

「地域公共交通計画」の実質化に向けた検討会④

中間とりまとめ・骨子(素案)

構成員

(50音順・敬称略・◎は座長)

浅井 康太 (株)みちのりホールディングス グループディレクター	◎中村 文彦 東京大学大学院新領域創成科学研究科 特任教授
伊藤 昌毅 東京大学大学院情報理工学系研究科 准教授	日高 洋祐 (株)MaaS Tech Japan 代表取締役CEO
加藤 博和 名古屋大学大学院環境学研究科 教授	吉田 樹 福島大学経済経営学類 准教授
神田 佑亮 呉工業高等専門学校環境都市工学分野 教授	前橋工科大学学術研究院 特任准教授
鈴木 春菜 山口大学大学院創成科学研究科 准教授	

※オブザーバー：総合政策局参事官（交通産業）室、モビリティサービス推進課、物流・自動車局、鉄道局、海事局、都市局、地方運輸局

検討経緯

令和5年	12月12日（火）	第1回	<p>【主なテーマ】</p> <ul style="list-style-type: none"> 地域公共交通計画の課題整理 構成員からのプレゼンテーション
令和6年	1月12日（金）	第2回	<p>【主なテーマ】</p> <ul style="list-style-type: none"> 地域公共交通計画の構成・分量、「目指す姿」・「目標」・「KPI」の定型 地域公共交通計画の推進体制、専門人材の確保・育成、資金確保 都道府県の役割 <p>【自治体からのヒアリング】</p> <ul style="list-style-type: none"> 三重県南伊勢町：3K（高齢者、高校生、観光客）の目標設定、交通事業者との連携 兵庫県西宮市：公共交通のサービスレベル、庁内連携体制の構築 栃木県：ベンチマークの設定、連携体制の構築 奈良県：バスカルテ、新技術導入支援
	2月14日（水）	第3回	<p>【主なテーマ】</p> <ul style="list-style-type: none"> モビリティ・データ等の利活用 <p>【自治体からのヒアリング】</p> <ul style="list-style-type: none"> 青森県八戸市：データ提供に係る協定、可視化・分析システムによる活用事例 山形県：地域公共交通情報共有基盤の構築、市町村と連携した活用事例 広島県：モビリティデータ連携基盤の構築、市町のデータ利活用に向けた支援
	3月14日（木）	第4回	<p>【主なテーマ】</p> <ul style="list-style-type: none"> 地域公共交通のリ・デザインの加速化 中間とりまとめ骨子（案）
	3月28日（木）	第5回	<p>【主なテーマ】</p> <ul style="list-style-type: none"> 中間とりまとめ（案）

～各論資料～

中間とりまとめ・骨子（素案）のご議論にあたり、これまでご議論いただいた資料を再掲しております。
なお、一部資料については、これまでのご議論を踏まえて、新たに事務局素案をお示しするものになりますので、
中間とりまとめ・骨子（素案）と併せて、御議論いただければ幸いです。

①モデル・アーキテクチャ

- － 公共交通軸の水準
- － 標準的なプロセスマネジメント
- － **【新規】 都道府県の地域公共交通計画の定型**
- － 都道府県に期待される役割（市町村への支援）

②機動的・横断的な実行体制の整備

- － マネジメントチームの組成促進
- － **【新規】 多様な分野の関係者の実質的参画**
- － 専門人材等の確保・育成

③モビリティ・データの活用

- － モビリティ・データ等のデジタル化推進
- － **【新規】 地域交通のデジタル化の道行き**
- － データ共有・蓄積基盤・枠組の構築
- － データ活用による計画推進（核となるデータ）

【新規】 地域交通のリ・デザインの加速化に向けた取り組み（案）

- 都道府県作成の地域公共交通計画については、現状・目標・施策・評価に関する事項など、概ね市町村の地域公共交通計画の構成と同様となっている。
- 他方で、広域交通に係る目標や県内の市町村に係る目標など、都道府県特有の目標も設定されている。

茨城県地域公共交通計画

1. 計画の概要
2. 県内の地域特性及び地域旅客運送サービスの現状
3. 県内の地域特性や地域旅客運送サービスの現状と課題
4. 計画の基本方針・目標
5. 目標達成に向けた具体的な施策・事業
6. 地域間幹線系統
7. 地域公共交通特定事業
8. 目標の評価指標と計画の進行管理
9. 巻末

