

中間とりまとめ（案）

令和 6 年 4 月
「地域公共交通計画」の実質化に向けた検討会

地域公共交通計画の実質化に向けたアップデート (令和6年4月 地域公共交通計画の実質化に向けた検討会)

- 地域交通は、多くの地域で深刻な状況にあり、自治体、交通事業者はじめ地域の多様な関係者が連携・協働して地域交通の再構築（リ・デザイン）を進め、その利便性・生産性・持続可能性を高めていく必要がある。
- 各地の厳しい現状に対応しながら、自家用車に頼りすぎることなく、誰でも気兼ねなくおでかけできる社会の実現を目指し、**地域公共交通計画には、司令塔・実行機能やデータ活用の強化・拡張など「アップデート」が求められ**、本検討会においては、モビリティデータを活用した、無理なく、難しくなく、実のある計画の実現に向け、その方向性や官民に期待される取組をとりまとめた。

地域公共交通計画のアップデート

～2027年までにトップランナー100を創出。現行計画が更新期を迎える2030年頃までに地方都市を中心※1に全自治体のアップデート※2を推奨～

連携・協働（共創）

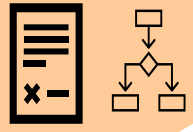
面的・統合的取組

機動的・継続的対応

先手先手の対応

モデルアーキテクチャ（標準構造）に基づく計画

- シンプルで一貫性ある構成へ
2大目標：①公共交通軸の充実・保証、②移動制約者の足の確保と、10の中核KPI
- 適材適所の施策の集中展開
地域交通ネットワークを面的・統合的に、モードミックスの施策展開
- 具体的なPDCAスケジュール
年2～3回の評価や、施策の検討から実行までの目標日程を明示



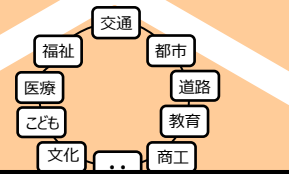
モビリティ・データの利活用

- データも活用した計画策定・実行
現状診断、将来予測、コミュニケーション充実、マネジメントコスト削減
- 他分野データの活用
移動・施設の動向（福祉・医療・教育・商業等）や需要見込
- データ共有体制の確立
自治体、交通事業者等の間で共有の目的・範囲・条件等の明確化



機動的・横断的な実行体制

- 多様な関係者の実質的参画
多様な関係者の協議会参画、庁内連携体制の構築、市民・住民との共有共感
- 専門人材の確保・育成
①交通の知見、②データ活用ノウハウ、③コーディネートスキルを持つ人材・伴走者
- モニタリングチームの組成
自治体、交通事業者等による、信頼とデータに基づく機動的体制の構築



都道府県の役割

- 地域間交通（地域鉄道、幹線バス等）、市町村間調整
- 市町村の牽引・伴走
・リ・デザイン
実証運行、新技術等を先導
- ・データ
データ共有枠組の構築
- ・ヒト&プレイス
人材育成、ネットワーキングの場の創出

連携・サポート



※1 「地域の公共交通リ・デザイン実現会議」（座長：国土交通大臣）が提示する地域類型のうち、B（地方中心都市など）及びA（交通空白地など）の地域
※2 今後、国が提案するガイダンスに沿った取組または、より地域事情に適した取組

国による推進策（例）

ガイドランスの提供

モデルアーキテクチャ（標準構造）など
計画策定のガイドランスの策定

ポータルサイトの整備

ベンチマークの提供
協議会マネジメント支援

対話型支援

地域公共交通計画等を有識者等との対話によりレベルアップ

官民デジタル化

車両IoT化、国への申請等デジタル化、データ共有の枠組構築の推進

専門人材の確保・養成

有識者等データベース
専門人材養成プログラム

※「地域の公共交通リ・デザイン実現会議」における検討を踏まえ、関係省庁とともに先行的な取組を行う自治体を支援

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	鈴木 春菜	山口大学大学院創成科学研究科 准教授
伊藤 昌毅 東京大学大学院情報理工学系研究科 准教授	◎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
加藤 博和 名古屋大学大学院環境学研究科 教授	日高 洋祐	(株)MaaS Tech Japan 代表取締役CEO
神田 佑亮 呉工業高等専門学校環境都市工学分野 教授	吉田 樹	福島大学経済経営学類 教授 前橋工科大学学術研究院 特任教授

オブザーバー：国土交通省総合政策局参事官（交通産業）、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、各地方運輸局等

事務局：国土交通省公共交通政策審議官部門（地域交通課）

検討経緯

令和5年	12月12日（火）	第1回	<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	<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：バスカルテに基づく評価、新技術の導入支援
	2月14日（水）	第3回	<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	<ul style="list-style-type: none"> 地域公共交通のR・デザインの加速化（施策・事業） 中間とりまとめ骨子（素案）
	3月28日（木）	第5回	<ul style="list-style-type: none"> 中間とりまとめ（素案）
	4月9日（火）	第6回	<ul style="list-style-type: none"> 中間とりまとめ（案）

0. 中間とりまとめ ポイント…p.7

1. 「地域公共交通計画」のアップデート

(1) モデル・アーキテクチャに基づく計画…p.11

① 基本的な構成…p.12

- 計画の構成の見直し
- 計画の構成の定型

② モデル・アーキテクチャ…p.18

- モデル・アーキテクチャの全体像
- 目標とKPI（数値指標）
- 公共交通軸の設定
- K P I の設定方法（例）
- カタログ化による支援（施策・事業）

③ 標準的なプロセスマネジメント…p.35

- 計画策定スケジュール
- 計画実行スケジュール

(2) 機動的・横断的な実行体制の整備…p.41

① モニタリングチームの組成…p.42

② 多様な分野の関係者の実質的参画…p.43

③ 専門人材等の確保・育成…p.51

- 自治体職員等に求められるスキル及び伴走者の役割
- 有識者データベースの活用
- 外部人材の活用

(3) モビリティ・データの活用…p.56

① モビリティ・データのデジタル化…p.57

② データ共有の枠組の活用…p.64

③ データを活用した計画策定・実行…p.69

- データ活用の留意点
- モビリティ・データキット

2. 都道府県の役割

(1) 都道府県に期待される役割…p.74

(2) 都道府県地域公共交通計画の定型…p.80

3. 国に求められる主な推進策

(1) アップデートに向けた支援策…p.84

(2) 対話型支援のイメージ…p.85

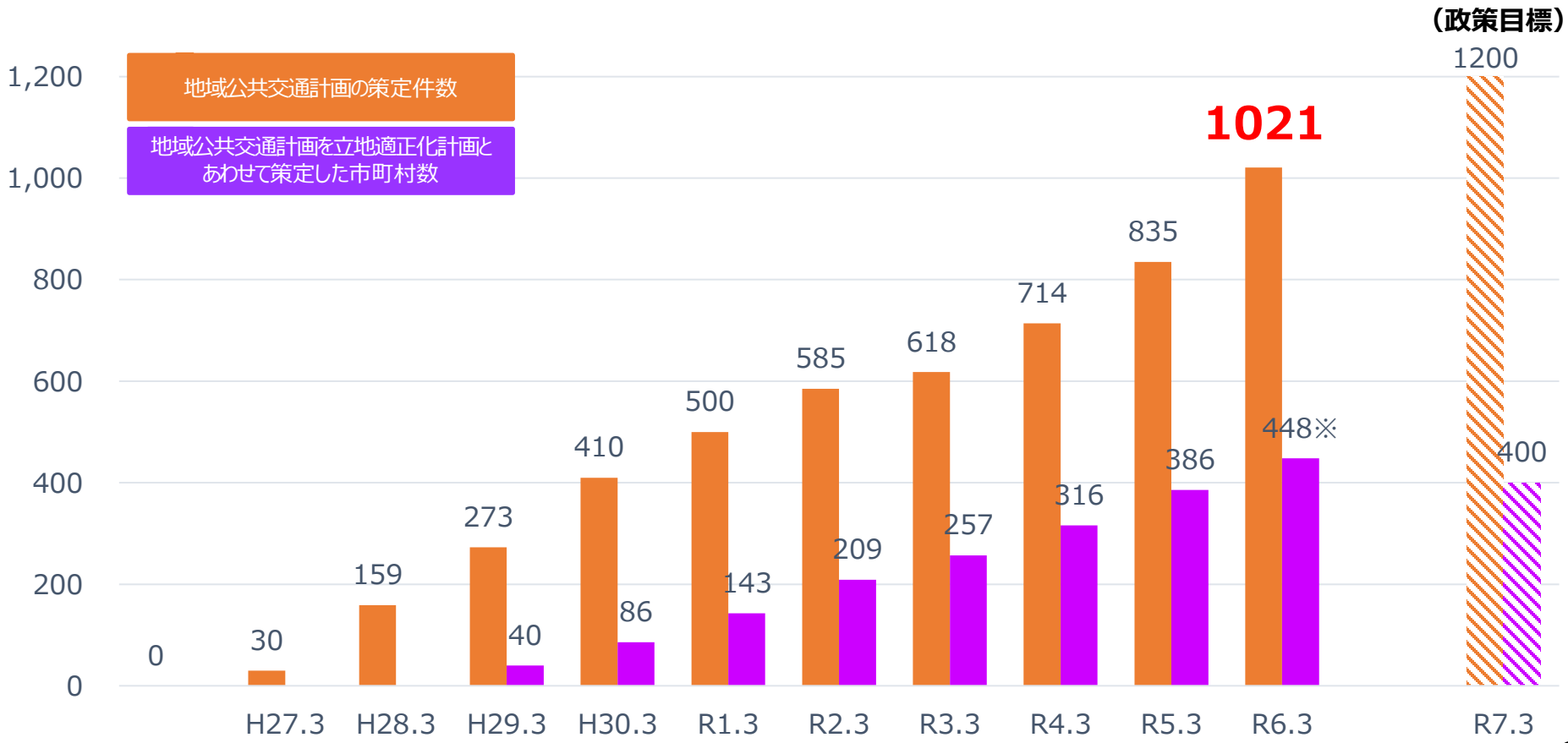
【事例集】…p.86

【検討会における主な意見】…p.117

(参考)地域公共交通計画の法的位置づけ

- 「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を推進するための計画」 = 「地域公共交通計画」（地域交通法（地域公共交通活性化再生法（平成19年法律第59号）第5条）
- 全ての地方公共団体**に対して**作成の努力義務**（市町村にあっては単独で又は共同して、都道府県にあっては当該都道府県の区域内の市町村と共同して作成）
- 地方公共団体が、地域の関係者を構成員として組織する「**法定協議会**」において協議を行い、地域公共交通計画を作成

地域公共交通計画の策定状況



中間とりまとめ ポイント①

- 地域交通は、多くの地域で深刻な状況にあり、自治体、交通事業者はじめ地域の多様な関係者が連携・協働して**地域交通の再構築（リ・デザイン）**を進め、その**利便性・生産性・持続可能性**を高めていく必要がある。地域公共交通計画には、各地の厳しい現状に対応するため、**司令塔機能やデータ活用の強化・拡張**が求められる。
- 本検討会では、“モビリティ・データを活用し、（各自治体にとって）無理なく、（地域住民や関係者にとって）難しくなく、（地域にとって）実のある”**地域公共交通計画へのアップデート**の方向性や官民に期待される取組をとりまとめた。

地域交通に求められる視点

連携・協働（共創）

- ・ 交通分野の資源（人員・車両・資金等）だけで、移動ニーズを満たすことが困難。
- ・ 地域の輸送資源の総動員・最適化、多様な関係者との連携・協働を加速化する必要。

面的・統合的取組

- ・ 既存の交通モードを前提とした改善・工夫や個別・局所的対策に限界。
- ・ LRT・BRT導入、デマンド化など適材適所のモード選択やネットワーク全体の対策が必要。

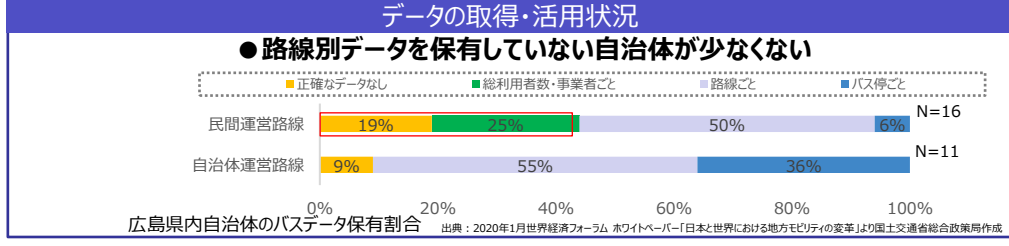
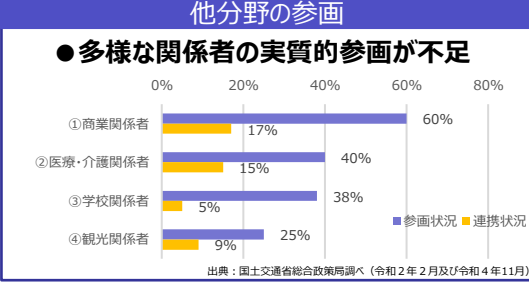
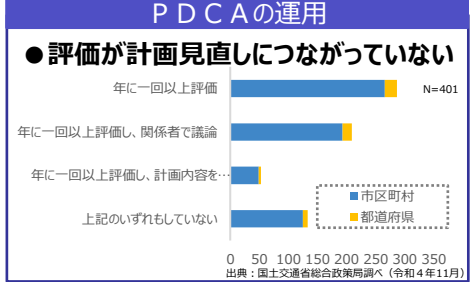
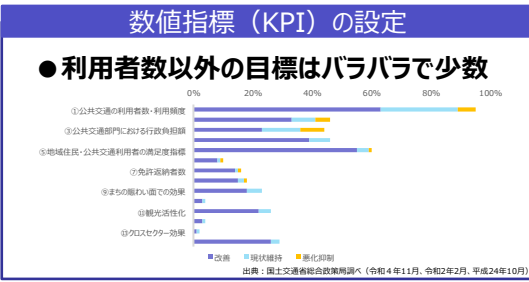
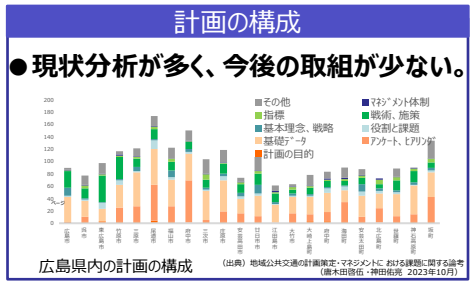
機動的・継続的対応

- ・ 利用の減少、運転手不足等に伴い、路線バスの廃止・減便、タクシーの空白などの動きが加速。
- ・ 課題が次々と生じるなかで、自治体による事業化含め、これまで以上に、短期のサイクルで施策を講じる必要。

先手先手の対応

- ・ 人口減少や働き手の減少は今後も継続・加速化していく見込み。
- ・ データを活用することで、対処療法でなく、将来予測される課題・状況に先回りした対応が必要。

地域公共交通計画の現状



上記を踏まえ、「地域公共交通計画」のアップデート

「地域公共交通計画」のアップデート

- ①シンプルな論理構成と一貫性ある計画のもと、②交通モード統合的・面的に、③将来へ先手先手で対応し、④デジタルの力やデータを活用しながら、⑤分野横断で関係者の参画を得て、⑥現場課題へ機動的・継続的に対応

地域公共交通計画のアップデートに資する要素（市町村）

モデルアーキテクチャ（標準構造）に基づく計画

シンプルで一貫性ある構成への見直し
2つの中核目標：①公共交通軸と拠点の充実・保証 ②移動制約者（高齢者・こども等）の足の確保と10の中核KPI 等

適材適所の施策・事業の集中展開（※）
地域全体を面的に捉えたモードミックスと、目標・KPIと連動した施策・事業への集中 等

具体的なPDCAスケジュール

- ・年3回の評価など、具体的な中長期日程の策定
- ・検討から実行までのスケジュールの明示

機動的・横断的な実行体制

モニタリングチームの組成（※）

自治体・交通事業者等によるデータ×場×信頼と明確な役割分担に基づく機動的体制の構築

多様な関係者の実質的参画

- ・リ・デザイン関係者の協議会への参画
- ・庁内横断体制の構築・多分野の資金確保
- ・コミュニケーションを通じた住民・自治会等の主体的参画

専門人材の確保・育成

- ①交通の知見 ②データ活用のノウハウ
- ③コーディネイトスキルを持つ人材育成・伴走者確保

モビリティ・データの利活用

データ共有体制の確立（※）

・共有の目的・範囲・条件等の明確化
・継続的なデータ提供の体制確立

他分野データの活用

移動・施設動向に関わるデータ（福祉・医療・教育・商業等）による需要見直し

データも活用した計画策定・実行

データによる課題の鮮明化、コミュニケーション・合意形成の促進、マネジメントコストの削減

※特に交通事業者にも一体的な取組が求められる要素

都道府県の役割

地域間交通等
（鉄道・幹線バス等）

地域内交通との接続、
市町村間調整

市町村の牽引・伴走
※ 地域の実情を踏まえて実施

- ヒト&プレイス
（人材育成、ネットワーク等の場）
- データ
（共有の枠組の構築）
- リ・デザイン
（実証運行、新技術等を先導）

連携・サポート

国に求められる主な推進策

ガイダンスの提供

アップデート・ガイドラインの策定（地域公共交通計画等の作成と運用の手引きの改訂等）

モデルアーキテクチャ（標準構造）の策定（2つの中核目標、10の中核KPI等）

施策カタログの提供（12のソリューション類型等に基づく施策・事業レシピ）

ポータルサイトの整備

【ベンチマークの提供】
・運送・輸送状況、予算・人員など

【情報取得支援】
・計画関係情報の一元化（計画・協議会資料・議事録等）
・協議会運営事例の横展開
・有識者・伴走者データベース

【マネジメント支援】
・スケジュール管理
・関係者間の資料等共有

対話型支援

地域公共交通計画の策定・実行を対話を通じてレベルアップする仕組み構築（第三者評価の拡張）

地域公共交通関係予算とのリンクを検討

省内ワンチームの組成（ITツールを活用した本省・運輸局・運輸支局の対応体制強化）

官民デジタル化

車両IoT化（キャッシュレス等を活用した乗降データのデジタル化）
【国支援のありかた検討】

運輸局・運輸支局等の申請デジタル化の推進

データ共有のモデル提示・枠組の作成支援

データ共有フォーマット等の標準化に対する側面支援

専門人材の確保・養成

人材確保・養成に資する国の制度や成功・失敗事例の紹介

有識者・伴走者データベース（全国版）構築

専門人材養成プログラムの支援・展開（養成プログラムに対し国が推奨する仕組みの検討）

※「地域の公共交通リ・デザイン実現会議」における検討を踏まえ、関係省庁とともに先行的な取組を行う自治体を支援

中間とりまとめ ポイント③

○ 現行計画の改訂が一巡する**2030年頃までに、地方都市を中心に全自治体におけるアップデート**（新規策定含む）**を推奨**するとともに、2027年までに**先導するトップランナーの創出**（100計画）が期待される。また、取組を推進するため、市町村、都道府県、民間事業者の取組とそれを後押しする国の推進策の展開が期待される。

		短期				中長期
		2024年度 (令和6年度)	2025年度 (令和7年度)	2026年度 (令和8年度)	2027年度 (令和9年度)	2030年度 (令和12年度)
市町村	地域公共交通計画のアップデート	(期間を満了する計画 ※累計見込数)	(約150計画)	(約350計画)	(約550計画)	(約1200計画) ※地方都市を中心に全自治体におけるアップデートを推奨（更新・新規）
都道府県	市町村の補完 (ヒト&プレイス、データ、リ・デザイン)	トップランナーの創出			人材育成・ネットワーキングの場の創出 実証運行・新技術の導入の拡大 データ共有の枠組の拡大	市町村への支援充実
	ガイダンスの提供	ガイドラインの策定 モデルアーキテクチャ（標準構造）の策定 施策カタログの提供				
	ポータルサイトの整備	機能・要件等の検討	運用方法等の検討	システム構築・試験導入	ポータルサイトの実装	
	対話型支援	仕組みの構築 省内ワンチームの組成	対話型支援の試行・見直し		対話型支援の展開	
国	官民デジタル化	地域公共交通確保維持改善事業 道路運送法上の手続	ICカード情報の活用検証 乗降調査からICカード情報への転換	e-mlitによる申請等手続のオンライン化 デジタル・データによる申請の推進		官民情報のデジタル化
		民間事業者におけるデジタル化	車両IoT化（キャッシュレス等を活用した乗降データのデジタル化）【国支援のあり方も検討】			円滑なデータ活用環境の実現
		データ共有の枠組	データ共有のモデル提示 データ共有の枠組の作成支援 データ共有フォーマット等の標準化に対する支援		都道府県に対するデータ共有の枠組の構築支援	
	専門人材の養成・確保	専門人材養成プログラムの支援・展開【国が推奨する仕組みも検討】				地域における交通人材の充実
		有識者・伴走者データベース（全国版）の構築 制度・事例の横展開				

地域公共交通計画の標準構造（モデル・アーキテクチャ）

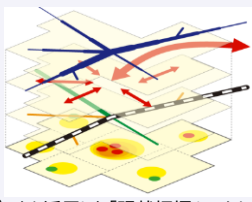
住民・市民との双方向コミュニケーションを通じた「地域の将来像」の共有（例）計画が実現したとき、住民の暮らしや観光がどう変わるのか

- 豊かな地域社会の実現
- 人口減少の歯止め
- 移住・定住の促進
- 地域経済・産業の発展
- 地価の上昇
- ウェルビーイングの実現
- 健康寿命の増進
- カーボンニュートラル
-
- ※交通分野が貢献する目標群（クロスセクター目標）

上位計画への位置づけ
(総合計画等)

現状診断

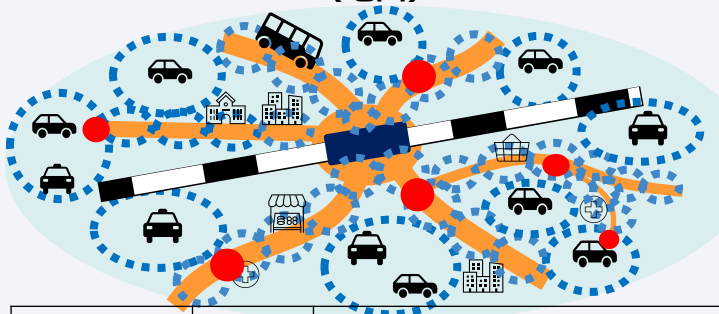
地域将来像・移動ニーズ
 ↑ ギャップを把握し、課題の本質を探る ↓
 地域と交通の現状把握



データも活用した「現状把握」のイメージ

- ← 今後の移動ニーズ（潜在需要、人口予測等）
- ← 交通の現状把握②：交通サービスの利用実態
- ← 交通の現状把握①：交通サービスの運行実態
- ← 地域の現状把握：人口・高齢化、施設（医療・教育・商業等）の動向等
- ※改訂の場合は、前計画の評価を踏まえて診断

ネットワークの統合的将来像（地図）



目標①：公共交通軸と拠点の充実・保証

まち・観光の骨格となる路線・拠点について、おでかけの足として、利便性の高いサービスを目指す。
 ※主に地方都市（人口10万人以上）で設定

目標②：移動制約者の足の確保

地域交通の不便により移動の制約がある者（高齢者、学生等）に重点を置いて、移動の足の確保（カバー）を目指す。

①及び②の観点から統合的・即地的に描写

立地適正化計画等の公共交通軸
 具体的・即地的に一致

まちづくり・観光の計画との連携・調和
 （立地適正化計画、総合交通戦略、観光圏整備計画等）

基本方針・目標

中長期の目指す姿

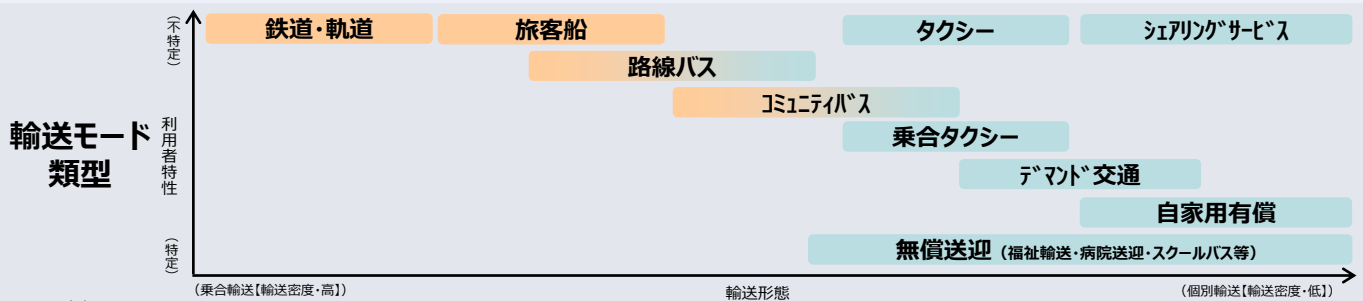
5年の計画目標・KPI

目標	評価スパン	アウトプット	アウトカム
①	短期	○各公共交通軸の運行頻度・回数	○各公共交通軸・拠点の利用者総数
	中長期	○公共交通分担率	
②	短期	○（一定時間内に）公共交通で通院・通学できる高齢者・学生の割合	○高齢者・学生の公共交通の利用回数
	中長期	○高齢者・学生の1日平均の移動回数	
③持続可能性・実現可能性の確保	短期	○公共交通の収支・公的資金投入額	○公共交通の利用者総数 ○公共交通に従事する運転者数
	中長期	○住民等の公共交通に対する満足度・認知度	

※移動制約者：地域交通の不便により、移動の制約のある者（高齢者、学生、障がい者等）を指す。高齢者、障がい者等については、バリアフリー計画等と連携・調和した取組が期待される。
 ※上記KPIにより定量的に評価するほか、定量化が困難な内容についても、定性的に評価することが重要
 ※制約を超えたら5年目標を設定する場合、持続可能性・実現可能性を確保するため、当該内容に該当するKPI設定が望ましい

地域の多様な課題に対する
 目標・KPI

総花的でなく、重要な施策・事業に狙いを定めリソースを集中+継続的なモニタリングと施策・事業の改善



担い手類型
 交通事業者
 自治体
 地域の関係者

- ①関連：各輸送資源を交通事業者に集約・統合
- 車両のダウンサイジング等による運行の高頻度化
 - 交通事業者間の連携・共同経営による運行の効率化
 - 官民の役割分担の再構築（鉄道再構築・エリア一括・公設民営・コミュニティバス等）
 - 複数交通モード間の一体化による利便性・効率性の向上（共通切符・MaaS・サブスクリプション等）
- ②関連：既存の輸送資源の最大活用
- 地域における移動手段の集約による運行の効率化
 - 移動制約者（高齢者・学生・こども等）の送迎等における交通事業の活用
 - 貨客混載による人流・物流の一体化
 - 自家用有償旅客運送等への多様な関係者（JA・DMO・RMO等）の参画

- 共創類型
- 交通 × ●●
 - 官民
 - 交通事業者間
 - 医療・介護・福祉
 - 子ども・子育て
 - 教育・スポーツ・文化
 - 商業・農業
 - 宅配・物流
 - エネルギー・環境
 - 地域・移住
 - 金融・保険
 - 観光・まちづくり

実行・評価

適材・適所の施策・事業

地域の多様な課題に応じた施策・事業

スケジュール

	N年度 (●)									N+1年度 (★)									N+2年度 (○)									
	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	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月	5月	6月	
協議会						協議会																						
地域公共交通計画			★実施検討				★実施検討																					
地域公共交通維持改善事業			★認定申請				★認定申請																					

機動的・横断的な実行体制

- モニタリングチームの組成 (自治体・交通事業者+α)
- 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

モビリティ・データの活用方針

- モビリティ・データのデジタル化に向けた取組
- モビリティ・データの共有体制・枠組の構築
- モビリティ・データも活用した計画推進

※モデル・アーキテクチャの活用にあたっては、定型項目を埋めれば万事解決との誤解に陥ることなく、各地の実情を踏まえ、**地域自ら考え・行動する「白紙」を埋める作業が非常に重要。**

例) 単なる現状把握でなく、課題の本質を探る「考えるチカラ」/ 計画の実現に向けた、関係者との「コミュニケーション・合意形成」(信頼・共創・熟議) 等

※自治体の規模等に応じて、「モデル・アーキテクチャ」から、構成要素を選択して活用されることも想定される。

例) 過疎地域等においては、2大目標のうち、②移動制約者の足の確保のみを設定する 等

1 - (1) モデルアーキテクチャ (標準構造) に基づく計画

※モデルアーキテクチャ (標準構造) : アップデートされた地域公共交通計画の標準構造

1-(1)-① 基本的な構成【計画の構成の見直し】

○地域公共交通計画は、今後何をするか（アクション）の記載をより充実させるべき。

従来の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、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・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

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・数値目標・目標設定の根拠 等

今後の地域公共交通計画の基本構成 (30ページ程度)

<計画本体>

① 基本的な方針

○目指す姿

※立地適正化計画・総合交通戦略・観光圏整備計画等と連携して設定

○地域交通の現状診断 ※現状整理はデジタルを活用

② 計画目標・K P I

○計画目標（5年程度）

○K P I

③ 適材・適所の施策・事業（アクション）

○事業・実施主体・スケジュール

④ 具体的なPDCAスケジュール ※“検討”のみは避ける

⑤ 計画の推進力

○機動的・横断的な実行体制

○モビリティ・データの活用

+ 概要カルテ、デジタルデータ

(・地域の現状等 ・上位・関連計画の整理 ・目標等の根拠等)

※現状整理パートについては、共通フォーマット+デジタルデータも活用しながら、特にアンケート調査を施策検証に必要な情報に絞り、総花的・漫然とした実施を避け、効率化を図る。

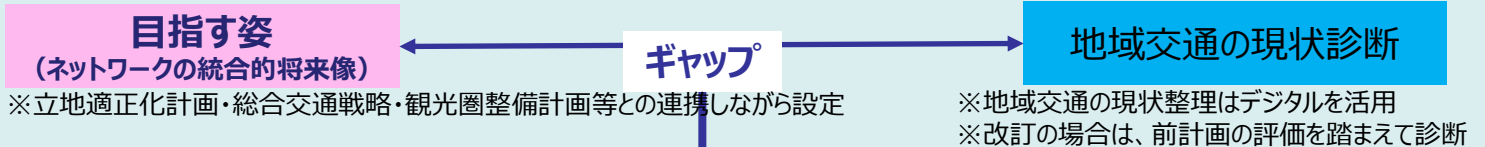
1-(1)-① 基本的な構成【計画の構成の定型】

○ 計画の基本構成・分量については、

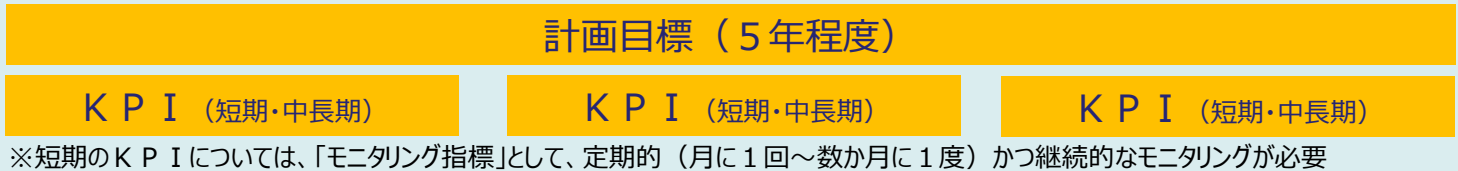
- ・国が提案するモデルアーキテクチャ（標準構造）に沿って、シンプルで一貫性ある構成とし、
- ・現状整理パートは、デジタルデータも活用し、総花的になりがちなアンケート調査の絞込など効率化を進め、現状診断と、課題への機動的・継続的対応（アクション）により注力できる計画へ転換すべき。

※現状整理＝データや現状を整理すること（病の症状の整理） 現状診断＝現状整理をもとに課題の原因を探索・特定すること（病の原因の特定）
※基本的な方針や施策・事業（アクション）が明確に示されることにより、関係者（自治体職員等）が変更になった場合においても、関係者間の共通認識として引き継がれることにより、地域公共交通に関する取組が継続されていくことが期待される。

① 基本的な方針(現状診断と中長期の目指す姿)



