

「地域公共交通計画」の実質化に向けた検討会

御議論いただきたい事項について

本日は、自治体（南伊勢町、西宮市、栃木県、奈良県）の皆様からのご説明を踏まえ、以下について御議論をいただければ幸いです。

論点1. 地域公共交通計画

- (1) 「地域公共交通計画」の**構成・分量の見直し**
- (2) 「地域公共交通計画」に定める「**目指す姿**」や「**目標**」等の核となる「**定型**」
- (3) 「地域公共交通計画」に定める「**KPI**」の**整理の視点**
- (4) 「地域公共交通計画」の**標準スケジュール**

論点2. 計画の推進力

- (1) 計画の**推進体制**（マネジメント・モニタリング体制）
- (2) **専門人材**の確保・育成（短期、中長期）
マネジメント主体（行政、交通事業者）、伴走者（有識者、コンサルタント等）
- (3) **資金**の確保（公的資金その他）

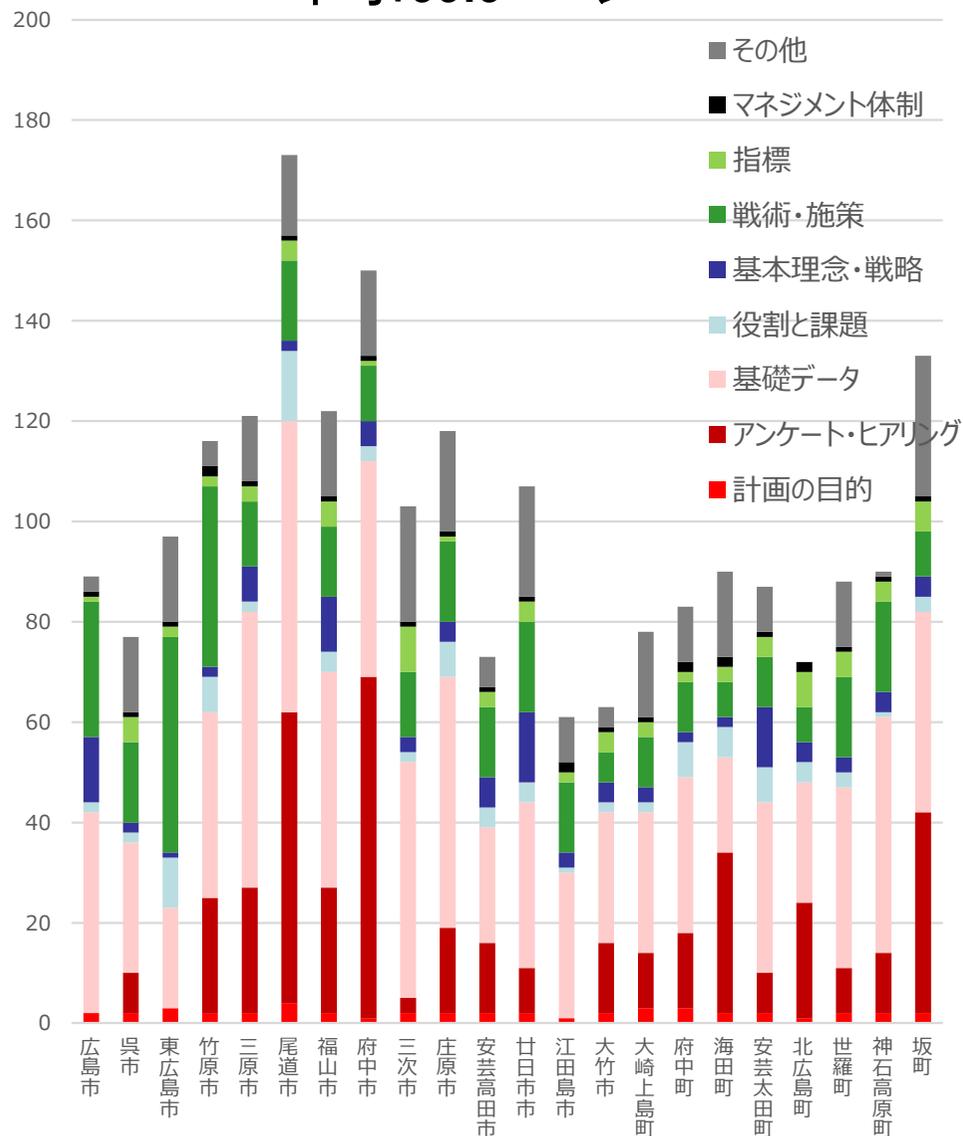
※データの活用は主に第3回検討会にて議論

論点5. 特に都道府県の役割（ヒト、カネ、データ）

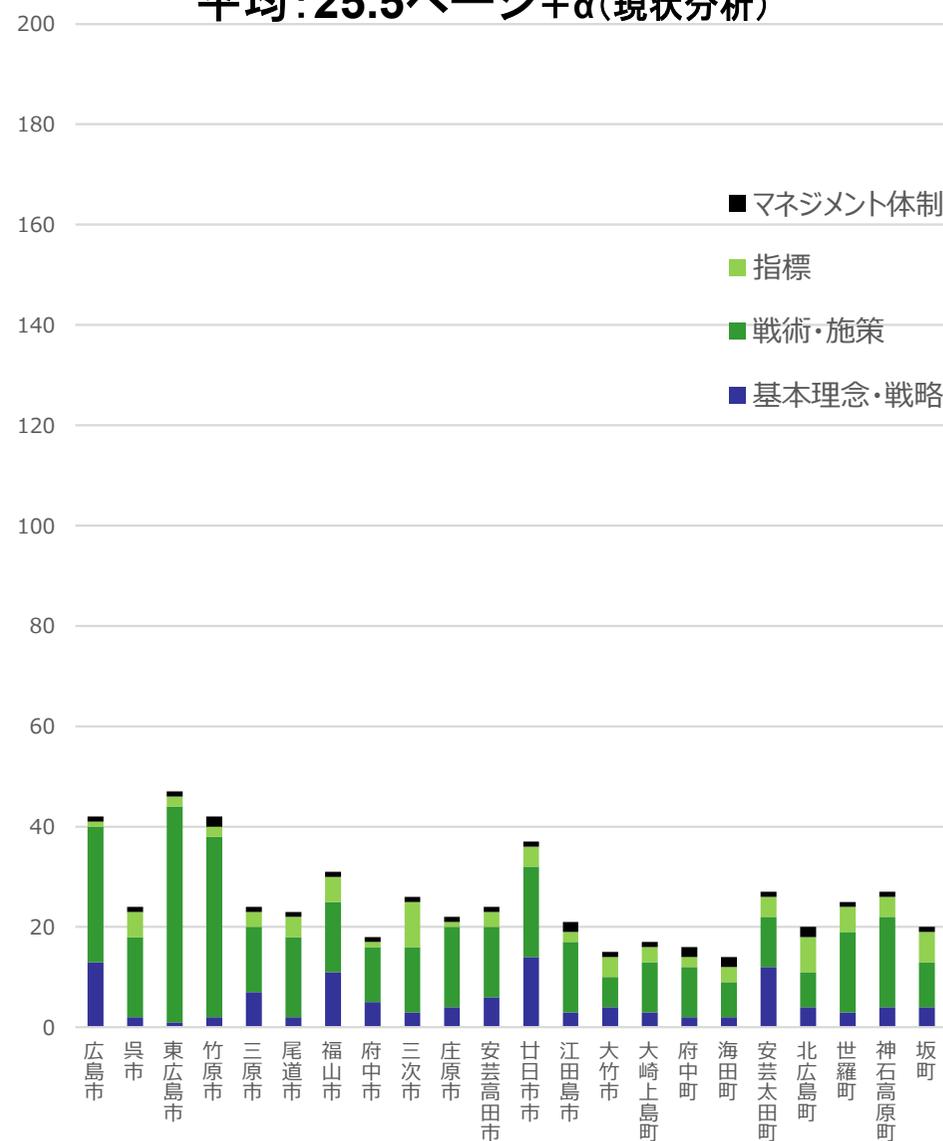
広域・複数自治体にまたがる事項、中小自治体の補完・支援等

○ 地域公共交通計画から、現状分析に係る記載を除き、「基本理念・戦略」「指標」「マネジメント体制」など、今後の取組の指針で構成した場合、ページ数は1 / 4程度となる。

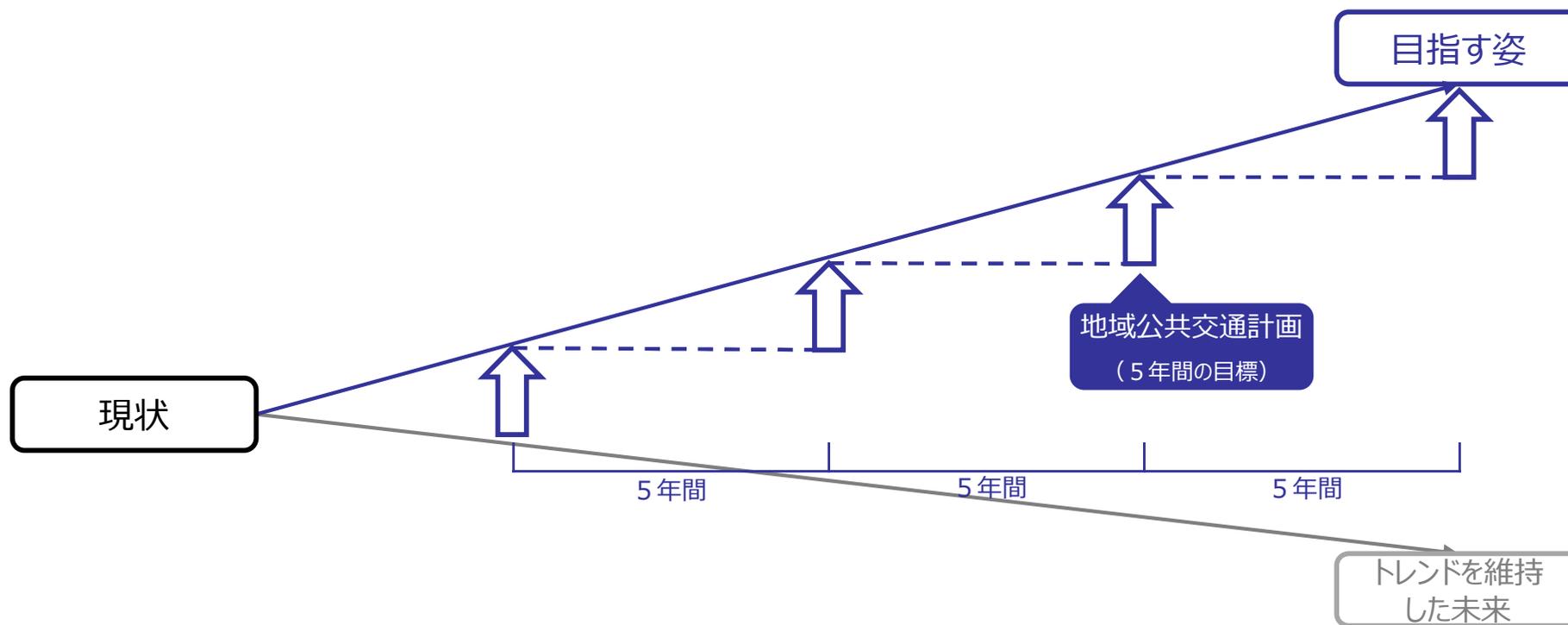
平均: 99.6ページ



平均: 25.5ページ+α(現状分析)



目指す姿と目標の関係性



<バックキャスト方式>

- ① 基本的な方針 (目指す姿) の設定
- ② 現状 (トレンドを維持した場合の将来を含む) を把握
