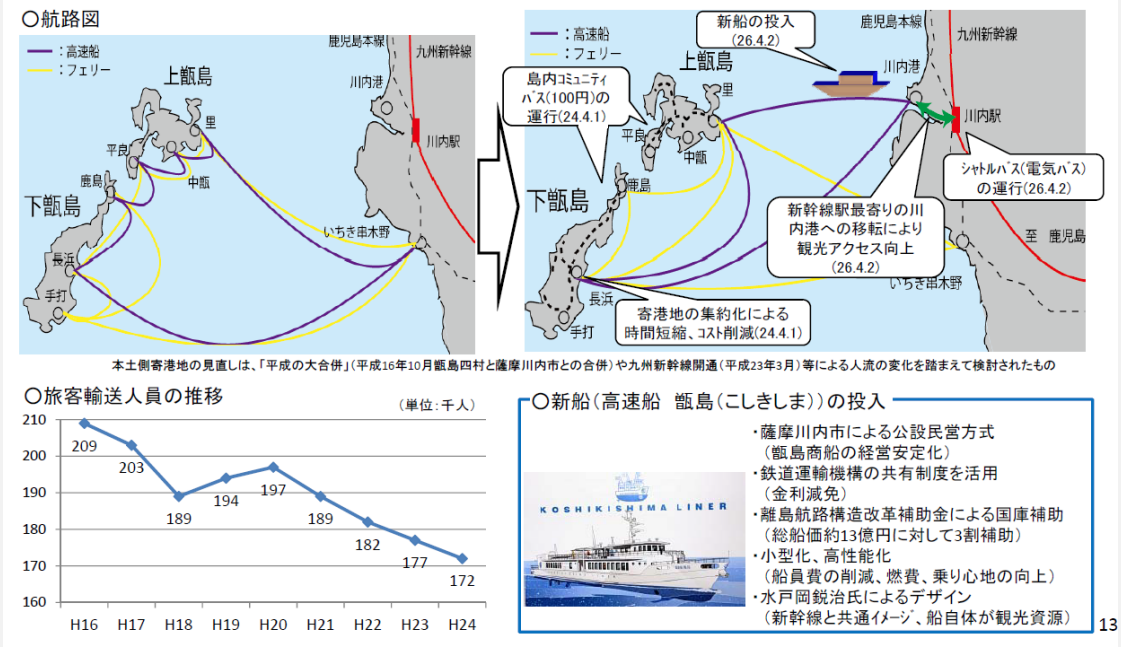


▲鉄道を軸とした総合的な計画作成の例（明知鉄道）

資料：明知鉄道沿線地域公共交通計画

【事例】鹿児島県薩摩川内市：航路再編を中心とした地域公共交通ネットワークの再編

薩摩川内市上甑島及び下甑島では、通勤通学、買物、通院の足として串木野新港へフェリー1 隻、高速船 1 隻による運行を行ってきました。しかし、経営改善を図る必要があったため、法定協議会で航路改善計画を作成し、島内の寄港地集約に合わせて島内バス交通ネットワークを整備すること、新高速船就航に伴い高速船の本土側寄港地を串木野新港から川内港に移設し、併せて川内港と JR 川内駅を結ぶ電気シャトルバスの運行を開始することとしました。再編の効果として、航行距離の短縮、運行コストの減少、九州新幹線との接続による交流人口の拡大等が見込まれています。



▲薩摩川内市における航路再編を中心とした地域公共交通ネットワーク再編の概要

資料：国土交通省 HP

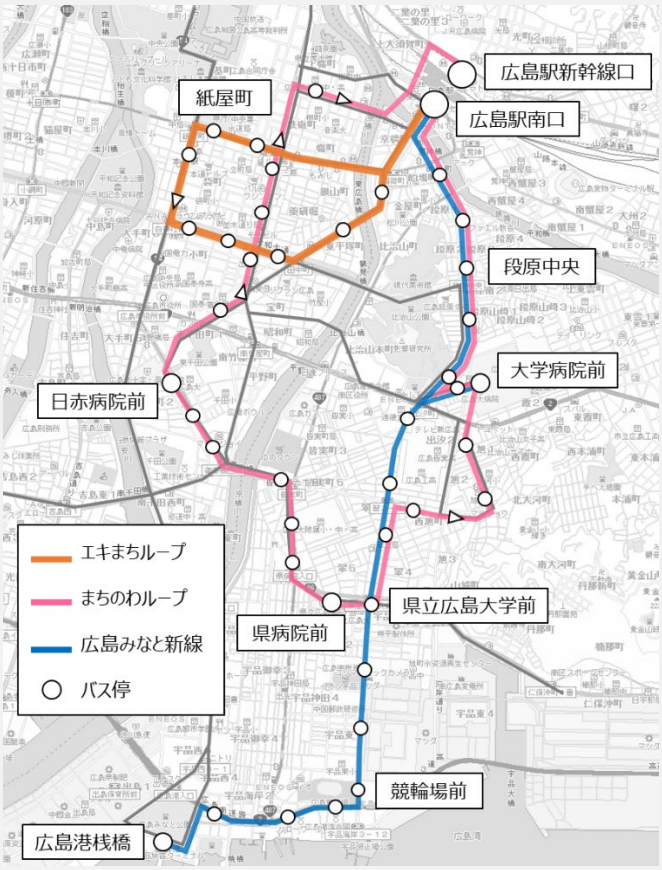
b)　既存公共交通のダイヤ・運賃等のサービスの改善

運行回数・時刻、運賃、乗継ぎ、情報提供等のサービス内容を具体的かつ網羅的に検証し、地域公共交通の利用者の利便の増進を図っている事例です。

【事例】広島県広島市：都心循環線を新設し共同運行化

広島市では、郊外部から都心部に乗り入れるバスが多く、特に都心部の相生通りには、約3,700 便/日ものバス路線が集中し過密化していました。その解消を図るため、広島市地域公共交通再編実施計画に基づき、広島市の調整のもと、広島駅と都心部を結ぶ循環線「エキまちループ」を 2018 年5月から、広島電鉄(株)と広島バス(株)が等間隔共同運行を開始しました。導入当初の利用者は約 3,200 人/日でしたが、導入から 1 年半後は約 4,000 人/日となるなど、市民の足として定着が図られています。また、重複路線の便数調整等により、相生通りの通過便数は 3,400 便/日となりました。

さらに、2020 年 1 月からは中心部の主要施設を連絡する「まちのわループ」と広島駅と広島港を新たなルートで結ぶ「広島みなと新線」を新設しました。このうち、まちのわループについては、広島電鉄(株)、広島バス(株)、広島交通(株)による等間隔共同運行を行っています。2020 年 10 月には、利便性を向上させるため、まちのわループのバス停を２か所新設するなど、さらなる路線の定着と利用促進に取り組んでいます。



▲循環線等の運行ルート

資料：広島市提供

【事例】青森県八戸市：公営交通・民営交通の共同運行により市内乗合バスの利便性向上

八戸市営バスと南部バスは、平成 20 年４月から、八戸駅と中心街を結ぶ「八戸駅線（根城大橋・田面木経由）」の共同運行を実施しました。具体的な改善点は以下のとおりで、共同運行化により、運行の効率化と利用者にとっての利便性の向上を両立させることができました。

・　八戸駅前と中心街ターミナル間で２事業者が 10 分間隔での共同運行を実施。
・　八戸駅と中心街間で、両社とも乗車可能な共通定期券を販売。
・　中心街方面は八戸駅１番のりばからの発車に統一。



市営バスも、南部バスも、どちらも乗れる「共通定期券」がとっても便利です！

●八戸駅⇔中心街ターミナル間では、便利でお得な「共通定期券」を販売しています。
※詳しくは運行事業者までお問合せください。

八戸駅 ― 田面木経由 / 根城大橋経由 ― 中心街

●回数券は、市営・南部・十鉄いずれのバスにご乗車の際にも共通でご利用になれます。
●バス車内にて、便利なセット回数券・一日乗車券（一日乗車券は市営バスのみ）を販売しています。
停車中にお求めください。※一日乗車券は、土曜・日曜・祝日（振替休日）・毎月25日に限り使用できます。

時刻表の記号表記

●時刻表中のバスと行先のご案内
市営バスのラピア→ラピアバスセンター行。
旭（営）→市営バス旭ヶ丘営業所行。大杉平→大杉平バスセンター行。
フェリー→フェリーターミナル行（中心街①番（三日町）以降は、「本八戸駅」のみ取扱い）。
八戸（営）→南部バス八戸営業所発（中心街は通りません）。

●時刻表中の記号のご案内
十六→十六日町の時刻（六日町は通りません）。③→中心街③番（中央通り）の時刻。
①→中心街①番（三日町）の時刻。西→西高校行。司→司法センター前の時刻（総合福祉会館前は通りません）。
大杉・大杉平バスセンターの時刻（中心街は通りません）。
館→館花下経由。遅→館花下・東遅動公園経由。民→吹上・市民病院経由。

●行先番号のご案内
八戸駅方面／Ⓣ60八戸駅行（田面木経由）・Ⓣ63八戸駅・西高校行（田面木経由）
Ⓝ60八戸駅行（根城大橋経由）・Ⓝ63八戸駅・西高校行（根城大橋経由）
中心街方面／Ⓐ3、Ⓢ30旭ヶ丘営業所行・Ⓒ5中心街行・Ⓟ8ラピア行・Ⓢ35市民病院行