② 計画目標・K P I



モニタリング結果（K P Iの進捗・達成状況）を踏まえ、施策・事業について、定期的かつ継続的に見直し

③ 適材・適所の施策・事業（アクション）



④ 計画の達成状況の評価



⑤ 計画の推進力（継続的取組の確保）



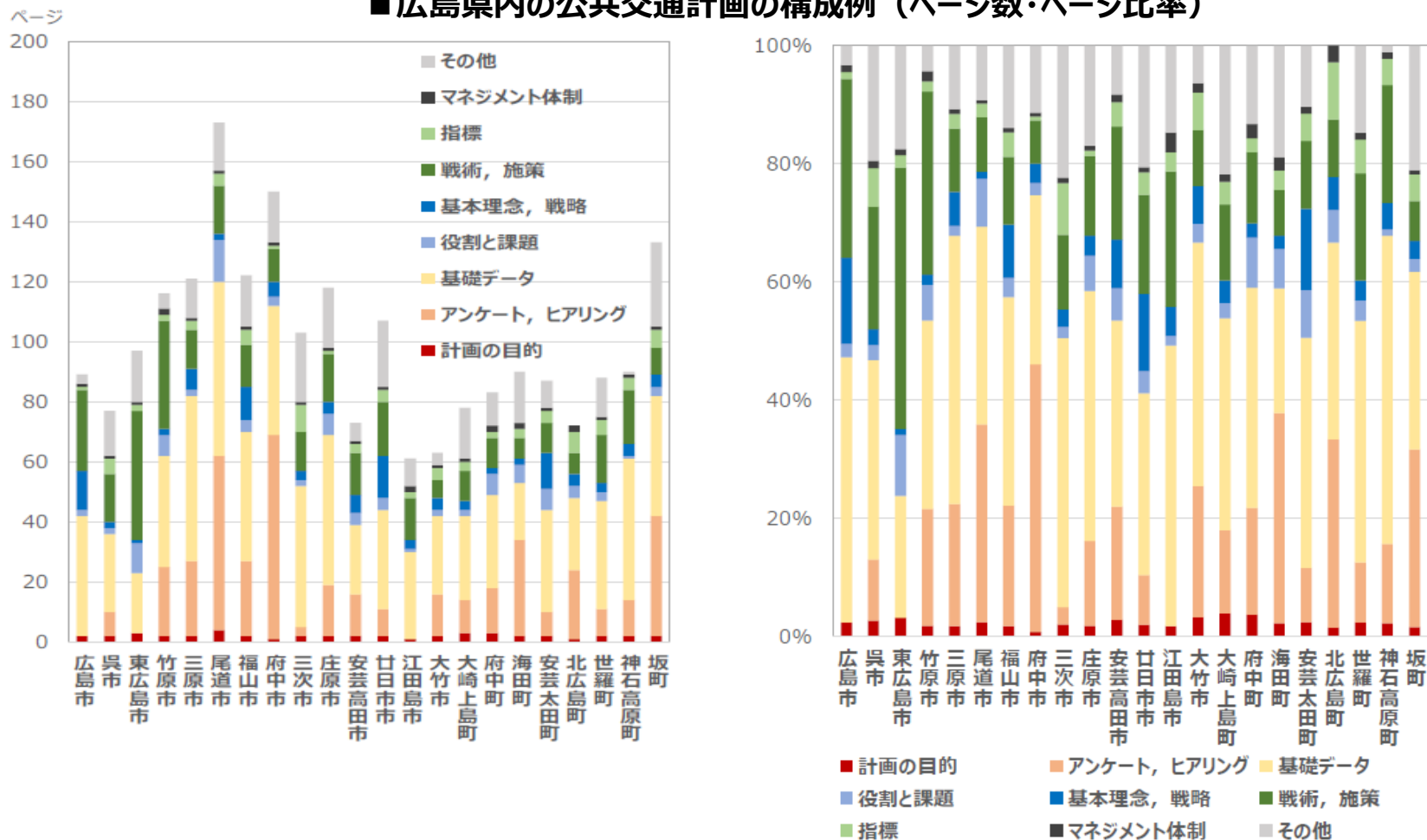
※規範パート
マスタープラン

※実行パート
アクションプラン

課題>「地域公共交通計画」の構成①

地域公共交通計画は、「アンケート・ヒアリング」「基礎データ」など(分析を伴わない)現状整理に係る記載に半分以上が割かれる一方、「基本理念・戦略」「指標」「マネジメント体制」など、今後の取組の指針となる記載が少ない傾向にある。

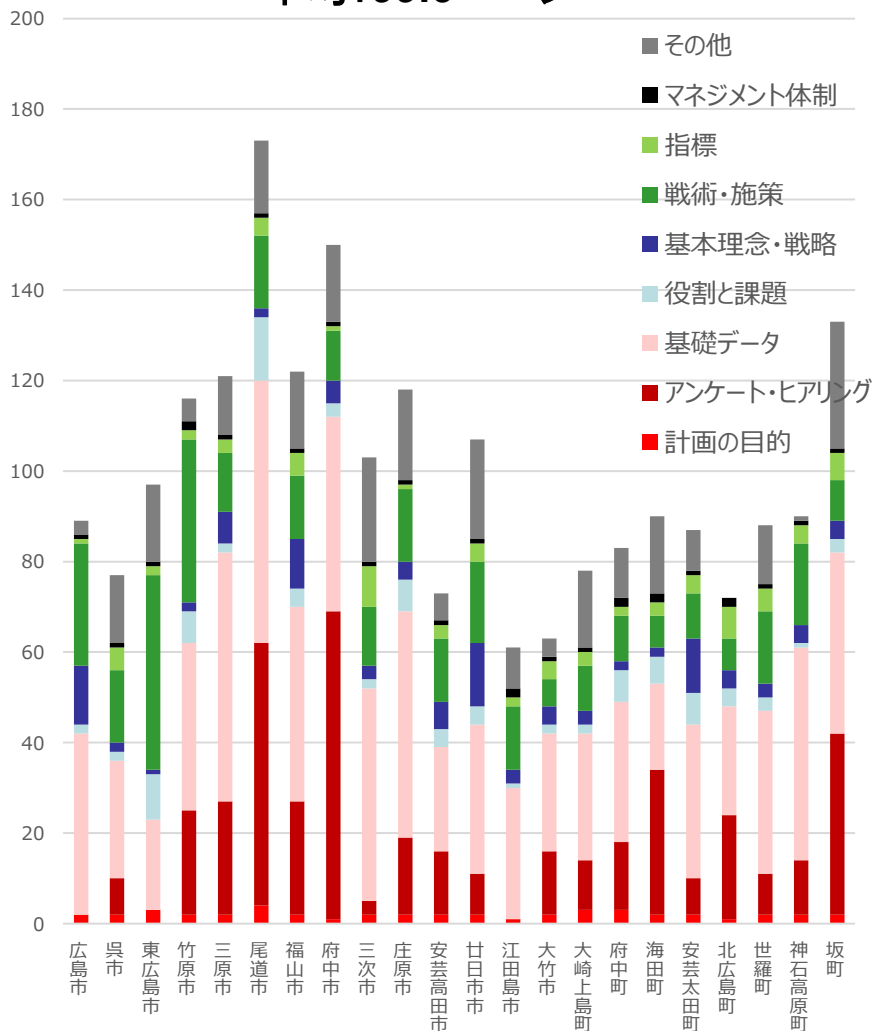
■ 広島県内の公共交通計画の構成例 (ページ数・ページ比率)



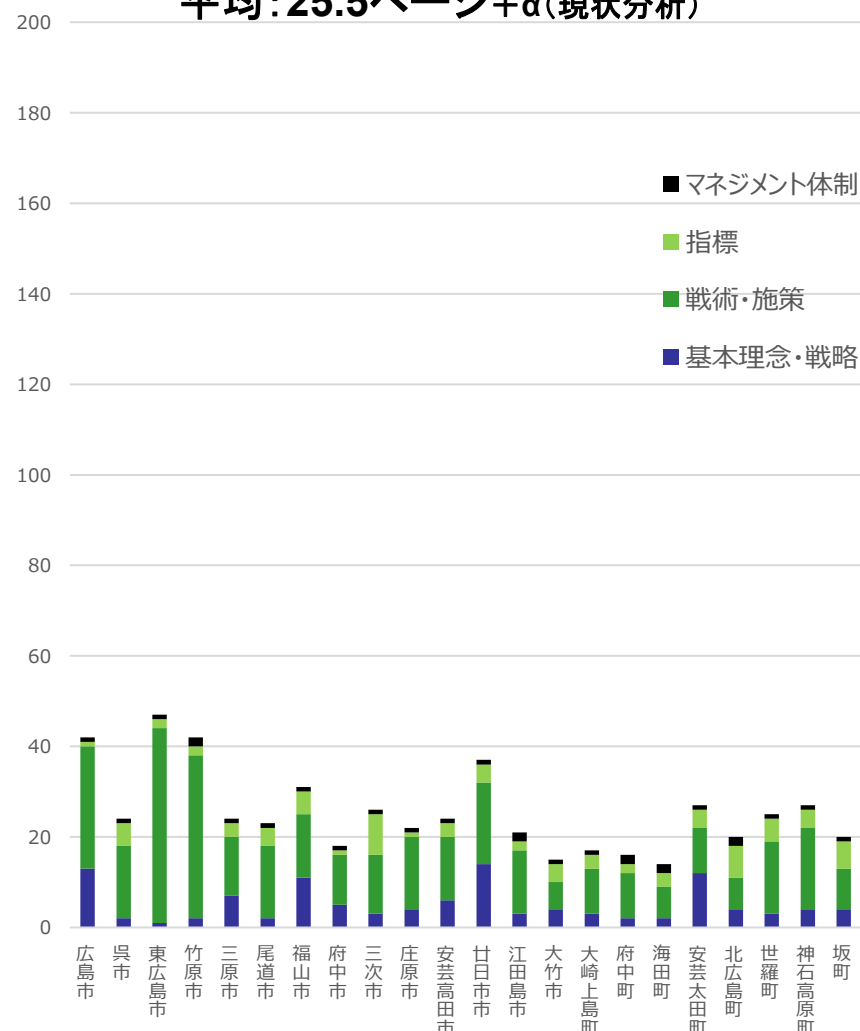
課題>「地域公共交通計画」の構成②

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)



(参考) 現行「地域公共交通計画」の構成例

【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

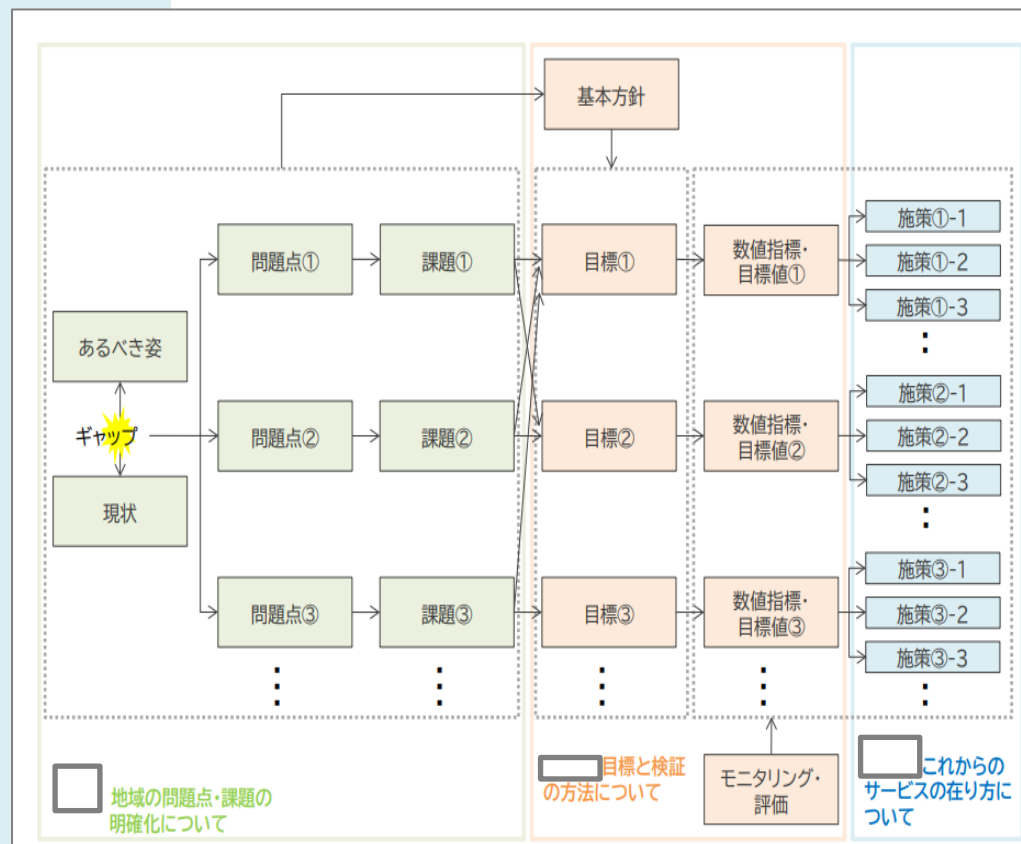
6. 計画の目標

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定義（地域交通法第5条第1項）

地域公共交通計画 = 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を推進するための計画

計画への法定記載事項

義務

- 地域公共交通の活性化及び再生の推進に関する**基本方針**
- 計画の**区域・目標**
- 目標達成のための事業と実施主体に関する事項（**役割分担**）
- 計画の達成状況の**評価**に関する事項
- 計画**期間**
- その他必要な事項

努力義務

- 資金確保に関する事項
- 立地適正化に関する施策・観光施策との連携に関する事項
- 地域の関係者相互間の連携に関する事項
- 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

数値指標（KPI）

法令規定 指標 (標準)

サービス**利用者数**（法律）

サービス**収支**（法律）

サービス費用についての**国又は地方公共団体の支出**（省令）

推奨

地域公共交通の利用率、クロスセクター効果 等

選択

高齢者の外出回数、地域公共交通のカバー率 等

地域交通法が定めるPDCA

①市町村等関係者が協議後、計
画作成（**努力義務**）
&計画を国土交通省等に送付

②計画記載事業（道路運送高度
化事業等）を実施

③**毎年度**、施策の実施状況の調
査・分析及び評価（**努力義務**）
&結果を国土交通省等に送付

④市町村等が**必要と認めるときは**
計画変更

地域公共交通計画の標準構造（モデル・アーキテクチャ）

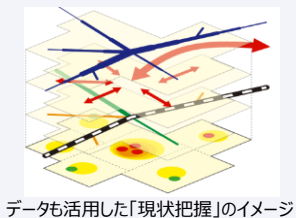
住民・市民との双方向コミュニケーションを通じた「地域の将来像」の共有（例）計画が実現したとき、住民の暮らしや観光がどう変わるのか

豊かな地域社会の実現 人口減少の歯止め 移住・定住の促進 地域経済・産業の発展 地価の上昇 ウェルビーイングの実現 健康寿命の増進 カーボンニュートラル …… ※交通分野が貢献する目標群（クロスセクター目標）

上位計画への位置づけ
(総合計画等)

現状診断

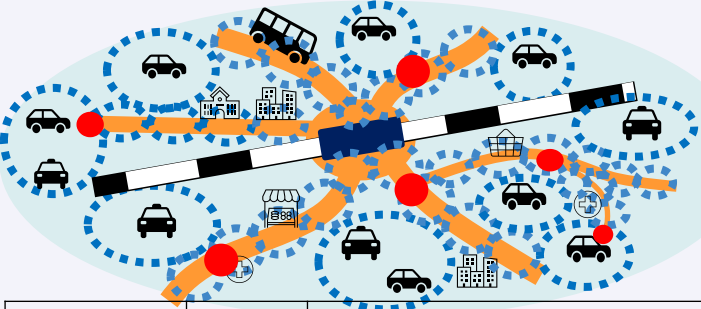
地域将来像・移動ニーズ
↑ギャップを把握し、課題の本質を探る
↓
地域と交通の現状把握



←今後の移動ニーズ（潜在需要、人口予測等）
←交通の現状把握②：交通サービスの利用実態
←交通の現状把握①：交通サービスの運行実態
←地域の現状把握：人口・高齢化、施設（医療・教育・商業等）の動向等
※改訂の場合は、前計画の評価を踏まえて診断

データも活用した「現状把握」のイメージ

ネットワークの統合的将来像（地図）



目標①：公共交通軸と拠点の充実・保証

まち・観光の骨格となる路線・拠点について、おでかけの足として、利便性の高いサービスを目指す。
※主に地方都市（人口10万人以上）で設定

目標②：移動制約者の足の確保

地域交通の不便により移動の制約がある者（高齢者、学生等）に重点を置いて、移動の足の確保（カバー）を目指す。

①及び②の観点から統合的・即地的に描写

立地適正化計画等の公共交通軸
具体的・即地的に一致

地域の多様な課題に対する
目標・KPI

目標	評価スパン	アウトプット	アウトカム
①	短期	○各公共交通軸の運行頻度・回数	○各公共交通軸・拠点の利用者総数
	中長期	○公共交通分担率	
②	短期	○（一定時間内に）公共交通で通院・通学できる高齢者・学生の割合	○高齢者・学生の公共交通の利用回数
	中長期	○高齢者・学生の1日平均の移動回数	
③持続可能性・実現可能性の確保	短期	○公共交通の収支・公的資金投入額	○公共交通の利用者総数 ○公共交通に従事する運転者数
	中長期	○住民等の公共交通に対する満足度・認知度	

※移動制約者：地域交通の不便により、移動の制約のある者（高齢者、学生、障がい者等）を指す。高齢者、障がい者等については、バリアフリー計画等と連携・調和した取組が期待される。
※上記KPIにより定量的に評価するほか、定量化が困難な内容についても、定性的に評価することが重要
※制約を超えた5年目標を設定する場合、持続可能性・実現可能性を確保するため、当該内容に合わせたKPI設定が望ましい

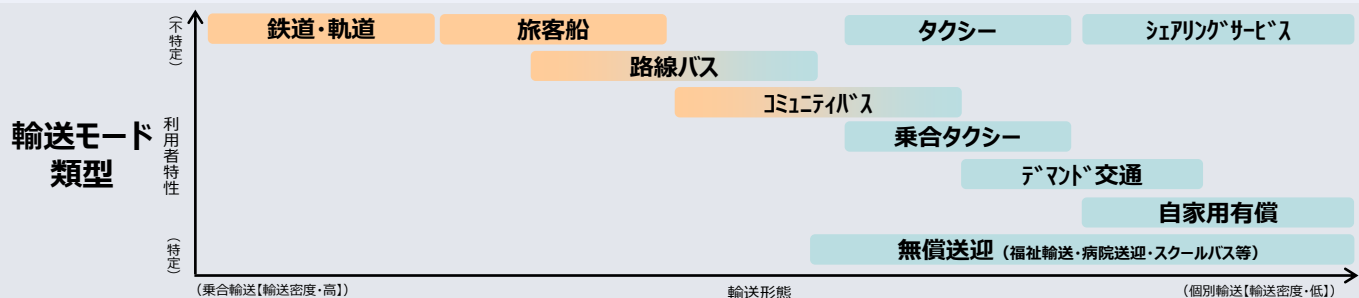
基本方針・目標

中長期の目指す姿

5年の計画目標・KPI

まちづくり・観光の計画との連携・調和
(立地適正化計画、総合交通戦略、観光圏整備計画等)

総花的でなく、重要な施策・事業に狙いを定めリソースを集中+継続的なモニタリングと施策・事業の改善



担い手
類型

交通事業者 自治体 地域の関係者

対策類型	①関連：各輸送資源を交通事業者に集約・統合		②関連：既存の輸送資源の最大活用	
	車両のダウンサイジング等による運行の高頻度化 交通事業者間の連携・共同経営による運行の効率化 官民の役割分担の再構築（鉄道再構築・エリア一括・公設民営・コミュニティバス等） 複数交通モード間の一体化による利便性・効率性の向上（共通切符・MaaS・サブスクリプション等）	車両のダウンサイジング等による運行の高頻度化 交通事業者間の連携・共同経営による運行の効率化 官民の役割分担の再構築（鉄道再構築・エリア一括・公設民営・コミュニティバス等） 複数交通モード間の一体化による利便性・効率性の向上（共通切符・MaaS・サブスクリプション等）	おでかけ先等と連携した交通と他事業の相互利用 デジタル技術等の活用（自動運転・AIオンデマンド・車両IoT化等） 運転手等の確保（消防団・自衛隊等との連携、移住施策等） 他分野機能・拠点の集約によるモビリティハブ（“駅”）の賑わい創出	地域における移動手段の集約による運行の効率化 移動制約者（高齢者・学生・子ども等）の送迎等における交通事業の活用 貨客混載による人流・物流の一体化 自家用有償旅客運送等への多様な関係者（JA・DMO・RMO等）の参画

共創類型
交通×●●

官民 交通事業者間 医療・介護・福祉 子育て 教育・スポーツ・文化 商業・農業
 宅配・物流 エネルギー・環境 地域・移住 金融・保険 観光・まちづくり

地域の多様な課題に応じた施策・事業

実行・評価

適材・適所の施策・事業

スケジュール

	N年度(●)												N+1年度(★)												N+2年度(○)					
	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	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月	5月	6月			
協議会																														
地域公共交通計画																														
地域公共交通維持改善事業																														

機動的・横断的な実行体制

モニタリングチームの組成（自治体・交通事業者+a）
 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

モビリティ・データの活用方針

モビリティ・データのデジタル化に向けた取組
 モビリティ・データの共有体制・枠組の構築
 モビリティ・データも活用した計画推進

※モデル・アーキテクチャの活用にあたっては、定型項目を埋めれば万事解決との誤解に陥ることなく、各地の実情を踏まえ、地域自ら考え・行動する「白紙」を埋める作業が非常に重要。

例）単なる現状把握でなく、課題の本質を探る「考えるチカラ」 / 計画の実現に向けた、関係者との「コミュニケーション・合意形成」（信頼・共創・熟議）等

※自治体の規模等に応じて、「モデル・アーキテクチャ」から、構成要素を選択して活用されることも想定される。

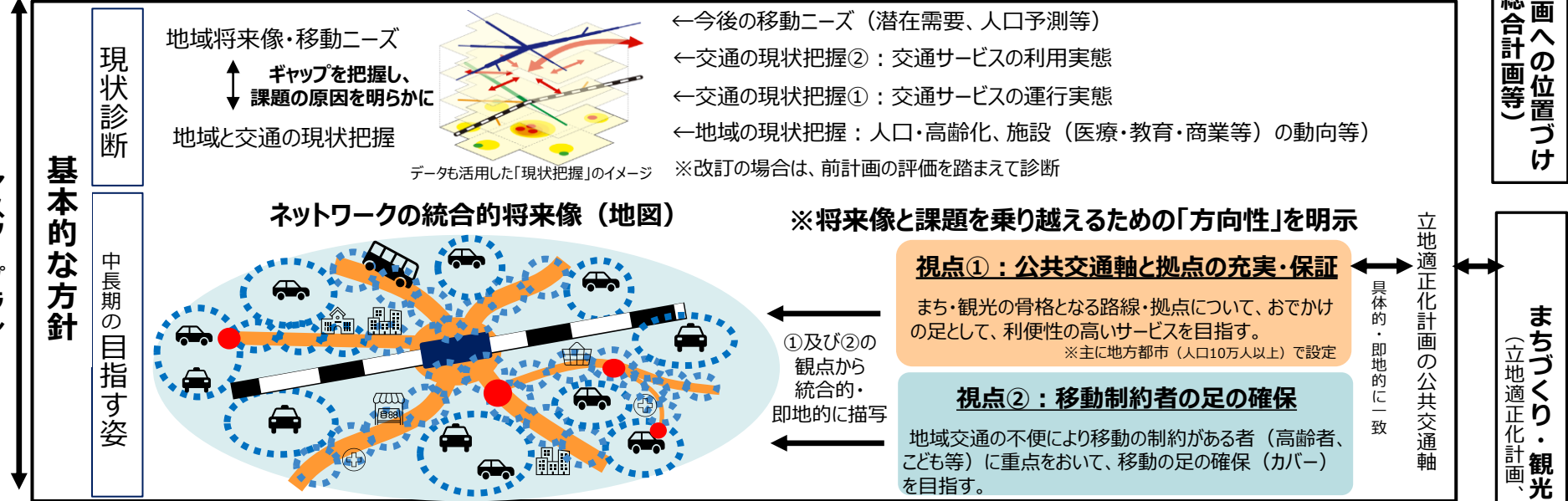
例）過疎地域等においては、2大目標のうち、②移動制約者の足の確保のみを設定する等

1-(1)-② モデルアーキテクチャ(標準構造)【目標とKPI(数値指標)】

- 交通分野が主導的役割を担う、①公共交通軸と拠点の充実・保証、②移動制約者の足の確保、の2点に沿って、「目指す姿(地図)」・「計画目標」・「KPI」の定型を、以下の通り定める。
- KPIの定型として、人口規模等に留意しつつ、3分類10指標を中核指標とし、その設定を促進する。

住民・市民との双方向コミュニケーションを通じた「地域の将来像」の共有(例) 計画が実現したとき、住民の暮らしや観光がどう変わるのか

- 豊かな地域社会の実現
- 人口減少の歯止め
- 移住・定住の促進
- 地域経済・産業の発展
- 地価の上昇
- ウェルビーイングの実現
- 健康寿命の増進
- カーボンニュートラル ※交通分野が貢献する目標群(クロスセクター目標)



計画目標・KPI	5年の計画目標・KPI	目標	評価スパン	アウトプット	アウトカム	
		①公共交通軸と拠点の充実・保証	短期	短期	○各公共交通軸の運行頻度・回数	○各公共交通軸・拠点の利用者総数
		中長期	中長期	○公共交通分担率		
		②移動制約者の足の確保	短期	短期	○(一定時間内に)公共交通で通院・通学できる高齢者、子どもの割合	○高齢者、子どもの公共交通の利用回数
			中長期	中長期	○高齢者、子どもの1日平均の移動回数	
		③持続可能性・実現可能性の確保	短期	短期	○公共交通の収支・公的資金投入額	○公共交通の利用者総数 ○公共交通に従事する運転者数
			中長期	中長期	○住民等の公共交通に対する満足度・認知度	

※移動制約者: 地域交通の不便により、移動の制約のある者(高齢者、子ども、障がい者等)を指す。高齢者、障がい者等については、バリアフリー計画等と連携・調和した取組が期待される。

※上記KPIにより定量的に評価するほか、定量化が困難な内容についても、定性的に評価することが重要

※目標設定にあたっては、住民サービスの充実・最適化に向けて、供給の不足(運転手・車両等)や行政上のハードル(資金等)を乗り越える努力が必要。

地域の多様な課題に対する目標・KPI

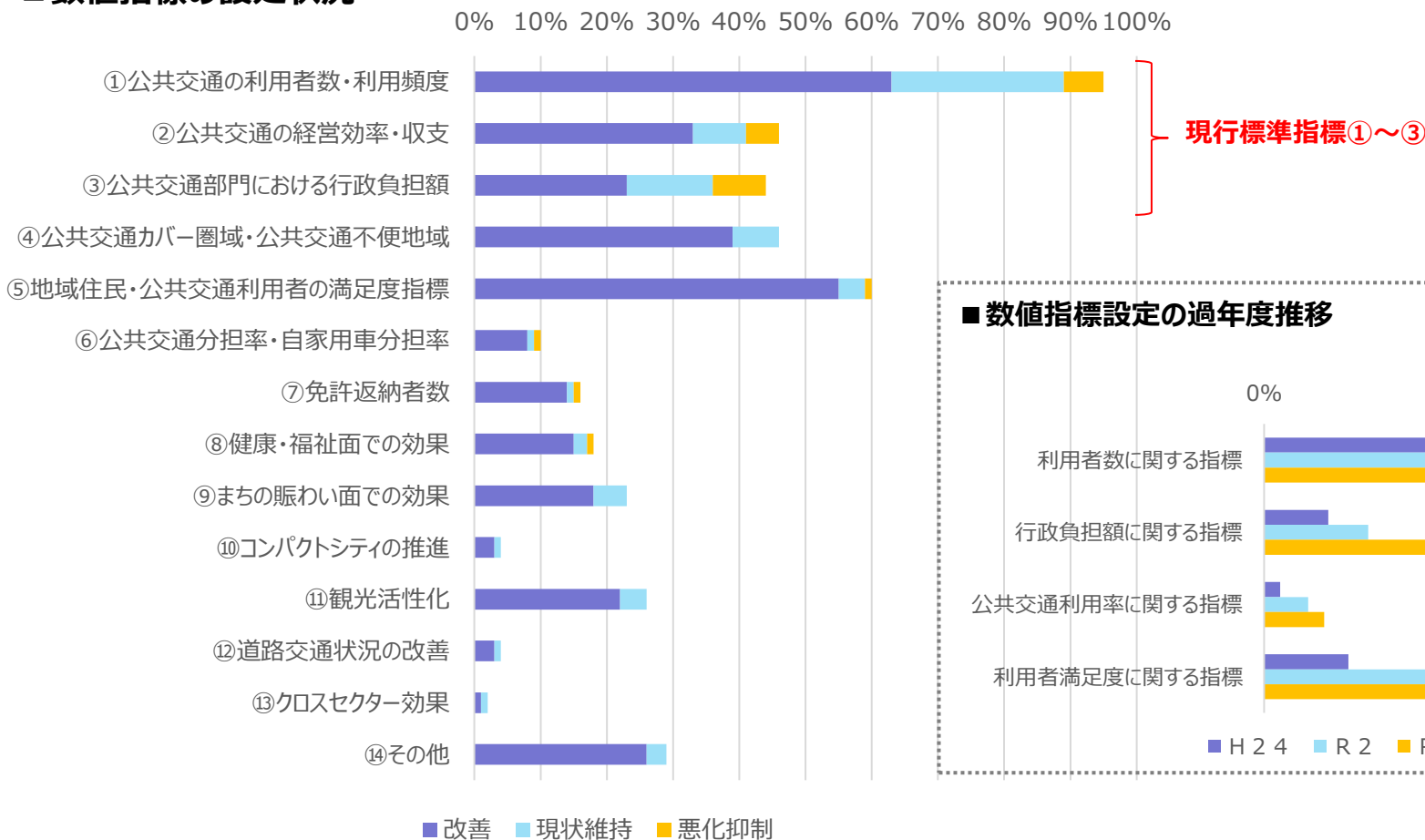
まちづくり・観光の計画との連携・調和(立地適正化計画、総合交通戦略、観光圏整備計画等)

課題>「地域公共交通計画」における数値指標(KPI)

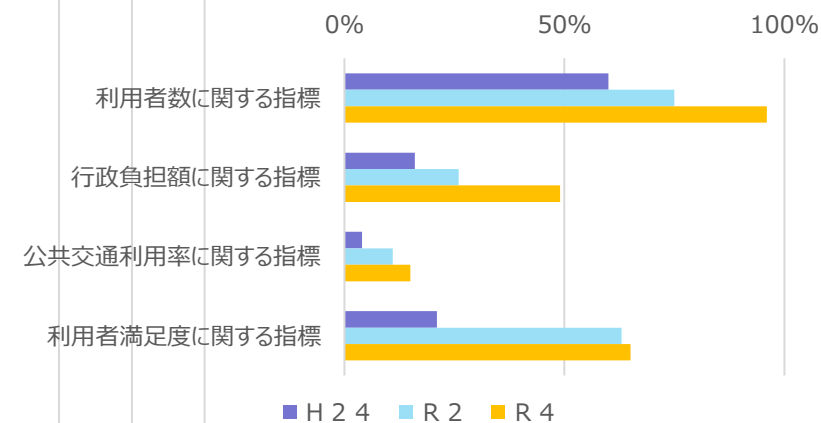
○地域公共交通計画における数値指標(KPI)について、多くの計画で利用者数に関して設定しているが、数値の「改善」を目標とする計画は約6割にとどまる。

○また、財務関連指標(収支状況や行政負担額、クロスセクター効果)や、公共交通カバー率、利用者満足度の設定は、半数程度にとどまり、その他指標については、2割程度にも満たない現状。

■数値指標の設定状況



■数値指標設定の過年度推移



(参考) 現行「地域公共交通計画」の数値指標(KPI)

- 「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き第4版（令和4年10月改訂）」では、標準・推奨・選択という3つの段階に分けて、計40指標を掲載。
- 内訳は、標準3、推奨21、選択16であり、標準指標は3つのうち2つが財務関連指標となっている。

○標準指標

地域交通法及び地域交通法施行規則において、設定することを求めている指標。

○推奨指標

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。

○選択指標

地域の実態に合わせて適切なものを設定することを求める指標。

標準	推奨	選択
3	21	16
交通関連指標	他分野に係る指標	
21	19	
アウトカム指標	アウトプット指標	
24	16	

他分野に係る指標

目標別	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	○	○	
事業効率の改善	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	○	○	
	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	○	○	
おでかけ機会の確保	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		○	
	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・施設の利用者数	推奨	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		○	
	企画乗車船等等の販売数・利用者数	選択	アウトカム	○	○	○
環境負荷の軽減	企画乗車船等等の導入	選択	アウトプット	○	○	○
	地域公共交通に起因するCO2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		○	
	洗車の削減	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		○	○
	人口規模の縮小	選択	アウトカム		○	○
系統間での円滑な接続の確保	公共交通の沿線人口	選択	アウトカム		○	○
	系統間の接続回数・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	○	○	
系統間の乗継ぎに関する平均待ち時間	系統間の乗継ぎに関する平均待ち時間	選択	アウトプット	○	○	

(参考)モデルアーキテクチャ(標準構造)の中核指標と現行「手引き」のKPI

- モデルアーキテクチャ(標準構造)の中核指標と、現行手引き記載のKPIとのおおよその対応関係は以下の通り。
※引き続き、階層化や整理が必要。

目標例	数値指標例	区分	モデル・アーキテクチャ内での中核指標類型	
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	③ 持続可能性・実現可能性の確保	B アウトカム
	地域公共交通の利用頻度	推奨	公共交通の利用者総数に内包	
	地域公共交通の利用率	推奨		
	地域公共交通の平均乗車密度	推奨		
	地域公共交通の断面輸送量	推奨		
	公共交通に係る個別路線・系統別の利用者数	推奨		
	利用者住民等の地域公共交通に対する満足度	推奨	③ 持続可能性・実現可能性の確保	中長期
	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	住民等の公共交通に対する満足度・認知度に内包	
利用者・住民等の地域公共交通に対する認知度	推奨	③ 持続可能性・実現可能性の確保	中長期	
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	③ 持続可能性・実現可能性の確保	A アウトプット
	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	③ 持続可能性・実現可能性の確保	A アウトプット
	地域公共交通に係る収益	推奨	③ 持続可能性・実現可能性の確保	
	地域公共交通に係る経費	推奨		
	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	※ 任意に設定	
地域公共交通の公的資金投入に対する理解度	推奨	住民等の公共交通に対する満足度・認知度に内包		
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	(一定時間内に)公共交通で通院・通学できる高齢者、子どもの割合に内包	
	高齢者の外出回数	選択	② 移動制約者の足の確保	B アウトカム
	自宅から通学できる高校生の割合	選択	② 移動制約者の足の確保	A 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	② 移動制約者の足の確保	A 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	各公共交通軸の運行頻度・回数に内包	
	運行回数	推奨	① 公共交通軸と拠点の充実・保証	A アウトプット
	地域全体の公共交通延長	推奨	(一定時間内に)公共交通で通学・通院できる高齢者、子どもの割合に内包	
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		
	キャッシュレス決済の導入件数・導入率	推奨		
まちのにぎわい創出	駅・停留所施設、運行情報、広報媒体等の多言語化	推奨		
	市区町村や市町村内特定地区・施設の来訪者数	選択		
観光振興	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	※ 任意に設定	
	観光客数(入込観光客数、宿泊者数等)	選択		
	観光地最寄りの駅・バス停の乗降者数	選択		
	企画乗車船券等の販売数・利用者数	選択		
環境負荷の軽減	企画乗車船券等の導入	選択		
	地域公共交通に起因するCO ₂ 排出量の削減	推奨		
	自家用車分担率の縮小	推奨	① 公共交通軸と拠点の充実・保証	中長期
	渋滞の削減	選択	※ 任意に設定	
安全確保	EVバス等の導入(手引第4版(2023年10月改訂)で追加)	選択	高齢者の公共交通の利用回数に内包	
人口規模の維持	免許返納者数の拡大	選択	公共交通分担率に内包	
	公共交通の沿線人口	選択	各公共交通軸の運行頻度・回数に内包	
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		
	系統間の乗継ぎ利用者数	推奨	① 公共交通軸と拠点の充実・保証	B アウトカム
	系統間の乗継ぎに係る平均待ち時間	選択	各公共交通軸の運行頻度・回数に内包	

