

「地域公共交通計画」の実質化に向けた検討会③

御議論いただきたい事項について

本日の論点

本日は、以下の各論点について、事務局における検討状況の報告、自治体（青森県八戸市、山形県、広島県）の皆様からのご説明を踏まえ、御議論をいただければ幸いです。

論点1 地域公共交通計画の「定型」（核となる事項）

- (1) 「地域公共交通計画」の**基本構成・分量**
- (2) 「地域公共交通計画」に定める**目指す姿、目標、KPI**
- (3) 「地域公共交通計画」の**スケジュール**

前回議論を踏まえた更新

論点3 モビリティデータの活用

- (1) データの**作成・デジタル化**
- (2) データの**共有・蓄積**
- (3) データの**見える化・分析・立案**

自治体からの御説明を踏まえ、
今回新たに議論

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（行政、伴走者）

前回議論を踏まえた更新

論点5 特に都道府県の役割

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

■ 地域公共交通計画における「公共交通軸」(市内幹線軸)の設定例

市町村		公共交通軸の考え方	公共交通軸の水準の考え方	公共交通軸の水準
三重県 亀山市	約5万人	市の公共交通軸 ：基幹バス(市外へのアクセス需要にも対応) ：特定目的バス(特定地区へのアクセス需要に対応)	<基幹バス> ○通勤、通学、通院、買物、娯楽など幅広い移動需要に対応し、民間交通事業者が主体となって運行を実施するものとするが、設定したサービス水準の確保に向け、亀山市は必要に応じ、運行支援を実施 <特定目的バス> ○通勤などの移動目的に対応し、民間交通事業者が主体となって運行を実施	<基幹バス> 昼間、夜間時間帯は2時間に1本以上 <特定目的バス> ○昼間時間帯は、2時間に1本程度
三重県 伊賀市	約10万人	生活交通軸(準幹線バス) ：拠点施設へのアクセス機能を有する路線	○基幹バスを補完する伊賀市の放射路線であり、中心市街地と地域の生活拠点(支所、医療施設、商業施設等)、鉄道駅、基幹バスへの アクセス利便性の確保 に留意 ○公共交通軸との 乗継利便性の確保 に留意	比較的高いサービス水準確保(5往復/日)
青森県 八戸市	約22万人	【市内幹線軸】 ①幹線 ：平日・昼間時(10～15時台)において高いサービス品質を確保 ②準幹線 ：平日・昼間時(10～15時台)において幹線軸に次ぐサービス品質を確保	①・②共通 ○公共交通沿線地域の定住促進に資する、市町村間および地域間を結ぶ公共交通ネットワークの 利便性・持続性を向上 ○公共交通間での適切な役割分担を図り、 需要に応じきめ細かな移動に対応 し、外出しやすい居住環境を形成	①1時間に3～4本以上、最大運行間隔20分以内 ②1時間に2本以上
富山県 富山市	約40万人	公共交通軸 ：すべての鉄軌道、重要なバス路線区間	バス路線については、市内のバス路線のうち、 鉄軌道を補完しながらコンパクトなまちづくりを形成するバス路線 として、運行頻度の高い(※)路線、地域生活拠点と都心を結ぶ路線、主要施設と都心を結ぶ路線 ※公共交通の運行頻度と満足度は、市民意識調査結果から「時間当たり2本以上あれば、約半数以上の人が便利な本数との意識が強い」ことから設定。	(バス路線) ピーク時約2～3本/時以上、昼間時約2本/時以上
兵庫県 西宮市	約48万人	①支線：主に拠点と日常生活圏を結ぶ路線 ②地域内線：日常生活圏の移動を支える路線	○各日常生活圏から基本生活圏内の 中心拠点に徒歩と公共交通(鉄道、路線バス、コミュニティ交通)で移動可能 ○中心拠点までの公共交通サービスは、 一定のサービスレベルを確保	①鉄道：3～5本/時間・方向 路線バス：1～3本/時間・方向 コミュニティ交通：1本/時間・方向 ②コミュニティ交通：地域のニーズに応じた本数

山口市「コミュニティタクシー」 (定時・定路線の乗合タクシー)

- 2007年から導入し、現在 8 地域にまで拡大。
 - 4～9 人乗り自動車**がバスのように定時・定路線**（月～土：1日1～8便。運行日・便数は地域による）で**地域内の住宅地と商業施設や病院などを結ぶ**
 - 地域住民が中心となり、運行は地元タクシー事業者に委託。
 - 22年度乗車率は、全地域で補助継続基準の3割を超え、最高の小郡では62.1%
 - 小郡地域では、22年度1万4926人が乗車。
- 利用者が**増えることで安定的な運営**ができるようになり、1戸当たりの負担金は、当初の1000円から120円となり**地域の負担が軽減**している。

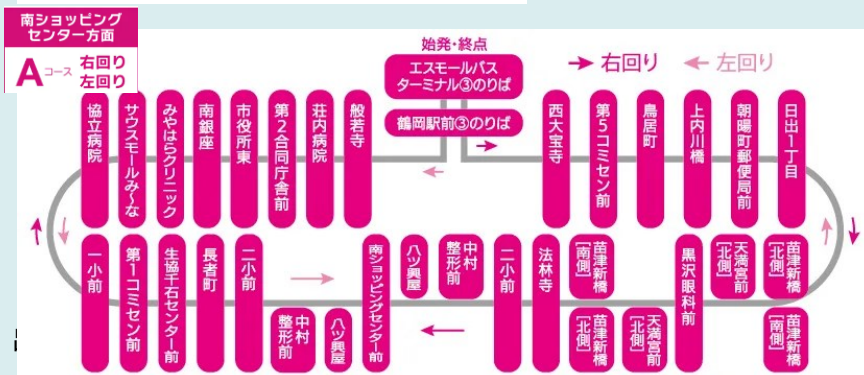
※市が経費の原則7割を補助。乗車率30%を3年連続で下回れば補助打ち切り、乗車率が35%を超えれば、人数に応じて補助を上乗せ。