※平日の根城大橋経由、大杉平バスセンター行は中心街方面へは行きませんので、ご注意ください。

▲八戸市内乗合バス共同運行化区間

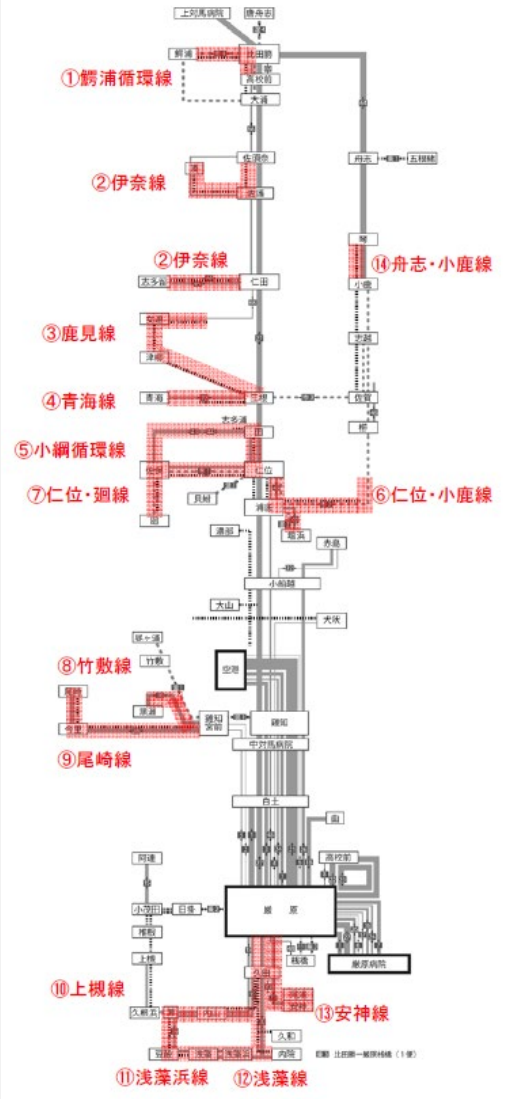
資料：八戸駅線路線案内リーフレット

c） 地域の輸送資源の総動員

既存の公共交通のみでは移動ニーズに対応しきれず、スクールバスや福祉輸送、商業施設の送迎車両など、地域の輸送資源を総動員して地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に努めている事例です。

【事例】長崎県対馬市：スクールバス混乗の検討

対馬市ではスクールバス及び乗合バスの運行ルート・時刻表をもとに、スクールバスへの一般混乗が可能な区間を選定しています。また、スクールバス混乗化の実現可能性がある路線については、現行の収支データに基づいて算出した「同路線が廃止となった場合の運行経費の削減量」等をもとに事業実施に伴う費用削減効果を検証しています。



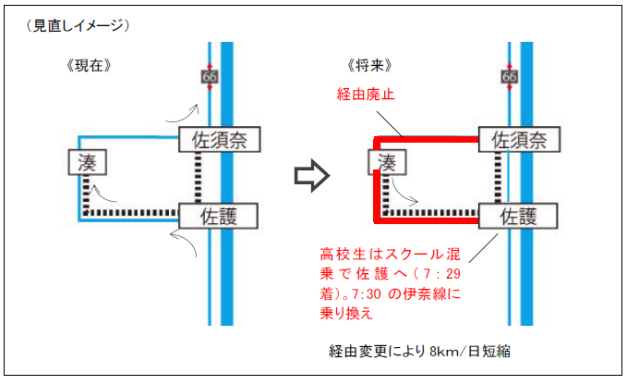
図表　スクールバス混乗化等による費用削減効果の検証

路線名	削減可能性費用（H26 収支）	増加費用（市営）
①小綱循環線	4,231 千円	
②仁位・廻線	市営バス委託料（注１）	
③竹敷線	1,859 千円	
④尾崎線	5,235 千円	
⑤上槻線	6,954 千円	市営バス委託料（注２）
⑥浅藻線	6,468 千円	市営バス委託料（注２）
⑦安神線	7,680 千円	
合　計	32,427 千円 ＋ 市営バス委託料	市営バス委託料（注２）
想定削減効果	路線バス会計では約 3200 万円程度の削減可能性 （※市営バスの運行費は別途必要）	

注１：現在の市営バス委託料は全路線合計であり、個別路線としての算定は困難であり上記表記とした。
注２：運行形態や発注方法により金額が変化するため現時点では不明

	発地			着地		
	出発地点	路線バス	スクールバス	出発地点	路線バス	スクールバス
往路	湊	7:37	7:15	佐護	7:30	7:29
復路	佐護	18:34	15:46 16:56 19:16(夏) 18:46(冬)	湊	18:27	16:00 17:10 19:30(夏) 19:00(冬)

《往路》:路線バスの佐護ー佐須奈間をショートカットすると、佐護 7:30ー佐須奈 7:43
《縦貫線》:比田勝方面からの佐護到着ダイヤ①7:02、②9:07、③13:52、④17:12
厳原方面からの佐須奈到着ダイヤ①8:57、②13:05、③15:40、④20:20

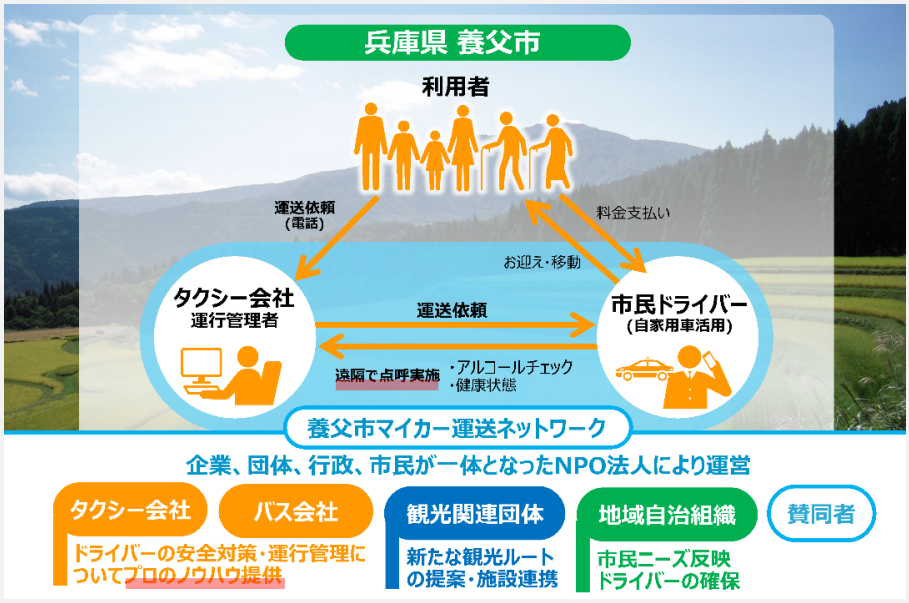


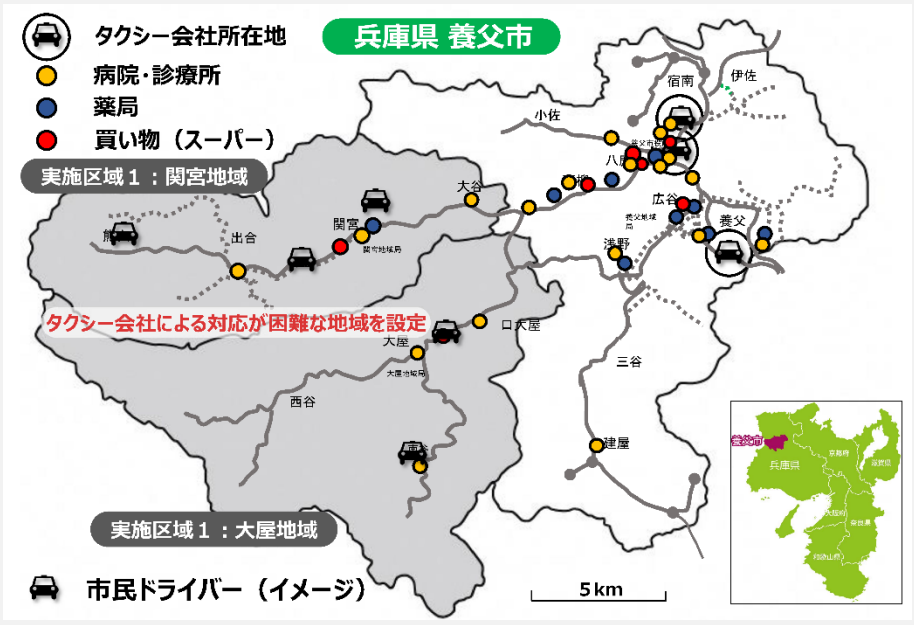
▲スクールバス混乗検討の例（対馬市）

資料：対馬市地域公共交通網形成計画

【事例】兵庫県養父市：新たな自家用有償観光旅客等運送

養父市では、タクシー事業者の対応困難な地域において、国家戦略特区を活用し、市民及び観光客を対象とした自家用有償旅客運送を実施しています。タクシー事業者が対応できる範囲はタクシー事業者が、それ以外の範囲は自家用有償制度の登録ドライバーが対応するという形で市内全域をカバーし、市内全域の移動手段の確保に取り組んでいます。また、地域内のタクシー会社各社の協力によりを運行毎の点呼を実施することにより、安全性を担保した事業に取り組んでいます。