(参考)環境指標の設定について

- 「地球温暖化対策の推進に関する法律」に基づき、都道府県及び市町村は、地方公共団体実行計画（地方公共団体の温室効果ガス削減計画）を策定することとされており、市町村によっては、EVバスの導入に係る指標等を設定。

地方公共団体実行計画について

作成主体	都道府県及び市町村 (作成にあたり地方公共団体実行計画協議会を組織することが可能)
計画期間	2030年度末まで(※)を推奨 ※国が作成する地球温暖化対策計画と同様
協議会構成員	○作成しようとする都道府県及び市町村 ○関係行政機関、関係地方公共団体、事業者・住民その他の当該地域における地球温暖化対策の推進を図るために関係を有する者 ○学識経験者その他の当該都道府県及び市町村が必要と認める者 等
計画に記載する事項	【地方公共団体実行計画（事務事業編）】 ○地方公共団体実行計画の目標 ○自らの事務及び事業（公営交通等）に関する温室効果ガスの排出の量の削減等のための措置等 ※全ての地方公共団体に義務づけ 【地方公共団体実行計画（区域施策編）】 ○都市機能の集約の促進、公共交通機関の利用者の利便の増進その他の温室効果ガスの排出の量の削減等に資する地域環境の整備及び改善に関する事項等 ※都道府県・指定都市・中核市・施行時特例市に義務づけ、その他市町村は努力義務

地方公共団体実行計画の例

<地域公共交通に関連する目標設定>

方針4 その他の温室効果ガスの削減に資する取組

指標	単位	現況(2021年)	目標値(2030年)
公用車の電動化率	%	6.9%	100%
EVステーション設置台数(公共施設等)	台	1	3
町営バスにEVバス導入	路線	0	2

町営バスのEV化に関する目標を設定

※排出量の目標値(2030年)は2,587t-CO₂(P43 図3-2-1参照)

(出典) 立山町地球温暖化対策実行計画

3. 主な施策の実施に関する目標

温暖化対策の取組状況を管理するための指標を以下に示します。

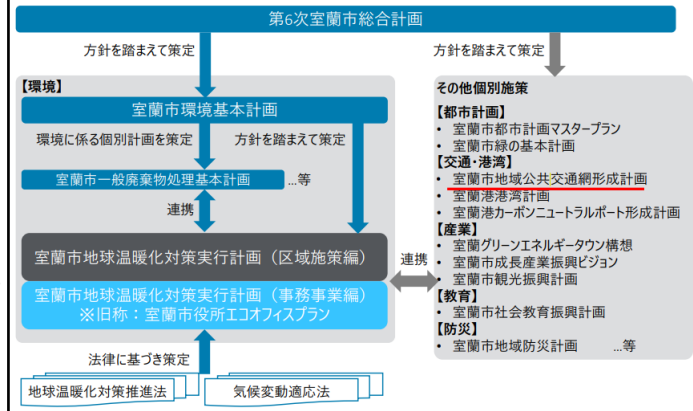
柱3 交通の脱炭素化

EV公共交通の導入数	0台	3台
公用車における新車(乗用車)の次世代自動車導入割合	0%	100%

公共交通のEV化に関する目標を設定

(出典) 広野町地球温暖化対策実行計画

<地域公共交通計画等との関連性>



地域公共交通網形成計画(地域公共交通計画)との連携を念頭に地方公共団体実行計画を作成

(出典) 広野町地球温暖化対策実行計画

(参考)5年後に計画が達成された「地域の将来像」を設定している例

- 5年後に、地域公共交通計画が達成された地域の姿を**具体的かつ難しくなく描く**ことで、地域住民をはじめとした地域の関係者の**当事者意識を醸成し、連携・協働を促進**していくことが重要。

JR山陰本線（園部～綾部）沿線地域公共交通計画

<5年後に計画が達成された地域の姿>

本計画では、**安全安心で豊かな暮らしの基盤となり、交流と定住を促進する「森の京都『おでかけ』システム」の実現**を目指して様々な事業を実施します。

「森の京都『おでかけ』システム」とは、地域住民の様々なシーンにおいて、気軽に利用可能になり、移動先（目的地）の選択肢も広げることができる地域公共交通のことで、また、住民だけでなく、来訪者が次もこの地域に来たくなるような、移住者がこの地域に住み続けたいような地域公共交通を目指します。

- 例えば、以下のようなことができるようになります。
- ・ **高校生**は、部活や塾で遅くなっても、主要駅から公共交通等を使って帰宅できるようになり、家族にとっては送迎の負担が減ります。また、駅構内の学習スペースを利用して、公共交通の待ち時間に宿題や自主学習に取り組めるようになり、時間を有効的に使えるようになります。
 - ・ **幅広い世代**が、無理なく広域に通勤・通学できる環境にすることで、快適に働き・学ぶことができるようになり、「この地域に住み続けたい」「移住して住み続けたい」と思えるようになります。
 - ・ **子育て世代**は、明るくて清潔で、ベビーシートや授乳室まで整った駅やバス停の待合環境整備ができることで、いつでも安心して公共交通を利用できます。
 - ・ **高齢者**は、運転免許を返納しても、自家用車に頼らずに公共交通を利用して買い物や通院等をすることができ、いつまでも安全安心に住み続けられます。また、駅に併設するカフェやサロン等で、日常的に集まり憩うことができます。
 - ・ **来訪者**は、バス停名称の統一やバスナンバリングの導入、情報提供・案内の充実等により、公共交通により途中で迷うことなく観光できます。地域内フリーチケット等でちょっとした寄り道もでき、新しい出会い・発見もあるかもしれません。



JR関西本線（加茂以東）沿線地域公共交通計画

5年後に計画が実現したとき、地域のくらしや観光がどう変わるのか

JR 関西本線沿線全体の公共交通サービスは、より使いやすく快適に

- ・ 駅や拠点バス停には、明るく清潔な待合環境が整い、日常的に人々が集まり憩うことができる場所へと整備され、安心して鉄道やバスを利用できるようになります。
- ・ 新たな道路整備とバス路線の開設により地域外へのアクセス機能が向上し、通勤・通学が可能な範囲が広がり、交流人口も増加します。
- ・ 相楽東部地域では、ますます高齢化が進みますが、自宅付近から駅などの目的地まで移動できるデマンド交通^{※1}の導入が広がることで、車の運転が難しくなり運転免許を返納しても、家族の送迎に頼ることなく安心して地域で暮らし続けることができます。
- ・ JR 関西本線やバス、デマンド交通、これら地域の多彩な公共交通サービスの利用についてワキストップで情報発信や予約、案内を行う総合案内窓口の設置や MaaS^{※2}の導入により、住民や来訪者は、不安を感じたり、迷うことなく、公共交通サービスを利用して地域内を移動できるようになります。

このような公共交通サービスの実現のためには、自治体や交通事業者、利用者といった関係者が一体となり、今後5年間の相楽東部地域における公共交通サービスの方向性や事業の進め方を定めた計画を作り、継続的に協議・調整していく必要があります。

※1 デマンド交通：路線やダイヤをあらかじめ決めないなど、利用者のニーズに応じて柔軟に運行するバスや乗合タクシー等の公共交通。
※2 MaaS: Mobility as a Service の略。出発地から目的地まで、利用者にとっての最適経路を提示するとともに、複数の交通手段やその他のサービスを含め、一括して提供するサービスをいう。

- いずれの計画においても、**5年後に、どのような施策により、何ができるようになるのか具体的に記載**されており、5年後のイメージがわかりやすいことがポイント。
- JR山陰本線沿線の計画は、「高校生」、「子育て世代」、「高齢者」、「来訪者」などの**個別の属性を切り口**としている一方で、JR関西本線沿線計画は、「相楽東部地域」など、**地域を切り口**としている。



(参考)自治体の規模等に応じた設定例

- モデルアーキテクチャ（標準構造）の活用にあたっては、自治体の規模等に応じて、地域の実態を踏まえた構成要素とすることも想定される。

■ 過疎地域等で「②移動制約者の足の確保」のみを設定する場合

マスタートラック
アクションプラン

○移動制約者の足の確保

地域交通の不便により移動の制約がある者（高齢者、子ども等）に重点を置いて、移動の足の確保を目指す。

目標	評価スパン	アウトプット	アウトカム
移動制約者の足の確保	短期	○（一定時間内に）公共交通で通院・通学できる高齢者、子どもの割合	○高齢者、子どもの公共交通の利用回数
	中長期	○高齢者、子どもの1日平均の移動回数	
持続可能性・実現可能性の確保	短期	○公共交通の収支・公的資金投入額	○公共交通の利用者総数 ○公共交通に従事する運転者数
	中長期	○住民等の公共交通に対する満足度・認知度	

輸送モード類型

(集合輸送【輸送密度・高】) ← 輸送形態 → (個別輸送【輸送密度・低】)

担い手類型

- 交通事業者
- 自治体
- 地域の関係者

対策類型

- 地域における移動手段の集約による運行の効率化
- 移動制約者（高齢者、子ども等）の送迎等における交通事業の活用
- 貨客混載による人流・物流の一体化
- 自家用有償旅客運送等への多様な関係者（JA・DMO・RMO等）の参画
- おでかけ先等と連携した交通と他事業の相互利用
- デジタル技術等の活用（自動運転・AIオンデマンド・車両IoT化等）
- 運転手等の確保（消防団・自衛隊等との連携、移住施策等）
- 他分野機能・拠点の集約によるモビリティハブ（“駅”など）の賑わい創出

共創類型 交通 × ●●

官民	交通事業者間	医療・介護・福祉	子ども・子育て
教育・スポーツ・文化	宅配・物流	エネルギー・環境	地域・移住
	観光・まちづくり	商業・農業	金融・保険

1-(1)-② モデルアーキテクチャ(標準構造)【公共交通軸の設定①】

○ **地域公共交通の持続可能性を確保するためには、ネットワーク上に「軸」と「拠点」を定めることが重要。**

※ただし、地域事情によっては無理して定める必要がない地域も一部に存在

○ 「軸」については、地域が目指す姿から、生活から幅広い“お出かけ”まで需要側の様々な場面を想定し、公共交通軸ごとの目標水準を戦略的・階層的に設定し、施策展開することが有効。

○ 「公共交通軸」の目標水準としては、**運行頻度・回数を設定（大量輸送から多頻度輸送へ）することとし、「生活需要」と「お出かけ需要」ごとに、以下にその設定例を示す。**

※目標設定にあたっては、住民サービスの充実・最適化に向けて、供給の不足（運転手・車両等）や行政上のハードル（資金等）を乗り越える努力が必要。

品質保証 (お出かけ需要)

様々な外出需要に幅広く対応できる運行頻度・回数を確保

設定例：3～4本/時 以上

【パターンダイヤ等のわかりやすさも含め、時刻表が気にならないレベル】

※主にB:地方都市（人口10万人以上）において設定されることを推奨。人口規模や時間帯等により、複数本/時以上の設定例もある。
また、定時性や始発時刻・終発時刻、混雑状況についても留意することも必要。

性能保証 (生活需要)

生活必需移動（通学・通院）の足を確保

設定例：1日3本（朝、昼、晩）

買い物など日常のお出かけに困ることがない運行頻度・回数を確保

設定例：2時間に1本 以上

特定の需要（通勤・通学等）に対応する運行頻度・回数を確保

設定例：ピーク時3本/時 以上

※地域の実情（高齢化率やこどもの居住割合等）を踏まえて、本数を増やすことも想定。

(参考) 都市類型の考え方について

(出典) 第15回デジタル田園都市国家構想実現会議資料7より作成

現状

< A : 交通空白地など > ※人口10万人未満

- 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 > ※人口10万人以上

- 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 > ※三大都市圏の政令指定都市

- 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

1-(1)-② モデルアーキテクチャ(標準構造)【公共交通軸の設定②】

「幹・枝・葉の交通」のうち、「枝の交通」は「公共交通軸」として階層化（都心、幹線、支線など）し、それぞれ一定の水準（運行頻度・回数）を目標として設定。立地適正化計画の「公共交通軸」と具体的・即地的に一致させ、まちづくり政策（施設配置や空間形成等）と実質的連携を図ることが重要。

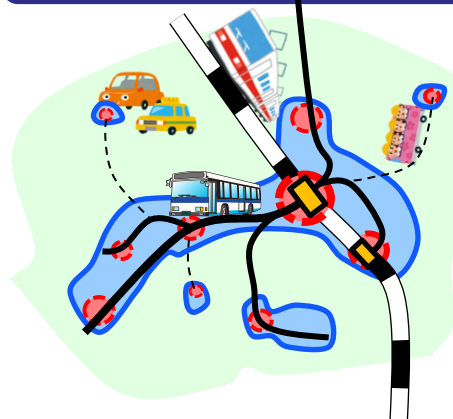
「幹・枝・葉の交通」の考え方



枝の交通
路線バスや地域鉄道等、定時定路線で運行される地域交通

「アフターコロナ時代に向けた地域交通の共創に関する研究会」中間整理（令和4年3月30日）より

「立地適正化計画」における公共交通軸



【基幹的な公共交通軸】
中心拠点を中心に地域/生活拠点、居住を誘導すべき地域を結ぶ都市軸で、将来にわたり一定水準以上のサービスで運行する公共交通路線等

※「枝の交通」のうち、基幹的な公共交通軸について、立地適正化計画の手引において定められている。
※「地域公共交通計画」と「立地適正化計画」では、計画期間等が異なることに留意が必要。

「立地適正化計画作成の手引き」（令和5年11月改訂）より

地域公共交通計画の公共交通軸（イメージ）

「公共交通軸」として階層的に水準を設定

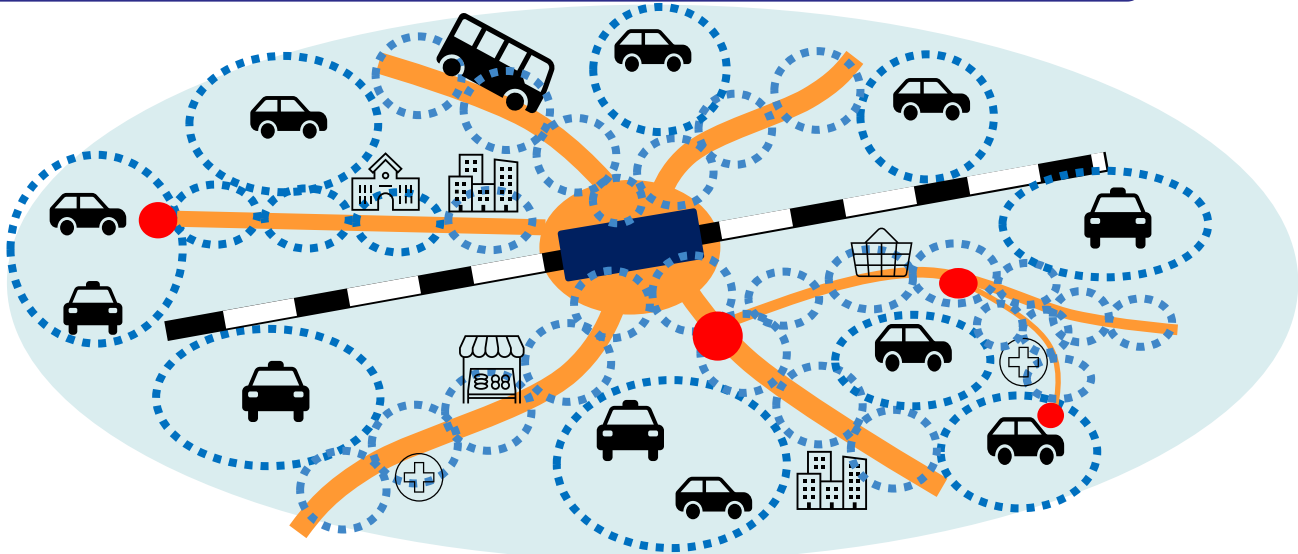
（例）都心、幹線、支線、生活など

品質保証（おでかけ需要）

- ・設定例：3～4本/時 以上（※）
- ※ パターンダイヤ等のわかりやすさも含め、時刻表が気にならないレベル

性能保証（生活需要）

- ・設定例：1日3本（朝、昼、晩）
- ・設定例：2時間に1本 以上
- ・設定例：ピーク時3本/時 以上



(参考)公共交通軸の設定例①

- 需要に応じて路線を階層化し、階層ごとに都市計画（立地適正化計画など）と連動した公共交通軸のサービス水準を設定することが有用。

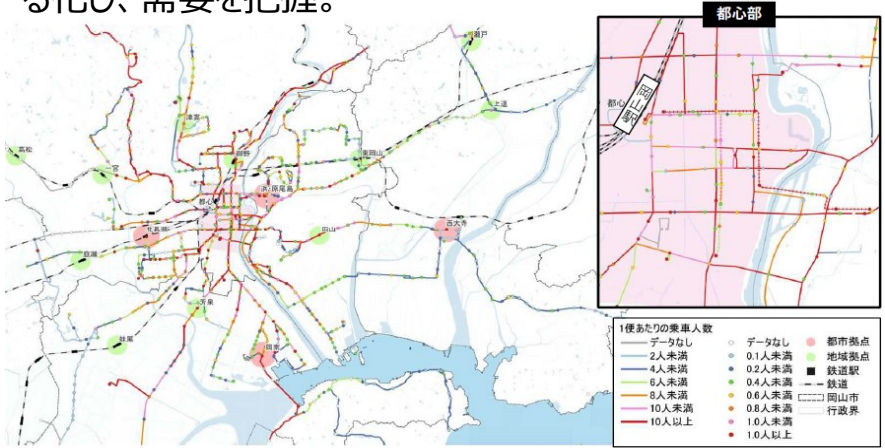
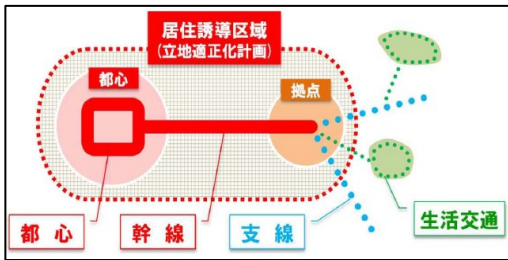
岡山市地域公共交通利便増進実施計画【第1弾】

(需要の階層化)

(需要の見える化と立地適正化計画との連動)

1便あたりの平均利用者数（路線バス・路面電車）を見る化し、需要を把握。

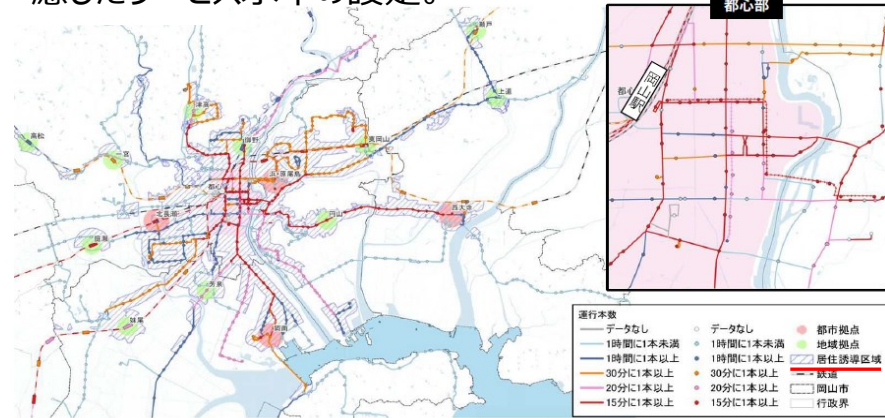
- 需要に応じて「都心・幹線」、「支線」、「生活交通」を分類し、それぞれのサービス水準を設定。
- 都心・幹線は15分に1本（最低30分に1本）、支線は1時間に1本程度の設定。



■ 階層ごとの確保すべきサービス水準、官民の役割分担、財政支援など

階層	区間	需要	モード	確保すべきサービス水準	官民の役割分担		財政支援	
					民	官	施設設備	運行
都心	都心内	大	路面電車 路線バス	・15分に1本目標 (最低30分に1本) ・大量輸送 ・速達性確保 ・結節機能強化	事業者間で連携しながらも、各社が効率的で利便性の高い運行サービスを提供	利便性向上や事業者間連携による効率化に向けた施設整備や設備投資への支援	○	○
幹線	主に都心と拠点間		JR 路線バス	・1時間に1本程度 ・ピーク時間帯も運行 ・車両小型化 ・幹線との接続	幹線とのシームレスな接続と、地域の拠点や生活関連施設までの運行サービスを提供	利用しやすく安定的な運行サービスを提供するため、施設整備、設備投資、運行経費への支援	○	○
支線	地域生活圏と身近な拠点	中	路線バス (小型化)	・1時間に1本程度 ・ピーク時間帯も運行 ・車両小型化 ・幹線との接続	幹線とのシームレスな接続と、地域の拠点や生活関連施設までの運行サービスを提供	利用しやすく安定的な運行サービスを提供するため、施設整備、設備投資、運行経費への支援	○	○
生活交通	公共交通不便地域	小	デマンド交通・ 自家用有償運送	・面的な運行 ・きめ細かい運行 (地域ニーズ対応) ・幹線、支線との接続	地域が主体となって、事業者と連携し、住民ニーズに対応したきめ細かい運行サービスを提供	利用しやすく安定的な運行サービスを提供するため、施設整備や運行経費への支援	○	○

立地適正化計画において定められる居住誘導区域を考慮したサービス水準の設定。



(参考)公共交通軸の設定例②

■地域公共交通計画における「公共交通軸」(主に市内幹線軸)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
兵庫県 赤穂市	約5万人	市内連携軸 : 市内各地域や生活機能拠点と都市機能拠点を結ぶ役割	<市内連携軸のうち、コミュニティバス「ゆらのすけ」運行区間> 市外連携軸や市内連携軸、地域内交通との乗り継ぎに配慮した運行水準を確保するために、交通事業者と連携し今後も必要に応じて維持することが必要	<コミュニティバス「ゆらのすけ」> 1日3往復 ※市内連携軸のうち特定ルートのみ運行
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、約半数以上の方が利便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

(参考) 都市構造の評価に関するハンドブック(2014)においては、「基幹的公共交通路線」を「日30本以上の運行頻度の鉄道路線及びバス路線」と定義。

(参考)公共交通軸の運行例

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)

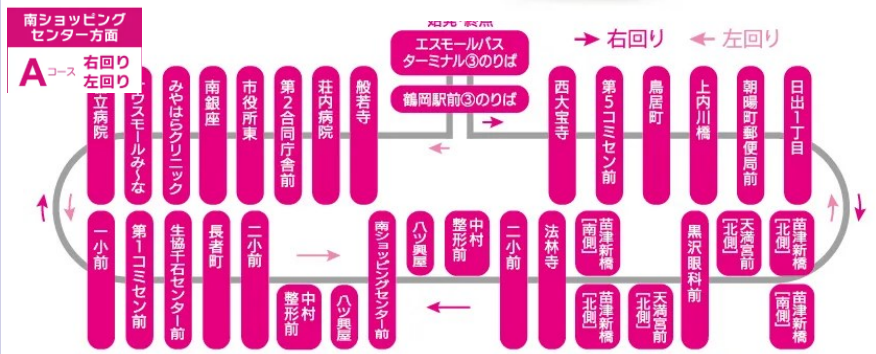
- 2007年から導入し、現在8地域にまで拡大。
 - 4～9人乗り自動車がバスのように定時・定路線（月～土：1日1～8便。運行日・便数は地域による）で地域内の住宅地と商業施設や病院などを結ぶ
 - 地域住民が中心となり、運行は地元タクシー事業者に委託。
 - 22年度乗車率は、全地域で補助継続基準の3割を超え、最高の小郡では62.1%
 - 小郡地域では、22年度1万4926人が乗車。
利用者が増えることで安定的な運営ができるようになり、1戸当たりの負担金は、当初の1000円から120円となり地域の負担が軽減している。
- ※市が経費の原則7割を補助。乗車率30%を3年連続で下回れば補助打ち切り、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。
- 交通空白地帯への路線新設や、医療機関やスーパーマーケットの近くを通るような路線の再設定を実施し、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。



出典：2023年5月7日産経新聞等をもとに国土交通省作成

(参考)公共交通軸と連携した魅力的な都市空間の形成

- 都市計画基本問題小委員会中間とりまとめ（2023年4月14日）において、公共交通軸の確保とまちづくりの取組の連携について、その重要性が示されている。

都市計画基本問題小委員会 中間とりまとめ（本文抜粋）

1)都市構造の「軸」と「拠点」（コンパクト・プラス・ネットワーク）の高質化・多様化について

都市圏全体における多極・多層的かつ集約型の都市構造の実現に向けて、特に地方においては、都心中心部の拠点や地域生活拠点の充実に加え、拠点間を結ぶ都市の骨格となる公共交通ネットワークの維持・強化が必要である。

その際、公共交通ネットワークの確保の実効性を高めるためにも、そのような公共交通ネットワークの確保に係る取組とまちづくりが一体的に推進されることがますます求められているところであり、そうした取組の推進にあたっては、都市の骨格となる公共交通軸を即地的・具体的に定め、その形成と、それを支える拠点整備等に係る取組を一体的かつ具体的に、立地適正化計画に定めることが重要である。

こうした事項を、中長期的なまちづくりの方針が示される立地適正化計画に位置づけることは、公共交通軸の維持・強化およびこれらと連携した魅力的な都市空間の形成に係る取組についての将来に渡る継続性・安定性を確保し、その実効性を高めることにつながると考えられる。

2)公共交通軸と連携した地区内交通と魅力的な空間形成

・・・公共交通軸と連携しながら、魅力的な空間形成を図るには、拠点内の回遊性や滞在性を向上させることが必要である。その際には、立地適正化計画に基づくコンパクト・プラス・ネットワークの取組と連携して、居心地が良く歩きたくなる歩行者中心の空間づくりをはじめ、量的拡充のみならず配置の適正化も含めた周辺まちづくりと駐車場施策の連携など、地区レベルでのきめ細やかな空間づくりを戦略的に進めることが重要である。なお、自動運転等の新技術や新たなモビリティに対応した都市施設のあり方についても、一体となって検討することが必要である。

5)公共交通軸と連携した拠点としての産業・雇用の場の位置づけ

産業・雇用の拠点の立地は、通勤が公共交通利用目的の多くを占めるなどコンパクト・プラス・ネットワークに関する取組を進める上で大きな影響を及ぼす場合もあり、都市の骨格となる公共交通軸の確保を図る上で、計画への位置づけについて考慮すべき場合がある。

そのような場合には、産業・雇用の拠点についても居住や都市機能を誘導する拠点と同様に、公共交通軸と一体的に立地適正化計画に位置付けることは、持続可能な公共交通ネットワークの形成を図る上で重要である。

(参考)地域公共交通計画と立地適正化計画の策定状況

●第2次交通政策基本計画（令和3年5月閣議決定）において、政策目標を設定。

政策目標（いずれもR6（2024）年度末時点）

地域公共交通計画の策定件数

1,200件

持続可能な地域公共交通の確保に向けた取組を促進

地域公共交通計画を立地適正化計画とあわせて策定した市町村数

400市町村

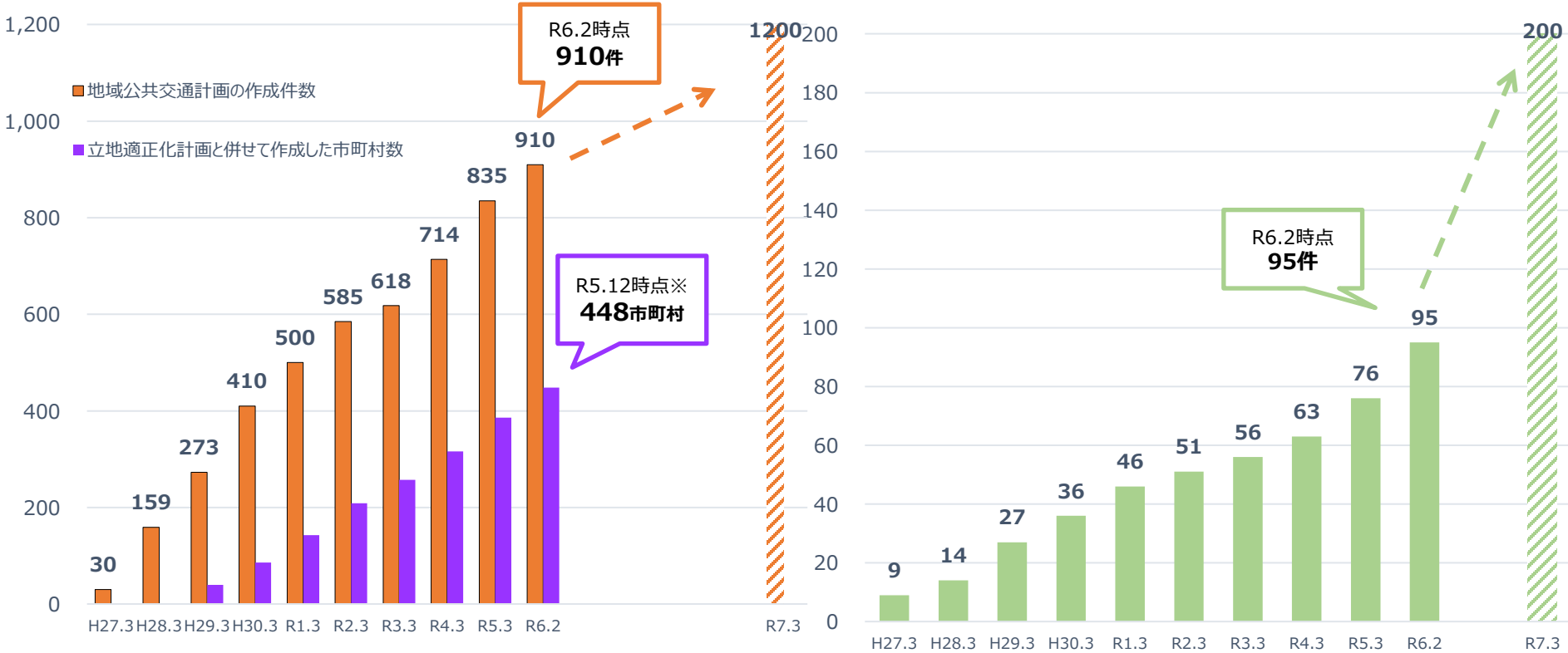
地域公共交通とまちづくりとの連携を強化

地域公共交通特定事業の実施計画の認定総数

200件※

地域の実情に応じた取組を促進

※ R5に政府方針等でR9（2027）年度までに300件とする目標を設定。



※立地適正化計画の作成状況の最新値がR5・12時点であるため、R5・12時点の数字を記載

1-(1)-② モデルアーキテクチャ(標準構造)【KPIの設定方法(例)】

○ K P I の設定にあたっては、アナログ／デジタルを問わず、以下の情報を活用して設定することができる。

※当該情報の取得が困難な場合も、取得可能な情報に基づいて議論・設定することが重要。

	K P I	データ (アナログ／デジタル)	公表データの活用※	自治体が取得可能なデータ※	取得・算出方法	
公共交通軸と拠点の充実・保証	短期	各公共交通軸の運行頻度・回数	系統情報 (経路・停留施設)	○	○	○公共交通軸の対象系統の運行本数から算出 ※GTFS-JP等から取得可能
			便 (便数・ダイヤ) 情報	○	○	
	中長期	各公共交通軸・拠点の利用者総数	利用実績 (系統別・停留所別利用者数)			○公共交通軸の対象系統の利用実績から算出 ○対象となる拠点 (停留所) の利用実績から算出
		公共交通分担率	人流情報 (GPS・経路検索) 利用実績 (系統別利用者数)	○	○	①人流情報等から移動需要の総量を算出 ②利用実績を①で除算して算出 ※人流情報については、一般的に有償で取得可能 ※アンケート情報 (パーソナルリサーチ調査情報) からも算出可能
移動制約者の足の確保	短期	(一定時間内) 公共交通で通院・通学できる高齢者、こどもの割合	人口情報 (地区 (メッシュ) ・年齢)	○	○	①施設情報・系統情報・便情報から病院・学校等から一定時間内で到達できる範囲を算出 ②人口 (メッシュ) 情報から当該範囲内に居住する高齢者 (60歳以上) 又は子ども (20歳以下) を算出
			施設情報 (病院・学校等)	○	○	
	中長期	高齢者、こどもの公共交通の利用回数	系統情報 (経路・停留施設) 便情報 (便数・ダイヤ)	○	○	③②を自治体内の高齢者 (60歳以上) 又は子ども (20歳以下) で除して算出 ※国勢調査やGTFS-JP等から取得可能
		高齢者、こどもの1日平均の移動回数	利用実績 (全体・属性別利用者数)			○属性別 (シルバーパス (又は60歳以上) 、通学定期 (又は20歳以下) の利用者数から算出
持続可能性・実現可能性の確保	短期	公共交通の収支・公的資金投入額	公的負担額に関する情報		○	-
			収支情報 (事業者・系統別)			
	中長期	公共交通の利用者総数	利用実績 (全体・系統別利用者数)		○	※運輸局・運輸支局から取得可能
		公共交通に従事する運転者数	供給情報 (車両・人員)		○	※運輸局・運輸支局から取得可能
	住民等の公共交通に対する満足度・認知度	アンケート情報 (パーソナルリサーチ調査情報)	○	○	-	

※公表データは、有償により取得する場合を含め、統計データやGTFS-JP等により取得可能と想定されるデータ。自治体が取得可能なデータは、公表データに加えて、自治体が情報提供を依頼することにより、運輸局・運輸支局 (法定報告) から取得可能なデータ。なお、それ以外のデータについても、今後自治体が取得可能となることが望まれる。