- ③ 目指すべき姿の実現に向けて、5年間の目標 (地域交通計画) を策定

<フォアキャスト方式>

- ① 現状 (トレンドを維持した場合の将来を含む) を把握
- ② 5年間の目標 (地域公共交通計画) を策定
- ③ 目標達成した場合の将来像を、基本的な方針 (目指す姿) として設定

○ 民間企業の経営計画についても、冒頭に将来像を明示したうえで、現状認識を踏まえた目標及び目標達成に向けた戦略・指標を設定。

A社の事例

<経営戦略>

- 0 : 2030年に向けた**あるべき姿**
- 1-1 : **環境認識**と**利益目標**
- 1-2 : 経営**戦略**の骨子
- 1-3 : ESG**戦略**
- 1-4 : 事業**戦略**
- 1-5 : 財務**戦略**
- 1-6 : 経営**目標**の進捗

今後の地域公共交通計画の基本構成 (案)

- 1. **基本的な方針 (目指す姿)** ※長期的な視点
- 〔**地域交通の現状** ※簡潔に記載〕
- 2. **目標** ※短期的 (計画期間内) な視点
- 3. **K P I**
- 4. **施策・事業**
(実施体制や資金調達計画を含む)
- 5. **施策・事業のスケジュール**

B社の事例

<経営ビジョン>

- 1 : **グループ理念**及び**行動指針**
- 2 : **基本方針**
- 3 : **経営環境**の変化
- 4 : **グループの強み**
- 5 : 経営ビジョン (事業**戦略**・**数値目標**等)

今後の地域公共交通計画の基本構成 (案)

- 1. **基本的な方針 (目指す姿)** ※長期的な視点
- 〔**地域交通の現状** ※簡潔に記載〕
- 2. **目標** ※短期的 (計画期間内) な視点
- 3. **K P I**
- 4. **施策・事業**
(実施体制や資金調達計画を含む)
- 5. **施策・事業のスケジュール**