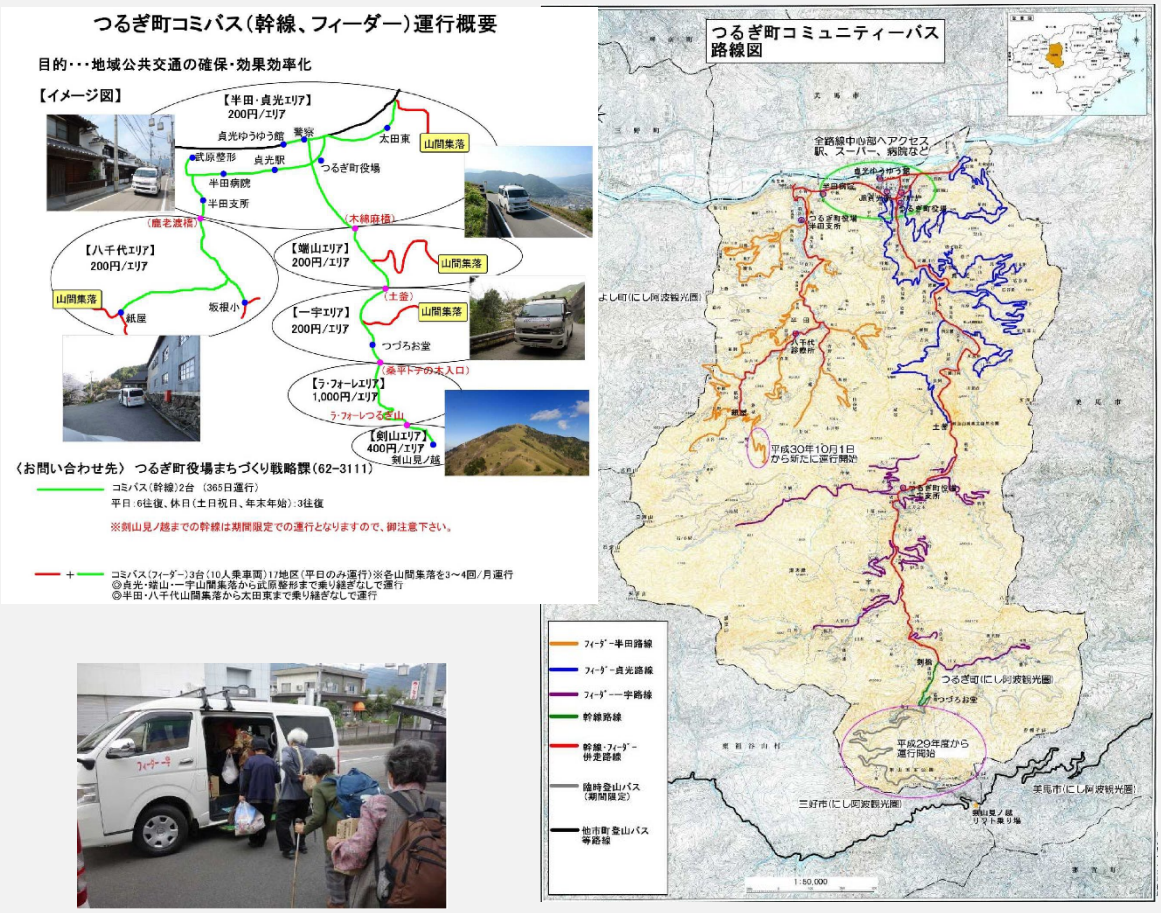
▲新たな自家用有償観光旅客等運送の例（養父市）

資料：国土交通省　総合交通メールマガジン第 118 号

【事例】徳島県つるぎ町：自家用有償旅客運送によるコミュニティバス運行

つるぎ町では、民間乗合バス会社が撤退したことを受け、自家用有償旅客運送で運行する『つるぎ町コミュニティバス運行事業』を展開し、従来のバス路線をカバーしています。つるぎ町コミュニティバスは、地域住民の日常生活に必要な交通手段確保を最優先に考えて運行されており、通院や買物目的での高齢の方の利用の他、通勤や通学でも利用されています。

- 10 人乗りの小型車両で運行しており、積み残しが発生する場合もあるが、運転資格を有する町職員がドライバーとなり、住民に不便をかけないよう迅速に対応
- 利用者優遇制度として、割引回数券の発券や子ども、運転経歴証明書保有者、障害者等の利用者に対して運賃半額を実施し、利用促進を図る
- 遠距離通学の児童・生徒の送迎（現状はタクシー会社に委託）についても、今後コミュニティバスも輸送手段の一つとして検討



▲自家用有償旅客運送によるコミュニティバスの例（つるぎ町）

資料：つるぎ町地域公共交通計画

【事例】沖縄県宮古島市：観光ニーズに対応した自家用有償観光旅客等運送

宮古島市では、クルーズ船寄港回数の急激な増加により寄港時に市内のタクシーが不足する状況が生じていたことを背景として、大型クルーズ船寄港時のタクシーの不足が予想される場合に、観光客を中心とした平良港～市中心部間のマイクロバスでの運送と、市中心部での通院や買物など地域住民の日常生活のための乗用車での運送を実施しています。

宮古島市が運行主体となり、宮古タクシー事業協同組合に運行を委託し、交通手段が不足している状況に合わせ、配車を行っています。



運行開始時期	平成30（2018）年9月2日
運行形態	区域型（運行区域を設定）
使用車両	持込２台
運送対価	均一制：300円/回
運送対価以外の対価	特になし
ドライバー数（免許）	７名（二種７名、一種０名）



▲観光ニーズに対応した自家用有償観光旅客等運送の例（宮古島市）

資料：国土交通省 自家用有償旅客運送事例集

【事例】福島県南相馬市：タクシー等による面的サービスの展開

東日本大震災により市民の多くが避難生活を送ることを余儀なくされた南相馬市では、それまで同居していた家族が避難によって分散して生活する状況が多くみられました。そのため、家族の送迎に頼っていた高齢者等の外出が難しくなり、その頻度が減少する傾向にありました。そのような状況を受け、同市では自宅と区内拠点間のタクシー料金が定額になる登録制サービスの展開により、地域の移動手段の確保を図っています。

料金については、自宅の住所が地域内の中心部の場合と、中心部から離れた地域の場合とに区分し設定されています。

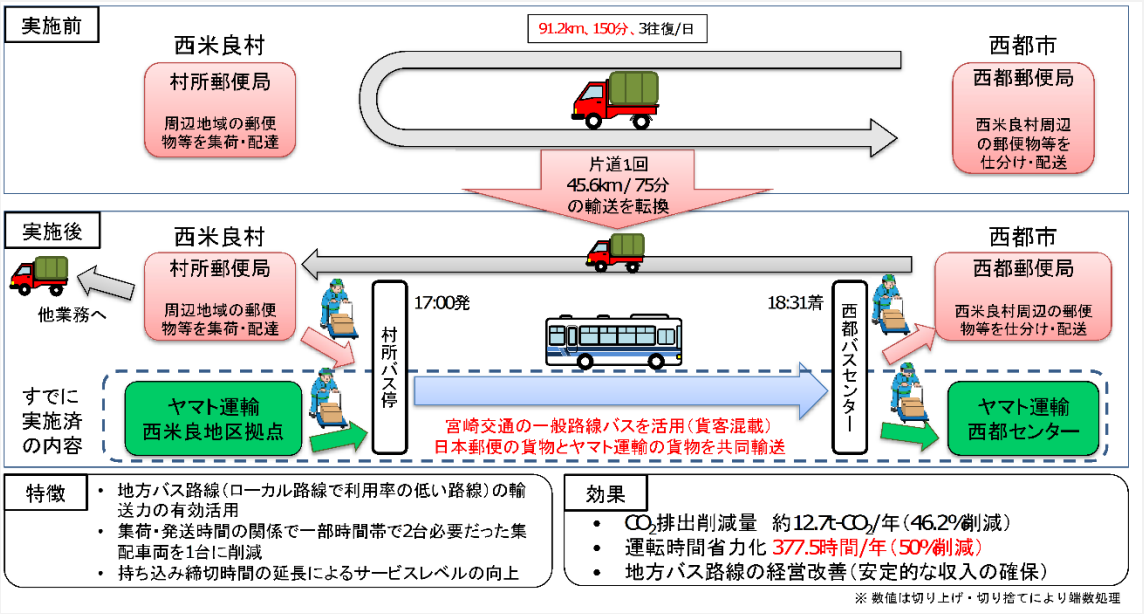


▲南相馬市定額タクシー「みなタク」（南相馬市）

資料：南相馬市ＨＰ

【事例】宮崎県西米良村：乗合バスを活用した貨客混載・共同輸送

西米良村地域から出される郵便物等については、村所郵便局～西都郵便局間の輸送において軽貨物車を利用して１日３往復実施していますが、日本郵便は、そのうち片道１輸送について、既にヤマト運輸が実施している貨客混載バスの空きスペース等を活用し、村所バス停～西都バスセンター間について、貨客混載・共同輸送を実施しています。この取組により、CO_2排出削減や運転時間削減の効果が期待されます。





▲乗合バスを活用した貨客混載・共同輸送の例（西米良村）

資料：国土交通省総合政策局物流政策課資料

5.3 「共創」によるくらしのための交通の実現を考える

社会課題解決やまちづくりと一体で、共創（連携・協働）により、地域に合った持続可能性を模索した地域公共交通の仕組みを再構築することは、地域活性化をはじめとした、地域にとってのインパクトの実現に繋がります。

≪ポイント≫

- 各地で地域公共交通の持続可能性が危ぶまれている中、従来の仕組みを前向きに転換していく再構築の取組が急務となっています。
- 需要面・供給面の両面から、「3 つの共創」の取組が求められます。

≪具体的な方法≫

現在多くの交通事業者の経営が厳しい状況にありますが、移動需要の減少は、交通事業者の経営努力だけでは避けられないことから、交通事業者だけ、交通分野だけで取り組むのではなく、官民をはじめ地域の多様な関係者の共創（連携・協働）を強化することが重要です。

① 官と民の共創

人口減少や高齢化、コロナ禍の影響等により交通事業者の経営環境が厳しさを増す中、アフターコロナにおいても交通需要の回復が見込めない恐れがある中、地方公共団体においては、これまでのような交通事業者等への支援の継続に留まることなく、交通事業者が自ら積極的にサービス水準の向上や運行の効率化を行うインセンティブ設計の創設や、交通事業者が金融機関からのファイナンスを確保しやすくするための方策など、多様な支援メニューを地域の実情に応じて選択できるようにしていくことが求められます。

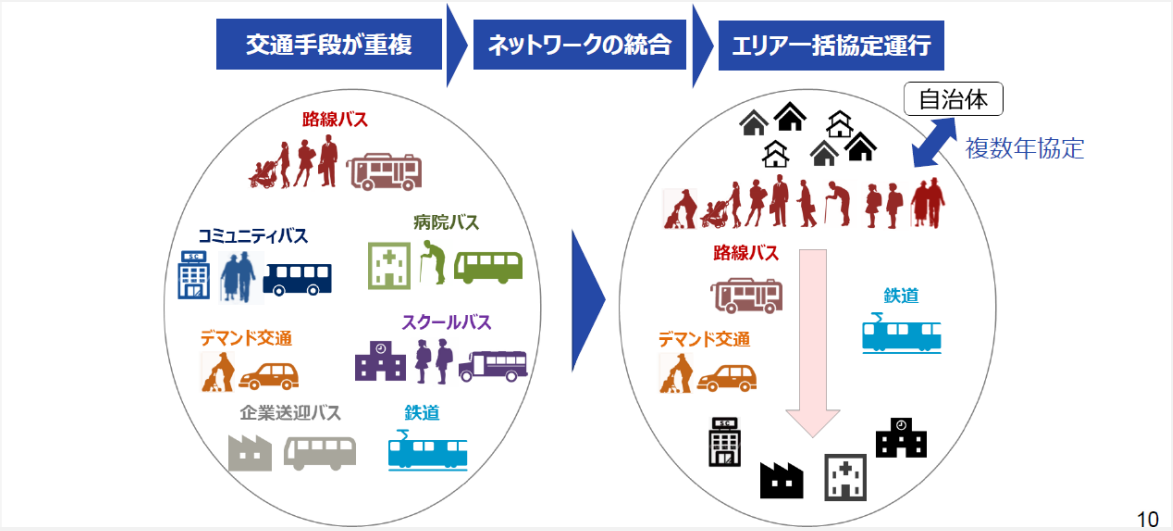
暮らしにおいて必要な移動手段に係る住民の不安を将来にわたって解消するため、地方公共団体と交通事業者が、一定の緊張関係・信頼関係の下、官民連携により、様々な輸送資源が有機的に繋がるように一体で検討し生活圏全体でサービスを改善するとともに、交通事業者の持続可能性や公的負担の適正化に配慮しつつ利用者目線での長期安定化を図る必要があります。