1-(1)-② モデルアーキテクチャ(標準構造)【カタログ化による支援(施策・事業)】

○ 施策・事業の設定にあたっては、各地で取り組まれている事例について、12の対策類型に分類のうえ、データ・支援措置を交えたカタログとして提供。目指す姿や計画目標・K P I に応じた施策・事業の検討にあたって活用。

対策類型※

※地域交通法に規定する地域公共交通特定事業（36ページ参照）も活用

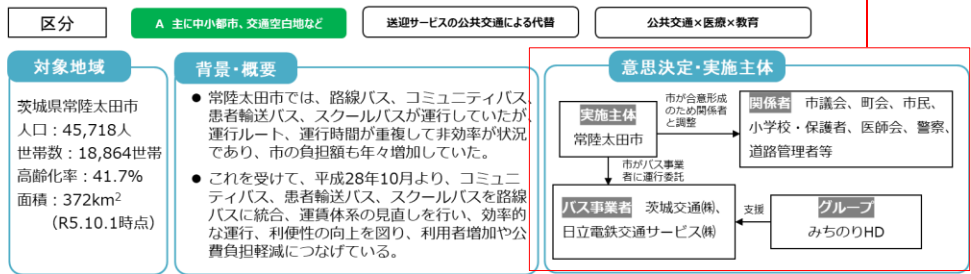
<p>車両のダウンサイジング等による 運行の高頻度化</p>	<p>複数交通モード間の一体化による 利便性・効率性の向上 (共通切符・MaaS・サブスクリプション等)</p>	<p>運転手等の確保 (消防団・自衛隊等との連携、移住施策等)</p>	<p>移動制約者(高齢者、こども等)の 送迎等における交通事業の活用</p>
<p>交通事業者間の連携・共同経営による 運行の効率化</p>	<p>おでかけ先等と連携した 交通と他事業の相互利用</p>	<p>他分野機能・拠点の集約による モビリティハブ(“駅”など)の賑わい創出</p>	<p>貨客混載による 人流・物流の一体化</p>
<p>官民の役割分担の再構築 (鉄道再構築・エリア一括・公設民営・コミュニティバス等)</p>	<p>デジタル技術等の活用 (自動運転・AIオンデマンド・車両IoT化等)</p>	<p>地域における移動手段の集約による 運行の効率化</p>	<p>自家用有償旅客運送等への 多様な関係者(JA・DMO・RMO等)の参画</p>

カタログ(イメージ)

(例) スクールバス等の路線バスへの集約・統合

カタログ(案) スクールバス等の路線バスへの集約・統合(常陸太田市)

連携体制



定量的な指標 (利用者1人あたり行政経費等)

基本指標	
収入	支出
常陸太田市 負担 126,044千円	運行経費 180,062千円
常陸太田市 負担 54,018千円	事業者に 対し 交差補助を実施
1日あたり利用者数	672人
地域人口に対する利用者数比率	1.5%
1日1台あたり利用者数	67人
利用者1人あたり行政経費	514円
地域人口あたり行政経費	2757円

実施による成果・効果

- 再編後、利用者数はコロナの影響で減少したが、R4の小学校統合により増加に転じている。
- バス全体の市の負担額は、運行距離が伸びて増加しているが、1kmあたりの公費負担は約181円から約168円へ減額した。
- また、スクールバスについては、路線バスに移行することで運行経費が減少し、市の年間負担額が約1400万円減少した。

実施内容

再編前(1箇所あたりの運行経費) 年間走行キロ

路線バス	毎日運行 (403便/週)	396,532km
コミュニティバス	月～土曜日運行 (60便/週)	98,761km
患者輸送バス	月～土曜日運行 (70便/週)	105,568km
スクールバス	平日(休校日除く) (60便/週)	42,853km
合計	601便/週	613,714km

再編後(1箇所あたりの運行経費) 年間走行キロ

路線バス	毎日運行 (473便/週)	677,389km
コミュニティバス	月～土曜日運行 (72便/週)	163,609km

再編後(428～)

- コミュニティバス、患者輸送バス、スクールバスを路線バスに統合
- 対距離料金、固定料金、無料とサービスによって異なる運賃を、対距離料金で統一化させて、高齢者については半額助成を適用。
- 路線バスへ統合後、601便/週から673便/週に増便(+72便)

乗車距離	約10km以内	約10km～約20km	約20km以上
路線バス	170円～490円	500円～790円	800円以上 最大1,690円
コミュニティバス		200円	
患者輸送バス		無料	
スクールバス		無料	
見直し後の運賃	200円	300円	500円
75歳以上の利用者への運賃半額助成	100円	150円	250円

制約条件、実施するために工夫した点

【制約条件】

- 市民、既存利用者等の関係者に取組の内容を理解してもらおう必要があった。
- 事業者間だけで、運賃調整すると、価格カルテルとみなされ、独禁法で罰せられる。
- 学校関係者に公共交通を通学に活用する考えがなく、保護者が子供の通学時に一般の人と同乗することに不安を抱えていた。

【実施するために工夫した点】

- 市民等との合意形成を図るために、計画段階から、約160回の説明会を行った。
- 運賃の統一のために、市内2事業者と調整するにあたって、独禁法に抵触しないように個別に調整を行った。
- 学校関係者への説明、路線バス活用への理解を求めた。保護者の不安を解消するために説明会の開催、試乗会、半年間の郊外乗員の同乗を行った。

関連して実施した取組

- 通学通学券の助成 (H23.4.1～、R5.4.1～市外中学生を対象に拡充)
- 中学生フリー定期券配布 (R5.4.1～、全国初)
- 運転免許自主返納支援事業 (R29.1.10～)

関連支援制度

- 再編前のスクールバスに適用した補助制度(地方財政措置、へき地児童生徒援助費等補助金)
- 再編後の路線バスに適用した補助制度(地方公共交通確保維持改善事業、茨城県バス対策費、隣接市補助)

実施内容

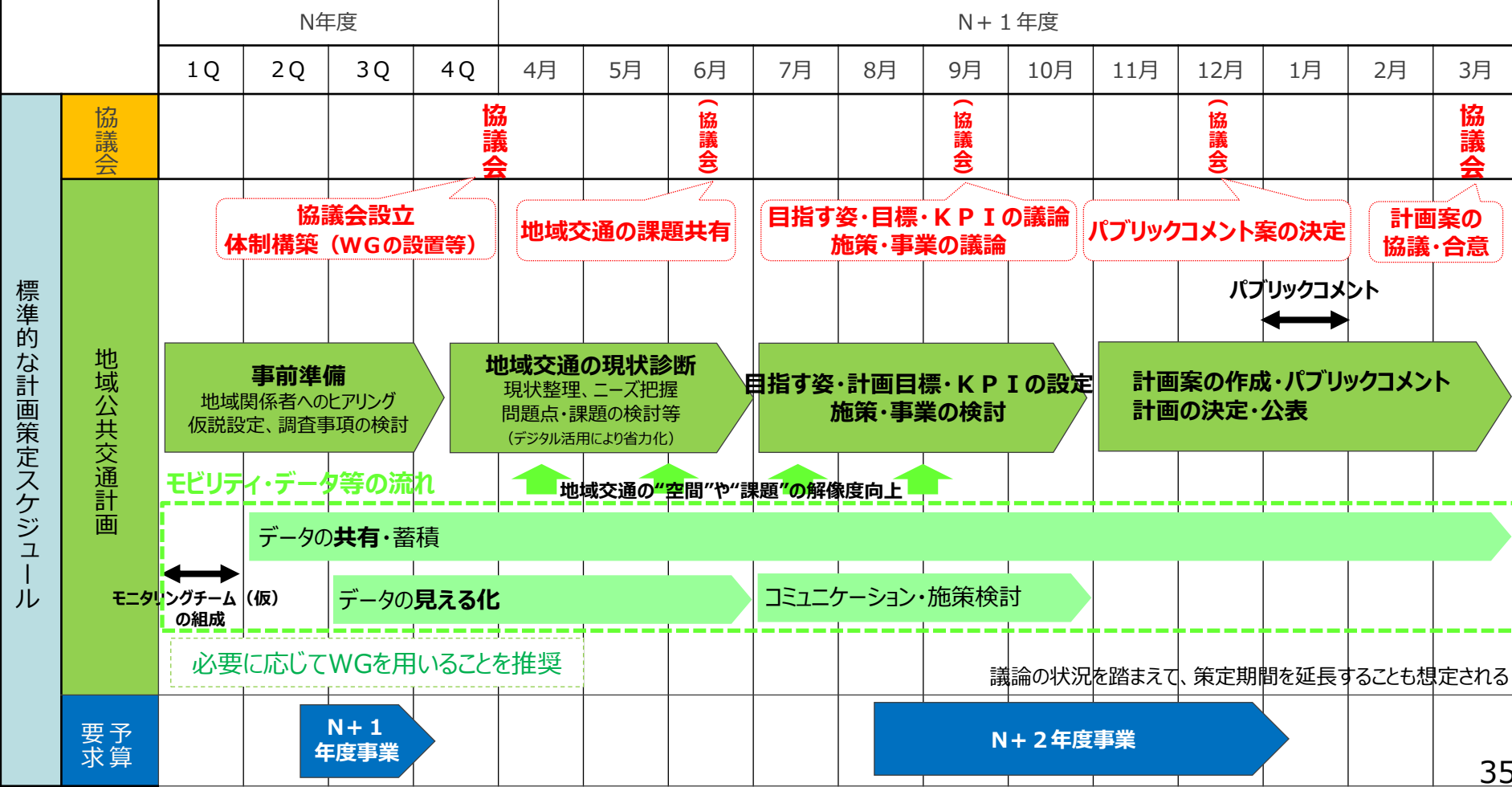
実施するために工夫した点

関連支援制度

1-(1)-③ 標準的なプロセスマネジメント【計画「策定」スケジュール】

- 地域公共交通計画の策定に向けた、標準的な計画スケジュール（基本的な協議会：年2回以上の開催時期・協議事項を含む）を示す。
- なお、実質的な地域公共交通計画を策定するためには、地域で熟議することが重要であり、標準的な計画スケジュールに限らず、協議会の回数を重ねて議論を深めることや、WG等を活用して議論を重ねること、必要十分な期間を確保すること等も想定される。

■ 3月に計画策定する場合のスケジュール（イメージ） ※協議会開催時期・計画策定期間は、地域の実情や議論の状況を踏まえ、年度に縛られず、柔軟な設定が望ましい



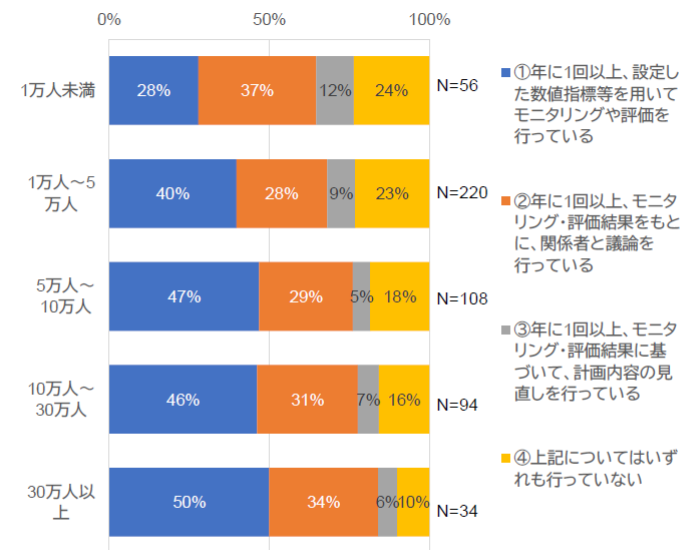
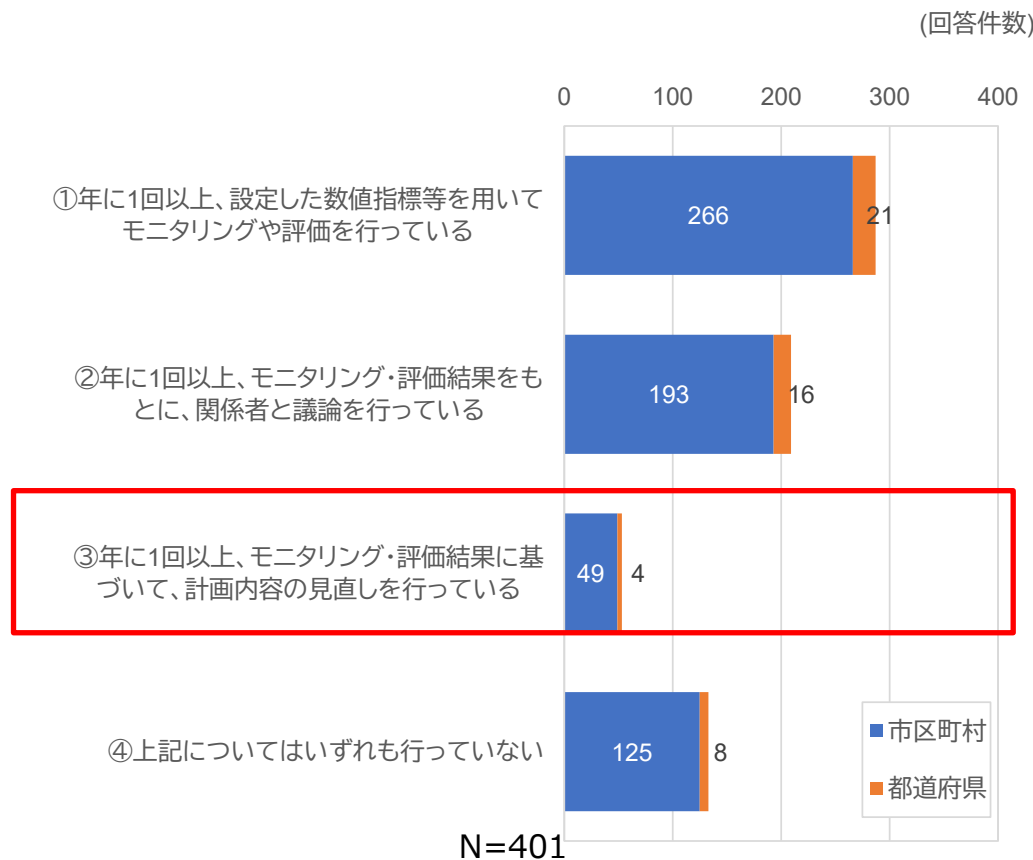
1-(1)-③ 標準的なプロセスマネジメント【計画「実行」スケジュール】

- 地域公共交通計画の実行力を高めるため、地域公共交通確保維持改善事業に関する自己評価・第三者評価と併せて、地域公共交通計画の第三者評価（対話型評価）を実施することとする。
- 年2～3回の法定協議会を軸に、評価・施策検討等に関する標準的な計画実行スケジュールを示す。

		N年度												N+1年度												N+2年度			
		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	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月	5月	6月	
標準的なPDCAスケジュール	協議会			協議会			(協議会)					協議会							(協議会)				協議会					協議会	
	地域公共交通計画			次年度(N+1年度) 施策検討			次年度(N+1年度) 予算要求				第三者評価(N年度施策) 中間評価(N年度施策)				前年度評価(N年度施策)	次年度(N+2年度) 施策検討			次年度(N+2年度) 予算要求				第三者評価(N+1年度施策) 中間評価(N+1年度施策)					前年度評価(N+1年度)	
		モニタリングチームによるモニタリング (定期的・継続的な目標と実態の検証) ★ データの定期的共有 ○ データによる検証・改善 ★																											
	地域公共交通確保維持改善事業			(計画認定申請)						補助金交付申請		第三者評価(N年度事業) 自己評価(N年度事業)			(計画認定申請)							補助金交付申請		第三者評価(N+1年度事業) 自己評価(N+1年度事業)					
		対話型評価 自治体・評価者間の 双方向型のコミュニケーション												対話型評価 自治体・評価者間の 双方向型のコミュニケーション															

- 約70%の自治体が、年に1回以上、モニタリングや評価を行っているものの、計画内容の見直しまで行っているものは、約10%程度にとどまっている。
- 約30%の自治体は、モニタリングや評価を行わず、小規模市町村ほど行われていないのが現状。

■地域公共交通計画に係るPDCAの運用状況

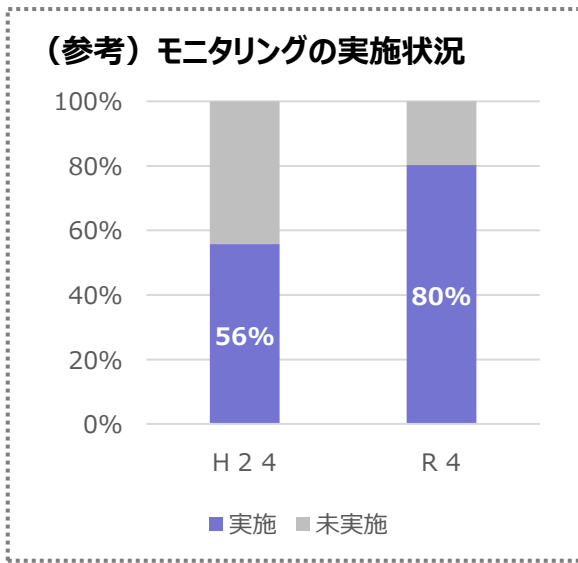
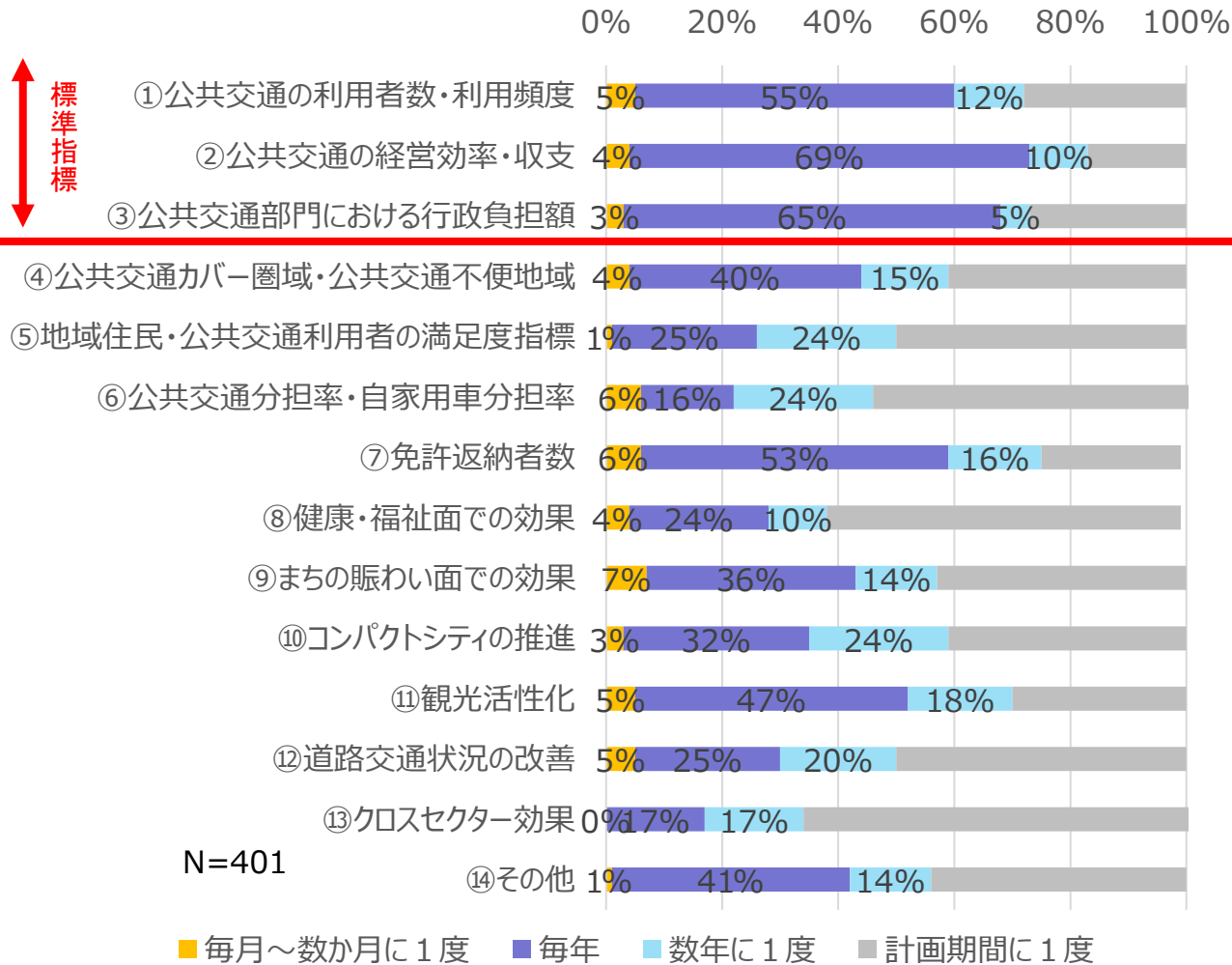


▲市区町村の人口規模別PDCAの運用状況

課題>PDCAサイクルの実施状況②

○ 標準指標である利用者数・収支状況・行政負担額についても、毎年1回以上モニタリングを実施しているのは約60~70%程度にとどまっており、数ヶ月に1度以上の頻度での実施についてはわずか。

■モニタリングの実施頻度



(参考)事業評価の例(中部運輸局)

- 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。

目標・KPIの設定、評価の実施におけるポイント

主な指標の紹介

コラム こんな事業評価になっていませんか？

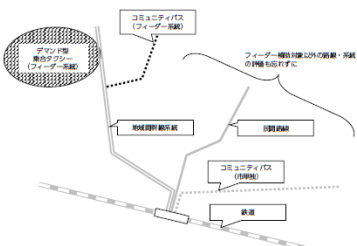
■計画と評価がチグハグになっている
 ▶計画で掲げた目標と評価指標が合っていない
 (例) 目標「運転手不足の解消」 → 評価指標「利用者の満足度」
 目標「高齢者が出かけやすいまち」 → 評価指標「ICカードの導入率」
 例のように目標の達成状況を適切に表現できないような評価項目では、計画に基づく事業がもたらした効果が適切に評価できません。評価指標は目標に見合ったものにしましょう。

■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のですが、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す。

■目標値が高すぎて達成できない
 ▶到底達成できない目標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識した評価ができない
 ▶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視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。



指標	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
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/sogoseisaku/transport/sosel_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。

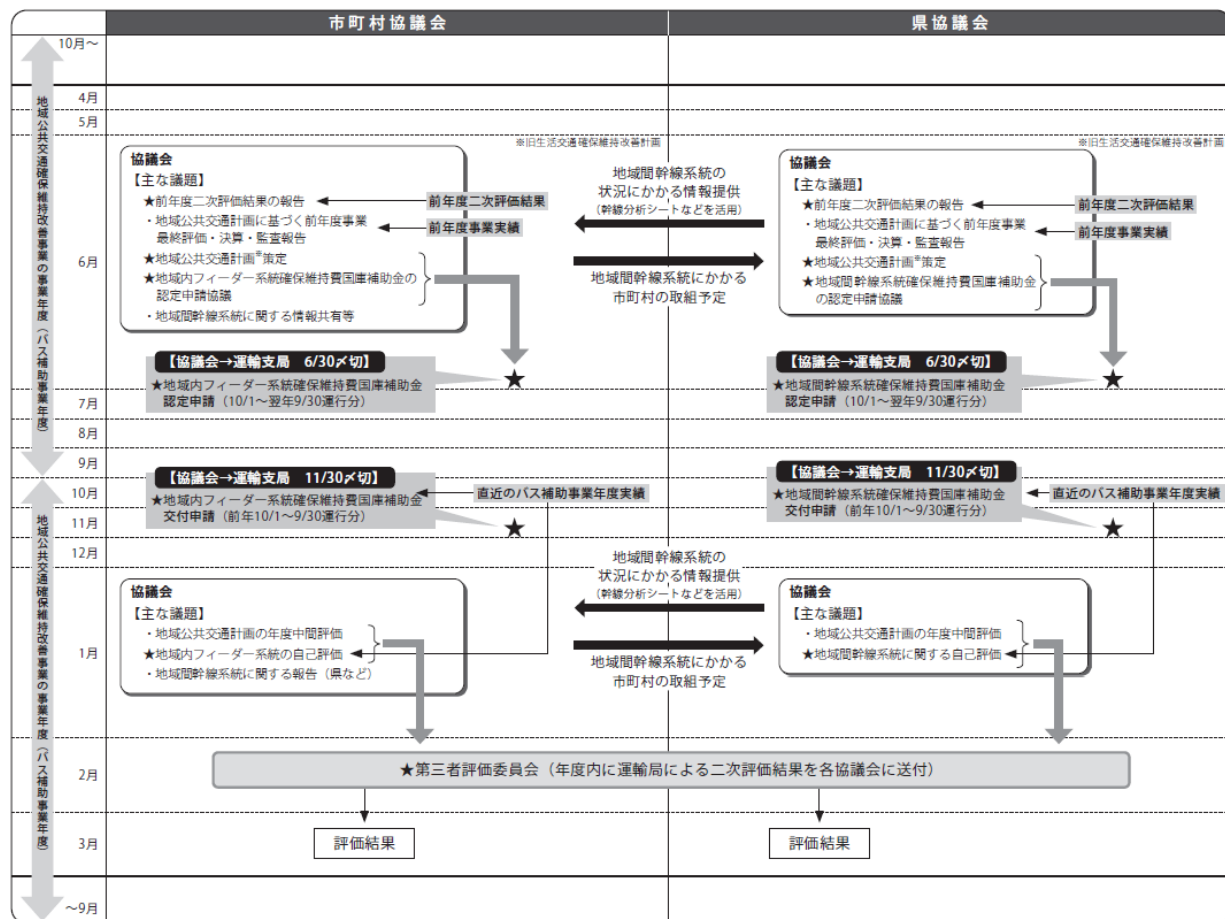
(参考)事業評価の例(中部運輸局)

- 中部運輸局においては、補助事業の活用有無に関わらず、**自己評価に係る統一様式**を定め、第三者評価委員会での評価を実施。
- また、**協議会の開催時期や主な議題等**を示した**評価スケジュール**を提示。

中部様式の観点

- 【Plan】協議会等を目指す地域公共交通の姿**
→ 地域公共交通計画の要約
(公共交通ネットワークイメージ図等)
- 【Do】目標達成に向けた公共交通に関する主な具体的取組**
→ 特に重要な取組、力を入れた取組、効果があった(見込まれる)取組、アピールしたい取組、利用促進施策等を記載。
- 【Check】計画の目標の達成状況とその理由についての考察**
→ 地域公共交通計画の目標とその達成状況を測る評価指標の提示及び達成状況の整理。達成・未達成の理由の考察。
- 【Act】計画目標の達成に向けた今後の取組方針**
→ 今後の取組方針をスケジュールを含め記載。
- 直近2年間の二次評価の活用・対応状況**
→ 第三者評価結果への具体的な対応状況(未対応の場合、今後の予定)を記載。
- 計画・評価の推進体制**
→ PDCAの推進体制・スケジュールを記載。

モデル評価スケジュール(★は地域公共交通確保維持改善事業の申請に係るもの)

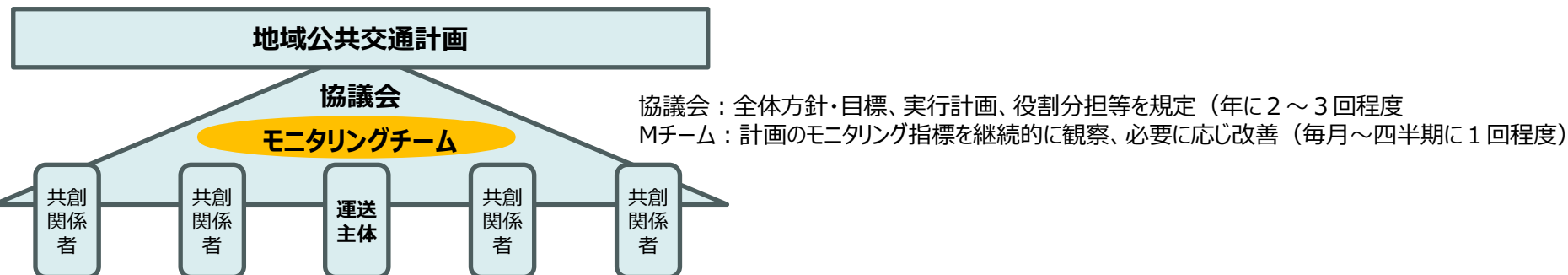


1 - (2) 機動的・横断的な実行体制の整備

1-(2)-① モニタリングチームの組成

○ 機動的な施策の実行・見直しを図るため、データと信頼を核として、自治体と交通事業者が定期的・継続的に連携・共有・協議するモニタリングチームの構築を推奨する。

※今後、国においては、構築支援のため、両者の明確な役割分担と信頼に基づき締結するデータ共有等にかかる協定・覚書等の「ひな型」策定等により、円滑かつ容易な連携を後押しすることが期待される。



【モニタリングチーム】 役割分担・実務打合せ・データ共有に係る協定・覚書等の「ひな型」の要素（イメージ）

I 計画推進に係る役割分担に関する事項

1. 自治体に求められる役割
2. 交通事業者に求められる役割

II 実務打合せに関する事項

1. 打合せの目的
2. 打合せのスケジュール（頻度）
3. 打合せ事項 等

III データ利活用のルール（アクセス制限・ライセンス（利用権限））に関する事項

項目	制約・条件（例）
いつ 【取得時期（更新頻度）】	計画策定時（5年に1度） P D C Aサイクル推進時（日次/月次/年次）
だれが 【開示範囲】	自治体/交通事業者間/法定協議会 ※情報ごとの秘匿性に応じて設定
どのように 【利用権限】	提供データに関するライセンスルール（利用権限） 【利用・保有・管理・複製・販売等に関する権利】

IV データ利活用の目的・用途・方法

目的	用途（例）
地域公共交通計画の策定段階	目指す姿・目標・K P I 等の設定 施策（路線再編等）の検討
地域公共交通計画の実行段階 （P D C Aサイクルの推進）	K P I の進捗確認 施策（路線再編等）の検討

活用用法

取得データの分析主体・方法（データから誰が、何を導き出すのか）
施策の実施主体・方法（分析結果を踏まえて、誰が何を実施するのか）

提供データ・更新頻度

静的データ 【更新頻度：年次、1年超】	動的データ 【更新頻度：日次、月次】
供給情報、運行情報 利用実績、収支情報など	利用実績（速報値（日次・週次等）） 利用者属性情報など

1-(2)-② 多様な分野の関係者の実質的参画

○ 多様な分野の関係者の実質的な参画のため、法定協議会に加えて、各分野における課題・施策の共有やデータ（移動ニーズ等）の共有を図る部局横断的な庁内体制の構築を推奨。

※地域公共交通会議や新モビリティサービス協議会等、他の会議体と連携・活用することも推奨。（各会議体の性格は、47ページ参照）

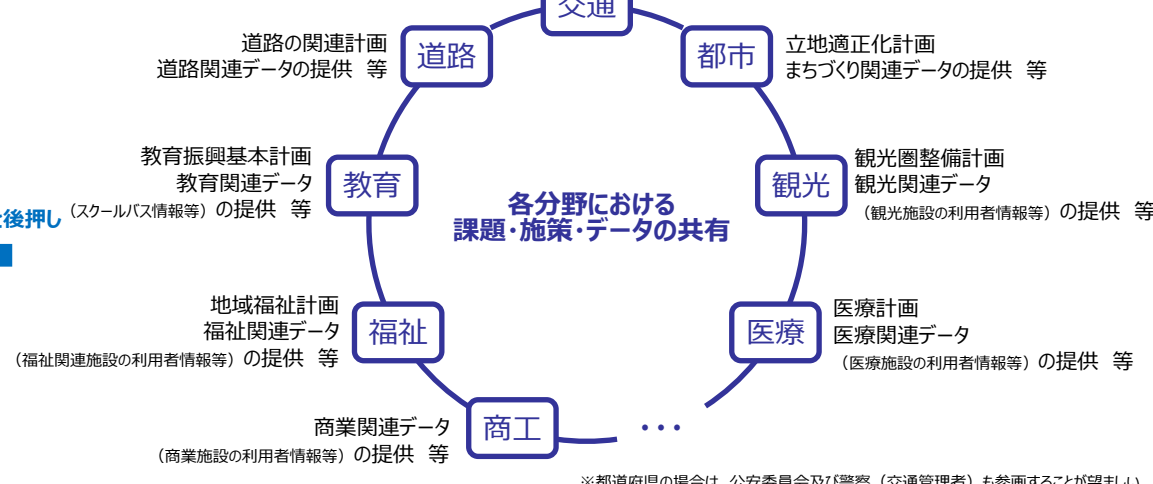
○ 分野横断的な施策連携の議論や他分野資金の活用を検討する環境整備を推奨。

法定協議会の体制

- 基本的な構成員（例）**
- 市町村
 - 市町村長
 - 関係部局長
 - 公共交通事業者
 - 道路・港湾管理者
 - 地方整備局
 - 都道府県
 - 計画内の事業実施主体
 - NPO法人等
 - 公安委員会
 - 警察署
 - 利用者
 - 学識経験者

- 課題に対応した構成員（例）**
- 利用者等
 - 商業
 - 高齢者
 - 子育て
 - 障害者
 - 教育
 - 医療
 - 観光

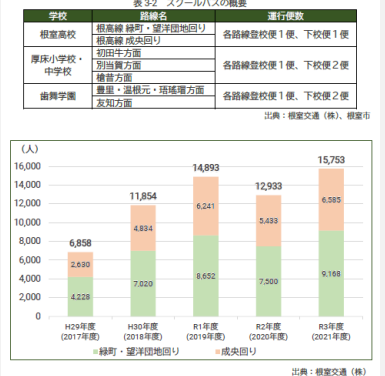
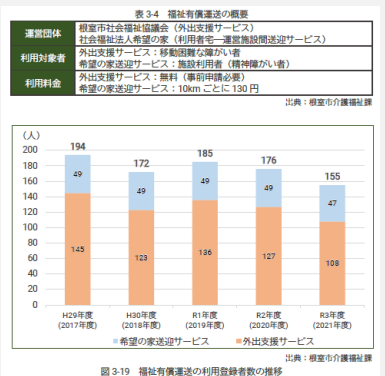
庁内連携体制