① 公共交通軸のサービスレベルの保証・向上に重点を置いた目標設定例

(参考) 和光市地域公共交通計画

基本方針	計画の目標	KPI	施策体系
市内の移動しやすさ向上	目標①： 利便性の高い地域公共交通軸の維持・充実	路線バスの年間利用者数	施策1：路線バス等の維持・充実 事業1-1：新たな拠点整備等に合わせた路線整備 事業1-2：利用実態に見合った効率的な運行見直し
	目標②： 拠点までの市内短距離交通の充実	市内循環バスの利用者数、収支率	施策2：市内循環バスの再編・見直し 事業2-1：移動ニーズに合ったコンパクトな運行への見直し 事業2-2：路線バスとの重複・競合の解消
	目標③： 狭隘道路や坂道等による公共交通の不便性の解消	公共交通空白・不便地域の居住人口の割合、市民の満足度	施策3：新たな移動手段の導入 事業3：小規模需要及び狭隘道路地域への新たな移動手段の導入
⋮	⋮	⋮	⋮



出典：「和光市地域公共交通計画」より国土交通省総合政策局作成

② 交通弱者の移動の足の確保に重点を置いた目標設定例

(参考) 南伊勢町地域公共交通計画

基本方針	計画の目標	KPI	施策体系
「安心」「快適」「魅力的」な「おでかけ」を支える地域公共交通への転換	目標①：高校生・児童生徒「高校生」の“快適”な通学や児童生徒の活動、“安心”できる子育て環境の整備	ア 町営バス利用者数増 (①②③④) イ デマンドバス利用者数増 (①②③④)	施策1：バス車内環境・運行形態の改善、夜間バス運行 (カキ) 事業1-1：高校生の移動手段確保 事業1-2：スクールバスの混乗利用 等
	目標②：高齢者・移動制約者「高齢者」など移動制約者の通院・買い物・社会参加など、“快適”な日常生活	ウ 町営バス収支 (①②③④) エ デマンドバス収支 (①②③④) オ 交通事業担い手の確保 (①②③④) カ 所要時間20分短縮 (五ヶ所→相賀、南島道方→古和) (①)	
	目標③：観光客・産業・町内交流豊かな資源を生かした「観光」集客が交流を生み、地域が“魅力的”となるまちづくり	キ 伊勢市での滞在限界時間 (21時) (①) ク 危険バス停ゼロ (①、②) ケ 交通施策の認知件数増 (①、②) コ バス停への標識設置数増 (③) ク 乗換検索アプリ数増 (③) シ デマンドバス町外者利用者数増 (③)	施策3：観光と公共交通案内、次世代の交通手段の創出 (サシス) 事業3-1：観光客への利用案内 事業3-2：観光スポットへの確保 等
	目標④：持続可能な社会的にも経済的にも持続可能な交通体系	ス 観光スポットのバス停数増 (③)	施策4：運賃規定・路線の見直し、乗継拠点の設置 (アイウエオ) 事業4-1：バス運賃見直し 事業4-2：公共交通体系の見直し 等



出典：「南伊勢町地域公共交通計画」より国土交通省総合政策局作成

11 住み続けられる
まちづくりを



SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS

包摂的で安全かつ強靱(レジリエント)で持続可能な都市及び人間居住を実現する
Make cities and human settlements inclusive, safe, resilient and sustainable

11.2 2030年までに、脆弱な立場にある人々、女性、子供、障害者及び高齢者のニーズに特に配慮し、公共交通機関の拡大などを通じた交通の安全性改善により、全ての人々に、安全かつ安価で容易に利用できる、持続可能な輸送システムへのアクセスを提供する。

グローバル指標Global Indicator

11.2.1 公共交通機関へ容易にアクセスできる人口の割合（性別、年齢、障害者別）

第2次交通政策基本計画（令和3年度～令和7年度）抄

基本的方針A 誰もが、より快適で容易に移動できる、生活に不可欠な交通の維持・確保

市町村域を超える幹線（地域鉄道、乗合バス等）と市町村内路線（乗合バス、コミュニティバス、タクシー、軌道等）により成り立つ地域公共交通は、人口減少や新型コロナウイルス感染症の影響等により厳しい環境に置かれている。国、地方公共団体、交通事業者、地域住民等の関係者が連携・協働して、地域の実情に応じた創意工夫や努力を重ねることにより、あらゆる人の日常生活に必要な外出・移動を支える輸送サービスを維持・確保する。また、まちづくりと十分に連携して交通政策を進めることにより、公共交通や自転車等の利用を促進し、環境に優しく魅力的な都市の形成を目指す。さらに、新型コロナウイルス感染症の影響により生活様式が変化中、MaaSやビジネスジェットなど積極的な移動ニーズを喚起する、快適で質の高いモビリティサービスの提供を進める。併せて、交通インフラ等のバリアフリー化や訪日外国人旅行者向けの移動環境整備等を推進し、年齢や障害の有無、国籍等に関わらず、誰もが、楽しく、快適に移動できる環境を整える。

- 中部運輸局においては、令和5年3月に「地域公共交通に関する事業評価の手引き」を作成。
- 手引きにおいては、計画の目標やKPIに関する課題を整理するとともに、その設定及び評価の実施におけるポイントを示している。
- また、主な評価指標として、12個の指標を紹介している。

目標・KPIの設定、評価の実施におけるポイント

コラム こんな事業評価になっていませんか？

■計画と評価がチグハグになっている

▶計画で掲げた目標と評価指標が合っていない

(例) 目標「運転手不足の解消」 → 評価指標「利用者の満足度」
 目標「高齢者がお出かけしやすいまち」 → 評価指標「ICカードの導入率」

例のように目標の達成状況を適切に表現できないような評価項目では、計画に基づく事業がもたらした効果を適切に評価できません。評価指標は目標に見合ったものにしましょう。

■評価指標が多すぎて算出だけで疲れてしまう

▶あらゆる面から評価をしようとして、評価指標を数多く設定している

指標を算出するだけで疲れてしまい、算出された数値の考察がおろそかになったり、改善案の検討をする時間がなくなってしまうおそれがあります。あまりたくさんの評価指標を設定しないようにしましょう。

■算出・検証が難しい評価指標を設定している(毎年度評価ができない)

▶公共交通空白地の人口など、GISソフトウェアを用いなければ算出できない指標

(例) 「公共交通空白地の人口を0とする」

▶アンケートを取らなければ把握できない指標

(例) 「公共交通利用者の満足度20%アップ」「公共施設利用者の公共交通利用率30%以上」「60歳以上の沿線地域住民利用率80%以上」

▶検証が難しい指標

(例) 「公共交通利用者のQOL」

評価を行うためにコンサルタント会社への委託や費用のかかる調査が必要となり、場合によっては評価ができなくなることもあります。計画期間全体を通しての評価のように5年に1度や中間年度の評価であれば、こうした評価指標でも良いですが、毎年行う評価については、評価指標の算出にあまり手間がかかりすぎないものとしておくことが望ましいでしょう。

■目標値が高すぎて達成できない

▶到底達成できない目標値ばかりを設定している

協議会や議会で、目標達成にはほど遠いことが問題となってしまうことがあります。一方、あまりに容易に達成できる目標値を設定するのも考えものです。設定根拠や仮定する条件を明確にして、目標値を設定するようにしましょう。

■地域公共交通ネットワーク全体を意欲した評価ができていない

▶フィーダー補助の対象路線しか評価していない

地域公共交通は、個別の路線の評価に加えて、ネットワーク全体として機能しているかどうかという観点での評価も必要です。地域内に存在する鉄道や民間バス路線、コミュニティバス、デマンド型乗合タクシーなどを総合的に評価する視点を持ちましょう。