【参考】エリアー括協定運行事業

令和５年の地域交通法の改正に伴い、地方公共団体と交通事業者が、運行系統、運行回数その他の実施方法に関する協定を締結し、エリア内の路線について、一括して複数年にわたって運行を行う場合の事業「エリアー括協定運行事業」が創設されました。

国は、当該運行について、複数年定額を支援し、当該支援額を初年度に明示します。

活用を検討する場合には、お近くの地方運輸局等までお問い合わせください。



▲エリアー括協定運行事業

② 交通事業者間の共創

様々な交通事業者や交通モードの一体的な利用により、利便性の高い地域公共交通サービスの実現を図りつつ、持続可能性を高めることが重要です。鉄道、バス、タクシー等の既存の交通機関に加え、超小型モビリティ、シェアサイクル等の新たなモビリティサービスも含めて利用者目線であらゆる輸送モードを一体的に捉え、適材適所で導入しつつ、サービス提供者が相互に連携し共創することで、利便性の向上を図ることが重要です。

また、このような交通事業者間の連携を進める上で、独占禁止法特例法による共同経営の導入も有効な手段の一つです。

③ 他分野を含めた共創

「まちづくりとの一体性の確保」の項での説明の通り、公共交通等の利用を促進するためには、まちづくり・地域づくりの取組と十分に連携することが重要です。このため、地域公共交通と連携した都市機能の集積、居住の誘導、歩いて暮らせるまちづくりと言った取組を実現することが必要です。そのためには、計画の作成段階でのみ連携するのではなく、実行段階でもお互いの取組を共有し、両者の整合を図っていくことが必要です。また、交通事業者が他分野の事業者や地域住民等を巻き込み、互いに適切にリスク分担しながらヒト・モノ・カネの面から連携・協働を進めることのメリットも大きいと言えます。

④ 共創の推進に当たっての留意点

共創の推進に当たっては、多様な主体が「一所懸命」にコミュニケーションを行うことが重要であり、法定協議会は共創のための有効な場となります。一方で、このような共創によって創出された地域公共交通については、立ち上げ時の関係者が離れることで運営が困難になる場合も見受けられます。関係者が替わった後にも地域で暮らしのために必要な交通が創出され持続される環境を整えることも同時に進める必要があります。

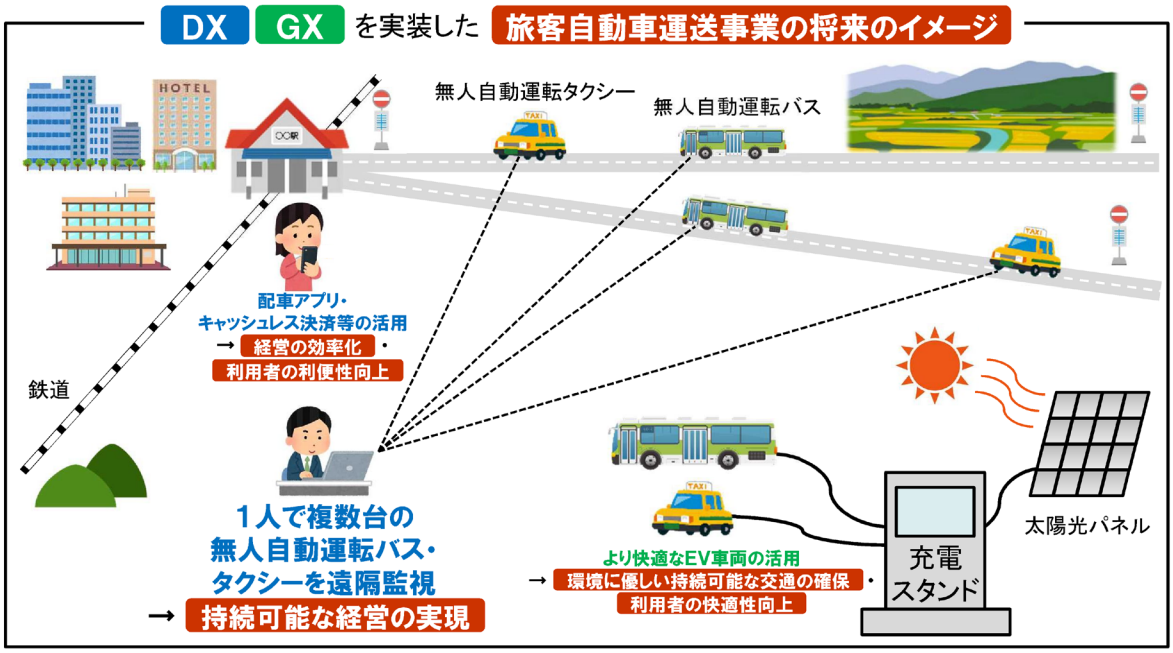
5.4 交通 DX・GX の活用を考える

≪ポイント≫

・　新技術や新たなサービスの効果的な導入により、地域の移動利便性の向上や地域旅客運送サービスの維持・活性化を図ることができるか検討してみましょう。

地域旅客運送サービスをより良いものとするためには、既存の業務やプロセスの効率化や組織の変革を進めることが重要です。移動手段の効果的な確保、必要な費用の削減、データの把握・分析による利便性向上といったサービスの維持・向上や、運輸部門における地球温暖化対策など、移動や公共交通の課題を解決する有効な手段として、AI や IoT などの新たな技術の活用や EV 車両等の環境にやさしい車両の導入が考えられます。

新技術や新たなサービスの効果的な導入による DX（デジタル・トランスフォーメーション）の取組や、公共交通分野の脱炭素化に向けた車両の電動化や再生可能エネルギーの地産地消等の GX（グリーン・トランスフォーメーション）の取組の積極的な導入により地域における移動利便性の向上や、地域旅客運送サービスの維持・活性化を目指しましょう。



▲交通 DX・GX を活用した旅客自動車運送事業の将来イメージ

≪具体的な方法≫

① 交通 DX の活用について

a) サービスの利便性向上に向けた取組

近年、AI、IoT、自動運転などの新たなデジタル技術を用いて生産性の向上や新たな事業モデルの創出などを実現させるデジタル・トランスフォーメーション（DX）が注目されており、技術革新に伴い、様々な新たなモビリティサービスが登場しているところです。これらの新技術を積極的に活用し、持続可能な地域旅客運送サービスを確保しましょう。特に、キャッシュレス決済の導入や交通事業者のデータ化のためのシステム整備など、MaaS のための基盤整備についても引き続き取組を進める必要があります。

また、「外国人観光旅客の来訪の促進等による国際観光の振興に関する法律」においても、訪日外国人観光客の公共交通の利用に係る利便を増進するために必要な各種施策の検討・実施が求められており、近年の訪日外国人観光客の急増を踏まえ、多言語による情報提供機能の強化や公衆無線 LAN その他のインターネット環境の充実など、公共交通におけるインバウンドのニーズに対応した環境の整備がますます重要になっているという社会的な背景もあります。このような取組を通じた地域旅客運送サービスの「質」の向上は、日本人観光客も含めた交流人口の拡大・観光振興の基盤の整備にも繋がることが期待されます。

また、これらの取組の検討・調整・実装のためには、交通事業者等の持つ運行情報などのデータについて積極的に共有を図るとともに、潜在的な需要喚起にも有効である個人の移動等のモビリティデータについて、その積極的な利活用に取り組むことも重要です。

【新たな技術やサービスの活用による利便性向上の促進例】

- スマートフォンによる運行状況や経路検索の提供
- 情報提供の充実（案内標識の多言語機能化、駅構内・車内における公衆無線 LAN 整備等）
- キャッシュレス決済の導入促進（IC カード、二次元コード等）
- オンデマンド交通における AI の活用
- タクシーの配車アプリの導入促進
- MaaS の展開
- 交通関連データの収集やオープン化による利活用（GTFS、バスロケーション情報など）
- 運行情報データ等の共有、個人の移動等のモビリティデータの利活用　など

○キャッシュレス化



出典：「Impress Watch」2020年7月29日付記事

現金無しで運賃を収受
→お釣りの収受等の負担軽減

○タクシーの配車アプリの導入



スマートフォンによるタクシーの予約
→実車率・供給力の向上

○AIオンデマンド交通



AIを活用した効率的なルーティング
→利用者予約に対してリアルタイムに最適な配車の実現

○バス乗降センサー



データ収集
→路線・ダイヤの効率化

○バス情報標準化（GTFS-JP）



経路検索アプリ等によるバス路線や時刻の確認
→利用者の利便性が高い方法で情報を入手可能

○バス位置情報システム



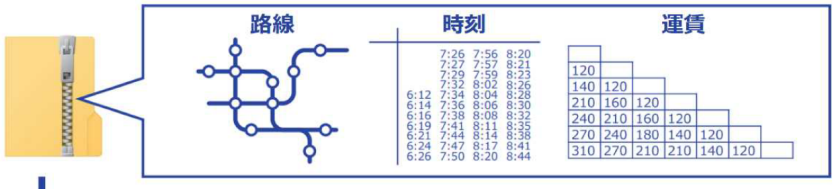
バスの現在地の把握
→バスの遅れや発車時刻が確認可能

▲DX に関するサービス面の取り組み

【参考】標準的なバス情報フォーマットとは

GTFS（General Transit Feed Specification）とは、公共交通機関の時刻表や停留所、経路等に関するデータに関する共通フォーマットのことであり、交通事業者と経路検索等の情報利用者との情報の受け渡しのために活用されます。データはテキストエディタや表計算ソフトでの閲覧が容易な CSV 形式で作成されています。なお、作成されたデータをオープン化することで、誰もが使用できます。標準的なバス情報フォーマットは、国際的に広く使われている GTFS を基本に、日本の状況を踏まえて拡張されたもので、時刻表や停留所等の静的データ「GTFS-JP」と、車両の走行位置等の動的データ「GTFS リアルタイム」から構成されます。