出典：官庁速報（2024年1月26日時事通信）等をもとに国土交通省作成

鶴岡市・庄内交通「バスが生活を変える」 (バス車両小型化×多頻度の循環軸)

- 鶴岡市中心部の路線バスを、令和4年10月に、定員約25人・1日12便運行→定員12人・1日48便運行（4倍）へ変更
 - ※ 再編後は休日も運行するため、便数の総量は5倍以上に。
- 医療機関やスーパーマーケットの近くを通るようルートを設定し、バス停を58から79か所に増設。
- 利用者数は、令和5年9月時点で、前年同期に比べおよそ5倍に。



(参考)車両IoT化の推進(乗降管理システム)

○コミュニティバス等においては、簡易に乗降実績を取得可能なシステムを導入することにより、施策検討や路線再編等に活用する事例も存在。

スマートフォンを活用した乗降管理システム (RabiPeoCa) 【NPO法人イーハートブ地域情報マネジメント】

- 地方自治体が運営するコミュニティバスなど、小規模な運行事業に適した、機能が簡易化されたシステム。
- スマートフォンの活用により、専用機器等の開発コストを抑制。

タブレットを活用した乗降者データ収集アプリ (ライブビジョンMS) 【(株)デンソー】

- 専用アプリを搭載したタブレットを運転席に設置。停留所の乗降ごとに入力することで、乗降者データを収集。
- ライブビジョンMSは、交通分野に限らず、行政手続や防災・高齢者福祉など、様々な分野に関する住民への情報・サービス提供システムや自治体業務支援サービスを包含。

RabiPeoCa の設置



乗降口にRabiPeoCaを設置

乗降データの取得



- バスから乗降データを取得
- WEBブラウザで管理

ICカード & スマホアプリ



利用者はバス乗降車時、ICカードまたはスマートフォンを機械にかざす



(参考)行政手続のデジタル化

(1) 一般乗合事業に係る手続オンライン化の状況

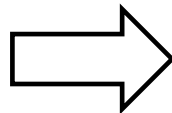
- 現時点でオンライン化されている手続は限定的な状況。
- 政府目標である令和7年度の全ての手続のオンライン化に向け、データの利活用も含め、関係手続のオンライン化実装作業を順次進めている。
- 法定報告の一部項目について、集計機能を設けたエクセルデータでの提出を令和5年度より事業者の協力を得ながら実証的に実施しているところ。

(2) 課題

- 現状、系統別の輸送人員等地域公共交通計画の策定に資するデータは存在するものの、デジタル化はされていない。
- すべての手続・データをデジタル化すべきかについては、費用対効果も含め、議論が必要。

○オンライン化されている手続

- ・事業報告
- ・輸送実績報告



○デジタル化されている項目

- ・個社ごとの輸送人員 他

○オンライン化されていない手続

- ・事業計画の変更の認可
- ・運行計画の変更の届出 他

○デジタル化されていない項目

- ・系統別輸送人員 他

乗降調査に関する規定

地域間幹線系統補助金の交付申請時添付「運行系統別輸送実績及び平均乗車密度算定表」(様式1-5)の記載要領

- 5. 1人平均乗車キロは、運行系統ごとに実態調査に基づいて記載すること。
- 7. 運送収入は、当該運行系統の補助対象期間の前々年度(基準期間)の運送収入について、原則として年1回以上実態調査を実施し、その結果により算出すること。また、実態調査日についても記載すること。

<補助要綱>

(補助金交付申請)

第11条 (略)

2 補助対象事業者は、前項の提出をするときは、前条第3項の規定により運行を行った運送予定者(以下「運送実施者」という。)に関して、次の各号に掲げる書類を添付するものとする。

- 一 補助対象期間に係る旅客自動車運送事業等報告規則(昭和39年運輸省令第21号)第2条第2項の事業報告書及びこれに関連する必要な事項を記載した書類
- 二 様式第1-5による補助対象期間に係る運行系統別輸送実績及び平均乗車密度算定表(補助対象系統に係るものに限る。)

<様式1-5>

様式第1-5(日本工業規格A列4番)
本省提出用(電子版)

事業者名

運行系統別輸送実績及び平均乗車密度算定表(令和5年度)

実態調査日: 令和5年6月20日・27日・28日

申請番号	運行系統名	起点	主な経由地	終点	キロ程(km)	運行回数(A) (回)	輸送人員(人)	1人平均乗車キロ(km)	輸送収入(B) (円)	乗車走行キロ(C) (km)	運送強収(D) (円)	営業外収益(E) (円)	計(B)+(D)+(E)	1系統当り経常費用(F) (円)	平均乗車密度算定			備考	
															運送収入・乗車走行キロ・乗車密度・乗車密度算定係数・乗車密度算定係数・乗車密度算定係数・乗車密度算定係数	平均乗車密度(G) (円)	平均乗車密度算定係数(H) (円)		輸送量(I) (A)×(G)
1																			
2																			
3																			

※なお、地域内フィーダー系統補助金については、交付申請時に系統別輸送実績の提出は求めているが、実態調査の実施は必須としていない。

バス事業者の実施状況

「バス運行対策費補助金補助対象事業者が行う実態調査ガイドライン」(平成20年国土交通省自動車局旅客課)において、乗降調査の主な実施方法として以下が示されている。

- 乗降調査方式
- 運賃箱固定調査方式

→多くのバス事業者が、乗降調査方式又は運賃箱固定調査方式の方法により実施。
→一方、ICカードの普及に伴い、ICカードの利用データのみで運送収入を推計している事業者も一定数存在。

様式第1-5(日本工業規格A列4番)
本省提出用(電子版)

事業者名

運行系統別輸送実績及び平均乗車密度算定表(令和5年度)