数値目標

評価指標	利用データ	目標値設定の考え方	現状		目標	
			年度	数値	年度	数値
①市町村における地域公共交通計画策定数 (関連：事業1-1)	県調査データ	活性化再生法改正(2020(令和2)年11月)の趣旨に鑑み全市町村で策定	2021(令和3)	31市町村	2023	44市町村
②県内の公共交通の年間輸送人員 (関連：事業1-2ほか)	国土交通省「旅客地域流動調査」	コロナ前(2019(令和元)年度)の水準への回復	2020(令和2)	139百万人	2027	182百万人
③市町村における新たなモビリティサービスの導入件数 (関連：事業2-1)	県調査データ	AIや自動運転技術等を活用した新たな移動サービスを目指す全市町村に導入	2022(令和4)年10月	3市町村	2027	18市町村
④平均乗車密度が5人以上の地域間幹線系統数 (関連：事業3-1ほか)	交通事業者提供データ	コロナ前(2019(令和元)年度)の水準への回復	2021(令和3)	4系統	2027	13系統
⑤収支率が55%以上の地域間幹線系統数 (関連：事業3-1ほか)	交通事業者提供データ	コロナ前(2019(令和元)年度)の水準への回復	2021(令和3)	27系統	2027	39系統
⑥コミュニティバス等の運行情報をGTFIS化した市町村数 (関連：事業6-1)	県調査データ	コミュニティバスを導入する全市町村が対応	2021(令和3)	13市町村	2027	23市町村

県の性質を反映した広域交通に係る目標と県内市町村に係る目標もあり。

山形県地域公共交通計画

1. 計画の概要
2. 山形県の地域特性の現状
3. 県内地域公共交通のサービス水準・担い手
4. 持続可能な利便性の高い地域公共交通の実現に向けた課題
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
8. 計画の達成状況の評価

<計画付則>

1. 県内の地域公共交通確保維持改善事業関連計画
2. 山形県地域公共交通情報共有基盤の構築・運用について