※都道府県の場合は、公安委員会及び警察（交通管理者）も参画することが望ましい。

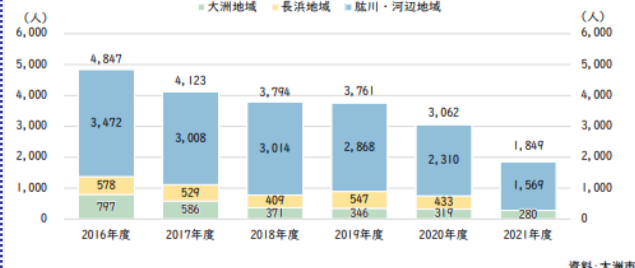
検討事例

【北海道根室市】
地域公共交通計画に福祉有償運送やスクールバスのデータを記載。



【愛媛県大洲市】
スクールバスの混乗利用を実施。現状と課題を地域公共交通計画に記載。

路線バスが廃止になった地域や、福祉バスでは対応できなかった地域では、一般の人も利用できるスクールバスが運行。



3 大洲市の公共交通の課題

大洲市の公共交通における問題点から、大洲市の公共交通が果たすべき役割を達成するための課題を整理すると、以下のとおり整理されます。

課題1 周辺市町との交流や市内定住の促進を見据えた幹線の維持・確保
人口減少と高齢化が進むなか、各地域の拠点に都市機能や人口を集め、これらを公共交通ネットワークで結びつけて、各地域に居住する人が安心して暮らせるようまちづくりを検討する必要があります。

課題2 地域の実情に応じた支線[※]の維持・再構築
周辺部では路線バスの廃止に伴い、様々な交通手段（福祉バス、スクールバス住民利用など）が目的別に整備・継続された結果、市全体の公共交通が複雑化し、利用者にとってわかりづらい状況となっています。様々な交通手段が混在した地域については、デマンド型交通等への見直しを進め、より分かりやすい公共交通とすることで利便性向上を図るとともに、サービスの標準化、持続可能な支線に再構築する必要があります。

※幹線：地域間（複数市町間）を繋ぐ路線
※支線：幹線と接続し、地域内の移動を支える路線

資料：大洲市

出典：根室市地域公共交通計画より抜粋

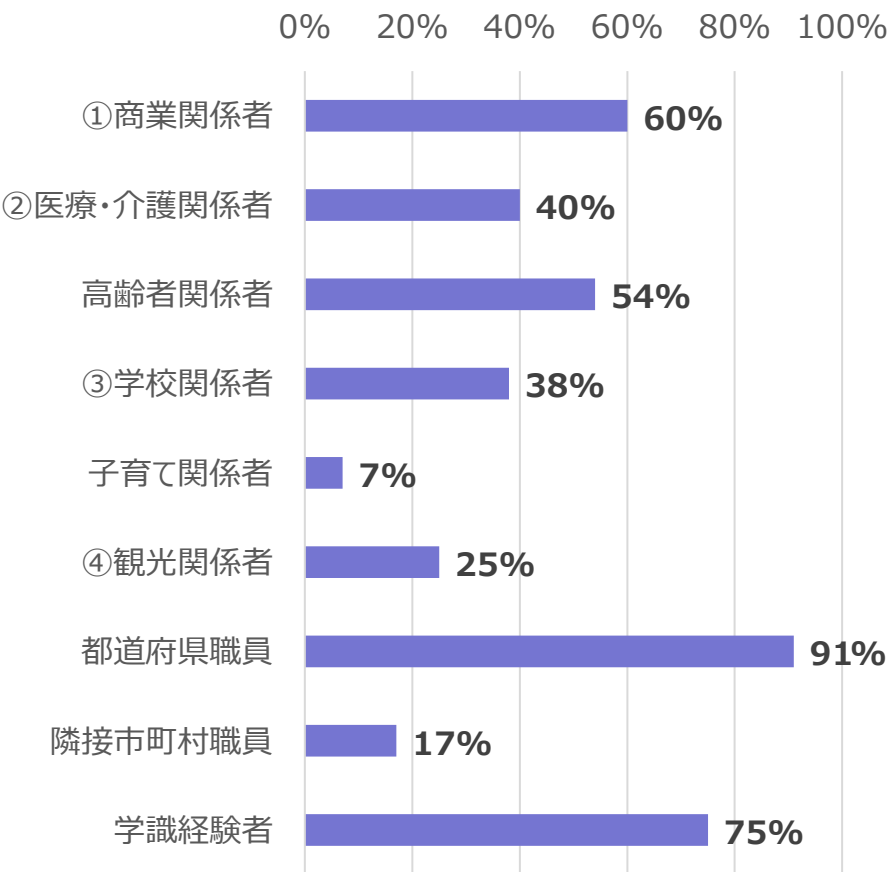
図 32 スクールバス（住民利用）の年間利用者数の推移

出典：大洲市地域公共交通計画より抜粋

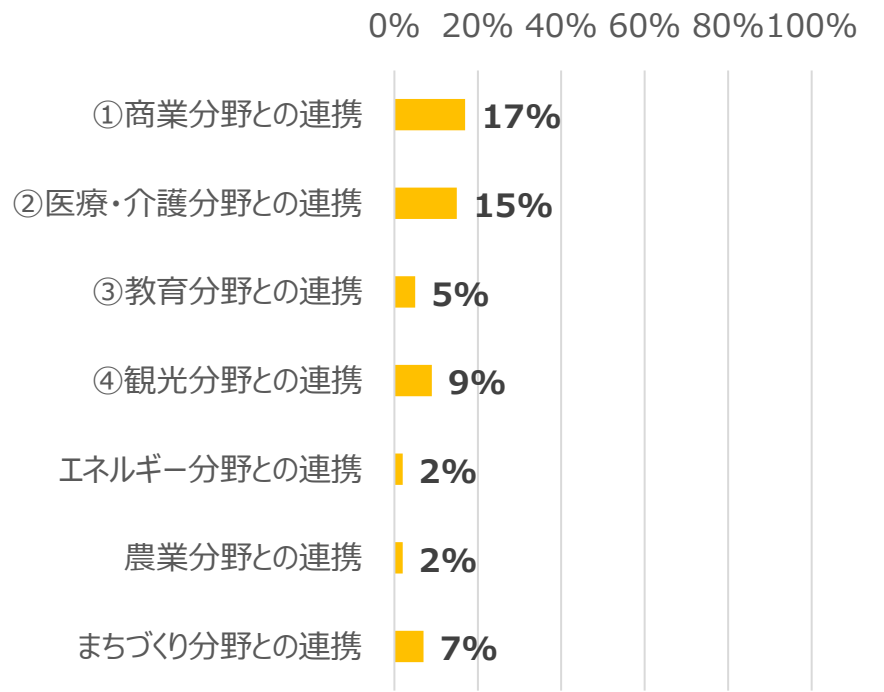
課題＞関係者の協議会への参画等の状況

- 法定協議会における他分野関係者の参画は、概ね半分以下にとどまっている。
- 他分野と具体的に連携が進められている法定協議会は、更に低い水準となっており、法定協議会への多様な関係者の参画が十分に活かされていない。

■ 法定協議会に参画している関係者 N=401

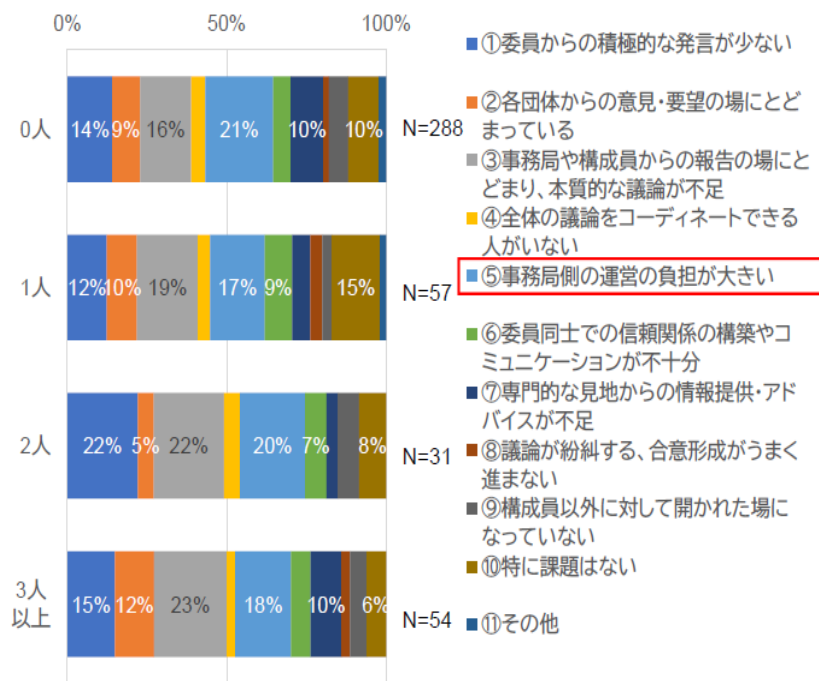


■ 他分野との連携状況 N=401

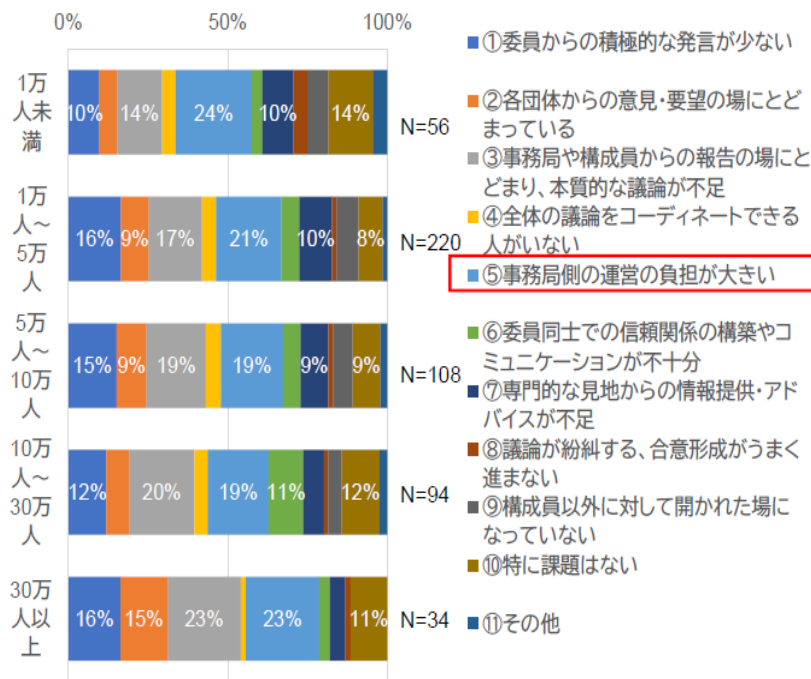


出典：国土交通省総合政策局調べ（令和4年11月、令和2年2月）

○ 協議会運営に係る課題として、委員からの積極的な発言や本質的な議論が少ない点、事務局側の運営負担が大きい点が、人口規模のや専属職員の数によらずあげられている。



▲市区町村の交通専属職員別法定協議会における課題

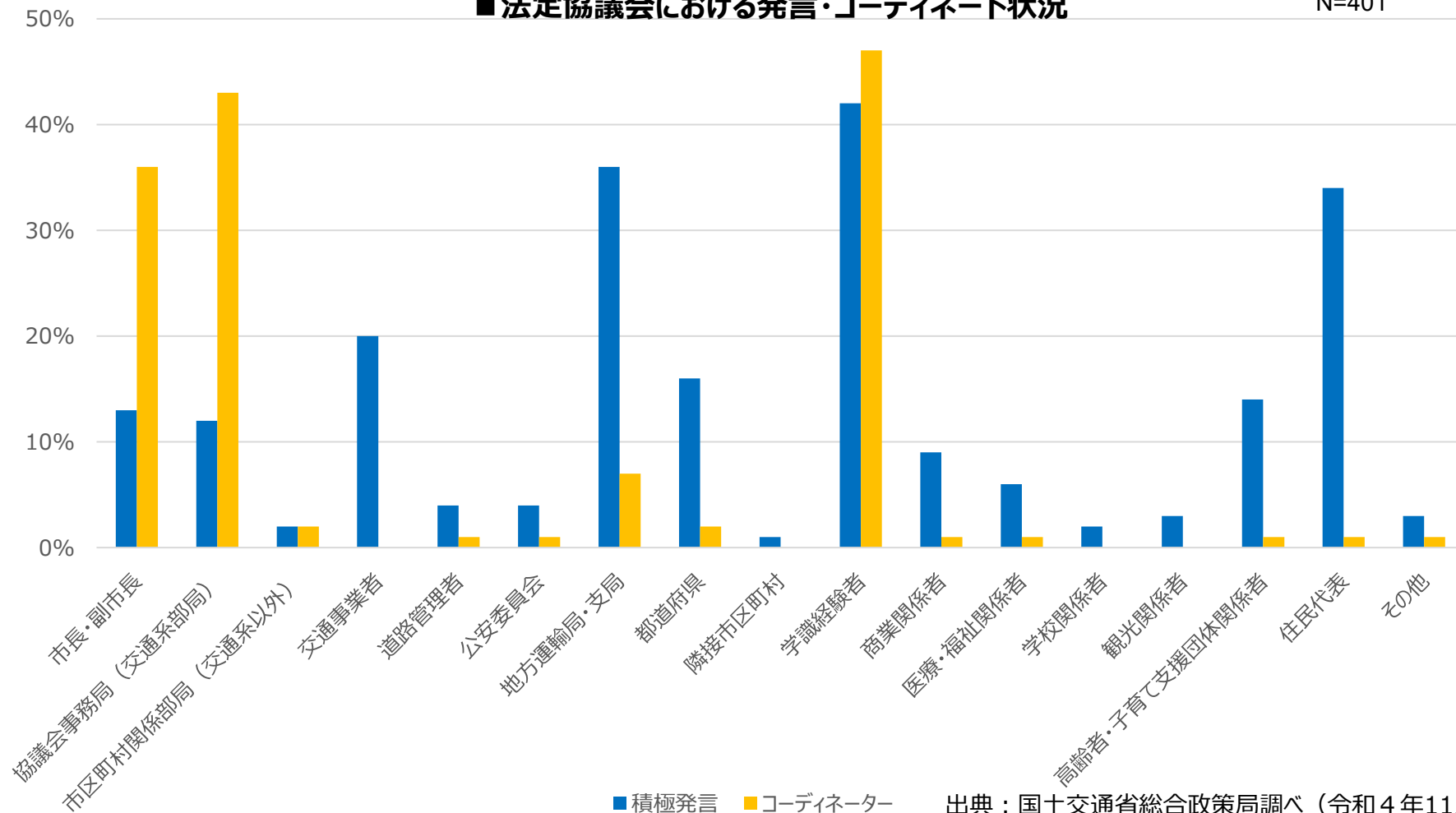


▲市区町村の人口規模別法定協議会における課題

- 法定協議会においては、行政担当者もしくは学識経験者がコーディネートを行う傾向。
- 人口規模の小さい市区町村など、一部地域においては、首長が協議会へ毎回出席し、議論を傾聴するほか、コーディネートなど積極的な役割を發揮する例もみられる。
- 他分野関係者、特に自治体内他部局のプレゼンスは高くない状況。

■ 法定協議会における発言・コーディネート状況

N=401



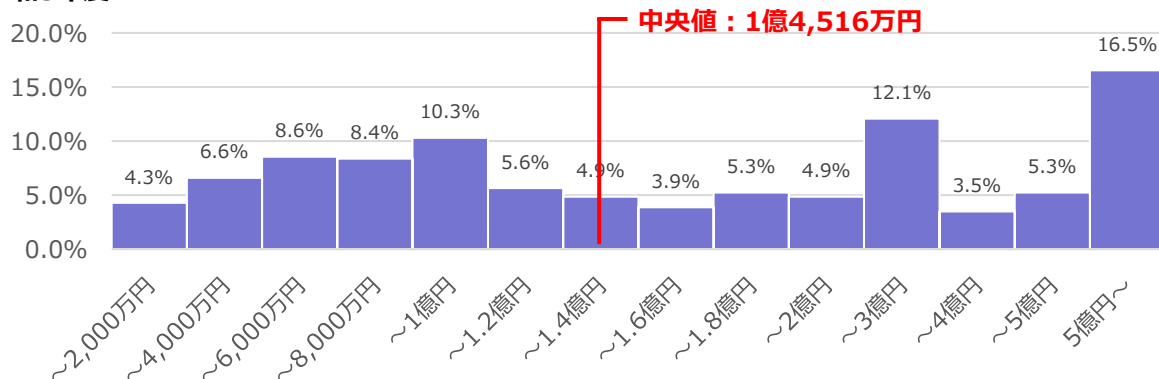
■ 積極発言 ■ コーディネーター

課題>地域交通関係予算

- 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>

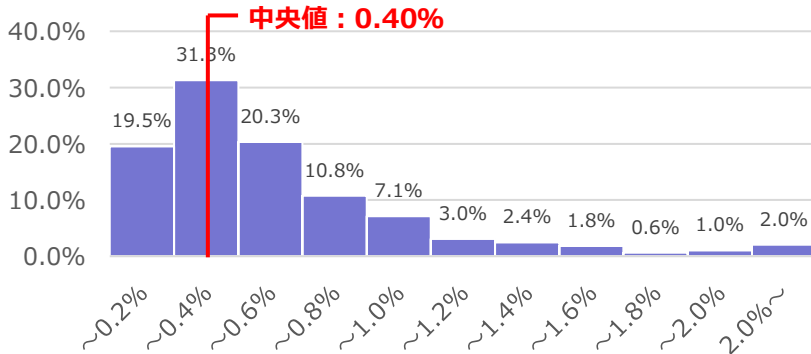


※「地域交通に関する予算」の定義

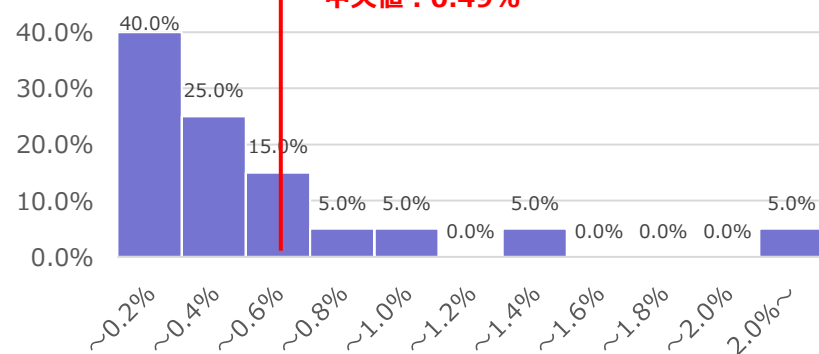
「交通に関連する予算」として、鉄軌道、路線バス、コミュニティバス（乗合タクシー、デマンド交通含む）、旅客船、福祉バス、スクールバスなど、地域交通に関連する予算で、ソフト事業以外のハード整備等も含むもの。
また、高齢者・障害者向けの割引措置（無料バス・福祉タクシー乗車券）などの予算も含むもの

■会計予算額に占める地域交通予算額の割合

<市町村>

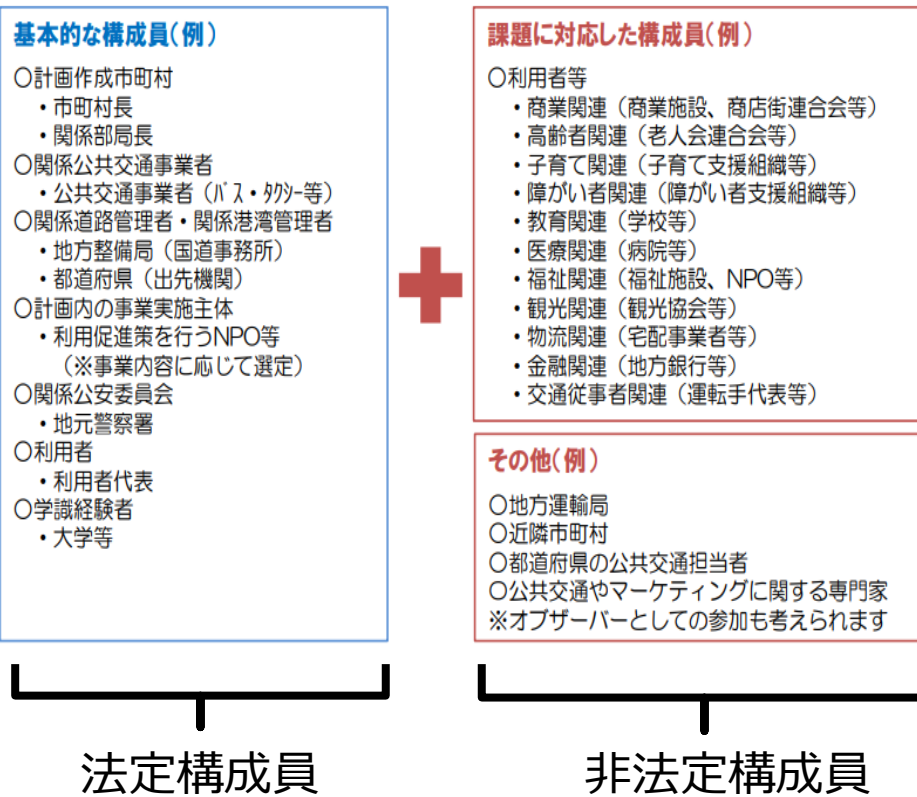


<中核市>



- 地方公共団体（市町村又は都道府県）は、地域公共交通計画の作成・実施に必要な協議を行うための協議会を組織でき、協議会構成員には**応諾義務及び協議結果の尊重義務**がある（地域交通法）。
- 協議会では、公共交通事業者等は、地方公共団体に対し、地域公共交通計画の素案を作成・提示し、**計画の作成又は変更を提案可能**。（地域交通法）。
- 協議会には、地方公共団体をはじめ、**地域課題に応じた多様な主体の参画が重要**（基本方針）。

協議会構成員について



〔公共交通事業者等の要請（協議会が組織されていない場合）〕

協議会設置

協議実施
通知

応諾義務

協議会構成員

助言の
求め

助言

協議（公共交通事業者
等は素案を提案可能）

国交大臣
都道府県

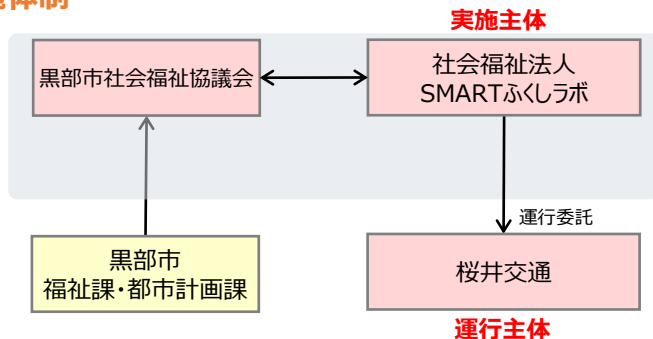
尊重義務

地域公共交通計画
策定

(参考)他分野資金の活用事例①

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

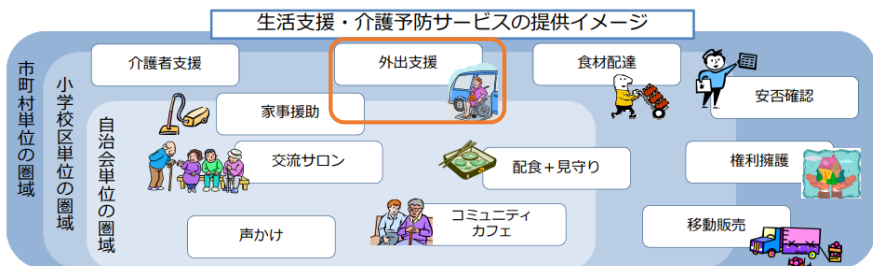
【交通モード】

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。**

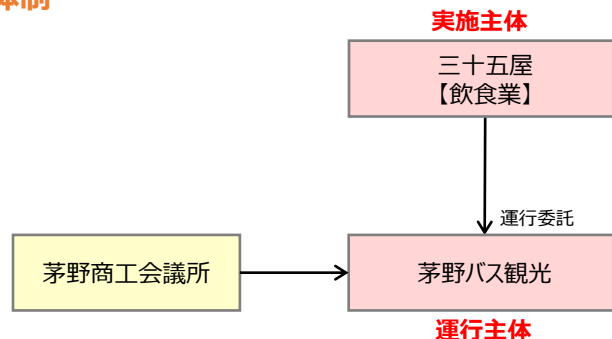
(参考) 生活支援・介護予防サービスの提供イメージ



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】

■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】

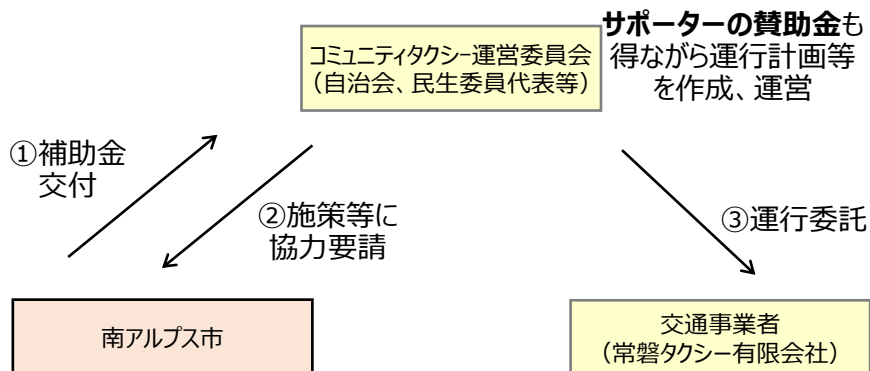
- ・観光客の移動の足を確保するための二次交通（ホテル⇄観光エリアの貸切運送）、観光エリアを周遊する三次交通（カーシェア、シェアサイクル）の整備。
- ・R5年度は、共創モデル実証プロジェクトを活用。**自己負担については、実施主体が拠出。**



(参考)他分野資金の活用事例②

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】

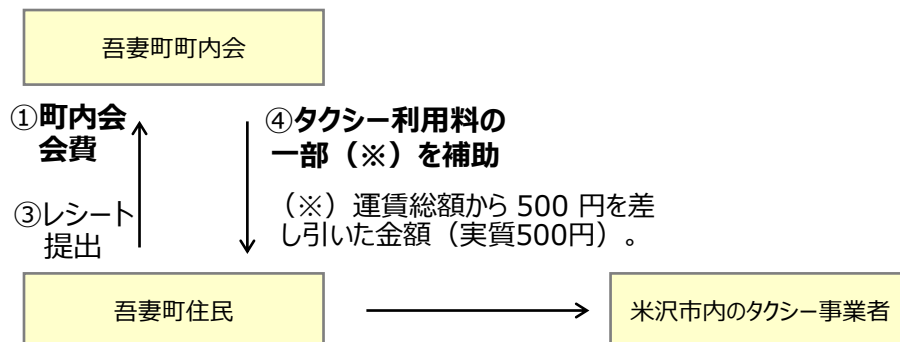
- 自治会長、民生委員代表、生き生きクラブ代表者等からなる運営委員会により、コミュニティタクシーを導入し、南アルプス市からの補助以外に、サポーターからの賛助金も得ながら運営。
- サポーター制度については、参加者は多くが個人で、約200人の人から約80万円の賛助金が集まっている。

【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う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。

1-(2)-③ 専門人材等の確保・育成【自治体職員等に求められるスキル及び伴走者の役割】

- 自治体職員には、多くの知見・ノウハウ・スキルが必要とされるが、職員の異動周期が短期であることや、交通関係部署の人員が少ないことから、当該スキルを自治体職員がすべて備えることは難しいのが実態。
 - 各自治体には、職員に求められるチカラの習得（専門職員の採用・養成）に努めながら、専門家等が果たす役割を理解したうえで、伴走者（プロデューサー・コーディネーター等※）を確保していくことも重要。
 - なお、地元の学生、移住者、地域おこし協力隊等の地域人材に協力を仰ぐことも効果的。
- ※地域におけるミッションや多様な関係者のニーズ・シーズを汲み取り、関係者間の合意形成を図りながら、地域の取組を主導する人材

カテゴリー	自治体（職員）に求められるスキル （イメージ）	交通 事業者	伴走者				
			学識者	コンサル	都道府県	運輸局 運輸支局	
交通に関する 知見 	各交通モードの特性や事業実務に対する理解 （鉄道、バス、タクシー、デマンド、自家用有償、新モビリティ等の特性、優良失敗事例）	★	◎	※	※	○	
	新技術に関する知見（自動運転、AIオンデマンド、EV等）		◎	○	※	※	
	関連法令、予算制度についての知識			※	○	◎	
	都市計画・交通工学・交通経済学等の知識		◎	○			
データ活用の ノウハウ 	システム発注などIT関連の知見 （ベンダーに対して、求めるシステムの機能についての要求定義を行うスキル）				○	※	※
	データサイエンティストとして、必要なデータの収集・分析		○	○	※	※	
	データ保護・取扱いに係る知識 ※特に民間交通事業者からデータ提供を受けるにあたっては、情報保護等への配慮が必要		○	○	※	※	
	データを施策立案や合意形成へ活用		○		※	※	
コーディネートの スキル 	関係者の利害調整、合意形成を図る能力（組織内調整、組織・分野を超えた調整） ※特に、民間事業者である交通事業者との協働には特段の調整力が必要			○		※	○
	庁内外の協力者とのネットワーク（人材育成塾への参加等）		○		※	※	
	関係する他分野に関する相場観 （おかれた状況、制度に関する知識、交通が与える影響＝クロスセクター効果の把握 等）		○	※		◎	

★：自治体とともに取組みの主体となることが求められる ◎：役割が期待される ○：サポート、アドバイスを行う ※今後の役割強化が期待される

1-(2)-③ 専門人材等の確保・育成【有識者データベースの活用】

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で紹介しており、当該HPを活用して伴走者を確保することも有効。また、一部の運輸局においては、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行っている。 ※今後、国は、全国版の展開も検討すべき。

(参考) 各運輸局による有識者紹介制度

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、NPO2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・NPO4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実例について、有識者間の意見交換を実施。
北陸信越運輸局	北陸信越/地域交通パートナー制度	<ul style="list-style-type: none"> ○北陸信越全体での地域交通人材ネットワークの構築に向けて、運輸局がハブとなり、地域と各地域の専門家をマッチングする仕組み「北陸信越/地域交通パートナー制度」を創設。 ○有識者20名を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。

1-(2)-③ 専門人材等の確保・育成【外部人材の活用】

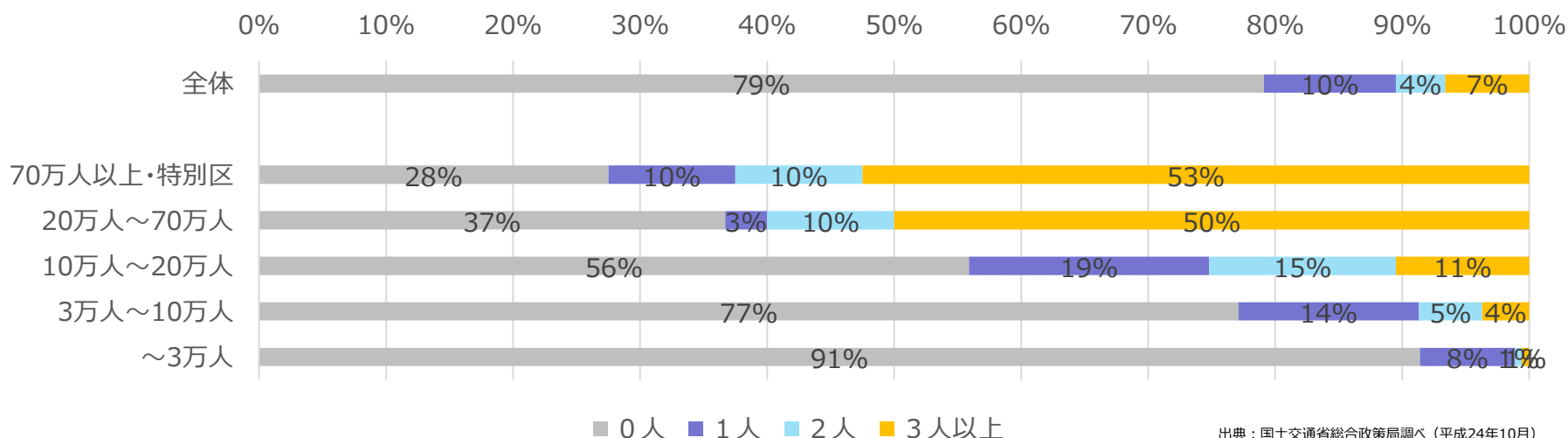
- 地方公共団体における外部人材等の活用も効果的。
- ※ 国においても、関係省庁が実施する施策等の活用を推奨すべき。
- また、民間企業が提供するサービス（スポットコンサル等）の活用も想定される。

■ 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)	<ul style="list-style-type: none"> 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
CIO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

- 専任担当者は約80%の自治体で不在であり、特に人口10万人以下で顕著な傾向にある。
- 小規模市町村では、交通事業者との定期的な協議にすら苦勞している自治体もあり、取組状況に差が生じている。

■ 地域公共交通の専任担当者数



■ 人口規模ごとの自治体の連携への取組み状況

人口	事業者との定期的な協議	住民参加セミナー等の実施	勉強会・研修会の実施	組織体制の改編	都道府県や他自治体との意見交換	専門家等の外部登用	その他
大規模	84%	25%	18%	12%	57%	14%	10%
中規模	64%	8%	6%	4%	45%	7%	14%
小規模	56%	2%	3%	2%	48%	6%	19%

(参考) 専門人材等の確保・育成 【人材育成事業の活用】

- 国土交通省の共創モデル実証プロジェクトでは、地域公共交通に関するスキルを有する人材育成を支援。
- 当該プロジェクトによる育成人材の活用や、当該プロジェクトを活用して人材育成に取り組むことも効果的。