実態調査日: ICカードシステムにより確認

申請番号	運行系統名	起点	主な経由地	終点	キロ程(km)	運行回数(A) (回)	輸送人員(人)	1人平均乗車キロ(km)	輸送収入(B) (円)	乗車走行キロ(C) (km)	運送強収(D) (円)	営業外収益(E) (円)	計(B)+(D)+(E)	1系統当り経常費用(F) (円)	平均乗車密度算定			備考	
															運送収入・乗車走行キロ・乗車密度・乗車密度算定係数・乗車密度算定係数・乗車密度算定係数	平均乗車密度(G) (円)	平均乗車密度算定係数(H) (円)		輸送量(I) (A)×(G)
1																			
2																			
3																			
4																			

(参考)大都市交通センサス

- 首都圏、中京圏、近畿圏の三大都市圏において、鉄道・バス等の大量公共交通機関の利用実態を調査。
- 定期券発売実績調査と一件明細調査（鉄道ICカード調査）により構成。

■一件明細調査（鉄道ICカード調査）

日付種別	圏域	カード種別	【入場】区	【入場】車	【入場】路	【入場】馬	【入場】者	【入場】市	【出場】区	【出場】車	【出場】路	【出場】馬	【出場】者	【出場】市	【出場】時	滞在時間	人数
翌日	1.首都圏	Suica	1.首都圏	東日本旅客	山手線	池袋	東京都	豊島区	1.首都圏	東武鉄道	東上線	池袋	東京都	豊島区	10	335	2
翌日	1.首都圏	pitapa	1.首都圏	東日本旅客	山手線	恵比寿	東京都	渋谷区	1.首都圏	東日本旅客	山手線	恵比寿	東京都	渋谷区	9	660	2
日跨ぎ	2.中京圏	manaca	2.中京圏	名古屋市交	名城線	八事	愛知県	名古屋市時	2.中京圏	名古屋市交	名城線	八事	愛知県	名古屋市時	18	745	1
当日	1.首都圏	Suica	1.首都圏	東日本旅客	青梅線	昭島	東京都	昭島市	1.首都圏	東日本旅客	青梅線	昭島	東京都	昭島市	14	25	3
翌日	1.首都圏	pasmo	1.首都圏	東急電鉄	大井町線	二子玉川	東京都	世田谷区	1.首都圏	東急電鉄	田園都市線	桜新町	東京都	世田谷区	8	415	1
日跨ぎ	3.近畿圏	ICOCA	3.近畿圏	南海電気	南海本線	樽井	大阪府	泉南市	3.近畿圏	南海電気	南海本線	樽井	大阪府	泉南市	19	1000	1
当日	1.首都圏	pasmo	1.首都圏	東日本旅客	横浜線	古淵	神奈川県	相模原市中	1.首都圏	東日本旅客	横浜線	相模原	神奈川県	相模原市中	10	470	1
日跨ぎ	3.近畿圏	ICOCA	3.近畿圏	西日本旅客	関西本線	三郷	奈良県	三郷町	3.近畿圏	西日本旅客	桜島線	ユニバーサ	大阪府	大阪市此花	13	1005	1
翌日	3.近畿圏	ICOCA	3.近畿圏	京都市交	東西線	西大路御	京都府	京都市中京	3.近畿圏	京都市交	東西線	西大路御	京都府	京都市中京	7	350	1
翌日	1.首都圏	Suica	1.首都圏	東京地下鉄	半蔵門線	住吉	東京都	江東区	1.首都圏	東京地下鉄	半蔵門線	住吉	東京都	江東区	7	620	3
日跨ぎ	1.首都圏	Suica	1.首都圏	横浜シー	金沢シー	鳥浜	神奈川県	横浜市金沢	1.首都圏	横浜シー	金沢シー	鳥浜	神奈川県	横浜市金沢	18	790	1
日跨ぎ	1.首都圏	Suica	1.首都圏	東急電鉄	池上線	雪が谷大塚	東京都	大田区	1.首都圏	東急電鉄	池上線	雪が谷大塚	東京都	大田区	19	750	4

■定期券発売実績調査

圏域	区間開始馬	区間開始馬	区間開始馬	区間開始馬	經由駅	区間終了馬	区間終了馬	区間終了馬	区間終了馬	通勤枚数	通学枚数	合計枚数
01首都圏	神奈川県	横浜市西区	東日本旅客	横浜		神奈川県	小田原市	東海旅客	下曾我	2	0	2
01首都圏	神奈川県	小田原市	東海旅客	下曾我		神奈川県	伊勢原市	小田急電	伊勢原	2	0	2
01首都圏	神奈川県	小田原市	東海旅客	下曾我		神奈川県	小田原市	伊豆箱根	井細田	1	0	1
01首都圏	神奈川県	小田原市	東海旅客	下曾我		神奈川県	横浜市西区	東日本旅客	横浜	6	7	13
01首都圏	神奈川県	小田原市	東海旅客	下曾我		神奈川県	開成町	小田急電	開成	1	0	1
01首都圏	神奈川県	小田原市	東海旅客	下曾我		神奈川県	小田原市	東日本旅客	鴨宮	3	0	3
01首都圏	神奈川県	小田原市	東海旅客	下曾我		神奈川県	小田原市	小田急電	栢山	1	1	2
01首都圏	神奈川県	小田原市	東海旅客	下曾我		神奈川県	茅ヶ崎市	東日本旅客	茅ヶ崎	1	1	2
01首都圏	神奈川県	小田原市	東海旅客	下曾我		東京都	渋谷区	東日本旅客	恵比寿	1	0	1
01首都圏	神奈川県	小田原市	東海旅客	下曾我		東京都	世田谷区	小田急電	経堂	0	1	1

「標準的なバス情報フォーマット」

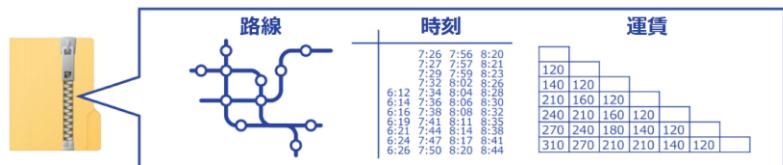
= バス事業者と経路検索等の情報利用者との、情報の受渡しのための共通フォーマット