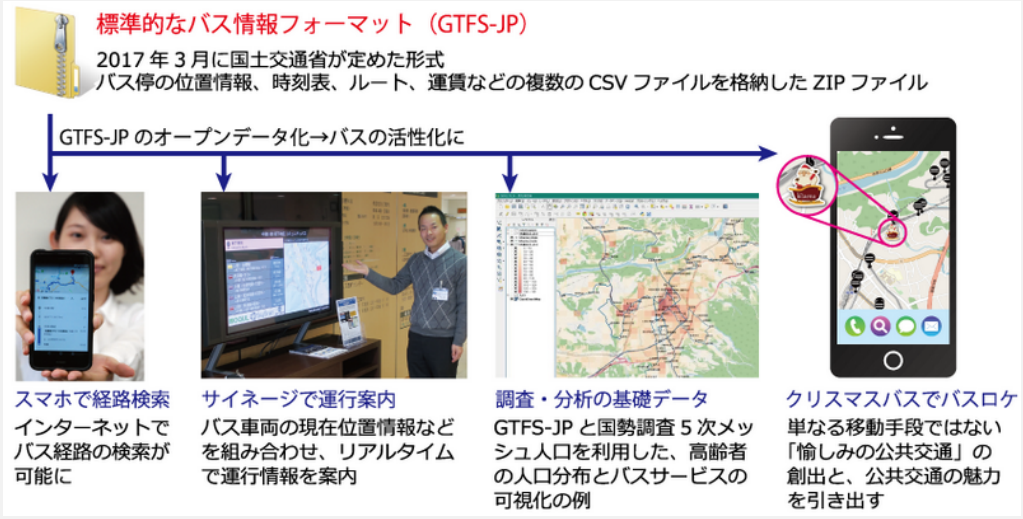
現在、乗合バスの経路や時刻表等を調べる際の情報取得先としてインターネット等の経路検索が活用される例が多く、多言語案内にも対応した経路検索サービスに掲載されることで、来訪者や外国人にバスの存在を認知してもらいやすくなります。また、他のバス路線や鉄道、徒歩等も併せてシームレスな案内も可能になります。



区分	フォーマット名	対象とする情報
静的データ	**GTFS-JP**	停留所、路線、便、時刻表、運賃 等
動的データ	GTFSリアルタイム　略称:**GTFS-RT**	遅延、到着予測、車両位置、運行情報 等

いずれも国際的に広く利用されている「GTFS」(General Transit Feed Specification)を基本としているため、整備した情報が迅速に世界中の経路検索サービスに反映されるという特長があります。

▲標準的なバス情報フォーマットの構成



▲標準的なバス情報フォーマットの導入事例(中津川市)

資料：中津川市 HP「公共交通オープンデータ“最先端田舎”への挑戦」

b） 自動運転に関する取り組み

自動車分野における DX の中でも長期にかけて取り組んでいくべき事項として、自動運転が挙げられます。自動運転技術は、無人運転が可能となることから担い手不足の解消に繋がるだけでなく、交通事故の大幅な減少による交通安全の向上や後続車への影響緩和に伴う定時性の向上も期待されるなど、様々な社会的課題を解決できる可能性があります。そのため、自動運転の社会実装に向けて、2022 年 12 月の「デジタル田園都市国家構想総合戦略」において、地域限定型の無人自動運転移動サービスについて 2025 年を目途に 50 か所程度、2027 年度までに 100 か所以上の地域で実現する旨の目標が定められています。

実装に向けては安全性の向上や地域の理解を得ること、採算性の確保など依然として課題もありますが、地域旅客運送サービスに繋がる今後の展開が期待されます。



▲自動運転に関する取り組みの方向性

c） MaaS の円滑な普及促進

新たなモビリティサービスである MaaS は、スマートフォン専用アプリなどにより、マイカー以外の複数の公共交通機関や移動手段を最適に組み合わせ、目的地までの移動に関して一括した検索・予約・決済などを提供するサービスです。MaaS の活用により、複数モードを跨ぐ移動について経路・ダイヤの確認が必要なくなるとともに、アプリでのキャッシュレスな運賃支払いが可能になり、シェアサイクルなどの新たな移動手段も含めた組合せも提案することができます。

各交通モードの交通事業者の運賃・料金設定に係る届出の手続きが一括化される認定制度（新モビリティサービス事業計画）を活用するなど、MaaS の円滑な普及促進に向けた取組を進めましょう。

ただし、アプリなどを開発すること自体を目的にするのではなく、MaaS を交通や移動を中心とした地域の課題を解決するための関係者連携を促すツールとして捉えることが肝要です。

【MaaS の導入により期待される効果】

- 移動利便性の向上、運行効率化による料金の値下げ、公共交通の維持・活性化
- 高齢者の移動機会の創出、健康増進
- 観光地での周遊促進、観光消費の拡大
- マイカー利用の減少に伴う温室効果ガスの削減や渋滞の緩和　など

【参考】MaaS とは

MaaS（マース：Mobility as a Service）とは、
- 地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービス
- 手段としてスマホアプリ等を用いることが多い。
- 新たな移動手段（シェアサイクル等）や移動目的に関連したサービス（観光チケットの購入等）も組み合わせることが可能



▲MaaS のサービスイメージ

② 交通 GX の取り組みについて

カーボンニュートラル実現に向けて、脱炭素化・グリーントランスフォーメーション（GX）が推進されており、交通 GX を加速させることで、脱炭素分野で新たな需要・市場を創出し、日本経済の産業競争強化・経済成長につなげていくことが近年求められています。また、EV 車両等の導入をはじめとした取り組みは、交通事業者にとってもエネルギー使用に関するコスト抑制による経営改善に繋がり得るものです。このような背景から、行政と交通事業者が連携してインフラの最適配置を行い、再生可能エネルギーによる供給を進めるなど、社会全体で脱炭素化に向けて取り組むことがより重要となっています。

EV バスやタクシーは、航続距離が 1 充電当たり 200 ㎞を超えるほどまで向上しており、乗合バスやタクシーとしての導入に十分な水準まできていることから、LP ガススタンドがない地域においても営業所の維持が可能です。また、静穏性にも優れ、揺れも少なく、停車と発進を繰り返す乗合バスの快適性向上や車内事故防止にもつながります。このように、交通 GX の取り組みを進めることで多くのメリットがあり、経営効率の改善にも繋がる可能性もあるため、持続可能な地域旅客運送サービス確保に向け、導入について検討しましょう。EV 車両の導入に当たっては、道路運送高度化事業を活用することも考えられます。

地域公共交通計画においても、カーボンニュートラルの実現に向けた環境施策との連携が図られることが今後一層期待されます。

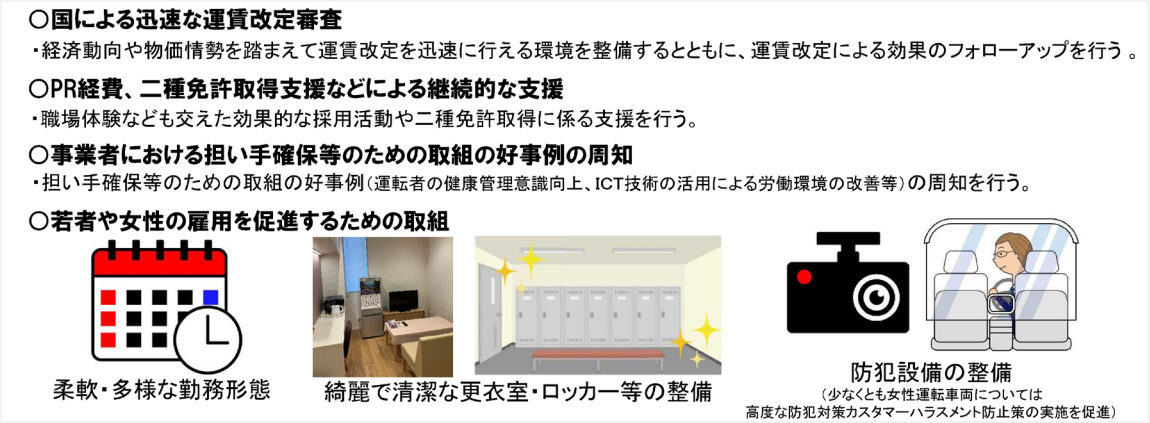


▲交通 GX に関する取り組み

【参考】担い手確保に関して

バス・タクシーの運転手は平均年齢も高く、また新型コロナウイルス感染症が拡大した令和元年度から令和３年度の間で約 5.5 万人減少するなど、担い手不足が深刻化しています。一部の地域では、運転手不足により、バスなどの運行便数を減らしたり廃止せざるを得ない状況を招いたり、必要な時にタクシーが捕まらないといった事態が発生するなど、深刻な問題となっており、担い手の確保は喫緊の課題です。

ドライバーを中心とした担い手の確保のために、賃上げや労働環境の改善などを通じて業界のイメージ向上に取り組んでいくこととともに、交通 DX・GX の取り組みを推進することで人的負担を軽減し、地域旅客運送サービスを維持していくことが求められます。