主な指標の紹介

指標	区分	区分			性質		適用範囲	
		標準	推奨	選択	アウトプット	アウトカム	全体評価	個別評価
① 利用者数	P.16	○				○		○
② 収支	P.17	○				○		○
③ 公共交通への公的資金投入額(財政負担額)	P.18	○			○			○
④ クロスセクター効果	P.19		○		○			○
⑤ 公共交通カバー率(⇔公共交通空白地区)	P.20		○		○			○
⑥ 満足度	P.21		○			○		○
⑦ 認知度	P.21		○			○		○
⑧ 公共交通利用率、住民の公共交通利用頻度	P.22		○			○		○
⑨ 運行回数	P.22		○		○			○
⑩ ○○の導入率	P.23		○		○			○
⑪ 接続に関する指標(接続率・回数・待ち時間など)	P.23		○	○	○			○
⑫ 各地区⇔主要目的地間の移動手段の有無	P.24			○	○			○

※「区分」は、「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き」
https://www.mlit.go.jp/sogosetsaku/transport/sosei_transport_tk_000058.html に示されている区分です。
 ※ これら以外にもさまざまな評価指標が上記手引きに記載されていますので、併せてご覧いただき、地域の状況や計画の目標に合わせて適切な評価指標を選択しましょう。

○ ABCの区分の現状及びその取組の方向性について、地域の公共交通リ・デザイン実現会議において、以下の内容で検討しているところ。

現状

< A : 交通空白地など >

- 交通事業者による**サービス提供が困難**
- 過疎化・高齢化が著しく、学校の統廃合等により**日常生活の「足」の問題が深刻化**



取組の方向性

○ 既存の輸送資源の活用

- ・ 各種施設の送迎に、施設利用者以外の地域住民等を相乗り
- ・ 各種施設の送迎車両を、地域公共交通等の他用途に活用

○ 高齢者等が**安全で快適に移動できるモビリティの充実**

< B : 地方都市など >

- 中心部は**過当競争**、郊外では**赤字路線**



○ 既存の送迎を**地域公共交通に集約・統合**

- ・ 各種施設による独自の送迎をやめ、公共交通に統合
- ・ 各種施設の送迎業務を、公共交通事業者に委託

○ 地域公共交通における**競争から協調への転換**の推進 (複数事業者の共同経営、一定エリアを一括しての運行等)

< C : 大都市など >

- 内外から多くのビジネス客・旅行者が訪問。
特に外部者には使いづらい面



○ **デジタルの活用**を一層推し進め、利用者の個々のニーズに沿いつつ **利便性・快適性に優れたサービス提供を質・量とともに拡充**

(出典) 第15回デジタル田園都市国家構想実現会議「資料7より抜粋

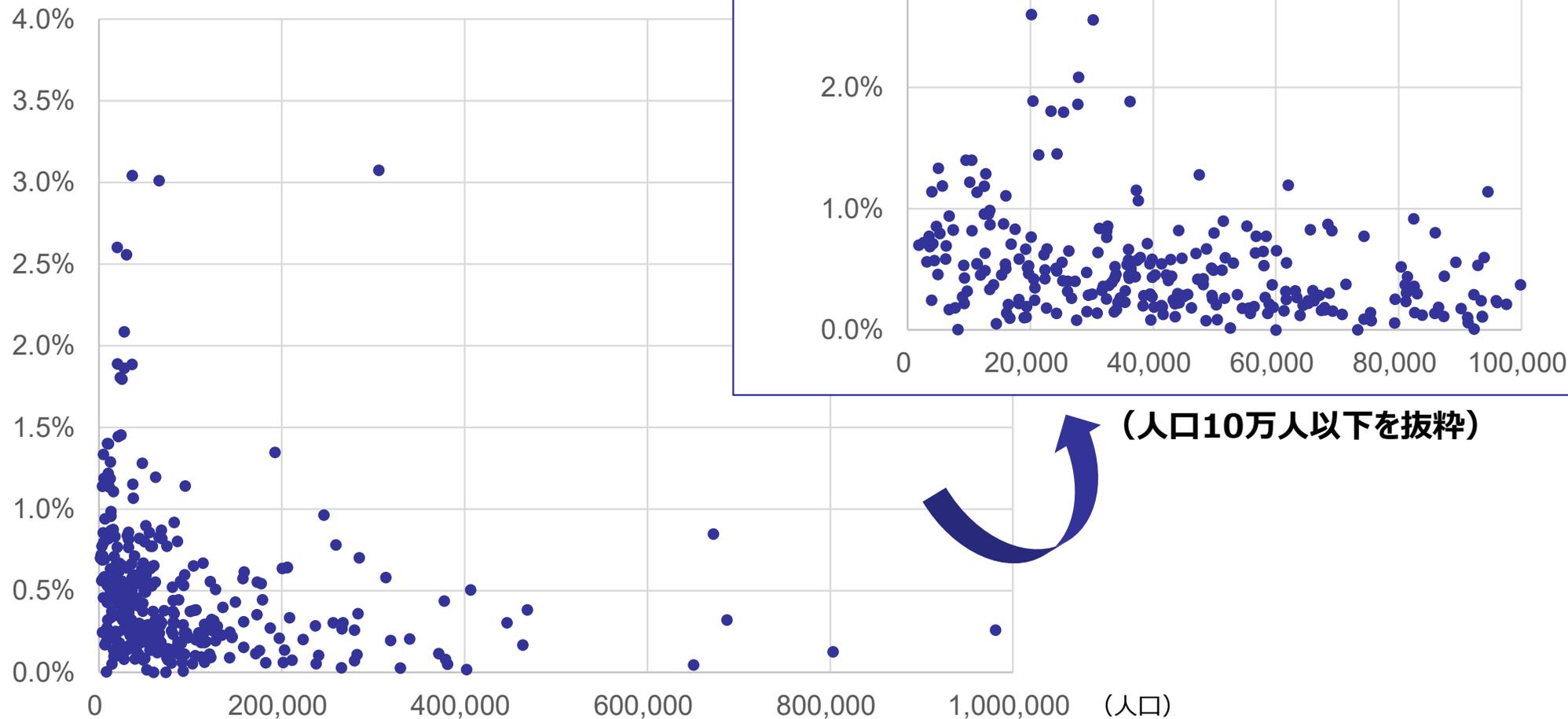
- 一部の地方運輸局においては、**地域公共交通に関する有識者をHPで紹介**。有識者にアクセス可能な仕組みを構築。
- また、東北運輸局においては、自治体セミナーに有識者を派遣する等、積極的に有識者・自治体のマッチングを支援。