制定の背景

- 「交通政策基本計画」および「明日の日本を支える観光ビジョン」にて、**中小のバス事業者も含めた経路検索の実現に向けた取り組み**が強く要請
- 国土交通省に「バス情報の効率的な収集・共有に向けた検討会」を設置し、経路検索に資する交通に関する情報の受け渡しを効率的に行うための「標準的なバス情報フォーマット」を制定（2017年3月）

構成

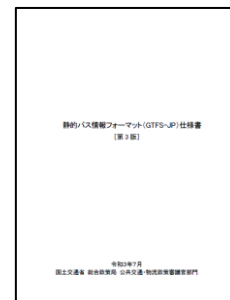
- 静的データ「**GTFS-JP**」と動的データ「**GTFS Realtime**」の2種類のフォーマットを包含
- 北米や欧州等、国際的に広く利用されている「GTFS」(General Transit Feed Specification)と互換性を確保



情報提供や交通分析に利用、**バスロケとも連携可能**(GTFS Realtime)

普及に向けて

- GTFS形式によるデータ整備・出力を可能とするシステムを導入する事業者に対し、費用の一部を支援（2021年度：18事業者、2022年度：14事業者）
- 経路検索事業者の掲基準の変更等、昨今の情勢を踏まえ、「GTFS-JPに関する検討会」を開催、「静的バス情報フォーマット（GTFS-JP）仕様書」[第3版]を策定（2021年7月）
- GTFSの導入を企図する事業者・自治体に対し、本省・運輸局にて講習会を複数実施



活用状況

全国634のバス事業者や自治体で活用

(2023年3月時点、国土交通省調べ)

【内訳】

- GTFS-JPのみ：511（乗合バス104、コミバス407）
- GTFS-RTのみ：6（乗合バス4、コミバス2）
- GTFS-JPとGTFS-RTの両方：117（乗合バス70、コミバス47）

→2025年度末目標：**900**事業者・自治体

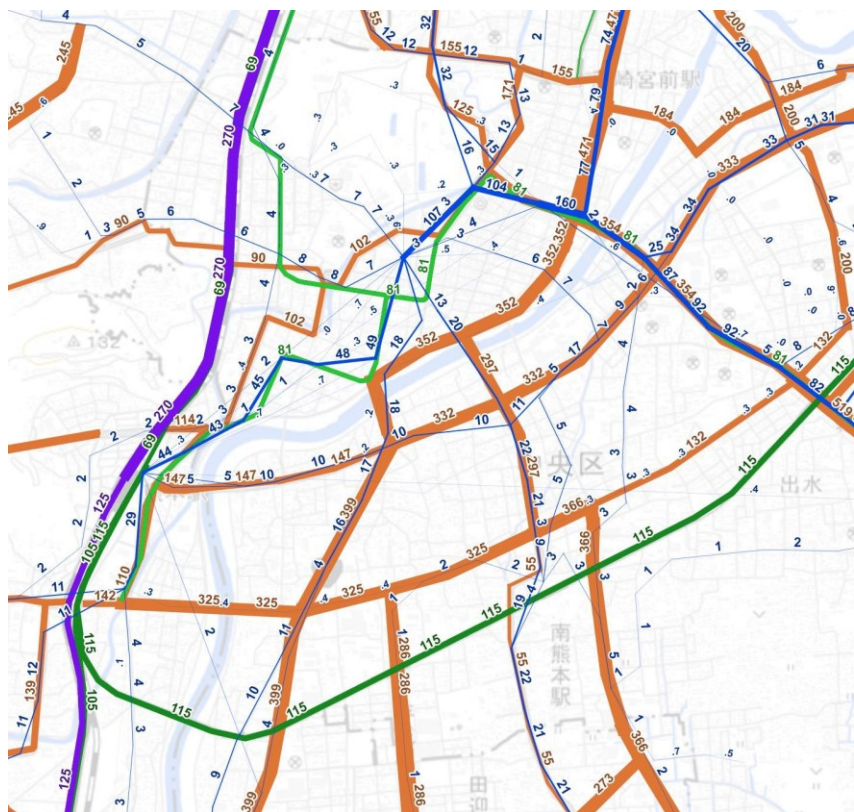
(第2次交通政策基本計画より)

【参考】乗合バス事業者数：2,337事業者（令和2年）

(出典) 2022年度版日本のバス事業（公益社団法人日本バス協会）

①公共交通軸と拠点の充実・保証に関する活用事例

経路情報・利用実績等を活用した交通分担状況の検討



(出典)「地域公共交通計画」の実質化検討会 (第1回) 伊藤委員資料より抜粋

人口・施設等	交通サービスの運行実態	交通サービスの利用実態	移動ニーズ(潜在需要)
地図情報	系統情報(経路・停留施設)	利用実績(系統別(年次)利用者数(法定))	自家用車情報(トラコン・プローブ)