3. 山形県市町村間幹線バス路線の見直し方針
4. 鉄道との接続を前提とする県内二次交通一覧

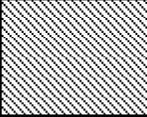
数値目標

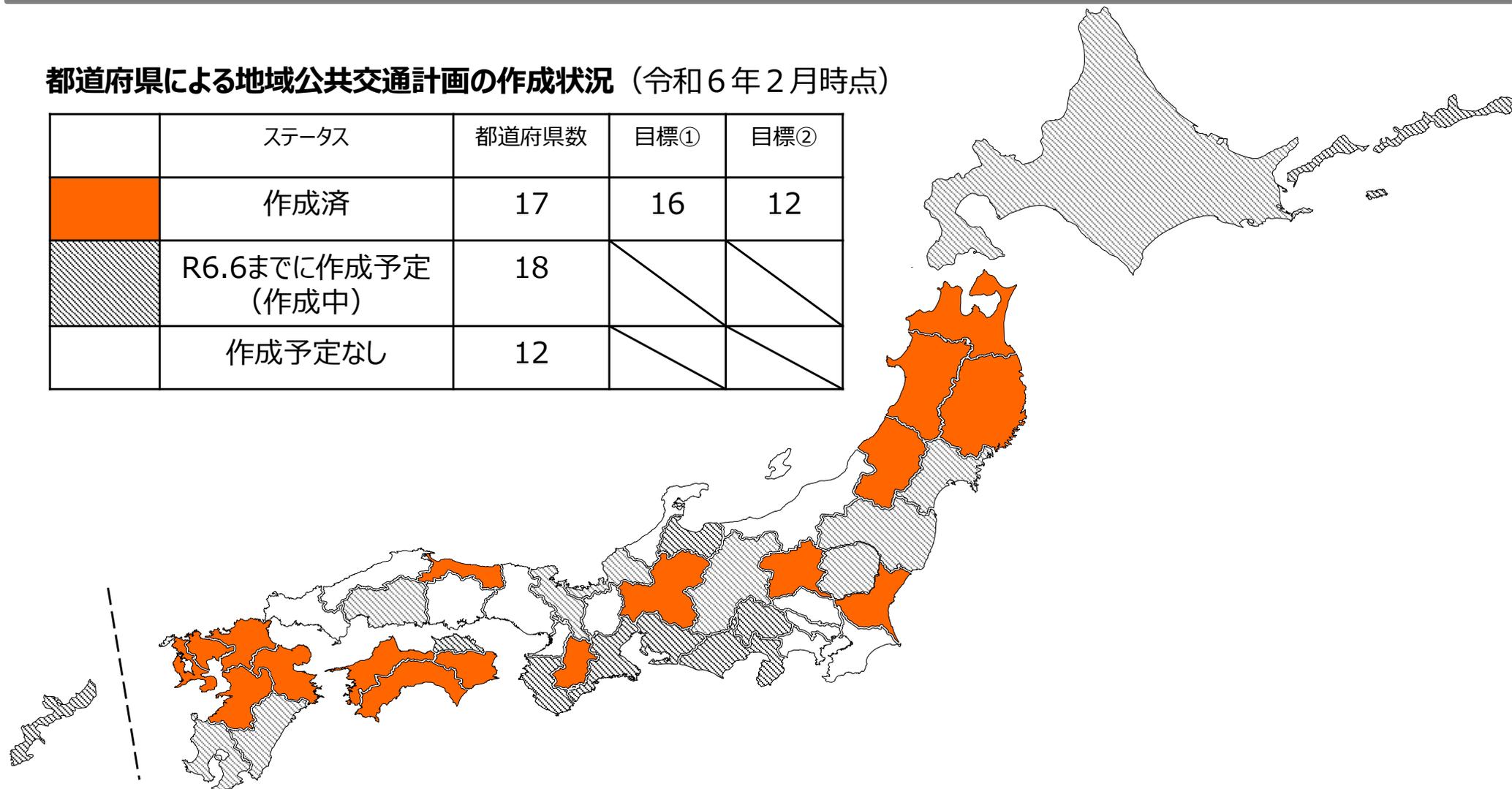
【大目標】「移動」全体の利便性向上	
①県民一人あたりの鉄道・バス・タクシー利用回数(年間)	①15.0回 ⇒ 18.0回
②RESASの移動実態数値(本県への帰着数)(15歳以上80歳未満)(年間)	②県外：50,001人 ⇒ 60,000人 県内：60,982人 ⇒ 70,000人
(1) データの集約・共有	
①5大CP掲載交通サービスの事業者数・路線数	①事業者：21.7% ⇒ 100% コバス：39.6% ⇒ 100%
②協議会へのデータ提供事業者の割合	②9社：173社/197社⇒100% 等
③一定の機関・施設のうち協議会へのデータ提供機関・施設の割合	③6.9% ⇒ 50%
(2) 移動のシームレス化(移動の円滑化)	
①キャッシュレス決済導入率	①バス：0% ⇒ 100% 9社：50.9% ⇒ 100%
②バリアフリー化：1結節点⇒6結節点 全天候型：100% ⇒ 100%	②バリアフリー化：1結節点⇒6結節点 全天候型：100% ⇒ 100%
(3) 移動の軸となる公共交通事業(鉄道・バス・タクシー)の維持・強化	
①各モード(バス・タクシー)の県内(県内発着県内サービス含む)運送事業収益(年間)	①バス：31億204万1千円 ⇒ 35億円 9社：56億6,540万5千円 ⇒ 60億円
②幹線バス路線の人口あたりの乗車人員(年間)	②1.45回/人 ⇒ 1.75回/人
③市町村総合交付金対象路線・サービスの人口あたりの乗車人員(年間)	③2.48回/人 ⇒ 2.50回/人
④市町村の移動サービスに対する負担額(年間)	④負担額総計：12億5,282万4千円 ⇒ 12億2,203万6千円 路線バス：5億926万7千円 ⇒ 4億6,000万円 等