(参考) 令和5年度の共創モデル実証プロジェクト（人材育成事業）の事例

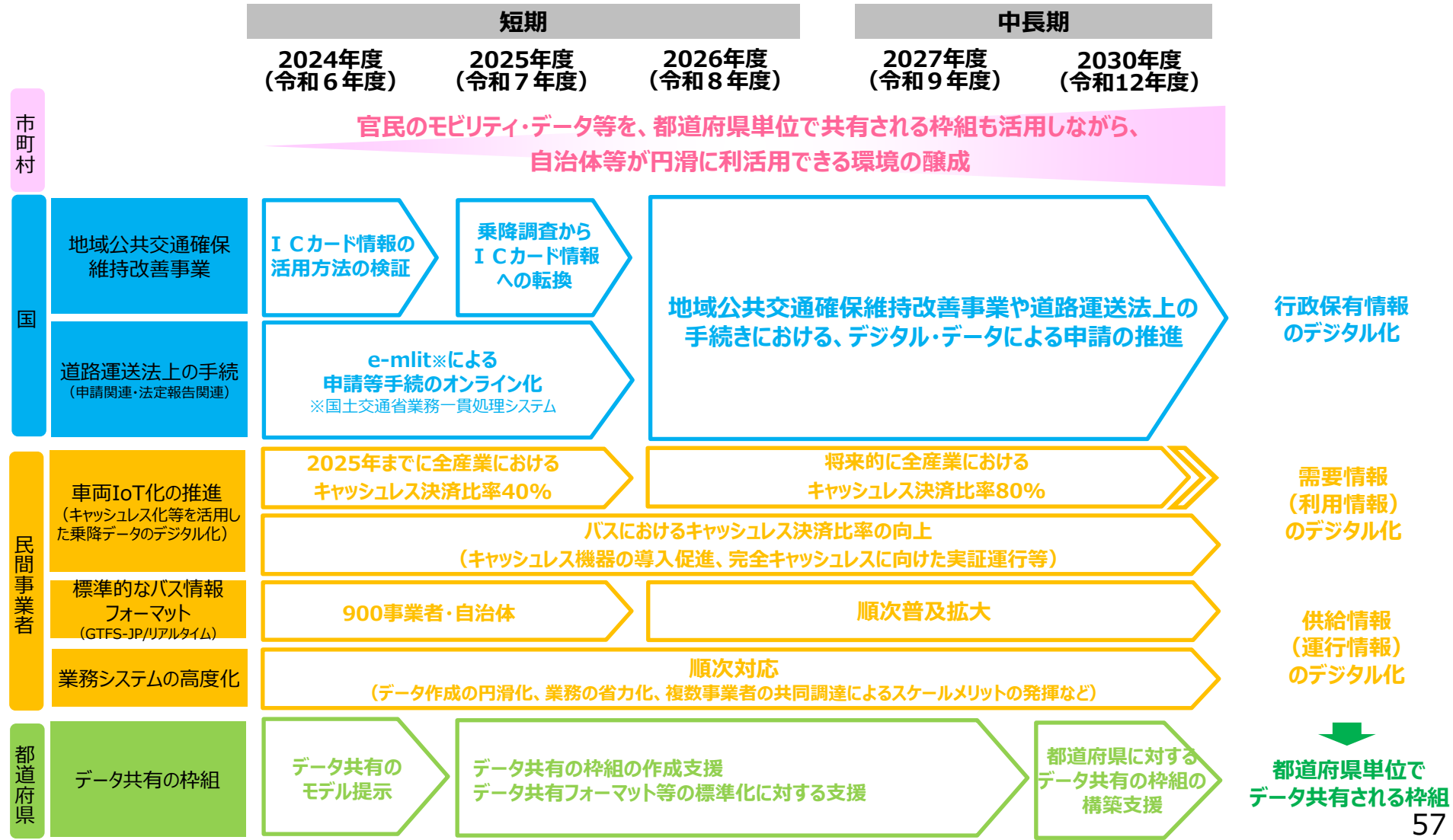
スキル類型×対象エリア類型	人材育成事業	事業主体	実施地域	有識者		
コーディネート (交通全般)	全国	再生塾アドバンスドコース		NPO法人再生塾		
		共創人材育成モデルづくり		「ヒトとマチの動かし方」研究会UgoQ	呉高専・神田佑亮教授 筑波大学・谷口綾子教授	
		法定協議会を活用できる地域共創コーディネーター育成事業		東海国立大学機構	名古屋大学・加藤博和教授	
	市町村	静岡市大谷地区モビリティサービス共創プロジェクト		静岡TaaS	静岡県静岡市	名古屋大学・金森亮特任教授
		西米良村の新たな公共交通サービスのあり方検討会		日本工営都市空間(株)	宮崎県西米良村	九州工業大学・吉武哲信教授
コーディネート (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
	市町村	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	
		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
	市町村	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	
		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	

1 - (3) モビリティ・データの活用

※モビリティ・データ：人の移動に関連するあらゆるデータ（公共交通の利用・運行等の情報のほか、人の移動実態・需要・見通しに関わる公共交通以外のあらゆるデータを含む）

1-(3)-① モビリティ・データのデジタル化

国・都道府県・民間事業者によるデジタル化を一体的に推進することにより、2030年を目途に交通分野において、情報技術の特徴（自動化・省力化）を最大限に活用した有機的なデジタル連携体制の構築を目指す。都道府県・市町村においてもデジタル化の進捗に応じて、積極的なデータ活用が望まれる。

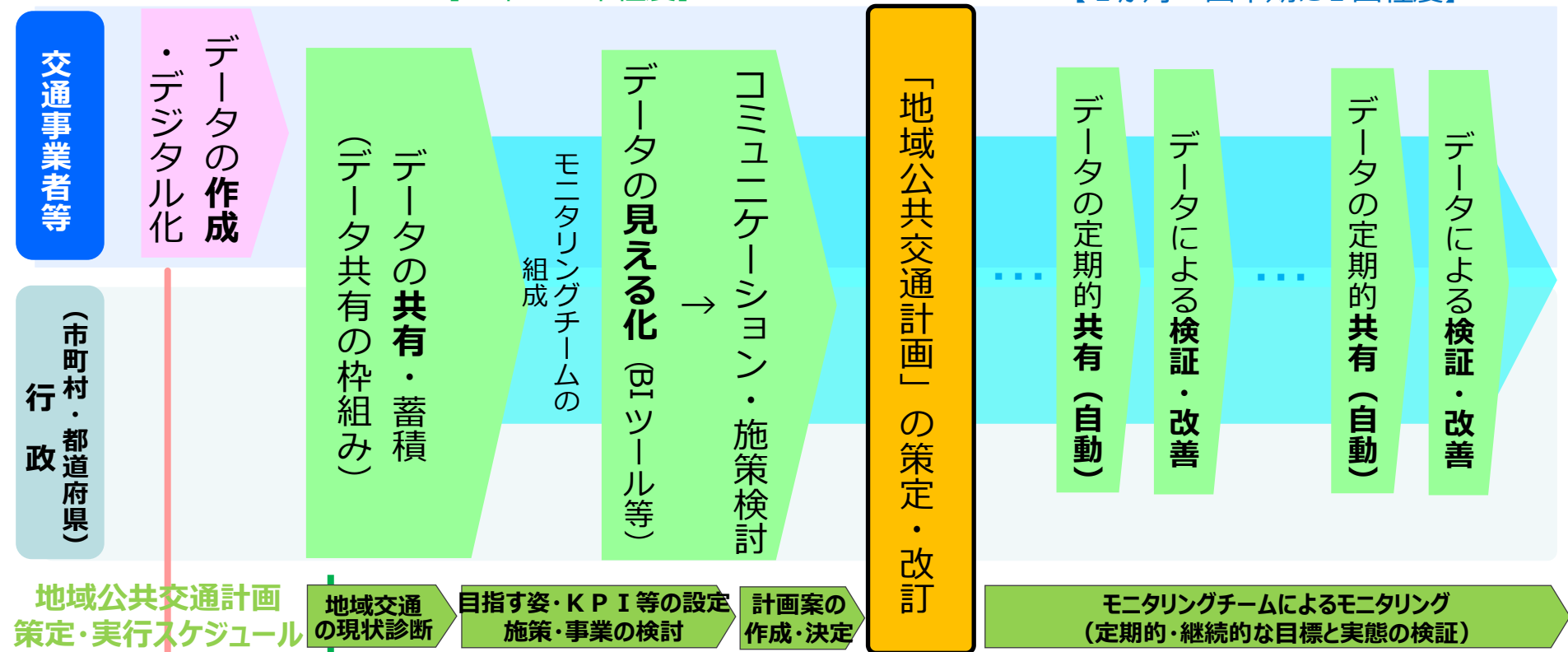


課題>モビリティ・データの流れ

- 公共交通の課題を可視化し、施策の解像度を高めるためにはモビリティ・データの活用が必要不可欠。また、活用の仕組み(システム・体制)を構築することにより、作業効率化や生産性を高めることも重要。
- しかしながら、データの作成段階やデータ共有段階において阻害要因が生じており、モビリティ・データの活用が進められないのが実態。

「地域公共交通計画」の策定段階
【1年～2年程度】

「地域公共交通計画」の実行段階
【1か月～四半期に1回程度】



課題1: データがアナログで管理/放置されている



- 課題2 - ①: データ共有の目的・範囲・条件・体制等が曖昧、未整備
- 課題2 - ②: データ共有のフォーマットがバラバラ

共通課題: データ利活用を担う人材が不足

課題＞データの作成・デジタル化の現状

- データの作成・デジタル化の進みは遅く、アナログとデジタルが各場面で混沌としている状況にある。
- データを利活用する行政側のデジタル化をトリガーとしながら、データガバナンス(所有や利活用の在り方)に留意しつつ、交通事業者側のデジタル化も後押しする“道行き”を示す必要が生じている。

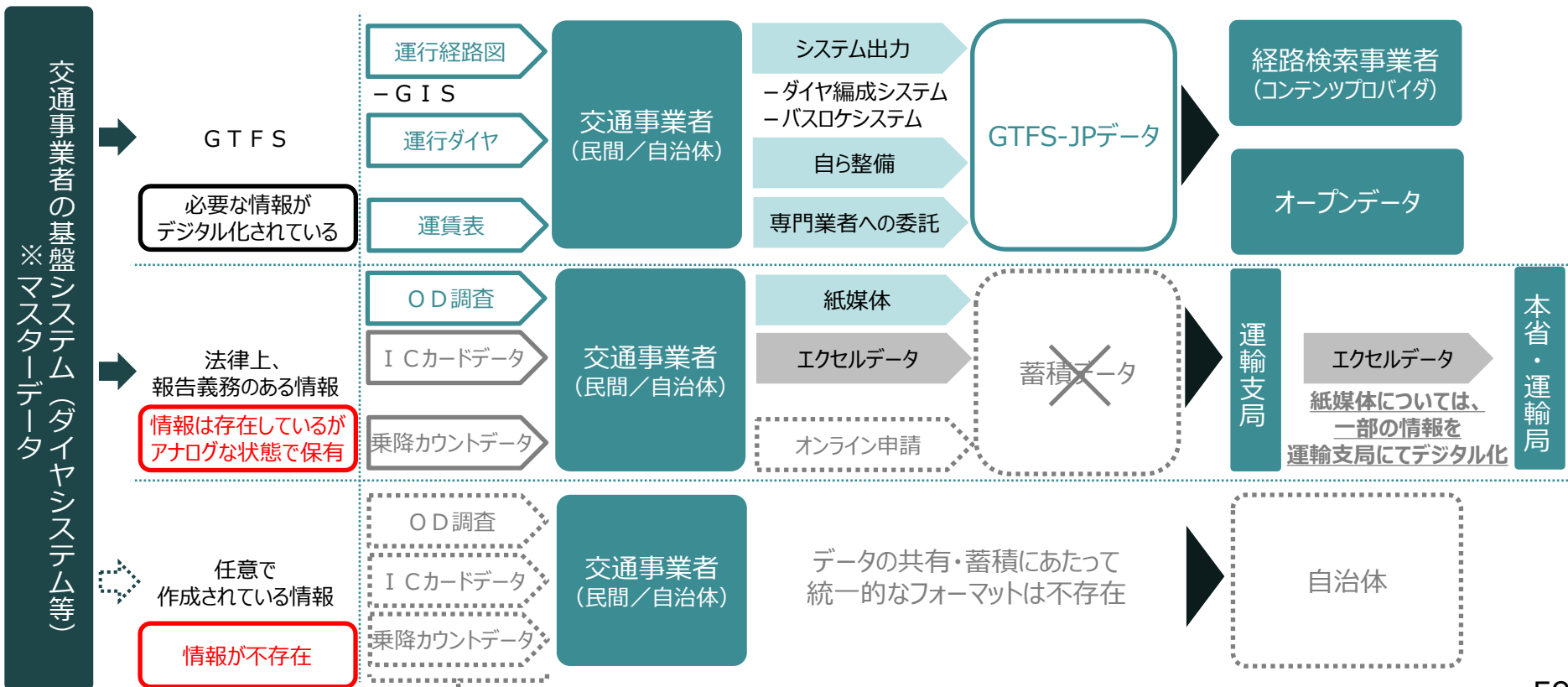
例) 官: 運輸局・運輸支局への申請のデジタル化(旅客運送事業申請、幹線・フィーダー補助申請)

: 自治体における地域公共交通政策のデジタル化

民: 交通事業者やコミュニティバス等におけるICカード導入等車両IoT化を推進

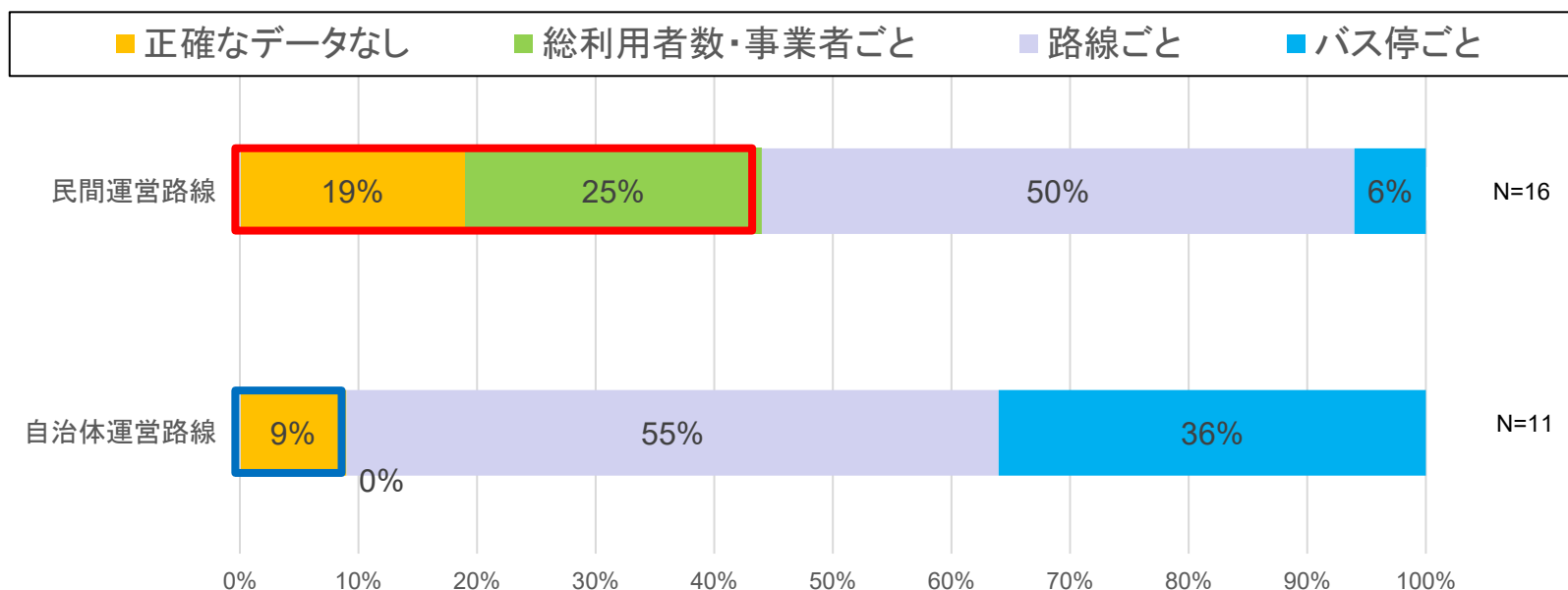
※なお、利活用で必要とされる各種データは交通事業者側の基盤システム(ダイヤシステム等)で生成されるため、交通事業者側においても、そうした利活用を見据えてシステム改良が推進されることが望ましい。

(参考) デジタルデータの作成・保有状況の例 ※バスの場合



データの取得有無は交通事業者次第

- 広島県内23市町の調査によると、民間運営路線のバスの乗降者数について、19%の自治体が正確なデータを有しておらず、44%の自治体が路線別データを有していない状況。
- 自治体運営路線についても、9%の自治体が、正確なデータを有していない状況。



出典：2020年1月世界経済フォーラム ホワイトペーパー「日本と世界における地方モビリティの変革」より国土交通省総合政策局作成

(参考)車両IoT化(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 (ライフビジョン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。
- ライフビジョン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



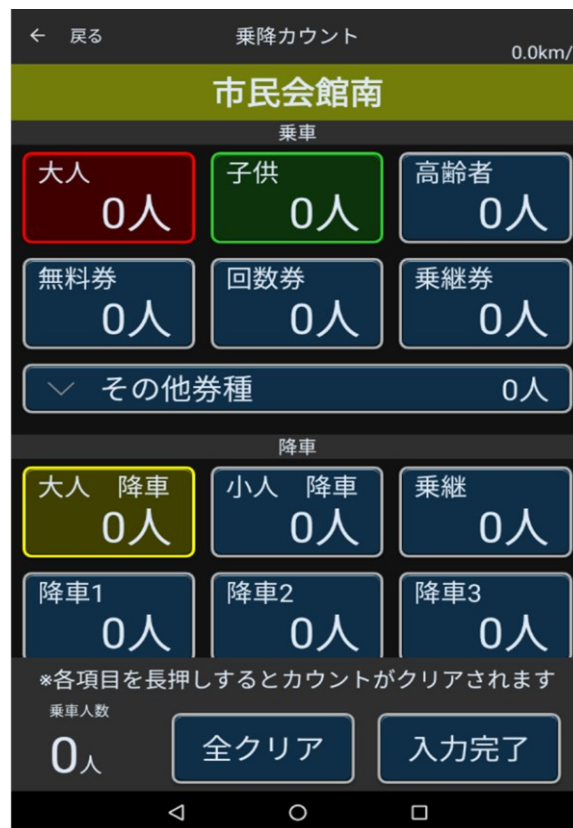
バスから乗降データを取得
 WEBブラウザで管理

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

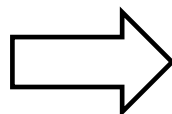
- 現時点でオンライン化されている手続は限定的な状況。
- 政府目標である令和7年度の全ての手続のオンライン化に向け、データの利活用も含め、関係手続のオンライン化実装作業を順次進めている。
- 法定報告の一部項目について、集計機能を設けたエクセルデータでの提出を令和5年度より事業者の協力を得ながら実証的に実施しているところ。

(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

(参考)幹線・フィーダー補助申請にかかる実態調査(OD調査)

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。
 - 1 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
 - 2 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6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	運行系統		年間輸送実績				経営収益			1系統当り 経常費用 (円)	平均乗車密度算定			輸送量 (A) × (G)	市町村による 回数券購入 等の有無	備考	
		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 人員キロ (人・km)	運送収入 (B) (円)		営業走行 キロ(C) (km)	運送強収 (D) (円)	営業外 収益 (E) (円)				計 (B)+(D)+ (E)
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6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	運行系統		年間輸送実績				経営収益			1系統当り 経常費用 (円)	平均乗車密度算定			輸送量 (A) × (G)	市町村による 回数券購入 等の有無	備考	
		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 人員キロ (人・km)	運送収入 (B) (円)		営業走行 キロ(C) (km)	運送強収 (D) (円)	営業外 収益 (E) (円)				計 (B)+(D)+ (E)
1																		
2																		
3																		
4																		

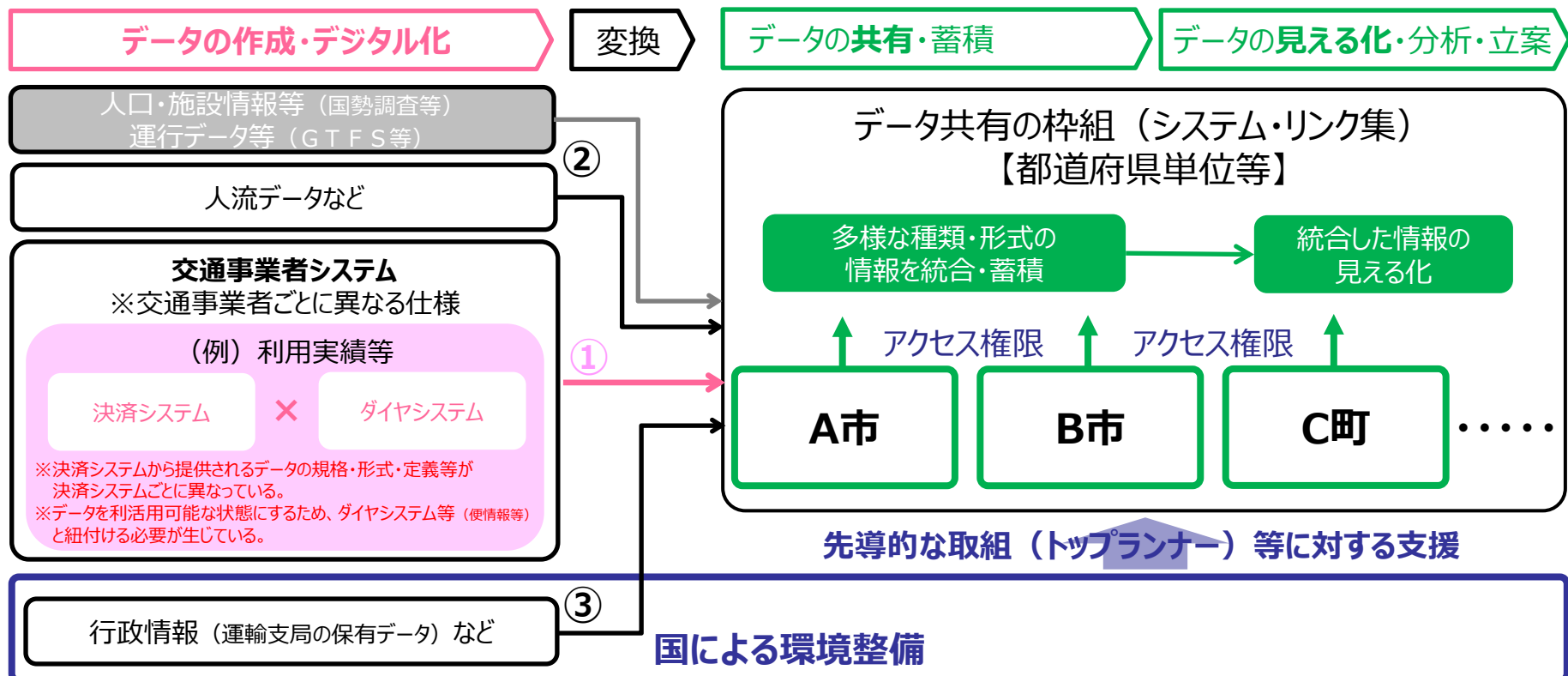
1-(3)-② データ共有の枠組の活用

○ データ共有の枠組の導入・運営コストや外部データの取得・更新コストを鑑みれば、各市町村と連携しながら、都道府県単位等で多様なデータの共有の枠組を構築することが望ましい。国も先導的な取組（トップランナー）を後押ししながら、データ共有のモデル※の提示、データ共有の枠組の作成支援、機運醸成など、円滑な構築に向けた環境整備に取り組むべき。

※モニタリングチームの「ひな型」（役割分担・実務協議・データ共有に係る協定・覚書等）など

○ なお、交通事業者から自治体へデータが共有される段階において、①交通事業者ごとにデータの規格・形式・定義等が異なる等の課題について、民間レベルでの対応も含め、システムやフォーマットの標準化を図る取組等に対して、国は側面支援すべき。

※②外部データ（人口・施設情報、人流データ等）の活用にあたっては、他省庁等が提供するシステムの活用も効果的。また、モビリティデータのデジタル化の推進に伴い、③行政情報（運輸支局の保有データ等）についても、デジタルデータの提供が推進されるべき。



(参考)広島市・熊本市におけるプラットフォーム構築の例

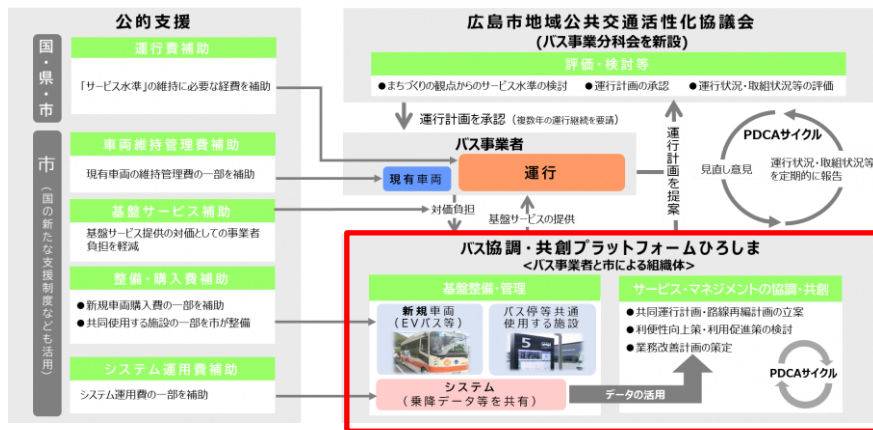
- 官民に加え、民間事業者間におけるデータ・プラットフォームの構築も各地で進んでいる。

「共同運営システム」の構築 【広島県広島市】

- バス事業者の経営安定化と利用者目線での質の高いバスサービスの提供を目的とした「共同運営システム（広島モデル）」の中核を担う**官民共同の組織**として、「**バス協調・共創プラットフォームひろしま**」を設置。
- 事業者にとって財政負担の大きな「**バスサービスに必要な基盤の整備・管理**」や、個社では効果が出にくい「**路線再編計画、利便性向上策、業務改善計画の企画立案などのサービス・マネジメント**」に官民共同で取り組む。

共同運営システム（広島モデル）のイメージ

各社の乗降データ等をプラットフォームで共有し、路線最適化などの共同事業をデータ分析の結果も活用しながら立案。



出典：共同運営システムによる乗合バス事業の再構築に向けた基本方針（広島市）

「バスダイヤ分析システム」の構築 【熊本県熊本市】

■実施内容

- **独占禁止法特例法に基づく共同経営を行う市内バス事業者5社共通の「バスダイヤ分析システム」を導入し**、蓄積されたデータの分析（エビデンス）に基づく、**路線再編やダイヤ見直し**といった交通施策を実施。
- 分析したデータをダッシュボード上に可視化することで、各路線の問題が確認でき、対策として実施した取り組みの効果を定量的に評価することが可能になる。

「バスダイヤ分析システム」について

フォーマットが異なる5社のデータをまとめて取り込める分析システムを構築することで、データに基づく施策実施が可能に

■データ活用方策

1. 路線再編 (5社一体)

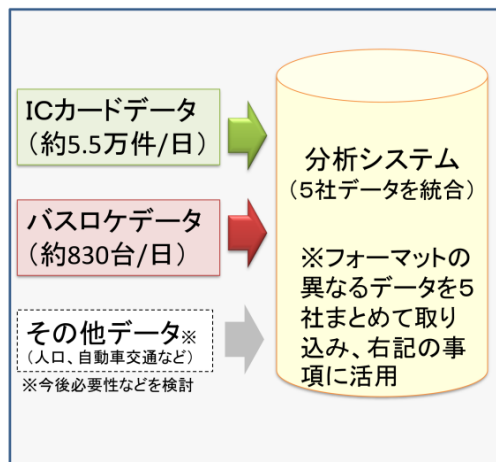
- ✓ バス停間、上り下り、1時間帯別のデータや抽出・分析が可能
- ✓ 電車通りの最適化・コミュニティ交通への転換などに活用

2. ダイヤ見直し (5社一体)

- ✓ 運行実績データを基に遅れ時間を見える化、5社が一体となったダイヤ見直しが可能
- ✓ 昨年度2社で先行実施中 (昨年度〇便、今年度〇〇便で実施)

3. 各社業務の効率化

- ✓ 各自自治体から要請を受ける運行状況等に関する資料の仕様がまちまち (手作業で集計するケースあり)
- ✓ システムの活用に伴い効率化を実現



出典：熊本共同経営推進室作成資料をもとに国土交通省作成

「標準的なバス情報フォーマット」

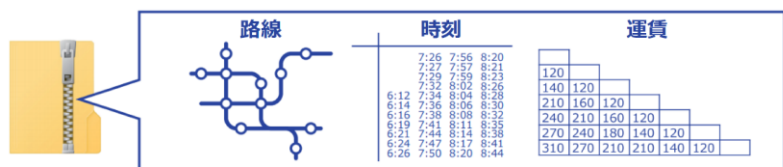
= バス事業者と経路検索等の情報利用者との、情報の受渡しのための共通フォーマット

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

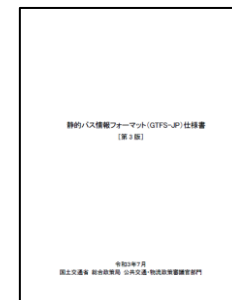
- 静的データ「**GTFS-JP**」と動的データ「**GTFS Realtime**」の2種類のフォーマットを包含
- 北米や欧州等、国際的に広く利用されている「GTFS」(General Transit Feed Specification)と互換性を確保



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)

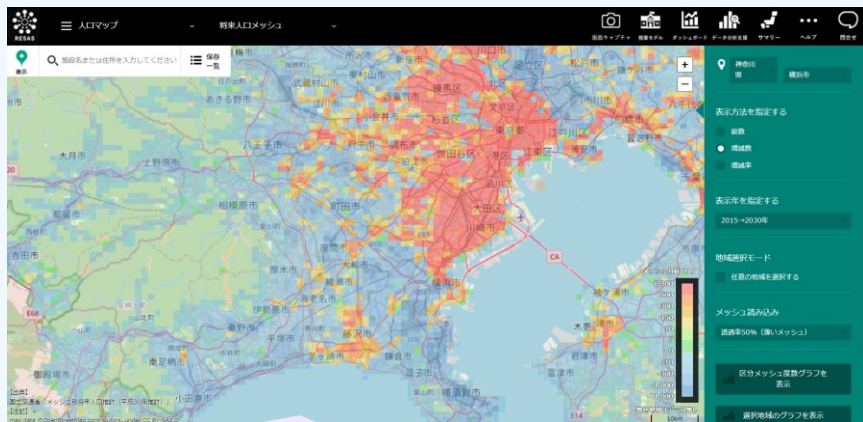
【参考】乗合バス事業者数：2,337事業者（令和2年）

(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）

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）

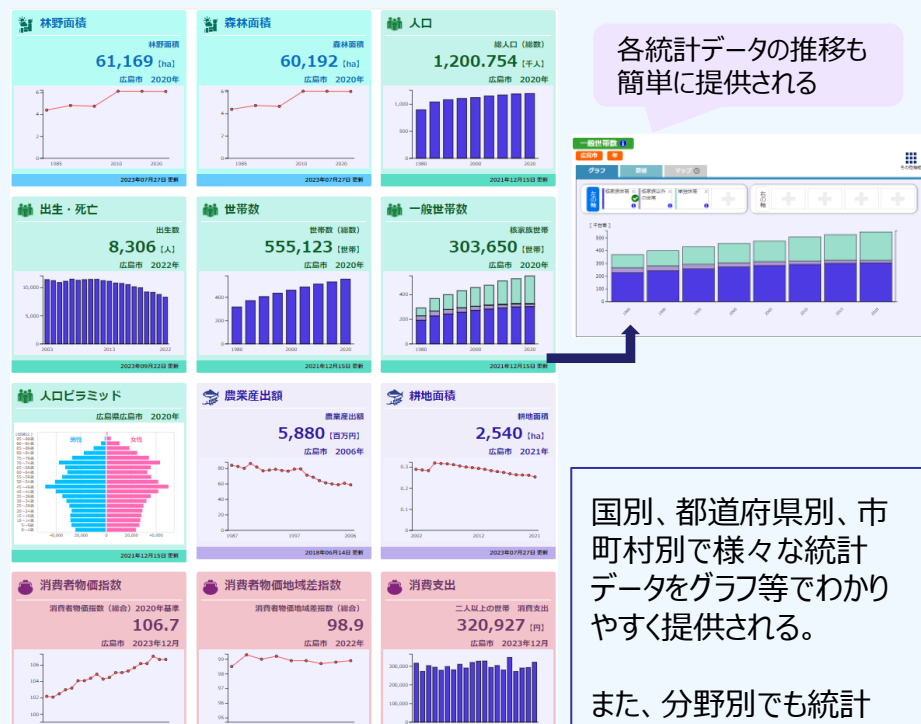
表示している「人口マップ」の他、「地域経済循環マップ」「産業構造マップ」「観光マップ」「まちづくりマップ」などがあり、様々なデータにより、地域の状態を可視化することができる

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：遊覧所の位置をプロット



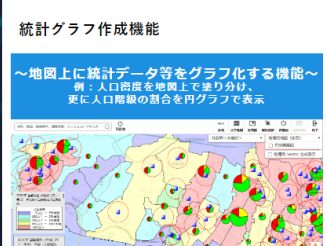
エリア作成機能

～地図上に任意のエリアを作成する機能～
例：遊覧所から半径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