運輸局	制度	紹介内容
東北運輸局	「地域公共交通東北仕事人」制度	<ul style="list-style-type: none"> ○平成25年度以降、学識者13名、NPO 2 者、個人 1 者、自治体 2 者の計18者を運輸局HPにて紹介。 ○年に2回程度、仕事人会議を開催し、最近の取組みやトピックスについて意見交換。 ○仕事人と自治体等とのマッチングを支援（例：自治体セミナー等にて仕事人を派遣）
関東運輸局	地域公共交通マイスター制度・有識者リスト	<ul style="list-style-type: none"> ○人材データベースの構築・人材間の意見交換・人材への相談体制の構築を目的として、地域公共交通マイスター制度を設立。関東運輸局長が任命し、自治体 5 者、交通事業者 8 者・NPO 4 者の計17者を運輸局HPにて紹介。 ○また、法定協議会の構成員を有識者リスト（計26名）として紹介。
中部運輸局	地域交通マネージャー制度	<ul style="list-style-type: none"> ○平成29年度以降、学識者22名、NPO1者、個人1者の計24者を運輸局HPにて紹介。 ○他地区事例や法定協議会の事例について、有識者間の意見交換を実施。
北陸信越運輸局	地域公共交通に関する人材データベース	<ul style="list-style-type: none"> ○平成30年度以降、学識者5名を運輸局HPにて紹介。
中国運輸局	地域公共交通アドバイザー	<ul style="list-style-type: none"> ○学識者10名、行政機関 7 者、研究機関 2 者、交通事業者 2 者の計21者を運輸局HPにて紹介。

○ 「人口規模（一般会計予算の規模）」と「一般会計予算に占める公共交通予算の割合」は比例しておらず、**人口10万人を超えると地域公共交通予算の割合は低下する傾向にある。**

■ 人口と地域公共交通予算の相関

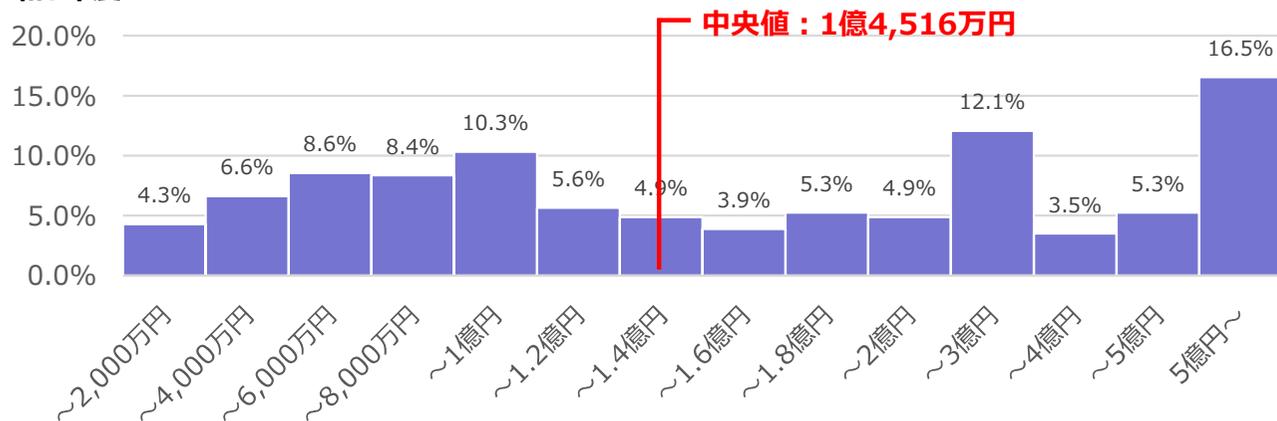
(一般会計予算に占める公共交通予算の割合)



- 地域交通に関する予算額については、地域により状況は異なるものの、**一般会計予算に占める割合としては、0.5%前後の自治体が多く、おおむね1.0%以下にとどまっている。**
- **中核市においては、傾向が顕著に表れており、過半数が0.4%以下となっている。**

■地域交通に関する予算額

<令和3年度>

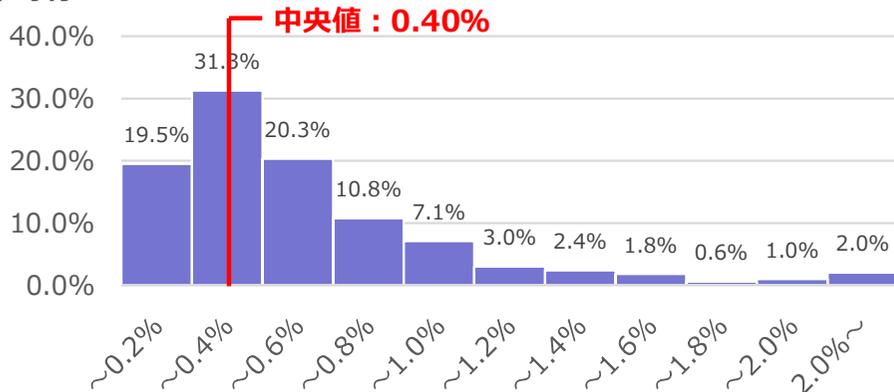


※「地域交通に関する予算」の定義

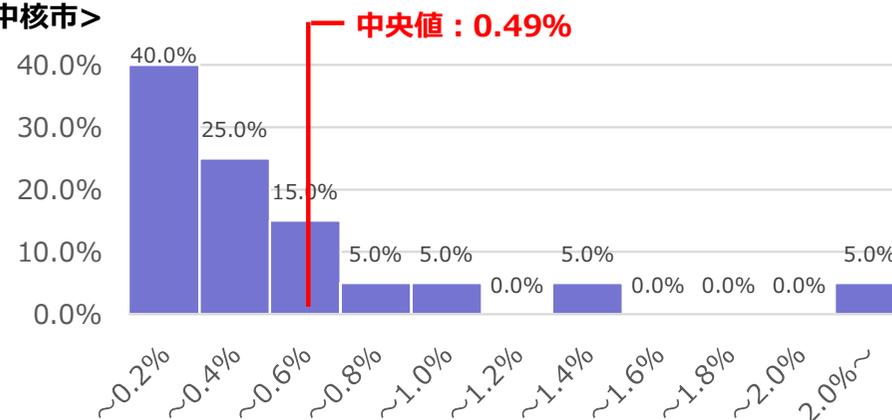
「交通に関連する予算」として、鉄軌道、路線バス、コミュニティバス（乗合タクシー、デマンド交通含む）、旅客船、福祉バス、スクールバスなど、地域交通に関連する予算で、ソフト事業以外のハード整備等も含むもの。
また、高齢者・障害者向けの割引措置（無料バス・福祉タクシー乗車券）などの予算も含むもの