幹線バス路線など広域路線に係る目標の他、県内市町村に係る目標もあり。

- 都道府県は、広域交通（航空、航路、鉄道、幹線バス等）を中心に、自らが地域公共交通に主体的に取り組む役割を担っている。
- 特に市町村を跨る地域間幹線系統の路線バスについては、地域公共交通確保維持改善事業と連動していることも踏まえ、都道府県の地域公共交通計画に位置付けて、積極的に取り組むべきである。

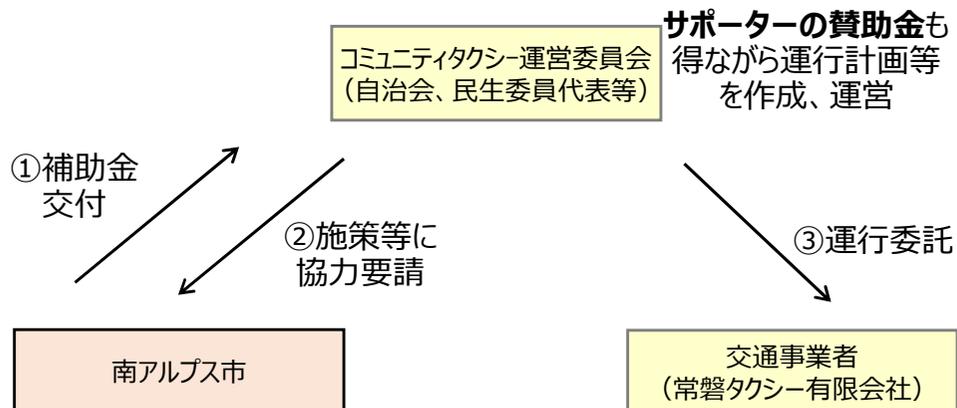
都道府県による地域公共交通計画の作成状況（令和6年2月時点）

	ステータス	都道府県数	目標①	目標②
	作成済	17	16	12
	R6.6までに作成予定 (作成中)	18		
	作成予定なし	12		



賛助金等を活用したコミュニティタクシー運行 【山梨県南アルプス市】

■実施内容



【交通モード】
コミュニティタクシー（そよかぜ号）

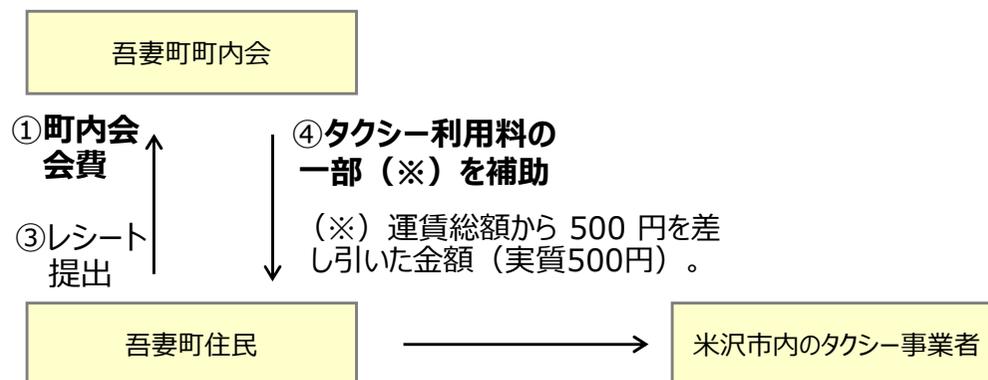
- 【実施内容】
- 自治会長、民生委員代表、生き生きクラブ代表者等からなる運営委員会により、コミュニティタクシーを導入し、南アルプス市からの補助以外に、サポーターからの賛助金も得ながら運営。
 - サポーター制度については、参加者は多くが個人で、約200人の人から約80万円の賛助金が集まっている。

【評価】

- 利用者を獲得するために、継続的に地域内で対面による対話を行っており、地域の高齢者見守り活動につながるとともに、公共交通を利用することで存続させるといふ意識が地域に広がっている。

町内会費を活用したタクシー利用への補助 【山形県米沢市】

■実施内容



②特定エリア内のスーパーや医療機関等を目的地とした利用

【交通モード】
タクシー

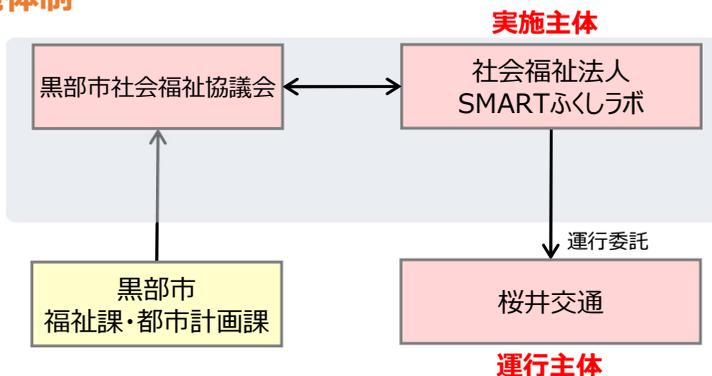
- 【実施内容】
- 吾妻町町内会で本取組に、町内会費（タクシー非利用者からの徴収分を含む。）を用いることを合意形成。
 - 吾妻町住民が、特定エリア内のスーパーや医療機関等を目的地とした利用を行い、運賃を支払う。町内会が後日、運賃の一部を補助。

【評価】

- 利用者はサービス内容におおむね満足。住民同士のコミュニケーションや一人暮らしの見守りに役立っている。

社会福祉法人による取組事例 【富山県黒部市】

■実施体制



■実施内容

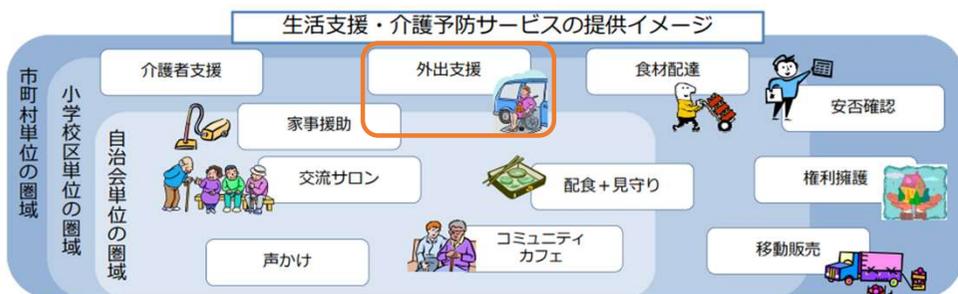
【交通モード】

相乗りタクシー（一般乗用（貸切））

【実施内容】

- ・社会福祉法人の外出トレーニングプログラムに、モビリティトレーニングをメニューとして追加。乗合タクシーを利用した高齢者の外出機会の創出。
- ・タクシー利用料金に、**介護予防総合事業費**を充当。交通事業者の収入確保＋利用者の自己負担軽減。
- ・R5年度は、共創モデル実証プロジェクトを活用。**自己負担については、社会福祉法人が拠出。**