【想定される活用例】

- ・交通分担率≒公共交通の潜在需要(自家用車移動)の把握
 - 目指す姿における公共交通軸・拠点の設定等

人流情報を活用したネットワーク形成の検討



(出典)「沼津市地域公共交通計画」より抜粋

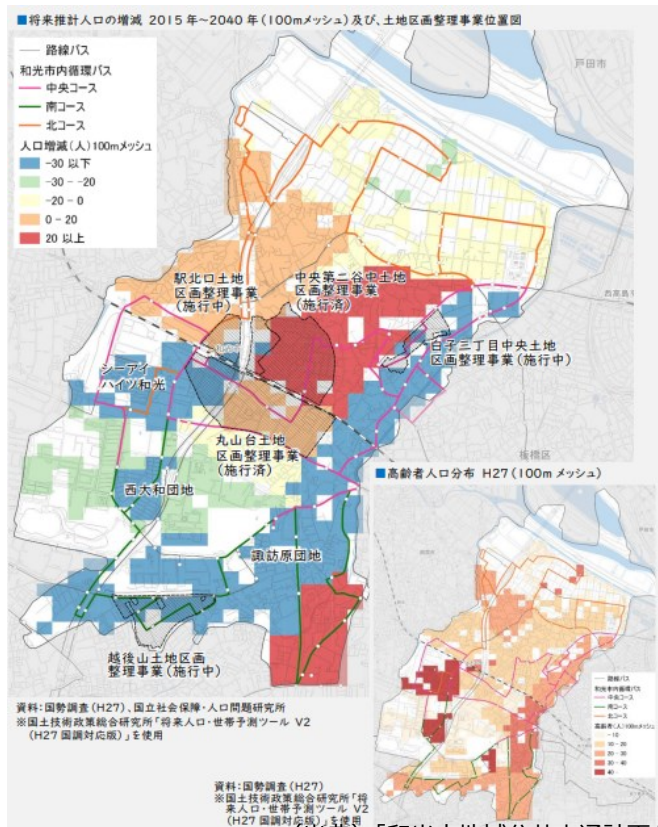
人口・施設等	交通サービスの運行実態	交通サービスの利用実態	移動ニーズ(潜在需要)
地図情報	系統情報(経路)便情報(便数・ダイヤ)		人流情報

【想定される活用例】

- ・実態(需要)とネットワーク(供給)の整合性の把握
 - 地域の実情に応じた施策(路線再編、ダイヤ改正)の検討等

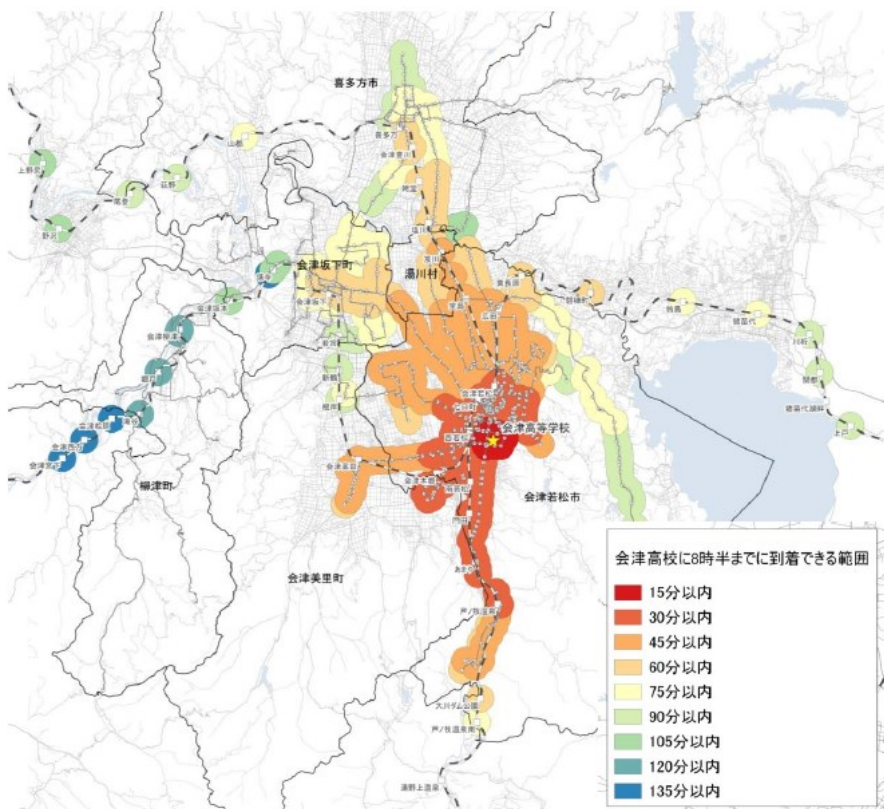
②交通弱者の移動の足の確保に関する事例

将来推計人口・高齢者人口を踏まえた将来ネットワークの検討



(出典)「和光市地域公共交通計画」より抜粋

学生の移動需要に応じたネットワークの検討



(出典) 会津SamuraiMaaプロジェクト協議会提供資料より

人口・施設等	交通サービスの運行実態	交通サービスの利用実態	移動ニーズ(潜在需要)
地図情報 人口情報(地区・年齢) 将来推計人口情報	系統情報 (経路・停留施設)		

【想定される活用例】

- ・将来的に移動の足を確保する必要性の高い地域の把握
 - 段階的な投資・施策(路線再編、区域運行の導入)の検討 等

人口・施設等	交通サービスの運行実態	交通サービスの利用実態	移動ニーズ(潜在需要)
地図情報 施設情報(学校)	系統情報(経路) 便情報(便数・ダイヤ)		

【想定される活用例】

- ・(人口情報を付加することにより)公共交通で通学困難な地域・学生数の把握
 - 移動需要に的確に対応した施策(路線再編、ダイヤ改正、スクールバスの導入)の検討 等