■会計予算額に占める地域交通予算額の割合

<市町村>

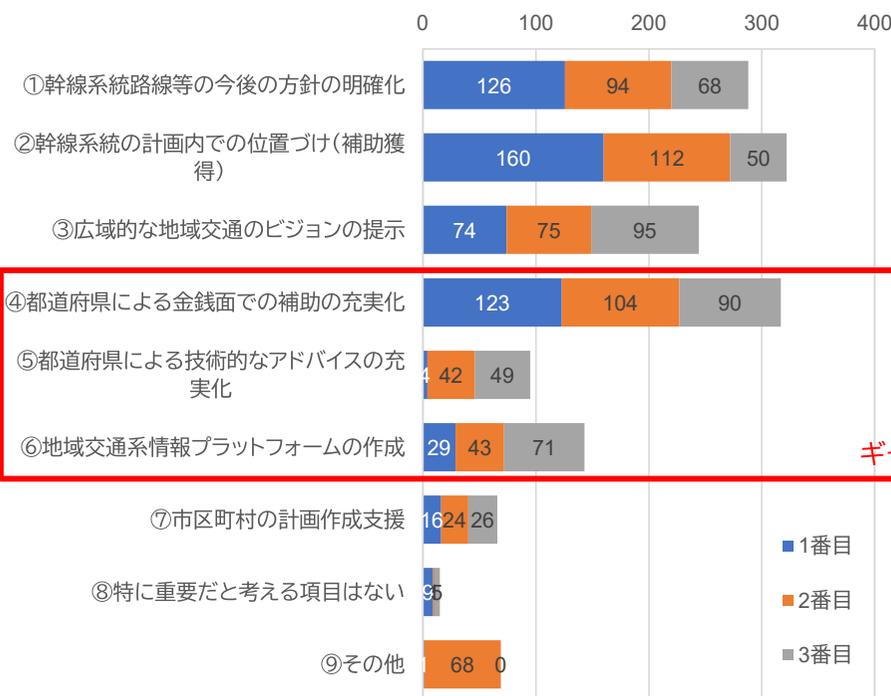


<中核市>



- 計画作成段階において、「市区町村が都道府県に求める役割」と「都道府県が市区町村に求められると認識している役割」には、一部ギャップが生じている。
- 広域的な方針やビジョンの提示については、双方ともに都道府県の役割と認識しているが、**地域公共交通に関するヒト・カネ・データに関する支援については、市区町村からのニーズが大きい一方、都道府県側では重視されていない。**

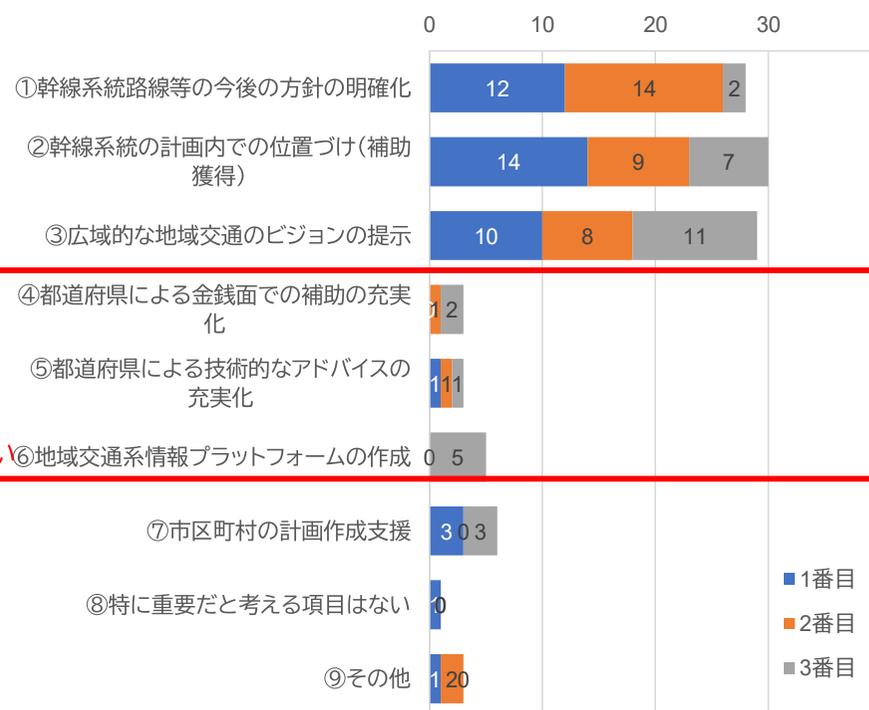
(回答件数)



N=379

▲ 地域公共交通計画作成において
市区町村が都道府県に求める役割

(回答件数)



N=22

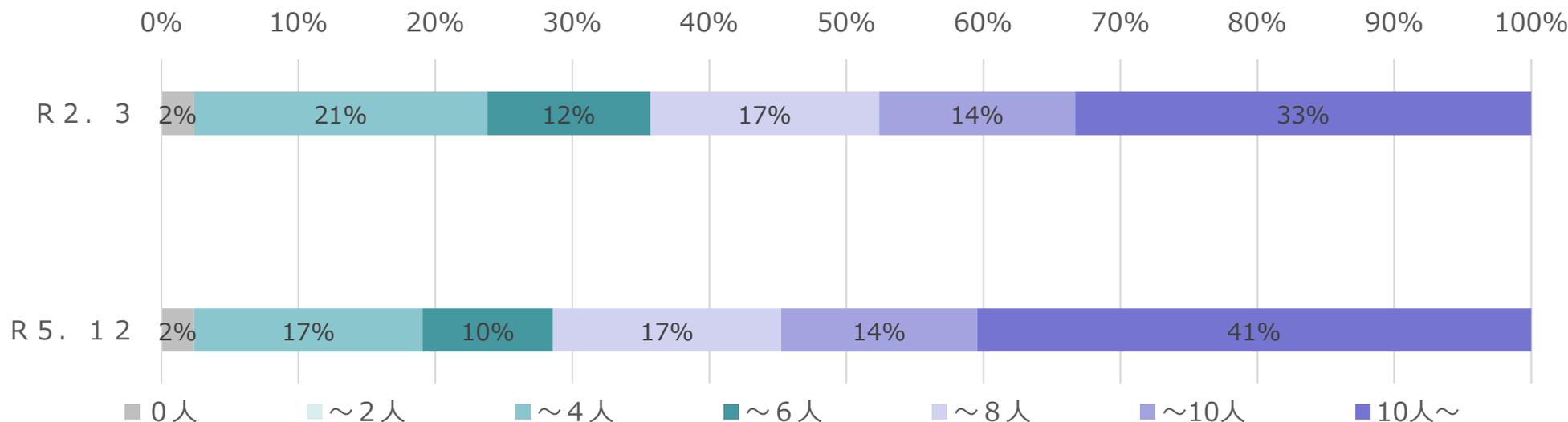
▲ 地域公共交通計画作成において
都道府県が認識している自らの役割

ギャップが大きい

- 都道府県においては、地域公共交通の専任担当者が増加傾向にあり、市町村に対する研修等を実施する都道府県も増加するなど、地域公共交通に対する取り組みは進みつつある。
- 一方で、技術系職員やデータ人材は微増傾向にとどまっており、専門性は引き続き不十分な状況。

■ 地域公共交通の専任担当者数

(N=42)