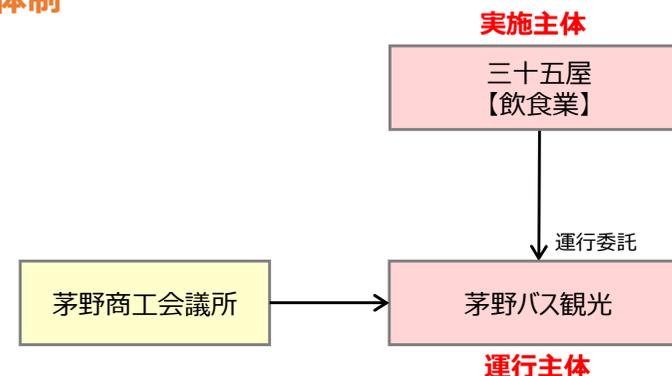
(参考) 生活支援・介護予防サービスの提供イメージ



出典：厚労省ホームページより抜粋

商業関係者による取組事例 【長野県茅野市黒部市】

■実施体制



■実施内容

【交通モード】

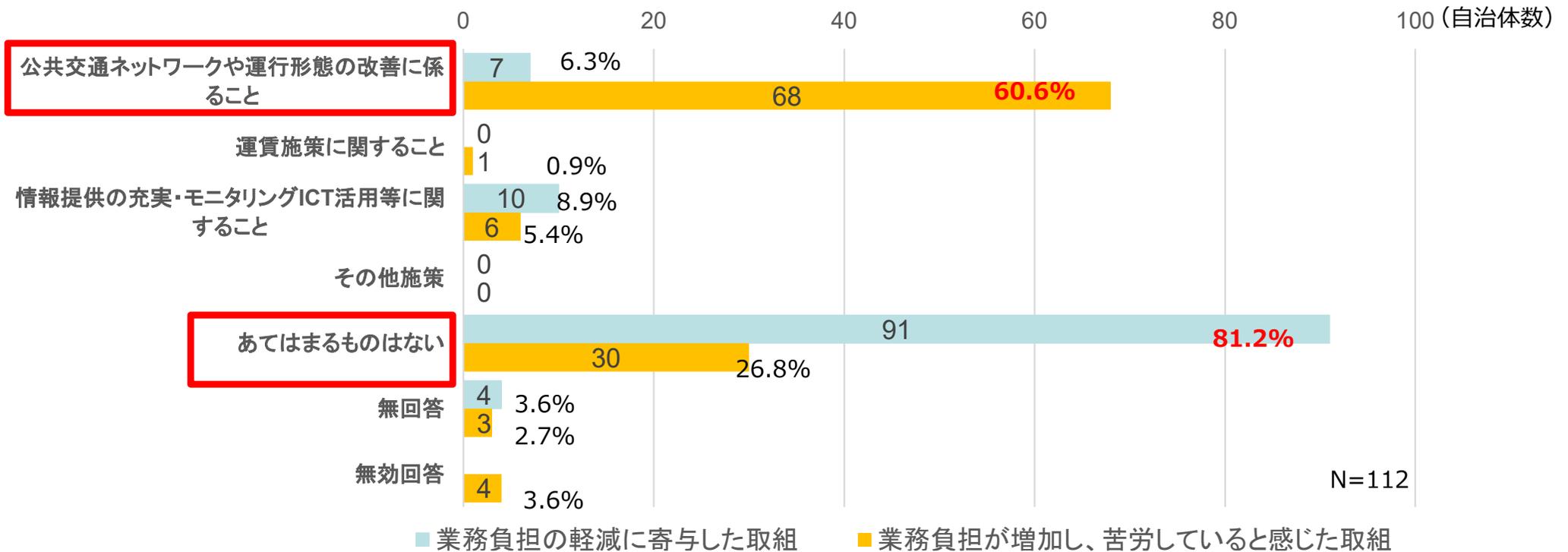
乗合バス、シェアモビリティ

【実施内容】

- ・観光客の移動の足を確保するための二次交通（ホテル⇔観光エリアの貸切運送）、観光エリアを周遊する三次交通（カーシェア、シェアサイクル）の整備。
- ・R5年度は、共創モデル実証プロジェクトを活用。**自己負担については、実施主体が拠出。**



- 九州運輸局管内の市町村を対象にした調査において、自治体職員が日常の公共交通関連業務の中で、「業務負担が増加し、苦勞している業務」として、約60%の自治体が**ダイヤ変更等の「公共交通ネットワークや運行形態の改善に係ること」**を上げており、当該部分について、デジタルツールの活用等による業務負担軽減を図ることが考えられる。
- なお、「業務負担の軽減に寄与した取組」について、約81%の自治体が**「あてはまるものはない」**と回答。