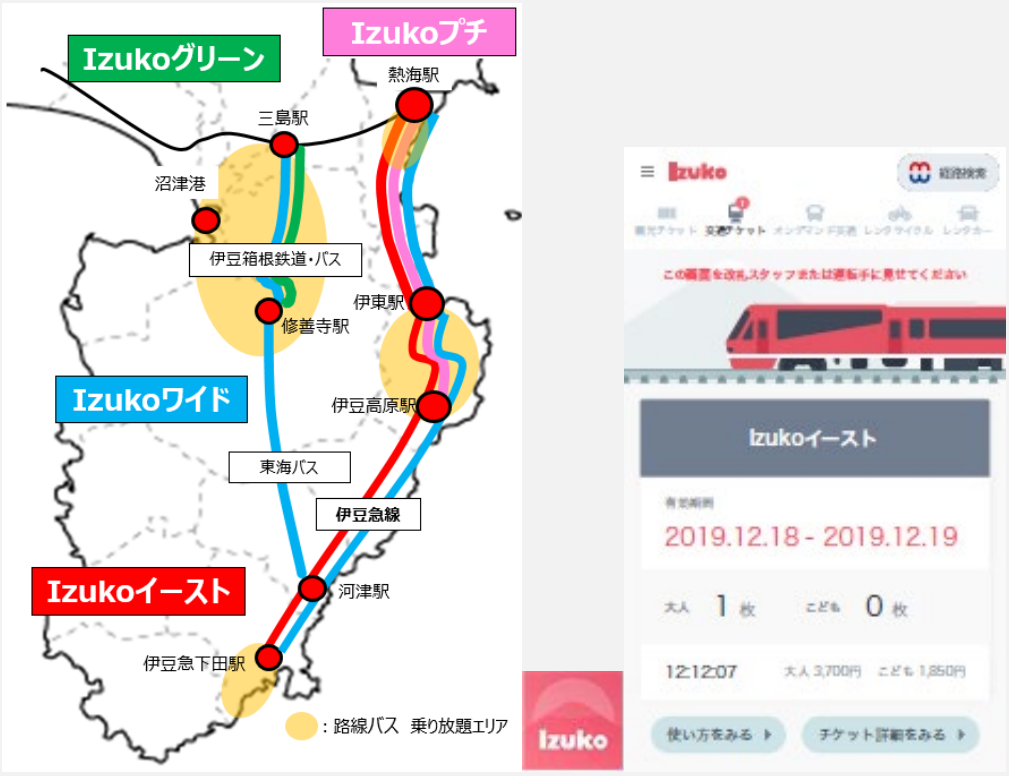


▲担い手確保に関する取り組み

【事例】伊豆半島エリア：日本初の「観光型 MaaS」実証実験

東京急行電鉄株式会社、東日本旅客鉄道株式会社、株式会社ジェイアール東日本企画は、国内外観光客が、鉄道、バス、AI オンデマンド乗合交通、レンタサイクルなどの交通機関を、スマートフォンで検索・予約・決済し、目的地までシームレスに移動できる２次交通統合型サービス「観光型 MaaS」の実証実験を行いました（2020 年 11 月時点で Phase1、Phase2 の実験が終了）。

運用に当たっては専用 MaaS アプリケーション「Izuko」を活用し、交通機関の検索・予約・決済を可能にしたほか、観光施設や飲食店等のデジタルパスを提供することにより、スマホひとつで旅行者にシームレスな移動を提供しています。



▲複数交通機関の一括フリーパスの提供（伊豆地域）

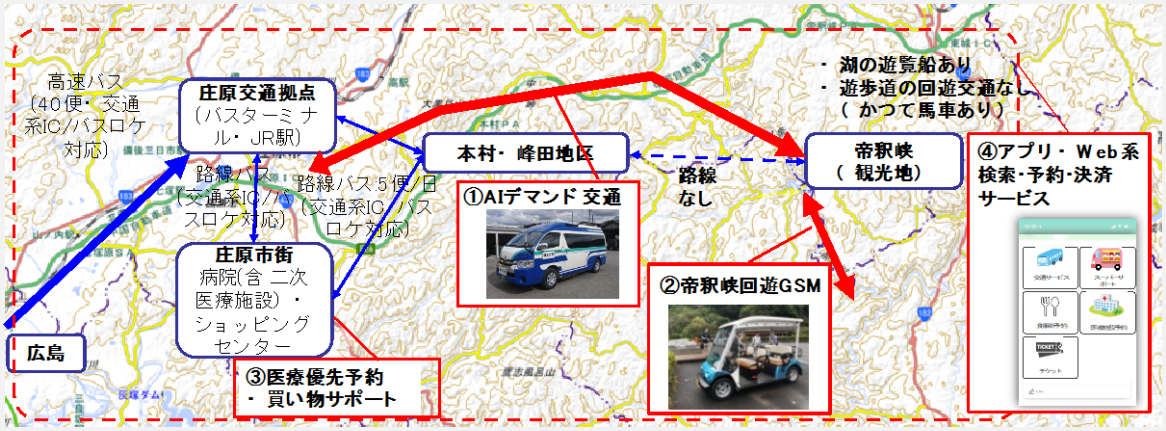
資料：東急㈱ニュースリリース, 2019 年 11 月 20 日

【事例】広島県庄原市：観光支援および交通過疎地における外出促進を目的とした MaaS 検討・実証プロジェクト

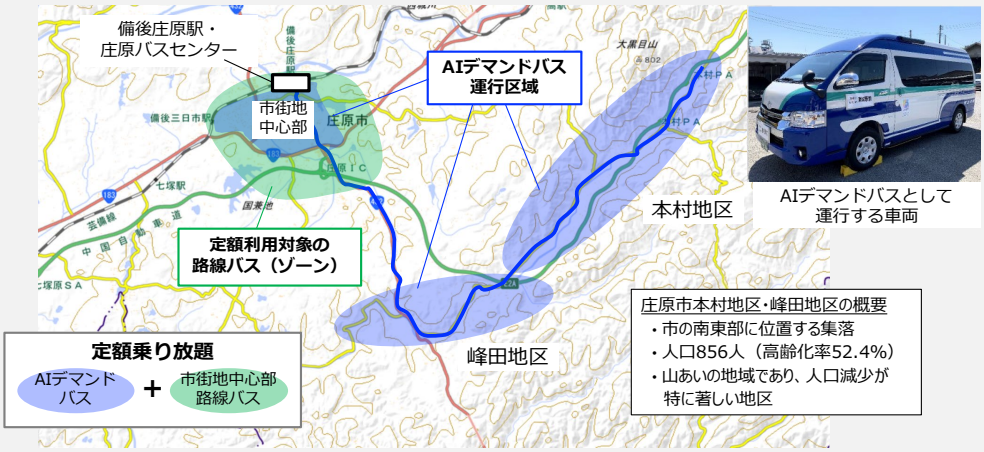
国土交通省の新モビリティサービス事業における「先行モデル事業（2019 年度）」の一つとして、庄原市で「先進過疎地対応型 MaaS 検討・実証プロジェクト」が実施されました。本事業では、公共交通空白地での生活・観光交通として AI デマンド交通や、観光地内の回遊手段としてグリーンスローモビリティを試験的に導入し、経路検索サービスへの反映や AI を活用した運行管理も導入しました。2020 年度は社会実装に向けて、予約アプリの利便性向上、他の交通手段と併用した効率的な交通サービスの提供、さらに、他地域でのサブスクリプションの導入により水平展開を行った場合の検証を行っています。

【実施時期】2019 年：　観光交通：10 月の土日祝、生活交通：11 月の平日
2020 年：　生活交通：11 月下旬～12 月下旬

＜実証プロジェクトの概要＞



＜生活交通支援の内容＞



AIデマンドバスとして運行する車両

○地域住民の生活交通として、市街地中心部と本村・峰田地区を結ぶ**AIデマンドバスを導入**。
既存のバス路線が運行しない時間帯に、1日2往復を運行予定。

○AIデマンドバスと市街地中心部の路線バスを**「定額乗り放題」**できるサービスを提供。
（利用料金：本村地区 1,600円、 峰田地区 1,400円）

▲先進過疎地対応型 MaaS 検討・実証プロジェクト（庄原市）

資料：中国運輸局

第6章

Q&A集

地域公共交通計画等の作成に当たり、多く寄せられている質問を以下にまとめました。

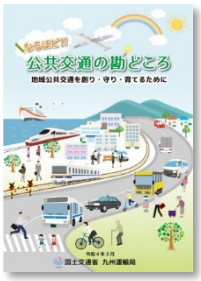
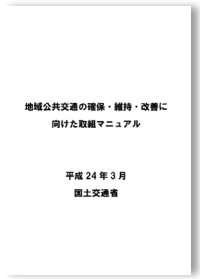
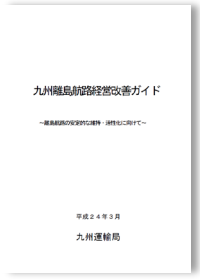
▼質問項目と手引き内での解説ページ

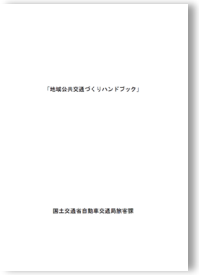
No.	質問	手引き内での解説ページ
(1) 地域公共交通計画の作成主体や記載事項について		
1	地域公共交通計画を作成するメリットを教えてください。	理念編 第 3 章
2	地域公共交通計画の区域を設定する際の考え方について教えてください。	実践編 1.2①
3	都道府県と市区町村の連携に係る考え方について教えてください。	実践編 1.1②
4	地域公共交通計画で記載が求められる事項について教えてください。	実践編 1.2①
5	既に網形成計画を作成しているのですが、網形成計画を現在の制度に基づく地域公共交通計画に移行するためにはどうすればよいですか。	実践編 1.2⑤
6	地域公共交通計画を作成する際にはどのようなスケジュールで進めるとよいですか。	実践編 1.3②
7	作成した地域公共交通計画についてはどこに提出すればよいですか。	実践編 1.3③
8	計画期間を設定する際の考え方について教えてください。	実践編 1.2① 別冊 1.4④、2.4④
(2) 計画制度と補助制度の連動化について		
9	地域公共交通計画の作成と地域公共交通確保維持事業の連動化について教えてください。	実践編 1.5
(3) 地域の問題点・課題の明確化について		
10	自分たちの地域における課題を把握するためにはどのようなデータが活用できますか。	実践編 2.3②
11	公共交通の利用実態はどのように調査すればよいですか。	実践編 2.3③
12	地域の実態を理解するためのアンケート調査やヒアリング調査の実施方法について教えてください。	実践編 2.3⑤
13	地域公共交通計画の方針・目標の設定方法について教えてください。	実践編 4.2
14	将来の地域公共交通の需要や収支を予測するためにはどのような方法がありますか。	実践編 2.5
15	地域公共交通計画と立地適正化計画はどのように連携して作成すればよいでしょうか。	実践編 2.4②
16	地域公共交通と、観光や健康・医療などの他分野との連携方法について教えてください。	実践編 2.4、5.3
(4) 協議会の立ち上げ・運営について		
17	法定協議会の立ち上げ方について教えてください。	実践編 3.1
18	既存の協議体を法定協議会として運用する方法について教えてください。	実践編 3.1③