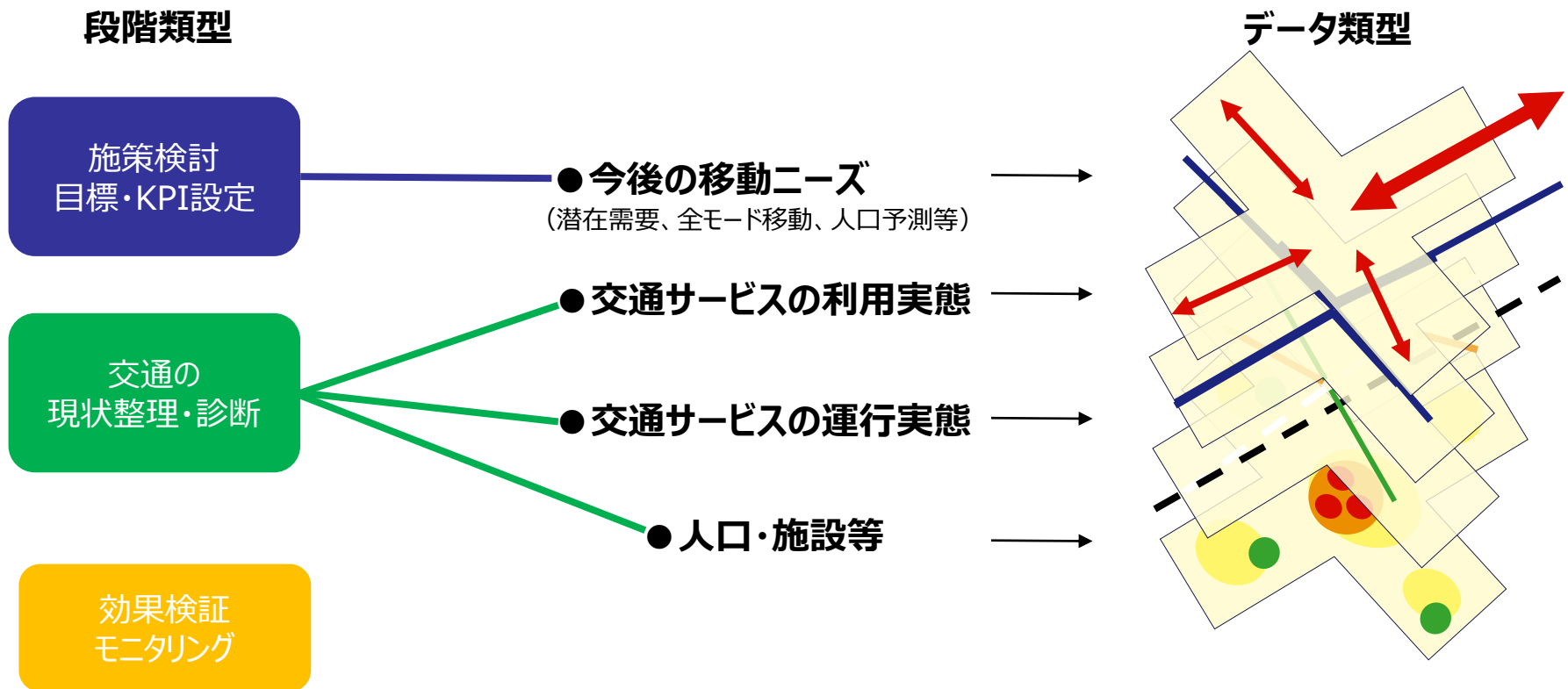
分野・カテゴリ別にデータが管理されており、各分野のセットされたデータが一覧で検索・閲覧が可能。



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

1-(3)-③ データを活用した計画策定・実行【データ活用の留意点】

- データの利活用にあたっては、①現状整理・診断、②施策検討（目標・KPI設定）、③効果検証・モニタリングという工程を踏まえて、地域交通に関する情報に限らず、必要に応じて他分野のデータも活用することが重要。
- ただし、分析段階で全データを取得する必要はなく、取得可能なデータに基づいて議論することが重要。また、地域公共交通計画を継続的に実行・検証するため、取得したデータが定期的に（自動）更新される「システム／枠組み」の構築と、常にデータをもとに検証・実行が行われる「体制」の両者を整えることが重要。
- また、必ずしも交通担当部局がデータを取得する必要はなく、他部局が取得したデータを共有・活用することも必要。



1-(3)-③ データを活用した計画策定・実行【モビリティ・データキット】

■ 地域公共交通計画の策定・実行・検証への活用が想定されるモビリティ・データキット（イメージ）

※立案段階のエビデンスとするためには、過不足なくデータを取得することが望ましいが、分析段階（議論）で、すべてのデータを取得する必要はない
 （取得可能なデータに基づいて議論することは可能）

赤：交通事業者と連携のうえ、取得ソースの検討が必要な情報 / 桃：他分野・他部局等と連携のうえ、取得ソースの検討が必要な情報
 青：法定報告から取得可能な情報 / 緑：GTFSSから取得可能な情報 / 黒：統計情報等から取得可能な情報

※★印のデータについては、毎月～四半期に1回程度のモニタリングにおいて、特に活用が想定されるデータ
 ※見える化・分析にあたっては、取得した情報の補正・修正を要する可能性については留意

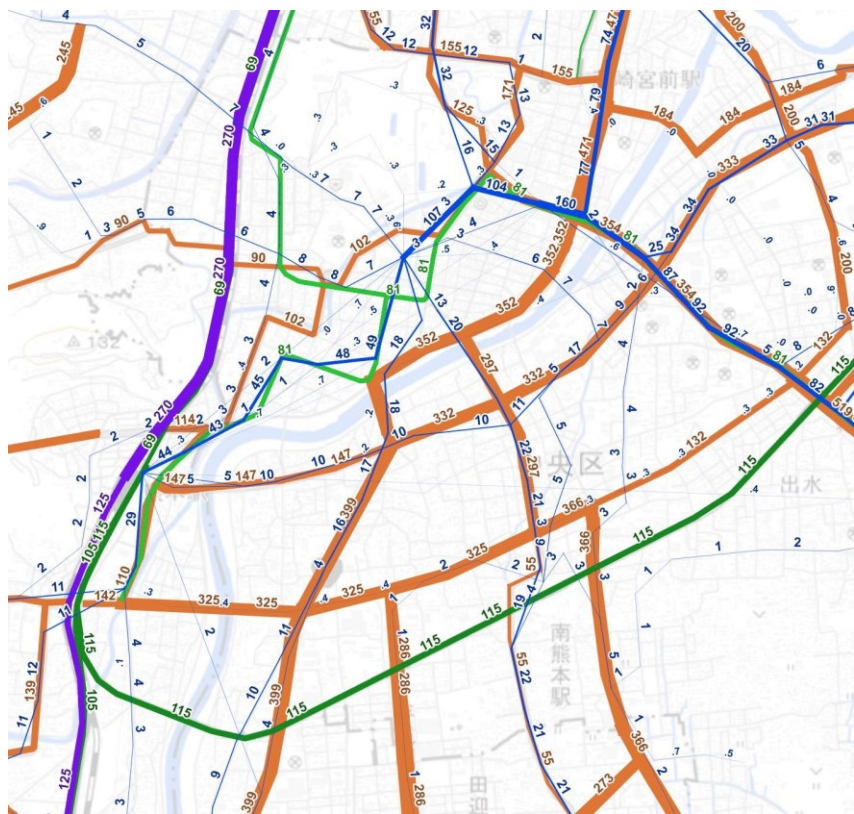
		人口・施設等	交通サービスの運行実態	交通サービスの利用実態	移動ニーズ（潜在需要）	
現状整理・診断	公共交通軸と拠点の充実・保証		系統（経路・停留施設）情報 便（便数・ダイヤ）情報 運賃情報	利用実績（系統別・停留所別利用者数） 平均乗車密度	観光施設利用者数 公共交通以外の輸送手段の情報 地域内外の流入（通勤・通学）情報	
	移動制約者の足の確保			利用実績（属性別利用者数） 利用者属性（通勤・通学）情報		
	持続可能性・実現可能性の確保			系統（経路・停留施設）情報 供給（車両・人員）情報 事業者（営業所・従業員数）情報 公的負担（投入額）に関する情報 収支情報（事業者別・系統別）		利用実績（総数・系統別利用者数）
施策検討	公共交通軸と拠点の充実・保証	地図（道路）情報 人口（地区（メッシュ）・年齢）情報 将来推計人口情報	系統（経路・停留施設）情報		人流（GPS・経路検索）情報 自家用車（トラカン・プローブ）情報 パーソントリップ調査情報 シェアリングサービス情報 施設（病院・学校等）の利用者情報 アンケート（利用者満足度等）情報	
	移動制約者の足の確保	施設（病院・学校等）情報 駅・停留所設備情報（バリアフリー）				
	持続可能性・実現可能性の確保					
KPIの設定 ～効果検証	公共交通軸と拠点の充実・保証	下記統計も参考として、必要情報を取得 【人口・施設等データ】 ・国勢調査（e-Stat） ・地域経済分析システム（RESAS） ・鉄道データ（国土数値情報） 【利用実態データ】 ・大都市交通センサス（e-Stat） ・駅別乗降客数（国土数値情報） ・自動車輸送統計調査（e-Stat） 【潜在需要データ】 ・道路交通センサス（全国道路・街路交通情勢調査） ・JARTICオープンデータ	系統（経路・停留施設）情報 便（便数・ダイヤ）情報	★利用実績（系統別・停留所別・時間別利用者数）	免許返納者情報	
	移動制約者の足の確保			系統（経路・停留施設）情報 公的負担（投入額）に関する情報 ★収支情報（事業者別・系統別）		★利用実績（属性別利用者数） 利用者属性（通勤・通学）情報
	持続可能性・実現可能性の確保			系統（経路・停留施設）情報 公的負担（投入額）に関する情報 ★収支情報（事業者別・系統別）		★利用実績（総数・系統別利用者数）

※取得したデータに関しては、定期的に更新することが必要 70

(参考)現状把握・施策検討段階における活用データ例①

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

人流情報を活用したネットワーク形成の検討



(出典)「津州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・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)

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】

- ・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

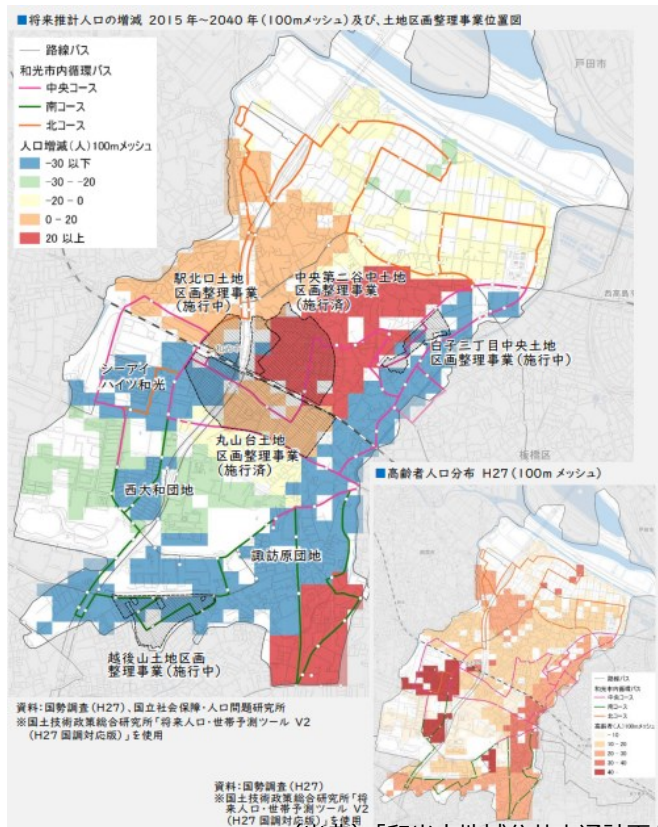
【想定される活用例】

- ・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

(参考)現状把握・施策検討段階における活用データ例②

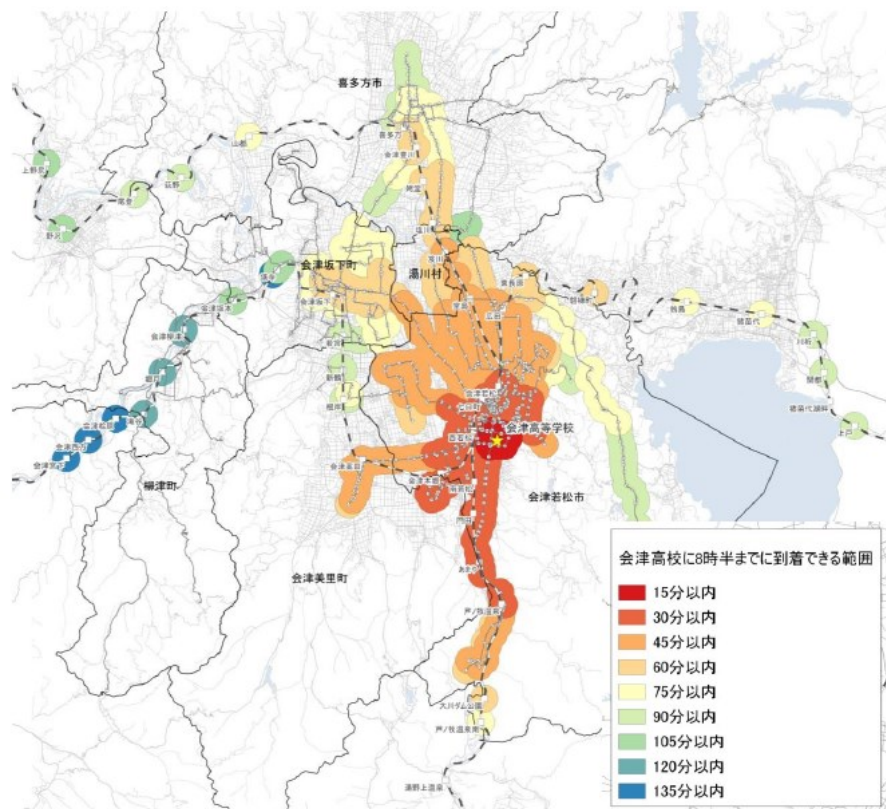
②移動制約者の足の確保に関する事例

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SamuraiMaaS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

2 都道府県の役割

2-(1) 都道府県に期待される役割

市町村における交通政策を推進する体制（人員、予算など）に鑑みれば、都道府県には、**地域間交通を支える観点（幹線、ローカル鉄道）に加え、以下に示す通り、喫緊の課題対応（交通体系のリ・デザイン、新技術の活用、運転手の確保など）を先導する観点、共通化による事務効率化の観点などから、市町村の牽引役／伴走者として、これまで以上に大きな役割が期待される。**

ヒト&プレイス

- ・関係職員のスキルアップ（研修会、技術紹介等）
- ・専門人材（技術系、データ人材）の派遣
- ・情報交換・交流の場の提供

福岡県：市町村職員を対象に、**新技術の活用**を目的として、交通事業者や学識者、システムベンダーを招き、理解を深めるための研修を実施するとともに、**システムベンダーと市町村のマッチング**の機会を提供。
青森県：法定協議会の運営や、新たなサービス導入等に際し、**市町村を支援するためのアドバイザーを派遣**する制度を実施（旅費・謝金の負担、アドバイザーの紹介）。

広島県：市区町村と交通事業者が議論できる場として、**県内を3圏域で分類した「エリア分科会」**を県が主導して創設し、地域公共交通計画の作成にあたり、地域の課題や具体的な施策等について議論を実施（計画作成以降も県が主導してエリアごとに議論を実施予定）。
奈良県：行政、交通事業者、地域づくり団体など多様な関係者が参画した**「エリア公共交通検討会議」**を県が設立し、公共交通全体の維持・充実についてエリアごとに協議を実施する場を提供。

データ

- ・ベンチマークの提供
- ・データ共有の枠組の構築、市町村の利活用の後押し

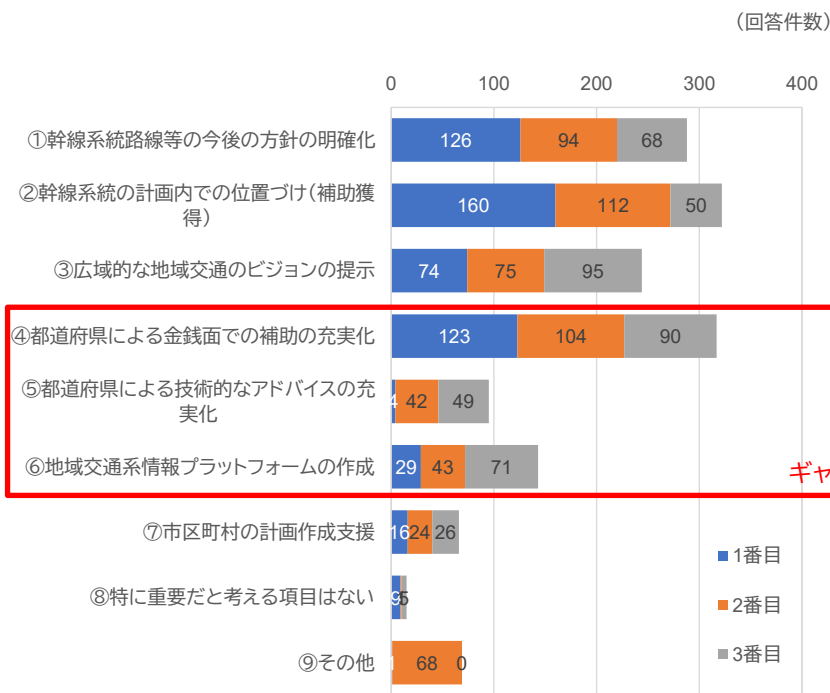
栃木県：市町村が生活交通を効果的・効率的に持続させるためのベンチマークとして、市町村別に公共交通のサービスレベルや収支状況を一元管理した**「とちぎの公共交通」を毎年提供**。
山形県：路線バス等の運行情報や、統計データ、移動実態・交通需要に関する情報等を整理・公開する**「山形県地域公共交通情報共有基盤（オープンデータプラットフォーム）」の運用**を開始。
広島県：**広島県モビリティデータ連携基盤の構築**し、県内全域の交通データについて、県及び市町の職員が共通的に可視化・分析できるツールを提供。

リ・デザイン

- リ・デザイン加速化への対応
- ・新事業（運行形態変更）の試行
- ・新技術の導入
- ・運転手の確保 など

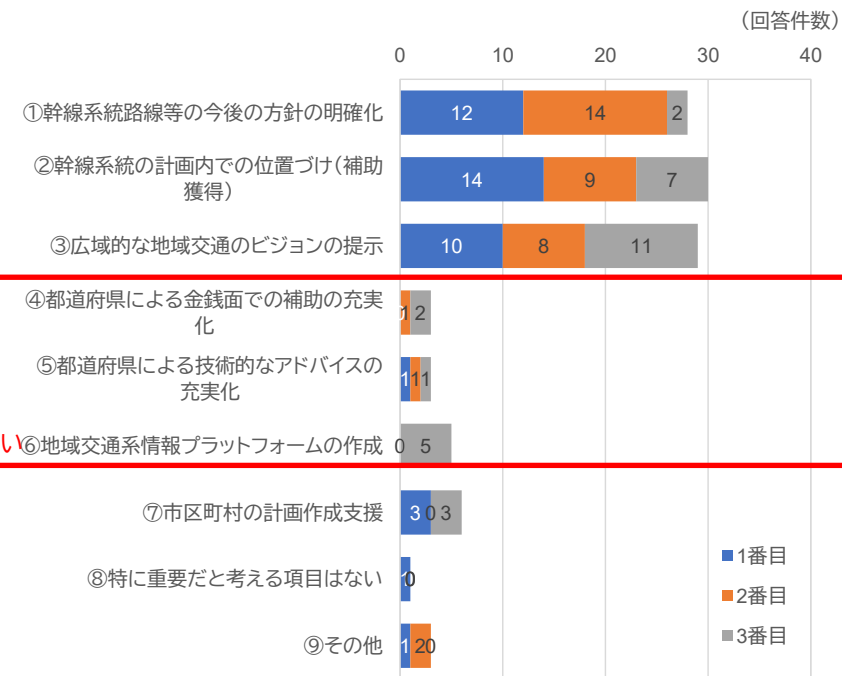
鳥取県：市町村が地域のニーズに合わせて共助交通、タクシー、バスを自由に組み合わせできる全国初の支援制度**「新たな地域交通体系構築支援補助金」**を創設。
茨城県：スクールバスや企業バスの活用、交通空白地に有償運送の導入など、**地域の多様な輸送資源の活用支援**や、既存乗合バス等へのデジタル技術導入など、**新たな技術の活用を支援**
長野県：**バス運転手を対象とした移住支援金の創設**や、自家用有償旅客運送の導入促進、「日本版ライドシェア」を含む**タクシーの供給不足対策に関する情報共有の場の設置**。
福岡県：運転手不足の深刻化、2024年4月の労働時間規制の強化を踏まえ、運転手の確保に向け、学識者、交通事業者とともに、**運転手確保策**などを協議する会議を開催。

- 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。
- 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。



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



N=22

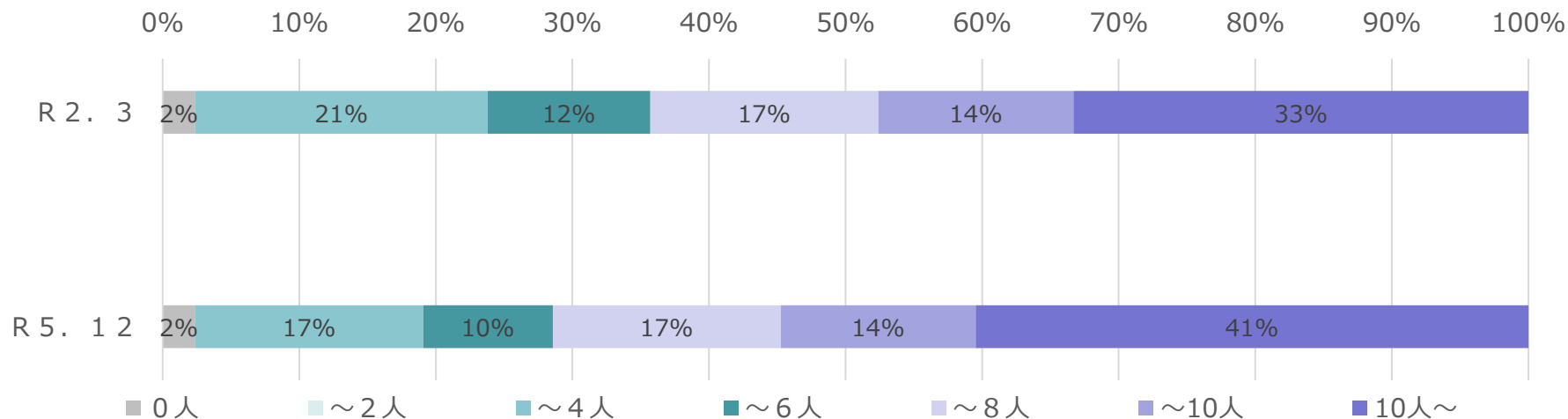
▲地域公共交通計画作成において
都道府県が認識している自らの役割

課題＞都道府県における地域交通職員

- 都道府県においては、地域交通の専任担当者が増加傾向。市町村に対する研修等を実施する都道府県も増加し、地域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の確保は微増にとどまる。

■地域公共交通の専任担当者数

(N=42)

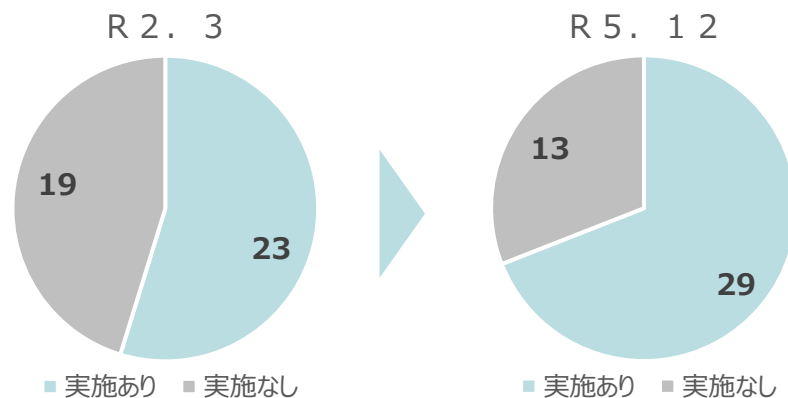


■自治体担当者の専門性

	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

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】

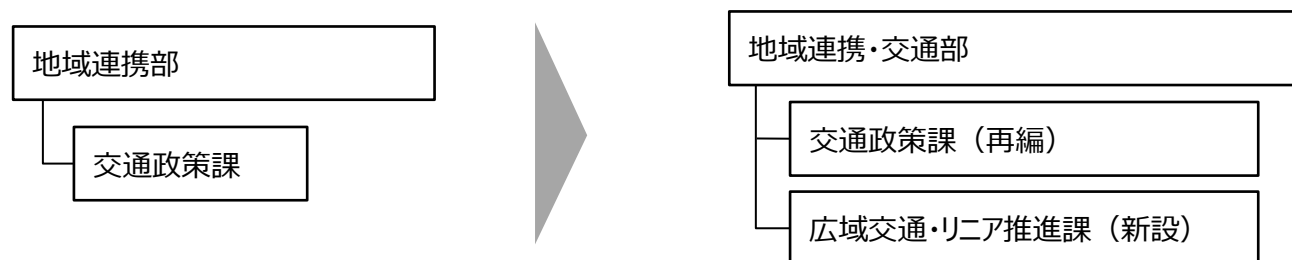
- 県民の日常生活を支える地域公共交通の確保など、**交通関連施策に係る総合的な企画、部局横断的な調整等を行う体制を強化**し、事業者・市町村と連携して施策を展開するため、「交通政策局」を設置。（令和5年度）
- 局長を含め、**職員を4名増員**。（令和5年度）



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）
- 関係機関や市町との連携強化、関係部局と連携した施策推進の司令塔となる「交通政策総括監」（副部長兼務）を新たに設置するとともに、地域公共交通の活性化に取り組む「交通政策課」の職員を増員（令和6年度）



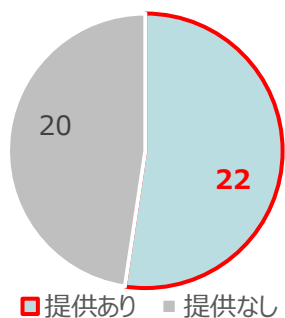
出典：三重県資料より抜粋 77

(参考)都道府県におけるデータ利活用の状況

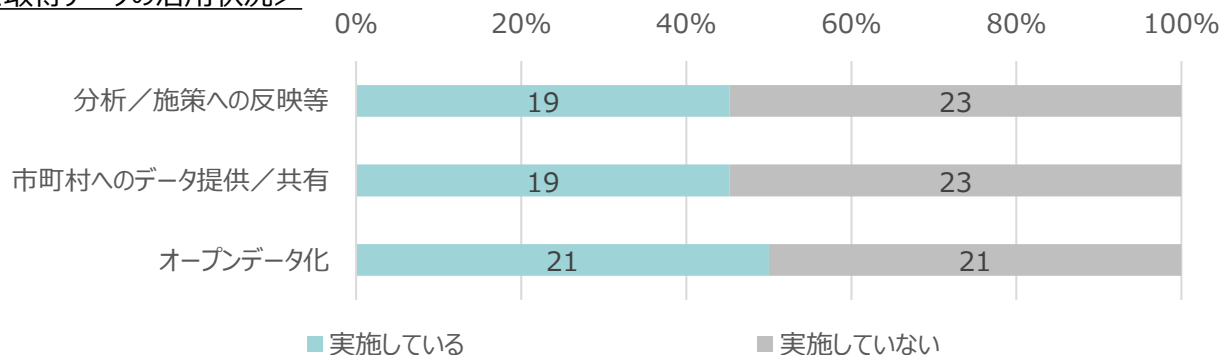
- 事業者からデータを取得している都道府県においては、市町村への提供／共有を含め、データ利活用についても取り組みが進められるなど、二極化している。
- データ取得率はバスで約半数、その他モードは50%未満にとどまっている。

■データの取得・活用状況 (N=42)

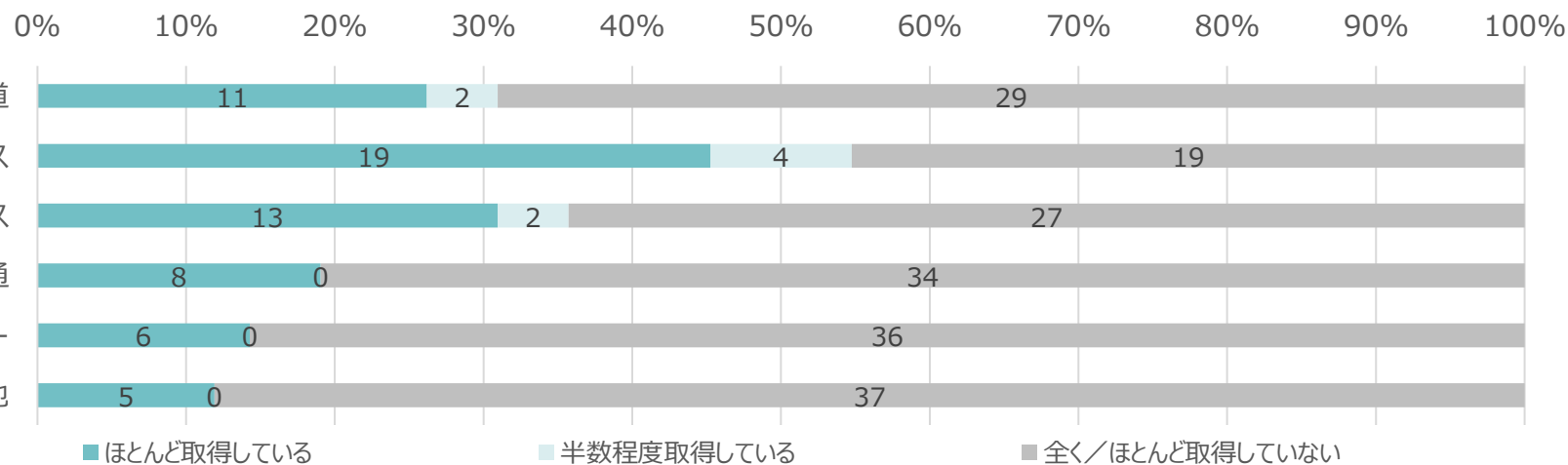
<事業者からのデータ提供>



<取得データの活用状況>



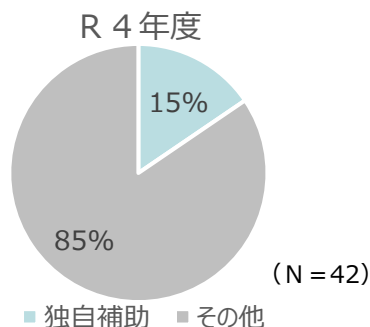
■交通モードごとのデータ取得状況 (N=42)



(参考)都道府県における地域交通関係予算

- 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組等に対して、独自の補助事業を展開している。

■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

2-(2) 都道府県地域公共交通計画の定型

都道府県においては、地域公共交通に対して、広域行政として主体的に取り組む役割や市町村間の調整を図る役割、市町村を牽引・伴走する役割を踏まえて、地域公共交通計画を策定する必要がある。

豊かな地域
社会の実現

人口減少の
歯止め

地域経済・
産業の発展

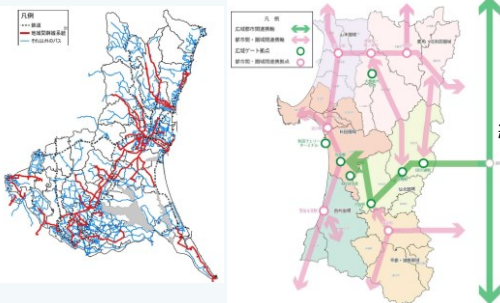
健康寿命の
増進

カーボンニュー
トラルの実現

.....
交通分野が貢献できる目標群

都道府県地域公共交通計画の中核目標

地域公共交通ネットワークの将来像（地図）



①・②の観点から
「目指す姿」を
総合的・即地的に描写

①地域間交通軸と拠点の充実・保証

地域間交通（鉄道・バス等）を中心に、まち・観光の軸となる路線・拠点について、利便性の高いサービスを目指す。

②市町村の公共交通軸・拠点との調和

市町村間の調整を図りながら、市町村と連携した拠点の充実や地域交通軸とのシームレスな接続等により、地域交通の利便性向上を推進

③市町村の取り組みに対する支援

明確な役割分担を図りつつ、市町村の取組の支援【ヒト&プレイス、データ、リ・デザインの取組】

連携
調和

交通事業者における制約（リソース（運転手・車両等）や収益性など）や行政における制約（資金など）を鑑みた5か年目標

目標	評価スパン	A アウトプット	B アウトカム
①地域間交通軸と拠点の充実・保証	短期	○地域間交通軸の運行頻度・回数	○各地域間交通軸・拠点の利用者総数
	中長期	○公共交通分担率	
②市町村の公共交通軸・拠点との調和		<<定性的な視点で評価>> (例) 市町村が定める「公共交通軸と拠点の充実・保証」に関する目標・KPIの達成等	
③市町村の取り組みに対する支援		<<定性的な視点で評価>> (例) [ヒト&プレイス]市町村職員の専門性向上 / [データ]データ活用による市町村の取組の円滑化 / [リ・デザインの取組]市町村によるリ・デザインの取組の加速化等	
④持続可能性・実現可能性の確保	短期	○公共交通の収支・公的資金投入額	○公共交通の利用者総数 ○公共交通に従事する運転者数
	中長期	○住民・観光客等の公共交通に対する満足度・認知度	

※上記KPIにより定量的に評価するほか、定量化が困難な内容についても、定性的に評価することが重要
 ※制約を超えた5か年目標を設定する場合、持続可能性・実現可能性を確保するため、当該内容に応じたKPI設定が望ましい

目指す姿

計画目標・KPI

マスタープラン

アクションプラン


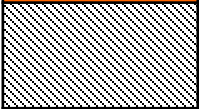
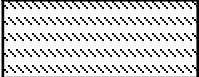