選択肢	例
公共交通ネットワークや運行形態の改善に係ること	ニーズに応じた運行経路・ダイヤの変更、幹線と支線への分割、コミュニティ交通・車両小型化、デマンド型交通の導入(例:定時定路線から区域運行へ移行)、タクシーチケットの配布等のタクシー活用施策、スクールバス、病院・企業送迎等の活用、地域主体の運行などの輸送資源の総動員
運賃施策に関すること	対キロ区間制運賃から均一運賃やゾーン制運賃への移行、フリー定期券の発行、多モード連携によるMaaS的取組等
情報提供の充実・モニタリングICT活用等に関すること	GTFS整備、ICカードデータの活用等によるモニタリング、時刻表・マップ作成、モビリティマネジメントの実施等
その他施策	店舗と連携したセット割引サービス、路線バス等活用した旅行商品などの観光・集客施設の需要の取り込み、貨客混載、運送買い収入の充実等その他施策等

- 地方公共団体における外部人材等の活用も効果的。その際、関係省庁が実施する施策等を活用することも想定される。
- また、民間企業が提供するサービス（スポットコンサル等）の活用も想定される。

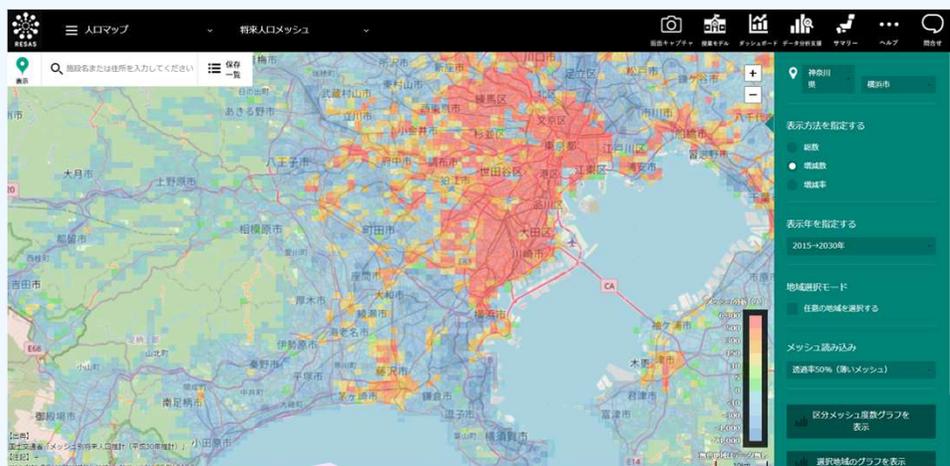
■ 関係省庁が実施する施策等の例

種類	概要	制度区分	金額・対象経費	措置対象	所管省庁
地域おこし協力隊	<ul style="list-style-type: none"> ○都市地域から過疎地域等の条件不利地域に住民票を異動し、に生活の拠点を移した者を、地方公共団体が「地域おこし協力隊員」として委嘱。 ○隊員は、一定期間、地域に居住して「地域協力活動」を行いながら、その地域への定住・定着を図る取組。 	特別交付税 普通交付税	(上限) 520万円/人 (活動に要する経費)	都道府県 市町村	総務省
地域活性化 起業人制度	<ul style="list-style-type: none"> ○一定の条件を満たした市町村が、三大都市圏に所在する民間企業等の社員を一定期間受け入れ。 ○ノウハウや知見を活かしながら、ICT分野等を含めた地域独自の魅力や価値向上等につながる業務に従事。 	特別交付税	(上限) 年間560万円/人 (人材受入経費)	① 3大都市圏外の市町村 ② 3大都市圏内の条件不利地域を有する市町村等	総務省
地域プロジェクト マネージャー	<ul style="list-style-type: none"> ○市町村が、関係者間を橋渡ししながら、プロジェクトをマネジメントできる「ブリッジ人材」について、「地域プロジェクトマネージャー」として任用する制度。 	特別交付税	(上限) 650万円/人 (雇用に要する経費)	市町村	総務省
C I O補佐官等 の任用等に係る 特別交付税措置	<ul style="list-style-type: none"> ○市町村がCIO補佐官（CIOマネジメントを専門的知見から補佐する役割を担う立場）等として外部人材を任用等する場合に、特別交付税措置を講ずるもの。 	特別交付税	措置率0.7 (任用等に関する経費（上限なし）、 募集経費（上限100万円）)	市町村	総務省
デジタル田園都市 国家構想交付金	<ul style="list-style-type: none"> ○交付金対象のプロジェクトを推進するために必要な人材の確保に要する費用を支援する制度。 	補助事業	プロジェクト内容に応じる	市町村	内閣府