No.	質問	手引き内での解説ページ
19	複数の地方公共団体で連携して地域公共交通計画を作成する場合の協議会の運営方法について教えてください。	実践編 3.2②
20	地域公共交通計画の作成等に当たり、交通事業者との調整において留意すべき事項を教えてください。	実践編 3.2②
21	法定協議会ではどのようなことを議論すればよいですか。	実践編 3.2④
(5) 目標設定と検証の方法について		
22	なぜ毎年度地域公共交通計画の評価を行う必要があるのですか。	実践編 4.1
23	アウトカム指標はどのように設定すればよいですか。	実践編 4.4
24	クロスセクター効果とは何ですか。	実践編 4.4
25	地域公共交通計画における目標値はどのように設定すればよいですか。	実践編 4.5
26	地域公共交通計画の目標達成が難しい場合はどうすればよいですか。	実践編 4.5、4.6
27	標準指標については、なぜ設定しなければならないのですか。	実践編 4.4①
28	地域公共交通計画の達成状況の評価の実施方法について教えてください。	実践編 4.6
29	地域公共交通計画の評価結果に関する国への報告はどのように行えばよいですか。	実践編 4.6⑦
(6) これからのサービスの在り方について		
30	地域公共交通のサービスの見直し方法について教えてください。	実践編 第 5 章

参考となる図書・報告書

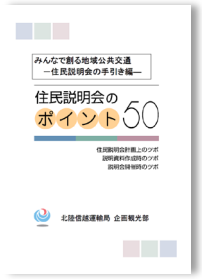
① 計画全般に関するもの

	国土交通省 中部運輸局 **「はじめての地域公共交通～公共交通担当になったら読む本～」** （令和３年３月） https://wwwtb.mlit.go.jp/chubu/tsukuro/library/pdf/R2_nyumonsyo.pdf	地方公共団体において地域公共交通の業務を担当する方への「入門書」として、地方公共団体が地域公共交通に取り組む意義、協議組織の運営、計画作成のポイント、計画の評価などをわかりやすく解説したものです。
	国土交通省 九州運輸局 **「なるほど！！公共交通の勘どころ」** （令和４年３月） https://wwwtb.mlit.go.jp/kyushu/content/000272886.pdf	地域公共交通の現状を捉え、今後の計画を作成していく中で必要となるポイントを整理し、先行事例の紹介や法制度・補助制度の活用のしかたをわかりやすく整理したマニュアルです。
	国土交通省 九州運輸局 **「地域公共交通のはじめの一歩！」《初任者用ガイドブック》** （平成 28 年３月） https://wwwtb.mlit.go.jp/kyushu/content/000014361.pdf	初めて地域公共交通を担当する市町村の皆さんを対象として、「勘どころ」の多岐にわたる記載内容の中から「まず知っておくべき」基礎的なことを整理したものです。
	国土交通省 近畿運輸局 **「地域公共交通の確保・維持・改善に向けた取組マニュアル」** （平成 24 年３月） https://wwwtb.mlit.go.jp/kinki/content/000010193.pdf	地域公共交通の確保・維持・改善に初めて携わる方を対象に、地域公共交通計画を立案・検討するに当たっての視点・考え方を幅広くまとめたものです。
	国土交通省 九州運輸局 **「九州離島航路経営改善ガイド～離島航路の安定的な維持・活性化に向けて～」** （平成 24 年３月） https://wwwtb.mlit.go.jp/kyushu/gyoumu/kaiji/file12/file-zentai.pdf	離島航路事業者、地方公共団体、航路利用者などの関係者が離島航路の現状把握と維持・改善方策の検討等で活用することを目的とした資料です。

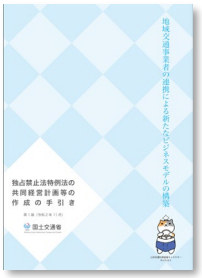
	国土交通省 自動車交通局（現 自動車局） **「地域公共交通づくりハンドブック」** （平成 21 年３月） https://www.mlit.go.jp/common/000036945.pdf	地域公共交通の計画準備・作成、運行準備、マネジメント、調査方法等、地域公共交通を計画・運営する上で押さえておくべきポイントがまとめられています。
	国土交通省 都市局 **「都市・地域総合交通戦略のすすめ～総合交通戦略策定の手引き～（令和４年改訂版）」** （令和４年５月） https://www.mlit.go.jp/toshi/content/001596037.pdf	都市・地域総合交通戦略の策定・見直しを検討するための参考資料として、既存事例の状況を踏まえ実務的な手引書として整理したものです。まちづくりと連携した目標や事業の考え方、調査方法が紹介されていますので、地域公共交通計画においても参考になります。
	国土交通省 鉄道局 **「鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル」** （平成 24 年７月） https://www.mlit.go.jp/tetudo/tetudo_fr1_000040.html	鉄道新線整備・既設線改良、鉄道駅の改良、バリアフリー施設整備、鉄道防災対策のうち国費が投入されるものを基本的な評価対象事業として、その評価手法を示したものです。
	土木学会 **「バスサービスハンドブック」** （平成 18 年 11 月）※書籍	バスサービスに関わる調査・分析・設計・評価の各段階に関する概念や手法を解説したものです。

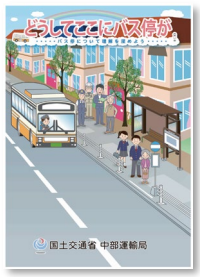
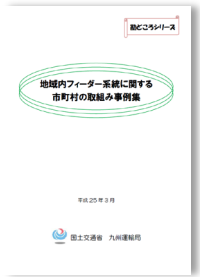
②　検討体制に関するもの

	国土交通省 中部運輸局 **「地域公共交通会議等運営マニュアル　第３改訂版」** （令和３年３月） https://wwwtb.mlit.go.jp/chubu/tsukuro/library/pdf/R2_manual.pdf	地方公共団体の担当者が地域公共交通に関する制度を積極的に活用いただくことで、地域ニーズに合った旅客運送サービスの実現に資することを念頭に置きつつ、地域公共交通会議等での協議の進め方や注意すべきポイント等について解説したものです。

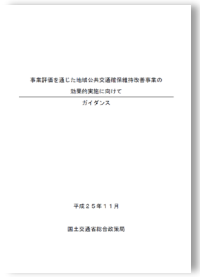
	国土交通省　中部運輸局 **「活発で良い議論ができる会議のために。」** （平成 28 年３月） https://wwwtb.mlit.go.jp/chubu/tsukuro/library/pdf/kkk_leaflet.pdf	地域公共交通会議を良くするために、参加者とその役割やポイントを取りまとめたものです。
	国土交通省 北陸信越運輸局 **「みんなで創る地域公共交通―住民説明会の手引き編―」** （平成 23 年） https://wwwtb.mlit.go.jp/hokushin/hrt54/com_policy/seminar20110928/siryou04.pdf	地域公共交通に係る住民説明会に関して、説明会の計画・立案、説明資料の作成や説明会の運営について、押さえるべきポイントをまとめたものです。

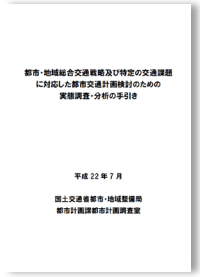
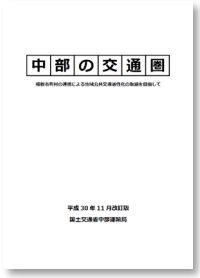
③　サービス内容の検討に関するもの

	国土交通省 総合政策局 **「独占禁止法特例法の共同経営計画等の作成の手引き」** （令和５年 10 月） https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/content/001633215.pdf	独占禁止法特例法による共同経営や合併等の認可申請に必要な計画の具体的記載イメージや、共同経営により提供されるサービスの事例、関連する法制度との関係等について解説したものです。
	国土交通省 総合政策局 **「（改訂版）『交通』と『福祉』が重なる現場の方々へ～高齢者の移動手段を確保するための制度・事業モデルパンフレット」** （令和４年３月） https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/content/001474492.pdf	高齢者の移動手段を確保するために必要となる福祉や交通の制度、事業モデルについて解説したものです。自家用有償運送や「許可・登録を要しない輸送」など、さまざまなしくみについて、事業モデルと合わせて紹介しています。
	国土交通省 総合政策局 **「公共交通における官民連携の取組み事例集」** （平成 26 年３月） https://wwwtb.mlit.go.jp/chugoku/content/000044603.pdf	行政と交通事業者の役割分担についての全国の先進的な取組事例を調査し、事例集としてまとめたものです。

	国土交通省 自動車局 旅客課 **「自家用有償旅客運送ハンドブック」** （令和２年 11 月） https://www.mlit.go.jp/common/001374819.pdf	自家用有償旅客運送の概要や登録の具体的な流れ、地域関係者の協議の流れ、登録要件等について解説したものです。
	国土交通省 中部運輸局 **「地域公共交通会議における適切なバス停車施設のあり方に関する調査」** （平成 30 年３月） https://wwwtb.mlit.go.jp/chubu/tsukuro/library/pdf/bus_stop_leaflet.pdf	バス停の設置ルールや関係者との調整、検討の進め方等について概要を取りまとめたパンフレットです。
	国土交通省 九州運輸局 **「地域への公共交通導入ガイドブック《道路運送法編》」** （平成 29 年３月） https://wwwtb.mlit.go.jp/kyushu/content/000032927.pdf	初めて地域公共交通を担当する市町村の皆さんなどを対象に、道路運送法の基礎的な理解をサポートするためのガイドブックです。道路運送法などの記載内容から、まず知っておくべき基礎的なことが整理されています。
	国土交通省 九州運輸局 **「（勘どころシリーズ）地域内フィーダー系統に関する市町村の取組み事例集」** （平成 25 年３月） https://wwwtb.mlit.go.jp/kyushu/gyoumu/kikaku/file31/201305kotsukikakuka.pdf	地域内フィーダー確保維持事業を活用する九州運輸局管内の地域の取組を掲載した事例集です。