(参考)共創モデル実証プロジェクト(R5年度) 人材育成事業

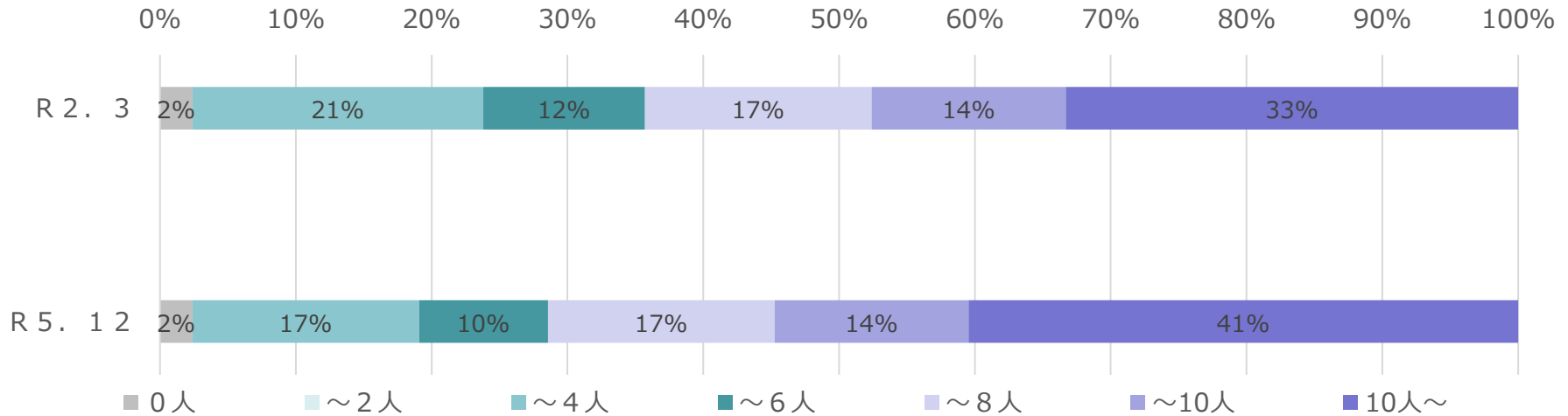
共創モデル実証プロジェクト（R5年度）においては、地域公共交通に関するスキルを有する人材育成を支援。R6年度においても、13ページに記載されているスキルを参考としながら、人材育成事業を支援。

スキル類型×対象エリア類型		人材育成事業	事業主体	実施地域	有識者
コーディネータ (交通全般)	全国	再生塾アドバンスドコース	NPO法人再生塾		
		共創人材育成モデルづくり	「ヒトとマチの動かし方」研究会UgoQ		呉高専・神田佑亮教授 筑波大学・谷口綾子教授
		法定協議会を活用できる地域共創コーディネーター育成事業	東海国立大学機構		名古屋大学・加藤博和教授
	市町村	静岡市大谷地区モビリティサービス共創プロジェクト	静岡TaaS	静岡県静岡市	名古屋大学・金森亮特任教授
		西米良村の新たな公共交通サービスのあり方検討会	日本工営都市空間(株)	宮崎県西米良村	九州工業大学・吉武哲信教授
コーディネータ (特定分野)	全国	九州の地域交通に関わる人材の地域・立場・業種を超えたネットワークづくり・人材育成	地域と交通をサポートするネットワーク in Kyushu	九州	大分大学・大井尚司教授
	都道府県 複数市町村	鉄道のピンチに立ち向かえるパイオニア人材育成事業	鉄道防災教育・地域学習列車「鉄学」	和歌山県紀南地域	和歌山大学・西川一弘教授
		リゾート観光地で地域交通共創モデルをつくり・ささえる人材育成事業	ニセコプロモーションボード	北海道ニセコ観光圏	
	市町村	駅周辺に子育てコンテンツを構築するプレイヤー育成事業	地域改革	福井県坂井市	
デジタル	全国	産学官共創による“データを活用して地域交通・まちづくりに取り組む人材”の育成事業	前橋工科大学(株)NTTデータ		前橋工科大学・森田哲夫教授 前橋工科大学・吉田樹准教授
	都道府県 複数市町村	八戸圏域における分野横断型共創プラットフォーム構築事業	NPO法人まちもびデザイン	青森県八戸圏域	福島大・吉田樹准教授
		交通と観光との共創による北海道MaaS構築人材育成事業	北海道観光振興機構	北海道	
	市町村	さいたま市地域交通共創人材・コーディネーター育成事業	さいたま市スマートシティ推進コンソーシアム	埼玉県さいたま市	

- 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)



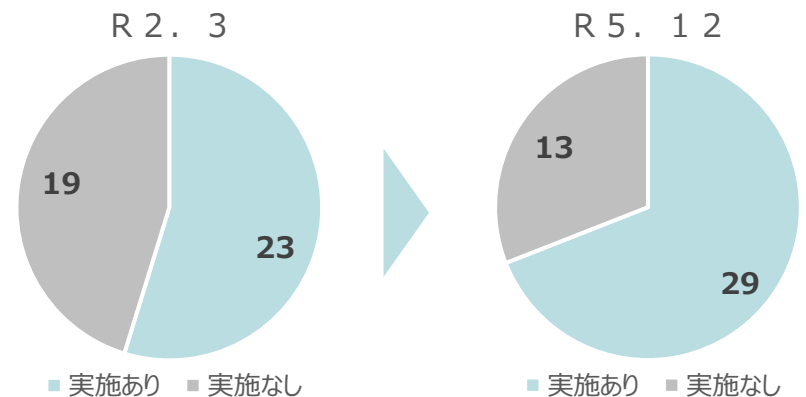
■ 自治体担当者の専門性

	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%)

※42都道府県の合計

■ 市町村に対する研修等の実施状況

(N=42)



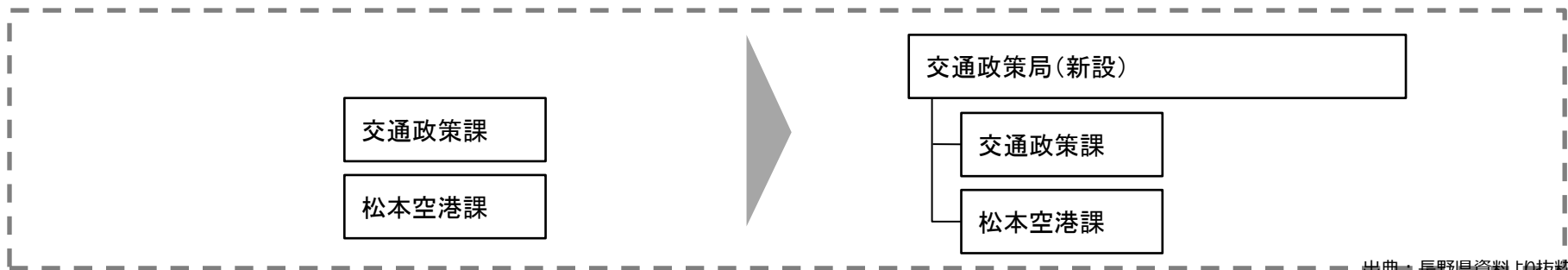
出典：国土交通省総合政策局調べ（令和5年12月）

(参考)都道府県における体制強化(例)