地域経済分析システム (RESAS)

【運用】経済産業省
内閣官房デジタル田園都市国家構想実現事務局

【概要】産業構造や人口動態、人の流れなどの官民ビッグデータを
集約し、可視化するシステム



例：将来人口メッシュの表示（2015年→2030年の増減数）

表示している「人口マップ」の他、「地域経済循環マップ」「産業構造マップ」「観光マップ」「まちづくりマップ」などがあり、様々なデータにより、地域の状態を可視化することができる

地域創生の取り組みを情報面から支援するために提供されており、地域の活性化に関心を持つ様々な分野の方に、効果的な施策の立案・実行・検証のために利用されている。

統計ダッシュボード

【運用】総務省統計局

【概要】国や民間企業が提供している主要な統計データをグラフ等に加工して一覧表示し、視覚的にわかりやすく、簡単に利用できる形で提供するシステム



各統計データの推移も簡単に提供される

国別、都道府県別、市町村別で様々な統計データをグラフ等でわかりやすく提供される。

また、分野別でも統計データが管理されている。

例：広島県広島市の提供データ

統計GIS（地図で見る統計）

【運用】総務省統計局が整備し、独立行政法人統計センターが運用

【概要】統計地図を作成する他に、利用者のニーズに沿った地域分析が可能となるようなさまざまな機能を提供するシステム

各種機能

プロット作成機能

～地図上にピンを刺す機能～
例：遊蕩所の位置をプロット

エリア作成機能

～地図上に任意のエリアを作成する機能～
例：遊蕩所から半径300m圏内を表示

統計グラフ作成機能

～地図上に統計データ等をグラフ化する機能～
例：人口密度を地図上で塗り分け、更に人口階級の割合を円グラフで表示

レポート作成機能

～任意に選択した地域の分析結果をレポート形式で作成・出力する機能～

防災、施設整備、市場分析等、詳細な計画立案に役立つ基本的な分析を簡単に行うことが可能。

東京都オープンデータカタログサイト

【運用】東京都

【概要】行政が保有する公共データを公表し、地域課題の解決や住民生活の利便の性向上を目指していくオープンデータの取り組みの一環

分野・カテゴリからデータを探す

→ 分野・カテゴリの説明を見る

防災・災害計画 206	治安 80	まちづくり 324	人口減少 少子高齢化 208	医療・福祉 571	生活 1027	税金 222
観光 67	オリンピックパラ リンピック 30	芸術文化 40	産業雇用創出 189	環境 402	交通情報 112	その他 910

分野・カテゴリ別にデータが管理されており、各分野のセットされたデータが一覧で検索・閲覧が可能。

文京区 コミュニティバス「B-ぐる」の時刻表 (本郷・湯島ルート)

コミュニティバス「B-ぐる」の時刻表 (本郷・湯島ルート)

【文京区】 文京区のコミュニティバス「B-ぐる」 (本郷・湯島ルート) の時刻表です。

データとリソース

- コミュニティバス「B-ぐる」の時刻表 (本郷・湯島ルート) 文京区コミュニティバス「B-ぐる」 (本郷・湯島ルート) の時刻表です。 (Excelファイル)
- コミュニティバス「B-ぐる」の時刻表 (本郷・湯島ルート) 文京区コミュニティバス「B-ぐる」 (本郷・湯島ルート) の時刻表です。 (CSVファイル)

追加情報

ファイル名	時刻表
ソース	https://www.city.bunkyo.lg.jp/setsuou/kuhaku/guru/kuhaku.html
メンテナー	区情報課
最終更新	2023年10月4日, 10:31 (UTC+09:00)
作成日	2023年10月4日, 10:30 (UTC+09:00)
更新頻度	随時

時刻表データが閲覧できるとともに、追加情報も整備されており、ソース欄には、当該HPのリンク先が記載されている

目的

地域の交通の活性化と社会的課題解決を一体的に推進するため、関係省庁の連携の下、デジタルを活用しつつ、地域の公共交通のリ・デザインを促進する。

構成員

議長 国土交通大臣

構成員（関係省庁）

内閣官房 デジタル田園都市国家構想実現会議事務局 次長
内閣府 地方創生推進事務局 次長
警察庁 交通局長
こども家庭庁 成育局長
デジタル庁 統括官（国民向けサービスグループ長）
総務省 地域力創造審議官
文部科学省 総合教育政策局長
厚生労働省 政策統括官（総合政策担当）
農林水産省 農村振興局長
経済産業省 地域経済産業グループ長
製造産業局長
国土交通省 公共交通政策審議官
都市局長
道路局長
鉄道局長
物流・自動車局長
観光庁 次長
環境省 総合環境政策統括官（府省庁建制順）