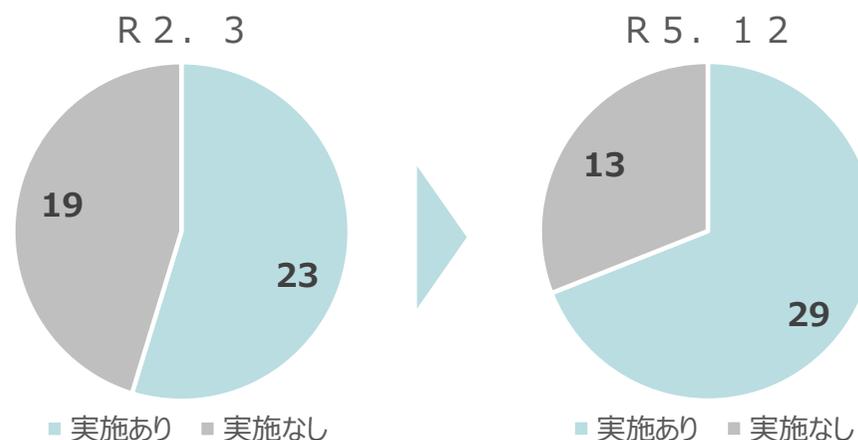


■ 自治体担当者の専門性

	R 2. 3	R 5. 1 2
技術系職員	17都道府県 90人	17都道府県 96人 (+6.6%)
データ人材	1都道府県 1人	5都道府県 6人 (-)
(参考) 専任担当者数	41都道府県 410人	41都道府県 435人 (+6.0%)

■ 市町村に対する研修等の実施状況

(N=42)

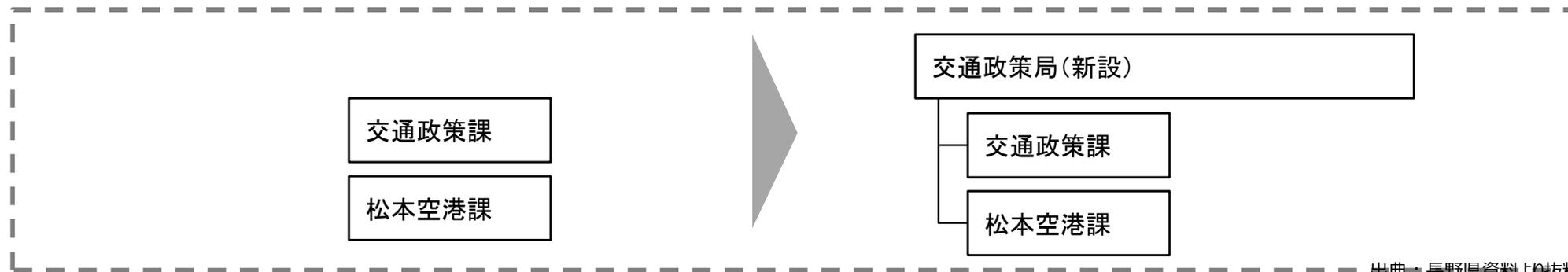


※42都道府県の合計

交通関連施策を行う体制の強化

【長野県】

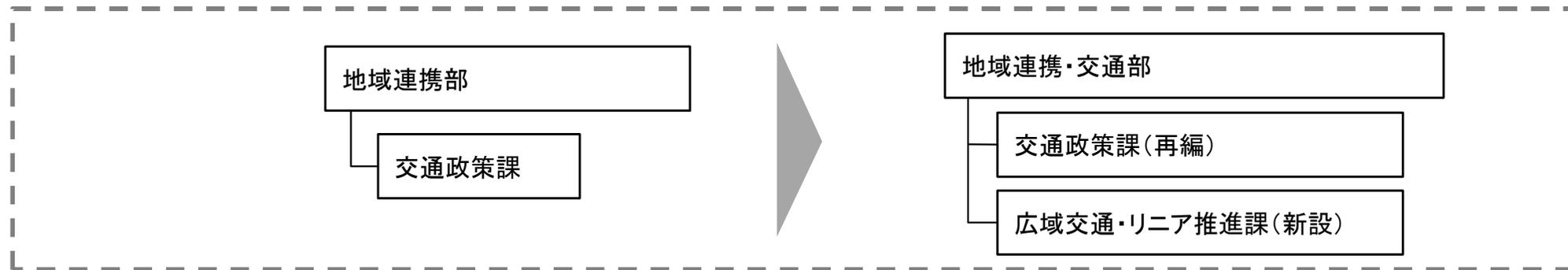
- 県民の日常生活を支える地域公共交通の確保など、**交通関連施策に係る総合的な企画、部局横断的な調整等を行う体制を強化**し、事業者・市町村と連携して施策を展開するため、「交通政策局」を設置。(令和5年度)
- 局長を含め、**職員を4名増員**。(令和5年度)



出典：長野県資料より抜粋

【三重県】

- 人口減少や少子高齢化等をふまえた持続可能な地域公共交通の維持・確保や、リニア中央新幹線の開業に向けた取組を的確に実施していくため、**交通政策の推進体制を強化**し、「**地域連携・交通部**」を設置。(令和5年度)
- 厳しい状況にある地域公共交通の利用促進や維持確保に向けた取組をより一層進めるため、当該業務に係る「**交通政策課**」の職員を**1名増員**。(令和5年度)



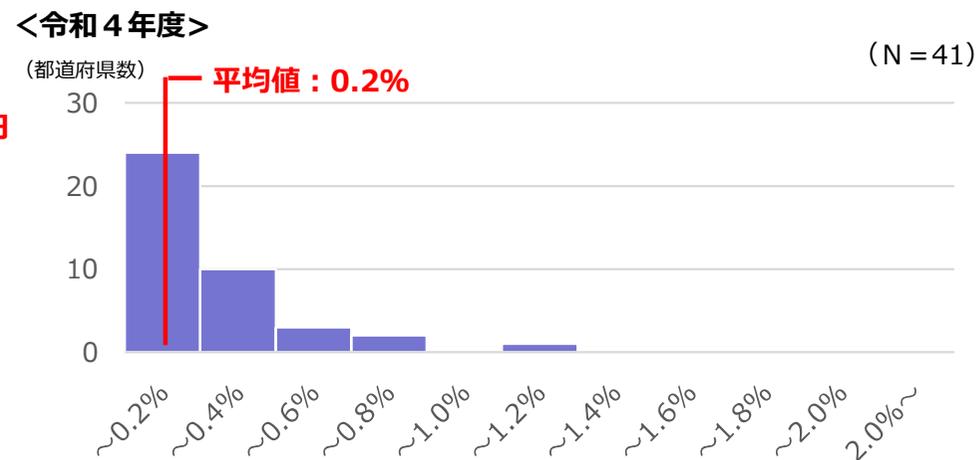
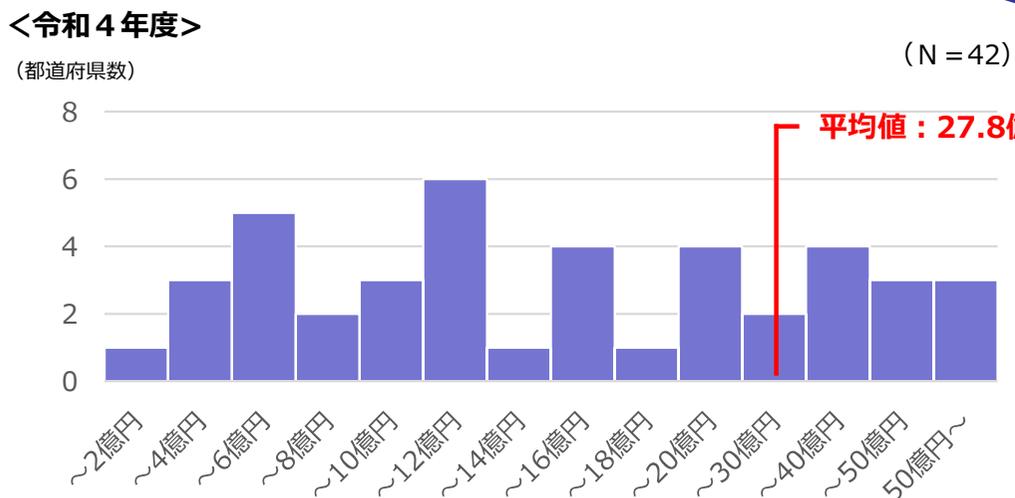
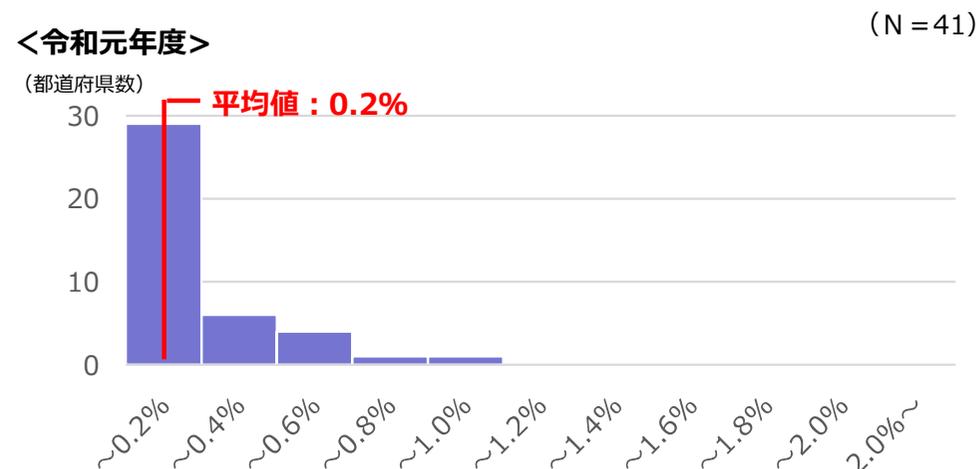
出典：三重県資料より抜粋