交通関連施策を行う体制の強化

【長野県】

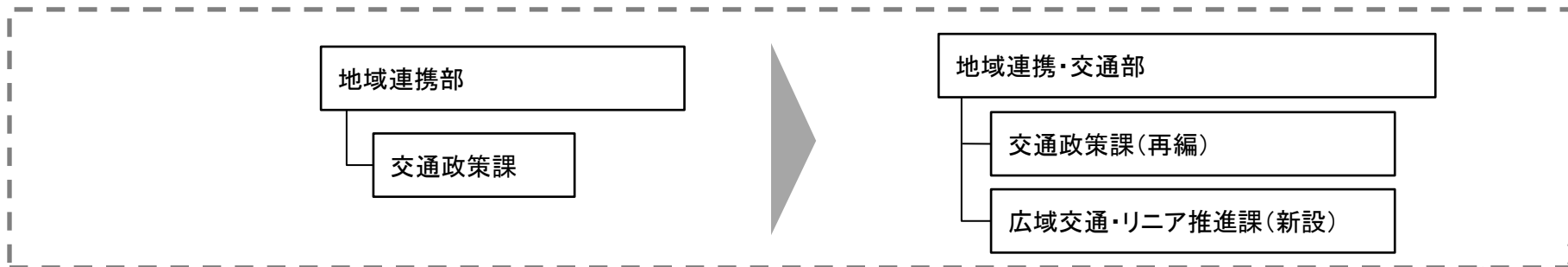
- 県民の日常生活を支える地域公共交通の確保など、**交通関連施策に係る総合的な企画、部局横断的な調整等を行う体制を強化**し、事業者・市町村と連携して施策を展開するため、「交通政策局」を設置。(令和5年度)
- 局長を含め、**職員を4名増員**。(令和5年度)



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)



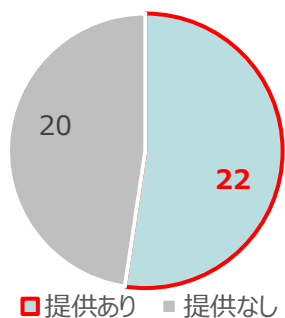
出典：三重県資料より抜粋

(参考)都道府県におけるデータ利活用の状況

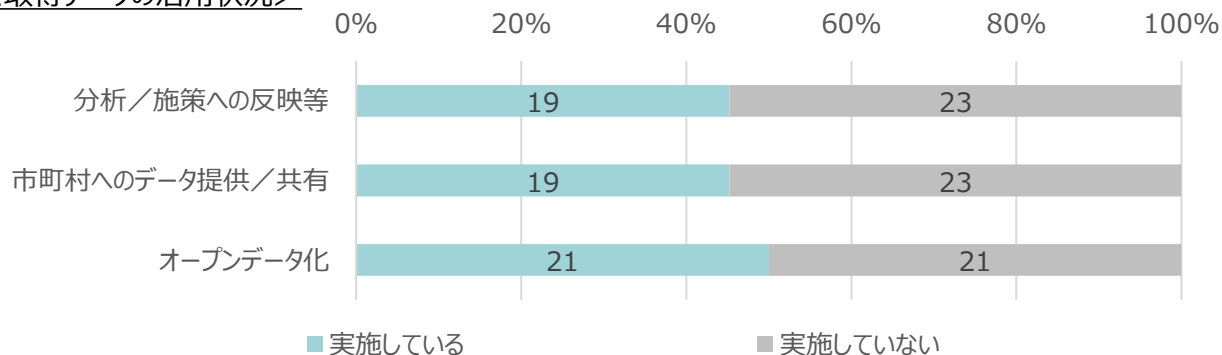
- 事業者からデータを取得している都道府県においては、市町村への提供／共有を含め、データ利活用についても取り組みが進められるなど、二極化している状況。
- バス以外のデータ取得率は50%未満にとどまっており、交通モードごとに状況は異なっている。

■データの取得・活用状況 (N=42)

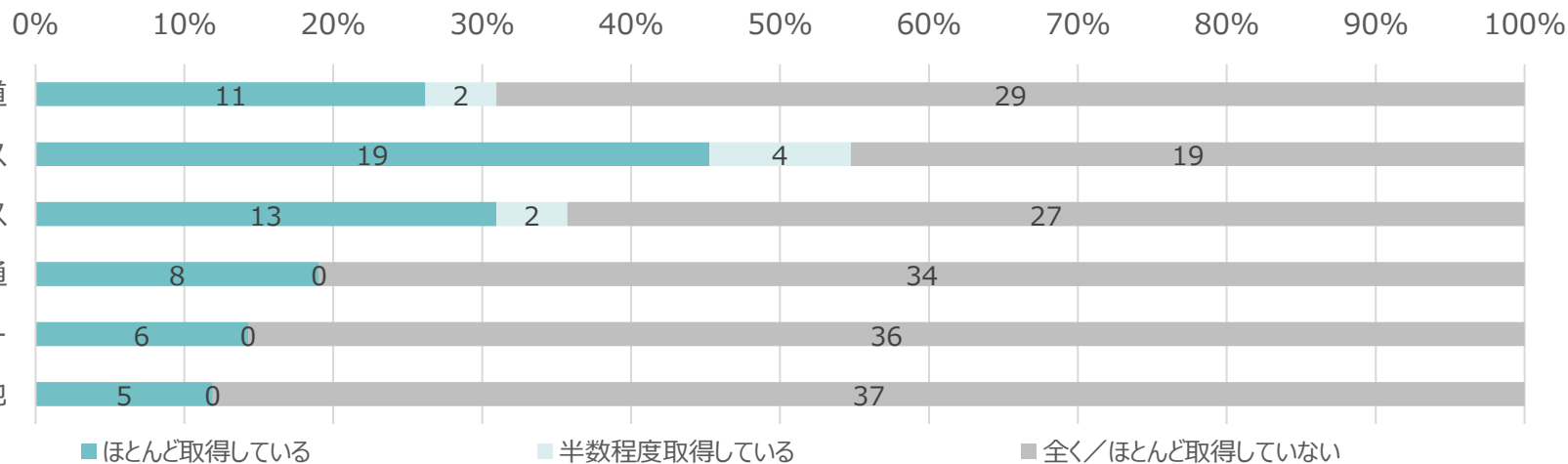
＜事業者からのデータ提供＞



＜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)