④ 調査・分析、目標、評価に関するもの

	国土交通省 総合政策局 **「事業評価を通じた地域公共交通確保維持改善事業の効果的実施に向けてガイダンス」** （平成 25 年 11 月） https://www.mlit.go.jp/common/001020610.pdf	事業評価の考え方や制度の概要をまとめるとともに、地域公共交通確保維持改善事業の補助メニューごとに、地域における目標の設定方法、指標の提示、評価実施のスケジュールについてまとめたものです。

	国土交通省 都市・地域整備局（現：都市局） **「都市・地域総合交通戦略及び特定の交通課題に対応した都市交通計画検討のための実態調査・分析の手引き」** （平成 22 年 7 月） https://www.mlit.go.jp/crd/tosiko/pttebiki.html	公共交通関連のデータ収集方法、データを活用した事業の効果分析等の方法、数値指標・目標の設定など、交通計画の企画立案を支援するための手引きであり、地域公共交通計画においても参考になります。
	国土交通省　中部運輸局 **「よりよい地域公共交通を目指して、定期的に評価をしましょう～地域公共交通に関する事業評価の手引き～」** （令和５年３月） https://wwwtb.mlit.go.jp/chubu/tsukuro/library/pdf/R4_hyouka.pdf	地域公共交通に関する事業評価のポイントの解説や、事業評価実施のモデルスケジュールや主な評価指標の具体例などをまとめた手引書です。
	国土交通省　中部運輸局 **「バスデータ活用大百科～バス実態調査とデータ活用方法が丸わかり～」** （令和２年３月） https://wwwtb.mlit.go.jp/chubu/tsukuro/library/pdf/h31_pamphlet.pdf	乗合バス事業及び地方公共団体等のコミュニティバス事業において、更なる利用者増と輸送の効率化を含む生産性向上を図るために必要な、利用実態の把握及びデータ活用の方法について取りまとめています。
	国土交通省　中部運輸局 **「中部の交通圏―複数市町村の連携による地域公共交通活性化の取組を目指して―」** （平成 30 年 11 月） https://wwwtb.mlit.go.jp/chubu/tsukuro/library/pdf/kotsuken_v2.pdf	地域公共交通計画を作成する上でも重要な視点となる交通圏（日常生活の交通行動に基づく公共交通サービスを提供すべき区域）の考え方や設定方法について解説したものです。
	国土交通省　中部運輸局 **「地域公共交通に関する事業評価の手引きー第三者評価委員会からのアドバイスー」** （平成２９年３月） https://wwwtb.mlit.go.jp/chubu/tsukuro/library/pdf/tebiki.pdf	地域公共交通の事業評価の必要性やよくある間違い等を例示し、事業評価の留意点をまとめたものです。



国土交通省　近畿運輸局

「クロスセクター効果 地域公共交通赤字＝廃止でいいの？」

（平成 30 年３月）

https://wwwtb.mlit.go.jp/kinki/content/cross_sector_leaflet.pdf

地域公共交通のクロスセクター効果についての考え方と具体的な算出方法について解説したものです。

⑤　利用促進に関するもの



国土交通省 総合政策局

「モビリティ・マネジメント　交通をとりまく様々な課題の解決に向けて」

（平成 19 年）

https://www.mlit.go.jp/common/000234997.pdf

モビリティ・マネジメントの基本的考え方、各種方策の概要や実際の取組事例についてまとめたものです。



土木学会

「モビリティ・マネジメントの手引き」

（平成 17 年）※書籍

モビリティ・マネジメントを施策として取り扱う場合に実務上必要となる知識や情報を手引きとして取りまとめたものです。



国土交通省 総合政策局

「地域公共交通の利用促進のためのハンドブック～地域ぐるみの取組～」

（平成 25 年５月）

https://www.mlit.go.jp/common/001005769.pdf

地域ぐるみの地域公共交通利用促進策の検討やモビリティ・マネジメントの検討・実施に向けたポイントを整理したものです。



国土交通省　中部運輸局

「今後のローカル鉄道のあり方について、地域で考え、行動するためのヒント集」

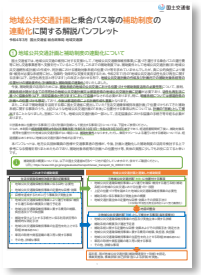
（令和５年３月）

https://wwwtb.mlit.go.jp/chubu/tsukuro/library/pdf/R4_tetudou.pdf

鉄道の維持について、地域の皆様に期待される役割が大きくなっている中、地域で鉄道を考え、行動するためのヒントをまとめたものです。

	国土交通省 中部運輸局 **「地域公共交通の確保・維持・改善に向けた利用促進策事例集」** （平成 27 年３月） https://wwwtb.mlit.go.jp/chubu/tsukuro/library/pdf/kakuho_jirei.pdf	地域公共交通の確保・維持・改善に必要不可欠な住民の理解と利用、協働（参画）に資する利用促進の事例を収集・整理し、その注目すべき点等を取りまとめたものです。
	国土交通省　中部運輸局 **「地域公共交通網形成計画で「鉄道」を活かすためのヒント集」** （平成 29 年３月） https://wwwtb.mlit.go.jp/chubu/tsukuro/library/pdf/tetsudo_hinto.pdf	鉄道沿線の地方公共団体において、鉄道の地域公共交通網形成計画への位置付けと沿線市町村の役割についてまとめたものです。地域公共交通計画作成に当たっても参考になります。
	国土交通省　中部運輸局 **地域間幹線バスが地域で役立つようにするために―利用者増加による生産性向上を目指して―** （平成 31 年３月） https://wwwtb.mlit.go.jp/chubu/tsukuro/library/pdf/h30_pamphlet.pdf	地域間幹線系統の評価プロセスにおける生産性向上の基本的な考え方や、生産性向上に繋がる取組の例について解説したものです。
	国土交通省 九州運輸局 **「（勘どころシリーズ）公共交通マップづくりの勘どころ」** （平成 31 年３月） https://wwwtb.mlit.go.jp/kyushu/content/000156649.pdf	地方公共団体の公共交通担当者や交通事業者が、今後新しく公共交通マップを作成する、あるいは、これまでの公共交通マップを大幅に見直す場合の考え方や留意すべきポイントを解説したものです。
	国土交通省 総合政策局 **「経路検索の充実とバスロケデータの利活用　～標準的なバス情報フォーマットの拡充～」** （平成 31 年９月） https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport_tk_000067.html	標準的なバス情報フォーマット（GTFS-JP）のデータ整備の意義や効果、具体的な整備方法・提供方法等について解説したものです。

⑥　計画制度と補助制度の連動化に関するもの



国土交通省　総合政策局　地域交通課

「地域公共交通計画と乗合バス等の補助制度の連動化に関する解説パンフレット」

（令和４年３月）

https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport_tk_000058.html

地域公共交通計画と乗合バス等の補助制度の連動化に伴う、補助系統等の計画への位置付け等、具体の実務において参考になる情報を取りまとめたものです。

【参考】地域交通法について

地域交通法の関係法令については国土交通省のホームページでご覧いただけます。

◇ 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）
https://elaws.e-gov.go.jp/document?lawid=419AC0000000059

◇ 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律施行令（平成 19 年政令第 297 号）
https://elaws.e-gov.go.jp/document?lawid=419CO0000000297

◇ 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律施行規則（平成 19 年国土交通省令第 80 号）
https://elaws.e-gov.go.jp/document?lawid=419M60000800080

◇ 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく道路運送高度化実施計画、地域公共交通再編実施計画及び新地域旅客運送事業計画の認定に係る都道府県公安委員会の意見の聴取に関する命令（平成 19 年内閣府令・国土交通省令第２号）
https://elaws.e-gov.go.jp/document?lawid=419M60000802002

◇ 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第十二条及び第十七条に規定する軌道運送高度化事業及び道路運送高度化事業を定める省令（平成 19 年総務省令第 119 号）
https://elaws.e-gov.go.jp/document?lawid=419M60000008119

◇ 地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する基本方針（令和５年総務省告示・国土交通省告示第２号）
https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/content/001626577.pdf
※令和５年 10 月１日施行

【参考】公共交通メールマガジン

国土交通省では、公共交通政策全般について、国民の皆様に広く関心を持っていただくため、定期的にメールマガジンによる情報発信を行っております。また、国土交通省から一方的に情報を提供するだけでなく、皆様からのご意見も募集しております。

メールマガジンの登録方法やこれまでに配信したメールマガジンのバックナンバーは下記の国土交通省のホームページでご覧いただけます。

https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport_tk_000039.html

【参考】地域公共交通支援センター（国土交通省）

市町村をはじめとする各地域の関係者が、地域公共交通の確保・維持に取り組もうとする際に、全国各地におけるさまざまな先進事例の情報が役に立つことが多いです。

国土交通省においては、出先機関である地方運輸局等のネットワークを最大限に活用し、地域公共交通の確保・維持に係る全国の先進事例を一元的に、常に最新の情報を発信するためのホームページを開設しています。

◇地域公共交通支援センター

https://koutsu-shien-center.mlit.go.jp/

【参考】共創モデル実証プロジェクト（国土交通省）

地域の多様な関係者の「共創」により、地域公共交通の「リ・デザイン」を進め、利便性・持続可能性・生産性を高めていくことが必要です。国土交通省では、このような地域における共創の取組や、地域で交通やまちづくりに取り組む人材育成を後押しするため、「共創モデル実証プロジェクト」により支援を行っています。

◇共創モデル実証プロジェクト

https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/kyousou/

令和５年10月

【問い合わせ先】

○国土交通省総合政策局地域交通課
℡：03-5253-8987

○北海道運輸局交通政策部交通企画課
℡：011-290-2721

○東北運輸局交通政策部交通企画課
℡：022-791-7507

○関東運輸局交通政策部交通企画課
℡：045-211-7209

○北陸信越運輸局交通政策部交通企画課
℡：025-285-9151

○中部運輸局交通政策部交通企画課
℡：052-952-8006

○近畿運輸局交通政策部交通企画課
℡：06-6949-6409

○中国運輸局交通政策部交通企画課
℡：082-228-3495

○四国運輸局交通政策部交通企画課
℡：087-802-6725

○九州運輸局交通政策部交通企画課
℡：092-472-2315

○沖縄総合事務局運輸部企画室
℡：098-866-1812