構成員（有識者）

阿部守一（長野県知事）
越 直美（三浦法律事務所弁護士）
富田哲郎（東日本旅客鉄道株式会社取締役会長）
増田寛也（日本郵政株式会社取締役兼代表執行役社長）
松本 順（株式会社みちのりホールディングス代表取締役グループCEO）
棕田昌夫（広島電鉄株式会社代表取締役社長）
森地 茂（政策研究大学院大学客員教授、名誉教授）
山内弘隆（一橋大学名誉教授）
吉田守孝（株式会社アイシン代表取締役社長）

（五十音順・敬称略）

スケジュール

令和5年9月6日（水）	第1回 課題整理（国土交通省）	令和6年2月9日（金）	第4回 データの取得・共有・利活用
10月25日（水）	第2回 連携・協働に関する取組の実態（関係庁）		リ・デザインを主導する司令塔の整備
11月16日（木）	第3回 連携・協働に関する課題（自治体・事者）	4月頃	とりまとめ（予定）

(参考) 第13回デジタル田園都市国家構想実現会議（2023/6/2）岸田総理発言（抜粋）

経済産業大臣と国土交通大臣は、それぞれ関係大臣と連携し、本会議の下に、デジタルライフライン全国総合整備計画を策定するための会議と、交通のリ・デザインと地域の社会的課題解決を一体的に推進するための会議を、それぞれ設置してください。

目的

地域の交通の活性化と社会的課題解決を一体的に推進するため、関係省庁の連携の下、デジタルを活用しつつ、**地域の公共交通のリ・デザイン（再構築）を促進する。**

開催状況

令和5年 9月6日（水）	第1回	現状及び検討の視点・課題の整理
10月25日（水）	第2回	地域の足の問題に関わる施策等（関係省庁よりプレゼン）
11月16日（木）	第3回	連携・協働に関する具体的取組み（前橋市、常陸太田市、山形県、J R西日本よりプレゼン）
令和6年 2月9日（金）	第4回	データの取得・共有・利活用の取組み（室蘭工業大学 有村教授、熊本共同経営推進室よりプレゼン） リ・デザインを主導する司令塔の整備に関する取組み（名古屋大学 加藤教授、鳥取県よりプレゼン）

交通事業者の現状

- ・ コロナ禍による利用者の大幅減
- ・ ドライバー等人手不足の深刻化
- ・ 2024年問題への対応

地域公共交通のリ・デザイン

- ・ 様々な分野との連携・協働
 - ・ デジタル・GXの活用
- による
地域公共交通の利便性・生産性・
持続可能性の向上

目指すべき社会

交通分野において、**誰一人取り残されず、行きたいときに、行きたいところへ行くことができる社会**

会議における主な御意見

1. 地域毎に課題は異なり、処方箋も様々。地域における**人の移動実態に係るデータを取得・共有・利活用する仕組み**が必要
2. **地域交通のリ・デザインを主導する司令塔や仕組み**が必要
3. 交通事業者の**人手不足問題**に対し、**スピード感を持って対応**する必要
4. 地域の課題解決の切り口として**幹線鉄道ネットワークの利便性・安定性・速達性向上**も重要
5. 地方自治体が地域交通のリ・デザインを推進するにあたり、**関係省庁において具体的な方向性や指針を示す**ことが重要

今後の予定

連携・協働の取組みの方向性を具体化し、令和6年4月頃を目途にとりまとめ予定

例	概要
①	<p>○ A I オンデマンド交通を活用して、子育て世帯や高齢者等の買い物支援、外出機会の創出を図るため、タクシー事業者や高齢者支援企業、ショッピングモールによる共創体制を構築して事業展開。</p> <p>× 一部タクシー事業者と連携できていなかったため、営業エリアの都合等から、当初予定していた事業エリアを縮小して事業展開することとなり利便性が減少。</p>
②	<p>○ 高齢者の移動需要（通院・買い物）に応えるため、病院からの働きかけをうけて、交通事業者主導によりA I オンデマンド交通を導入。</p> <p>× 自治体は別にオンデマンド交通を実施しており、交通事業者のA I オンデマンド交通に 関与していないことから、将来的な持続可能性に懸念。</p>
③	<p>○ 交通事業者が展開する定額タクシーについて、配車アプリを導入するとともに、商業施設・温泉施設と連携して利用を促進。</p> <p>× 自治体が別にオンデマンド交通を実施していたことから、営業エリアを限定。持続性を確保するため、将来的な営業エリアの拡充が不可欠だが、自治体との調整に課題。</p>

※令和6年度の「共創・MaaS実証プロジェクト」においては、原則として自治体等の推薦を受けていることを要件として、地域と一体となった取り組みに限定して支援。

※法定協議会の運営方法の合理化（同意要件等）など、地域との連携を円滑に実現する手法についても、別途検討を実施。