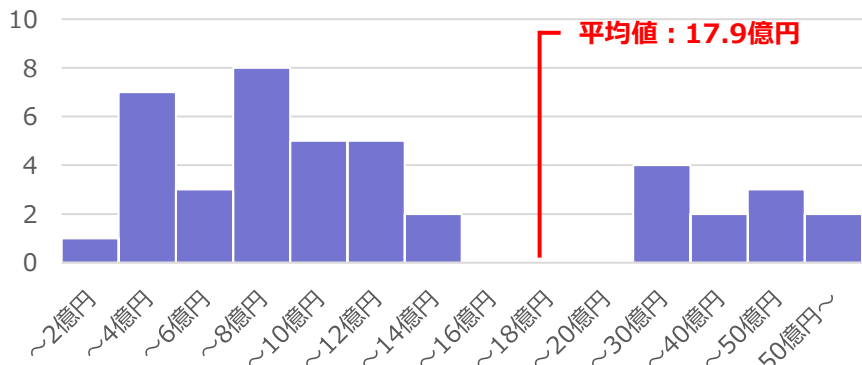
(参考)都道府県における地域交通関係予算

■ 地域交通に関する予算額

<令和元年度>

(N = 42)

(都道府県数)

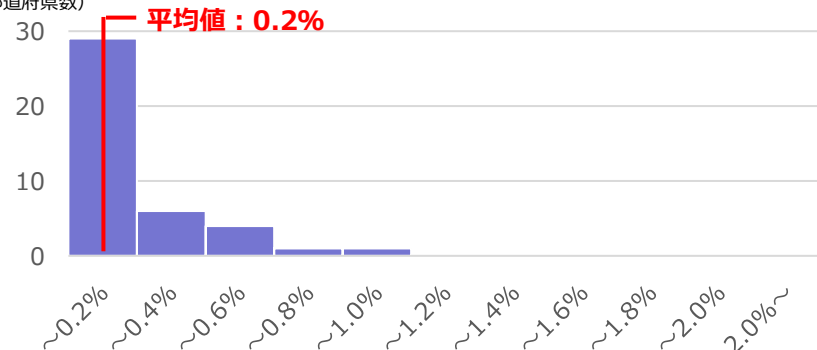


■ 一般会計予算に占める地域交通に関する予算の割合

<令和元年度>

(N = 41)

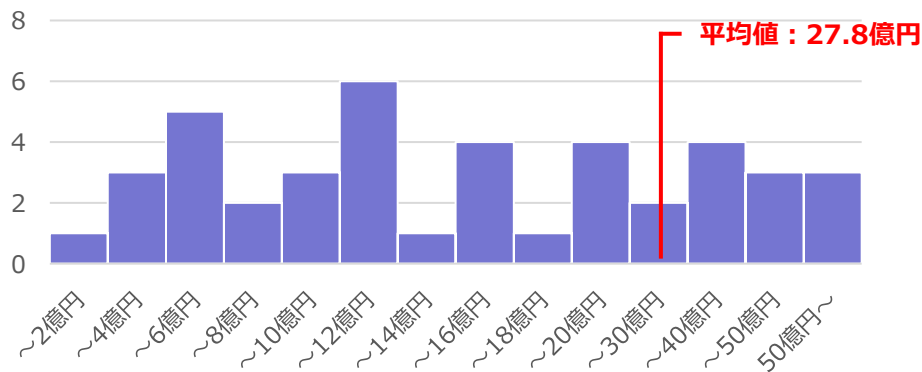
(都道府県数)



<令和4年度>

(N = 42)

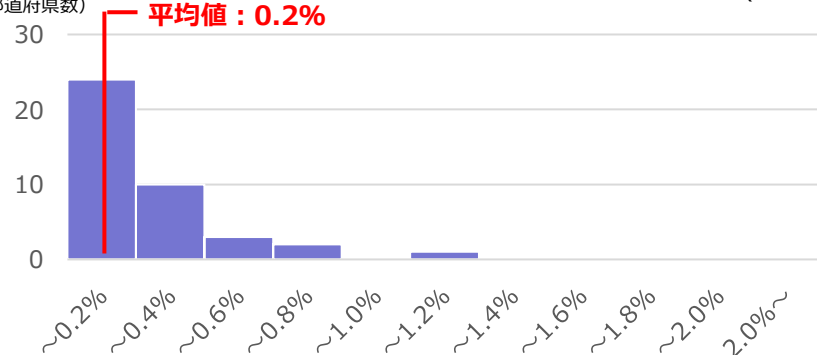
(都道府県数)



<令和4年度>

(N = 41)

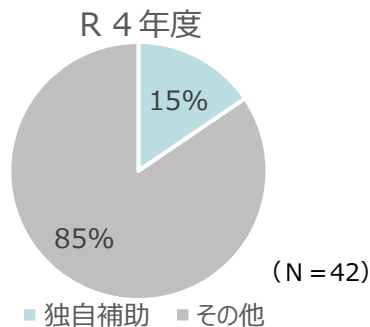
(都道府県数)



(参考)都道府県における地域交通関係予算

○ 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15%程度にとどまる。

■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