○ 都道府県における地域交通関係予算は、直近数年間は増加傾向にあるものの、市町村と同様、一般会計予算に占める割合は、引き続き低い水準にとどまっている。

■ 地域交通に関する予算額

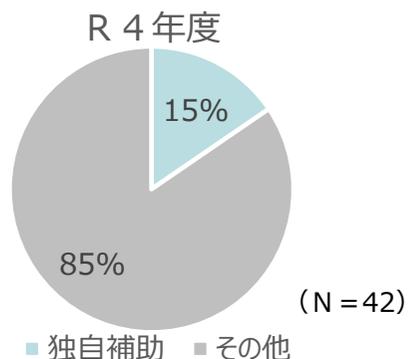


■ 一般会計予算に占める地域交通に関する予算の割合



○ 一部の都道府県においては、市町村の地域公共交通の再構築に向けた取り組み等に対して、独自の補助事業を展開。ただし、地域交通予算全体に占める割合は約 1 割程度にとどまっている。

■市町村・交通事業者に対する都道府県独自補助（欠損補填以外）



－ 欠損補填以外に市町村・交通事業者に対して、独自の補助事業を実施している都道府県※

： **24都道府県**

－ うち地域公共交通の再構築に向けた取り組みに対して、独自の補助事業を実施している都道府県

： **11都道府県**

※鉄道・バス・航路事業等に対する施設等の整備補助・車両購入補助等を含む

※都道府県独自補助（42都道府県の合計）／地域交通予算（42都道府県の合計）

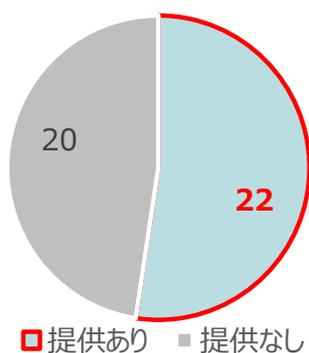
【地域公共交通の再構築に向けた取り組みに対する補助事業の例】

都道府県	事業概要
岩手県	市町村等が①地域公共交通体系の再編、②地域公共交通の利用促進、③JRローカル線の利用促進に係る事業に要する経費を支援
茨城県	スクールバスや企業バスの活用、交通空白地有償運送の導入など、地域の多様な輸送資源の活用支援や、既存乗合バス等へのデジタル技術導入など、新たな技術の活用を支援
鳥取県	市町村が地域のニーズに応じて共助交通・タクシー・バスを自由に組み合わせできる支援制度
山口県	県内の地域交通課題の解決に資する市町の取組に対し、実証事業の必要経費を支援することで、地域における先導的な取組を喚起し、地域の新たな取組モデルの形成を推進

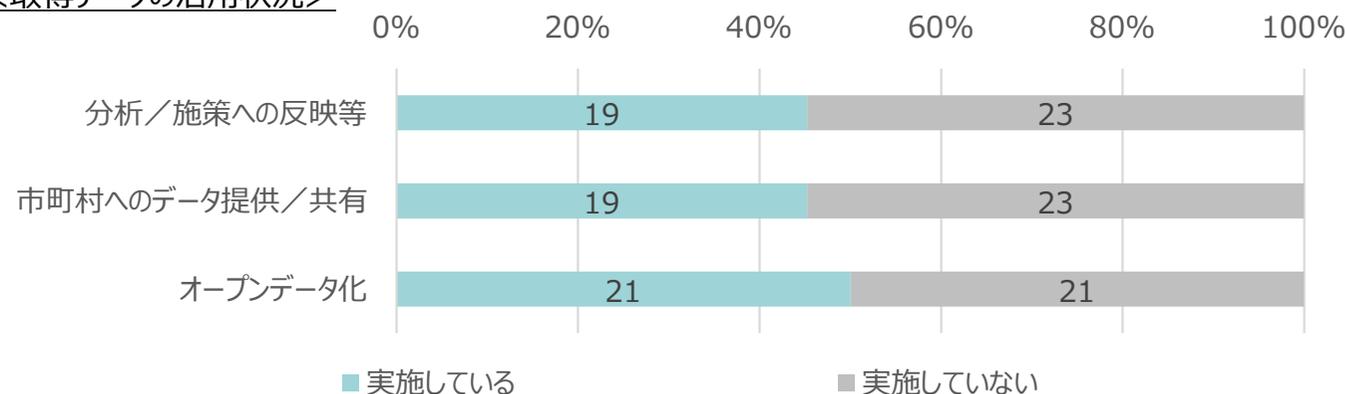
- 事業者からデータを取得している都道府県においては、市町村への提供／共有を含め、データ利活用についても取り組みが進められるなど、二極化している状況。
- バス以外のデータ取得率は50%未満にとどまっており、交通モードごとに状況は異なっている。

■データの取得・活用状況 (N=42)

＜事業者からのデータ提供＞



＜取得データの活用状況＞



■交通モードごとのデータ取得状況 (N=42)