まちづくり・観光の計画（立地適正化計画、総合交通戦略、観光圏整備計画等）

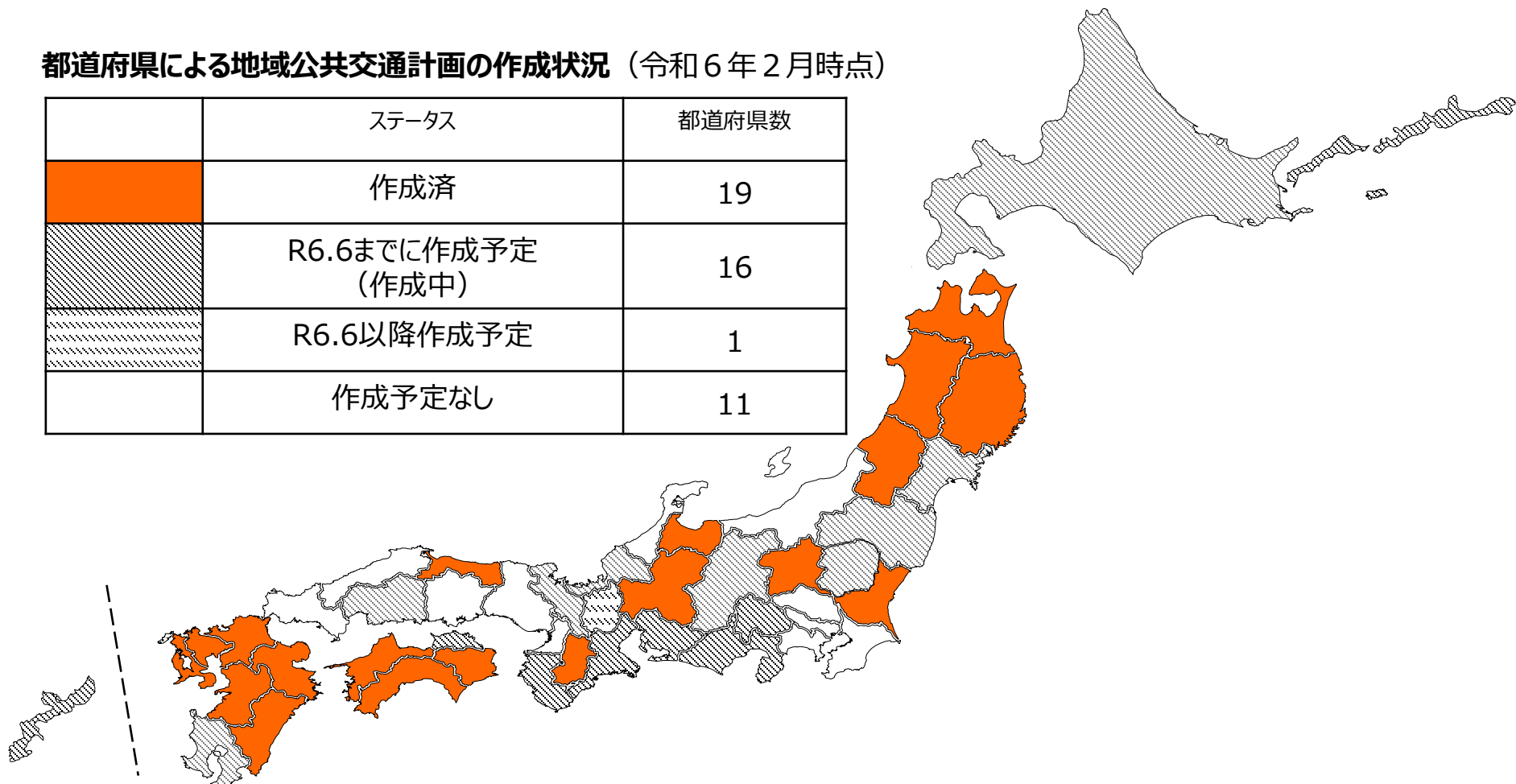
医療・教育等の計画（医療計画・教育振興基本計画等）

課題＞都道府県による地域公共交通計画の策定状況

- 都道府県は、地域間交通(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、積極的に取り組む必要がある。

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
	作成済	19
	R6.6までに作成予定 (作成中)	16
	R6.6以降作成予定	1
	作成予定なし	11



(参考)都道府県計画の基本構成

- 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、地域間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。

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旨とする全市町村に導入	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化している市町村数 (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(本県への帰郷者数等)(15歳以上20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	①事業者：21.7% ⇒ 100% ①5大CP掲載交通サービスの事業者数・路線数 ②協議会へのデータ提供交通事業者の割合 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
(2) 移動のシームレス化(移動の円滑化)	①バス：0% ⇒ 100% ②タクシー：50.9% ⇒ 100% ②バリアフリー化：1結節点⇒6結節点 ③6.9% ⇒ 50%
(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バス：31億204万1千円⇒35億円 ②幹線バス路線の人口あたりの乗車人員(年間) 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) ④市町村の移動サービスに対する負担額(年間)
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：0% ⇒ 100% ②タクシー：50.9% ⇒ 100% ②バリアフリー化：1結節点⇒6結節点 ③6.9% ⇒ 50%
②主要交通結節点におけるバリアフリー化・全天候型の交通結節点の数	①バス：0% ⇒ 100% ②タクシー：50.9% ⇒ 100% ②バリアフリー化：1結節点⇒6結節点 ③6.9% ⇒ 50%
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：0% ⇒ 100% ②タクシー：50.9% ⇒ 100% ②バリアフリー化：1結節点⇒6結節点 ③6.9% ⇒ 50%
②幹線バス路線の人口あたりの乗車人員(年間)	①バス：0% ⇒ 100% ②タクシー：50.9% ⇒ 100% ②バリアフリー化：1結節点⇒6結節点 ③6.9% ⇒ 50%
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)	①バス：0% ⇒ 100% ②タクシー：50.9% ⇒ 100% ②バリアフリー化：1結節点⇒6結節点 ③6.9% ⇒ 50%
④市町村の移動サービスに対する負担額(年間)	①バス：0% ⇒ 100% ②タクシー：50.9% ⇒ 100% ②バリアフリー化：1結節点⇒6結節点 ③6.9% ⇒ 50%

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。

3 国に求められる推進策

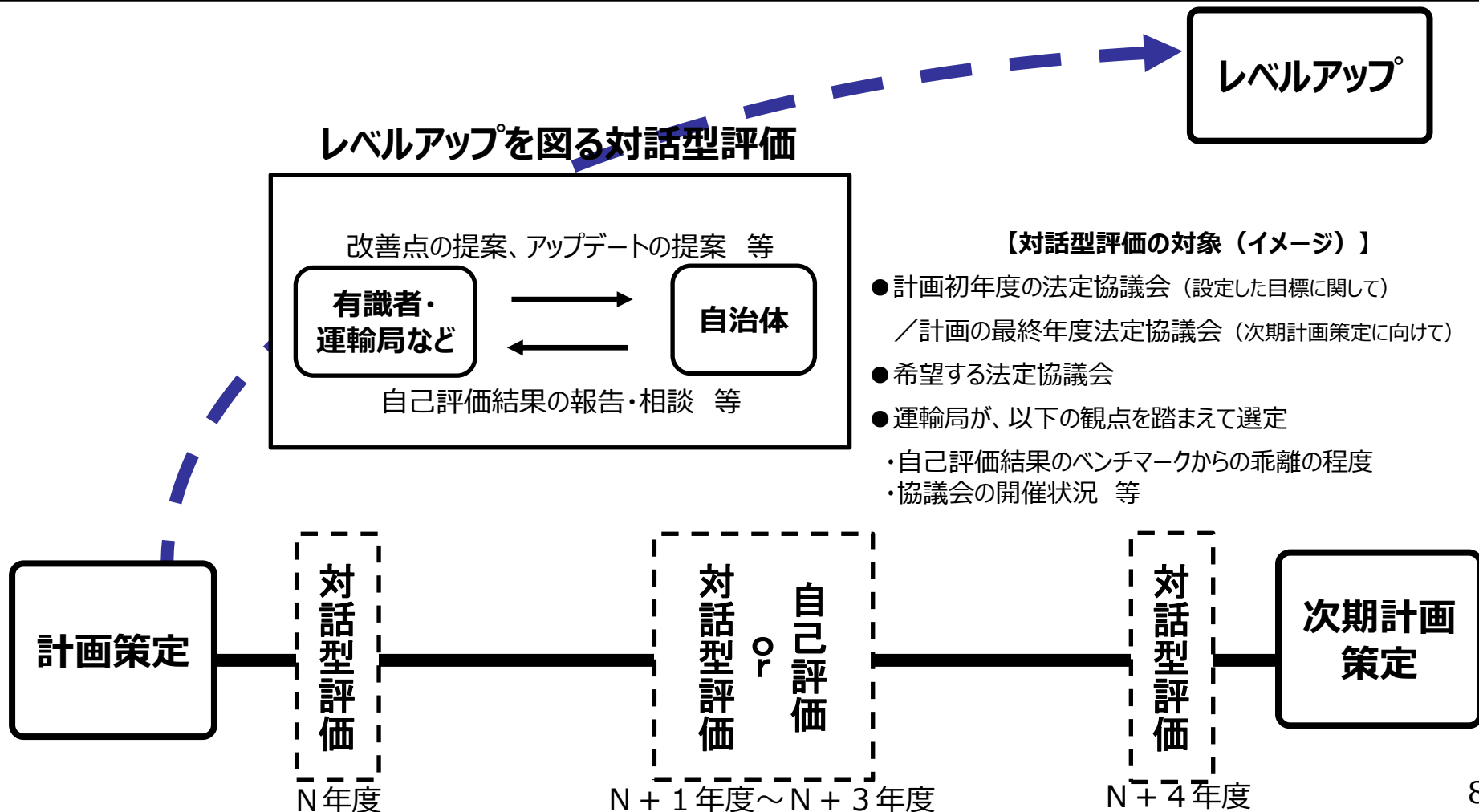
3-(1) アップデートに向けた支援策

市町村や都道府県によるアップデートの取組を推進するため、国は、5つの観点で支援策を展開すべき。

<p>ガイダンスの提供</p> <p>地域公共交通計画のアップデートの方向性の提示</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○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・国土交通省告示第2号）の改正 ○地域公共交通計画等の作成と運用の手引きの改定 <ul style="list-style-type: none"> －モデルアーキテクチャ（標準構造）の提供（2つの中核目標、10の中核KPI等） －施策カタログの提供（12のソリューション類型等に基づく施策・事業レシピ） －現状整理の共通フォーマット策定 －自己評価のフォーマット策定 －効率的・合理的な協議会運営等の事例提供 ○モニタリングチームの組成（役割分担・実務協議・データ共有）に係る協定・覚書等の「ひな型」提供
<p>ポータルサイトの整備</p> <p>情報の一元化による計画策定支援や協議会等の運営実務をサポート</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○ポータルサイトの整備 ※3つの観点から機能・要件等を検討 <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="border: 1px solid #ccc; padding: 5px; background-color: #e0f2f1;"> <p>【情報取得支援】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○計画関係情報の一元化・一覧化（計画・協議会資料・議事録等） ○協議会運営好事例の横展開 ○有識者・伴走者データベース【全国版】 </div> <div style="border: 1px solid #ccc; padding: 5px; background-color: #e0f2f1;"> <p>【ベンチマークの提供】</p> <p>地域の輸送実態や自治体の予算・人員等の全国情報の揭示</p> </div> <div style="border: 1px solid #ccc; padding: 5px; background-color: #e0f2f1;"> <p>【マネジメント支援】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○スケジュール管理（協議会の開催時期の通知等） ○協議会関係者等間の資料やデータ共有 </div> </div>
<p>対話型支援</p> <p>国・市町村・地域関係者の共創による地域交通への取組体制</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○地域公共交通計画の策定・実行を対話を通じてレベルアップする仕組みの構築（第三者評価の拡張） <ul style="list-style-type: none"> －対話型評価の実施要領等の策定 －地域公共交通計画と地域公共交通関係予算とのリンクの検討 ○省内ワンチームの組成（ITツールを活用した本省・運輸局・運輸支局間の情報共有体制強化）
<p>官民デジタル化</p> <p>自治体による円滑なデータ活用環境の整備</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○車両IoT化（キャッシュレス等を活用した乗降データのデジタル化）【国支援のあり方の検討】 ○運輸局・運輸支局等の申請デジタル化 ○データ共有のモデル提示・枠組の作成支援 ○データ共有フォーマット等の標準化に対する側面支援 ○先導的に取り組む都道府県（トップランナー）への支援 ○都道府県によるデータ共有の枠組みの構築支援
<p>専門人材の養成・確保</p> <p>自治体による専門人材の養成支援 外部人材の活用支援</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○人材確保・養成に資する制度の紹介 ○成功・失敗事例の横展開 ○有識者・伴走者データベース【全国版】の構築 ○専門人材養成プログラムの支援・展開（養成プログラムに対する国が推奨する仕組みの検討）

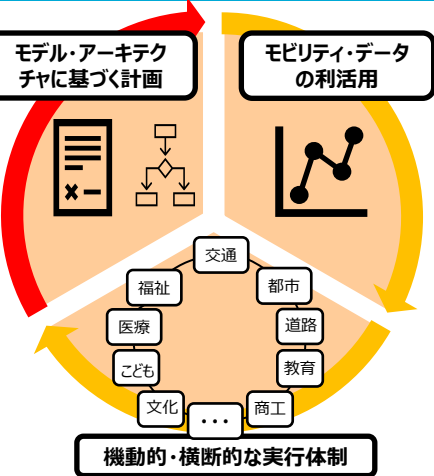
3-(2) 対話型支援のイメージ

- 各地域がおかれた多様な状況に対し、全国レベルの細則で対応するのではなく、有識者・運輸局などと協議会（自治体・交通事業者等）間の「建設的対話」を通じ、地域公共交通計画の作成・実行のレベルアップや、関係者の自律的な意識改革を促す。
- 当面は、すべての計画を対象とせず、レベルアップの度合い等を勘案しながら実施することとし、対話を通じて意欲的に取り組む地域等に対して、地域公共交通関係予算によるメリハリある支援も検討すべき。



【事例集】

【事例】シンプルで一貫性のある構成 <徳島県つるぎ町(人口:8千人)>



- 調査発注予算を伴わない、**完全自作のコンパクトな計画**（ページ数は28ページ）ながら、住民にとってもわかりやすい、本当に機能する計画。
- 基本方針では、厳しい財政状況の下での効率的運営を目指しつつ、**移動手段確保に向けた決意を宣言**。
- コミュニティバスの運行にあたり、現場の声の反映を第一に、**職員が自前で利用者アンケートや運転手へ毎日ヒアリングを実施**。路線変更への機敏な対応や利用促進につなげている。（若手職員により地域課題発見フィールドワークも実施）

つるぎ町地域公共交通計画の構成

1	つるぎ町の概要.....	1
2	公共交通の現状と課題.....	3
1)	J R（汽車）.....	3
2)	タクシー、介護タクシー.....	3
3)	バス.....	3
3	つるぎ町地域公共交通計画の策定.....	5
1)	計画の策定にあたって.....	5
2)	計画の位置づけ.....	5
3)	計画区域.....	6
4)	計画期間.....	6
5)	つるぎ町地域公共交通計画の構成.....	7
4	基本方針、目標と数値目標.....	8
	基本方針.....	8
	目標.....	9
	数値目標.....	10
5	目標達成に向けた具体的な施策.....	12
	つるぎ町地域公共交通計画の体系図.....	17
6	計画の点検・評価.....	18
	参考：つるぎ町コミュニティバス.....	19
	参考：令和5年度コミバス（登山バス）.....	23
	参考：つるぎ町地域公共交通網形成計画等における達成状況.....	25

⇒つるぎ町の計画は**必要な項目を盛り込みつつ計画全体は28ページ**。他都市では現況整理だけで28ページに及ぶ場合も少なくない。

基本方針（抜粋）

□ 持続可能な地域公共交通体系「経費削減」が求められる時代の中、地域公共交通施策においても効果効率化が求められます。また、本町においては今後も更に厳しい財政運営が必要となります。**しかしながら、どのような状況であっても住民の移動手段の確保は必要です**。引き続き、ニーズに応え続けながら、効果効率的な地域公共交通体系の構築を図ります。

目標達成に向けた具体的な施策（抜粋）

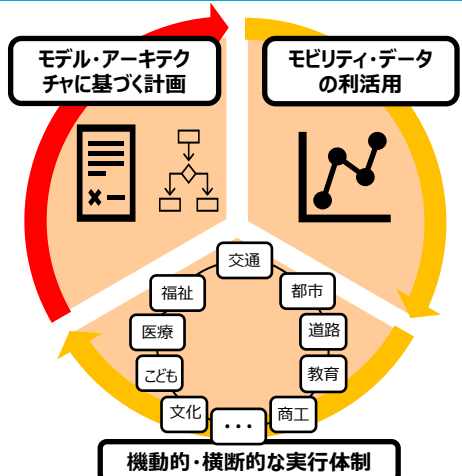
- 公共交通事業者間における協調
 - ・公共交通事業者間の問題を共有化するために年間に2回以上の会議を開催します（協議会、つるぎ町）
 - ・観光、教育、福祉などの「移動」を担う担当課間で協議を重ね、改善し、効果的な運行を目指します（つるぎ町）
 - 利用者のニーズの把握及び意見の反映
 - 車両内にアンケート箱を設置し、**運転手に対して毎日ヒアリング**を実施します。
 - 路線変更等が必要な場合には、**運行期間中であっても、可能な限り早急に対応**します。
- 出典：つるぎ町地域公共交通計画をもとに国土交通省作成



<目標と進捗>

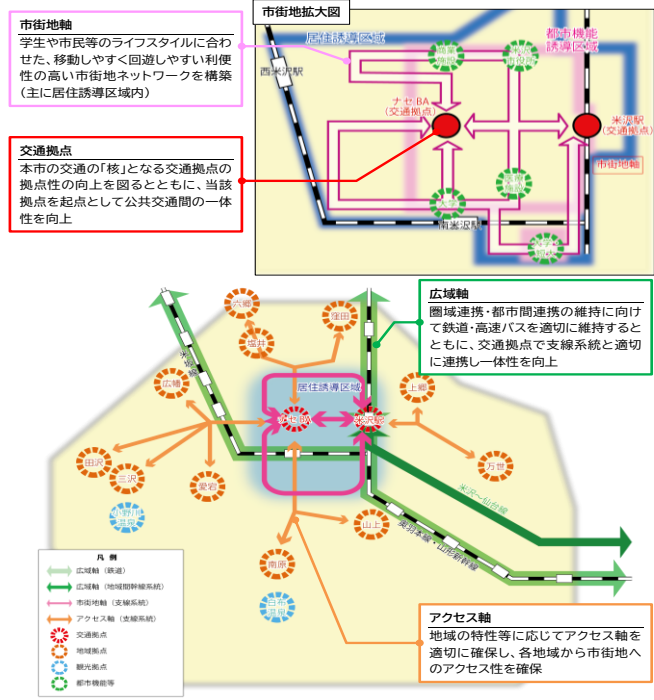
- 目標：コミュニティバスの利用者数 2026年度 11,797人（町の人口減少率を3%とした上で、KPIを前年度利用者数から3%減に設定）
- 進捗：2021年度 13,599人、2022年度 13,443人

【事例】地域公共交通ネットワークの統合的な将来像 <山形県米沢市（人口:8万人）>



- 鉄道路線も含めて、幹線・支線等の交通モードの役割分担や交通拠点を明確化し、**わかりやすい公共交通ネットワークの将来像**を基本方針として策定。
- 公共交通に限らず、**市内の移動サービス（スクールバス、送迎バス等）のほか、交通ネットワークに影響を及ぼす関連情報（病院建設、道路整備等）**を計画に記載し、**将来的な公共交通ネットワークの検討に向けた素地づくり**。
- 地域公共交通の現状を**地区別・路線別のカルテ**により見える化して共有。

公共交通ネットワークの将来像



⇒基本方針のなかで、交通軸（広域、市街地内）や交通拠点の役割が明確化された将来像を提示

公共交通を取り巻く現状等の概要（抜粋）

4. 検討にあたり留意すべき事項

4-1 今後の公共施設等の動向

(1) 市立病院及び三友堂病院の建設

米沢市内の救急医療の受け皿として、米沢市に市立病院と三友堂病院が機能分化・医療連携を行い、現在の市立病院敷地内に両病院を隣接して建設します。
市立病院は24時間・365日の救急医療を含めた急性期医療を担い、三友堂病院は回復期医療を担うこととなります。

【事業概要】
事業名：米沢市立病院新病院建設事業
施工区域：米沢市相生町・福田町（現市立病院敷地内）
事業年度：令和元年度～令和6年度

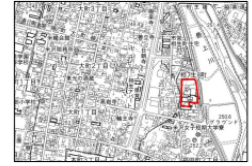


図 市立病院・三友堂病院建設地

(2) 屋内遊戯施設の整備

米沢市は、気候の厳しい豪雪地帯にあり、天候に関わらず親子で遊べる場所を確保し、子どもの健やかな成長に対する支援を行います。

【事業概要】
事業名：屋内遊戯施設整備事業
施工区域：米沢市西大通一丁目5番5号
事業年度：令和2年度～令和5年度



図 屋内遊戯施設建設地

(3) 道路の整備

都市計画道路万世橋成島線のうち、主要地方道米沢猪苗代線から都市計画道路石垣町井線までの区間については、山形県が主体となり整備を行う予定であり、山形県道路中期計画2028においては、「一般県道米沢現状線（本町工区）」として令和5年度までの期間に調査着手が位置付けられています。具体的な整備時期は未定であるものの、都市計画道路石垣町井線とこの区間を合わせた整備により、環状道路が形成され、主要地方道米沢猪苗代交通渋滞緩和や市立病院・三友堂病院へのアクセス改善が期待されています。

②都市計画道路石垣町井線
都市計画道路石垣町井線のうち、一般県道米沢停車場線から都市計画道路万世橋成島線までの区間については、本市が整備する予定で、上記①の都市計画道路万世橋成島線との同時供用を目指しています。太田町や百妻町方面から市街地中心部へのアクセス改善や、交通安全性の確保が期待されています。

③主要地方道米沢猪苗代線の交差点（丸の内）改良
主要地方道米沢猪苗代線では、一般県道米沢停車場線との交差点（丸の内）で、交差点改良工事を行い、令和4年度までに完成する予定です。本事業で交差点に右折レーン（1車線拡幅）を設けることにより、慢性的な交通渋滞の緩和が期待されます。

④市道南部小南通り線
市道南部小南通り線では、市立南小学校南西交差点から主要地方道米沢猪苗代線までの区間で、道路拡幅を目的とした道路改良事業を行い、令和7年度までに完成する予定です。本事業で狭小交差点を整備することにより、市街地南部における東西方向の交通の円滑化や交通安全性の向上が期待されます。

⑤中心市街地の一方通行規制解除
米沢市中心市街地では、昭和49年以降、自転車・歩行者の安全確保を図る目的として一方通行規制を実施してきました。その後、ナセBAの立地や周辺道路の整備により交通状況が変化してきたことから、平成30年以降、一方通行規制の解除に向けて所轄警察署と協議を行ってきました。今後、令和4年度からナセBA南東交差点から主要地方道米沢猪苗代線までの区間で一方通行の規制が解除される予定で、旧大沼米沢前交差点からナセBA南東交差点までの区間についても、一方通行の規制解除に向けて協議を進めていきます。

⇒病院建設や小中学校の統廃合、道路の整備など、交通ネットワークの検討に影響を及ぼす公共施設等の動向を把握・記載

出典：米沢市地域公共交通計画より抜粋

<目標と進捗>

- 目標：公共交通の利用者数 2026年度 245千人
（移動の選択肢として公共交通が選ばれる可能性を高め、公共交通利用者の改善を図る）
- 進捗：2020年度 211千人、2022年度 223千人

【事例】地域公共交通ネットワークの統合的な将来像 <山形県米沢市（人口:8万人）>

「地区別・路線別カルテ」

●路線名：白布温泉線【乗降調査：令和2年11月15日（日）～11月16日（月）】

○路線の利用特性

「平日の利用」

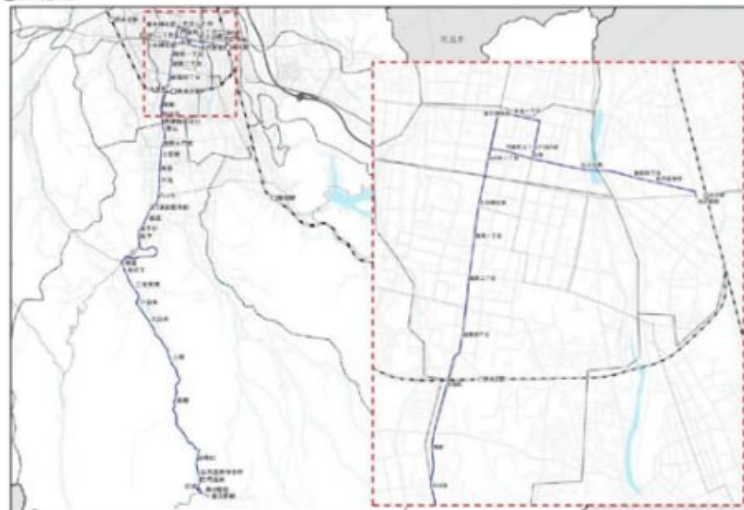
- ・ 30～64歳の利用者が多く、学生（18歳以下）の利用者も一部みられた。
- ・ 観光での利用が多い一方で、買い物利用が少ない。
- ・ 利用頻度は、今日たまたま利用した方が多く、週5日以上も全体の2割程度を占める。
- ・ 市内の利用者と市外からの利用者が、ほぼ同程度みられた。

「休日の利用」

- ・ 19～64歳の利用者が多く、平日に見られた学生の利用はなくなっている。
- ・ 観光、娯楽・レジャーでの利用が多い。
- ・ 利用頻度は、今日たまたま利用した方が全体の半数以上を占める。
- ・ 市外からの利用者が多くみられた。

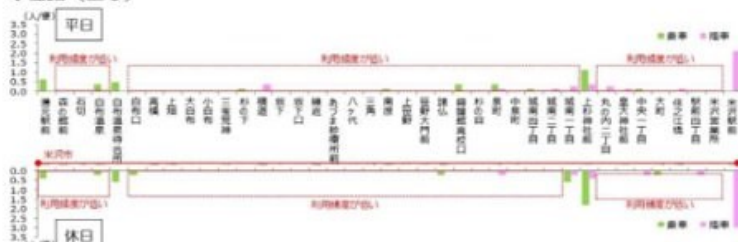
発着	湯元駅前⇄米沢駅前			
主な経由地	米沢駅前、門東町三丁目、南原、横道、白布温泉、湯元駅前			
便数	平日:15便、休日:10便			
	【上り】湯元駅前→米沢駅前(平日:8便、休日:5便) 【下り】米沢駅前→湯元駅前(平日:7便、休日:5便)			
運賃:米沢駅から主要停留所まで	大町	南原	白布温泉	湯元駅前
	190円	430円	950円	970円
利用者数(1日平均・1便平均)	1日平均 49.5人/日 (平日:58.0人/日、休日:41.0人/日)			
	1便平均 4.0人/日 (平日:3.9人/日、休日:4.1人/日)			
利用者属性(年齢区分別)	年少 (14歳以下)	生産年齢 (15～64歳)	高齢者 (65歳以上)	
平日	10.3%	74.1%	15.5%	
休日	0.0%	75.6%	24.4%	
収支状況(令和元年度)	経常費用	経常収益	県補助額	市負担金
	30,544千円	16,752千円	1,677千円	12,115千円

○路線図

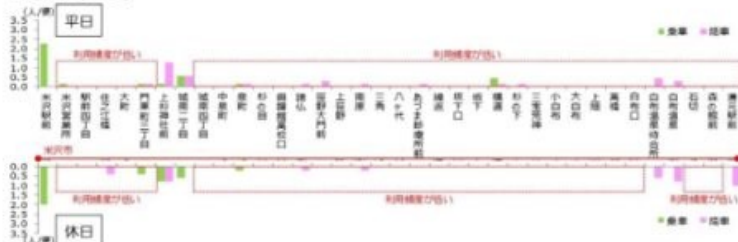


○便別バス乗降人数(1便平均)

◆往路(上り)

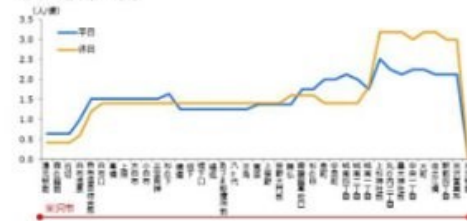


◆復路(下り)

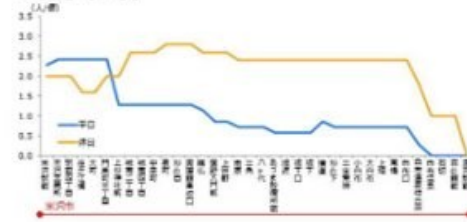


○車内乗車人員(1便平均)

◆往路(上り)

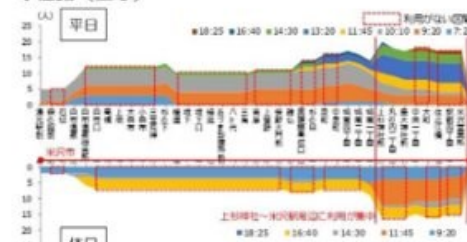


◆復路(下り)

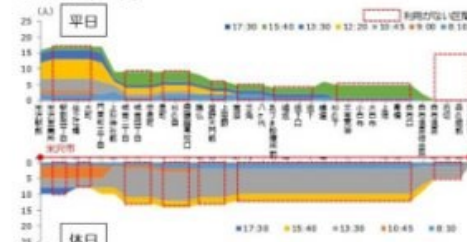


○便利車内乗車人員

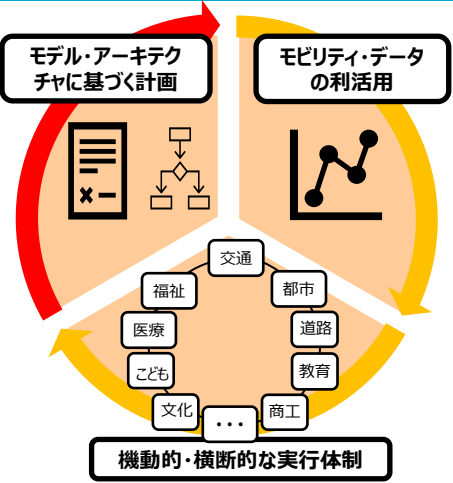
◆往路(上り)



◆復路(下り)

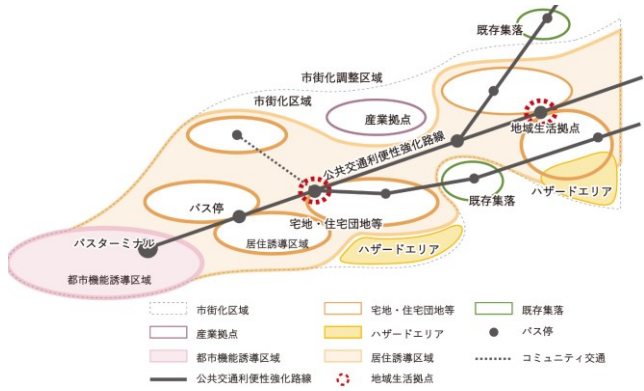
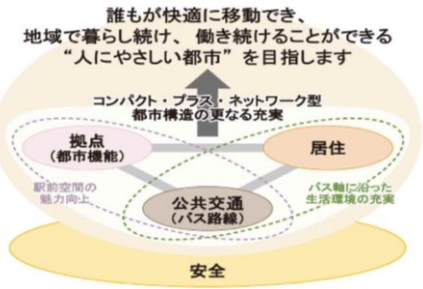


【事例】まちづくり計画との連携・調和 <神奈川県厚木市（人口:23万人）>

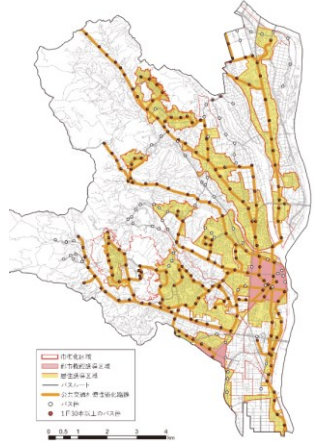


- **地域公共交通計画と立地適正化計画を一体の計画とし、「コンパクト・プラス・ネットワーク推進計画」として策定。短期（6年後）、中期（12年後）、長期（20年後）の目標設定を行う。**
- **片道30本以上/日のバスが運行するバス路線を基本とした「公共交通利便性強化路線」や同路線沿線に商業施設や医療・福祉施設等を誘導する「地域生活拠点」を独自に設定し、バス路線の維持・強化策とバス軸に沿った生活環境充実施策を両輪で展開。**

まちづくりと公共交通の連携施策



公共交通軸と居住誘導区域



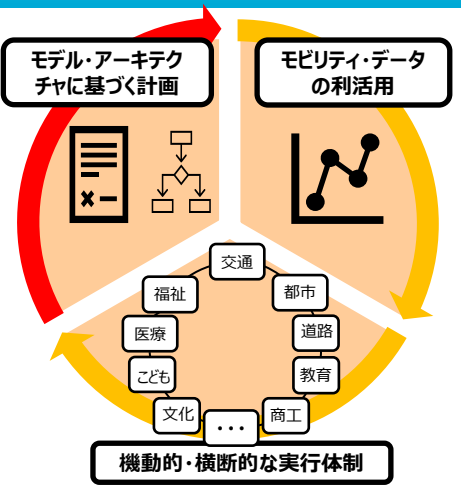
- **居住誘導区域**：人口密度と年齢構成のバランスを維持し、生活サービスや公共交通を持続的に確保するため、定住・移住を促す区域（都市再生特措法に基づく区域）
- **公共交通利便性強化路線**：居住誘導区域内外の交通利便性を維持・向上するため、サービスレベルの維持・強化を図るバス路線（厚木市が独自に設定する路線）
- **地域生活拠点**：公共交通利便性強化路線沿道等に、地域における生活拠点を維持・形成するため、スーパーマーケットやコンビニエンスストアなどの商業施設や医療・福祉施設等の生活利便施設を維持・誘導する拠点（厚木市が独自に設定する拠点）

出典：厚木市コンパクト・プラス・ネットワーク推進計画より抜粋

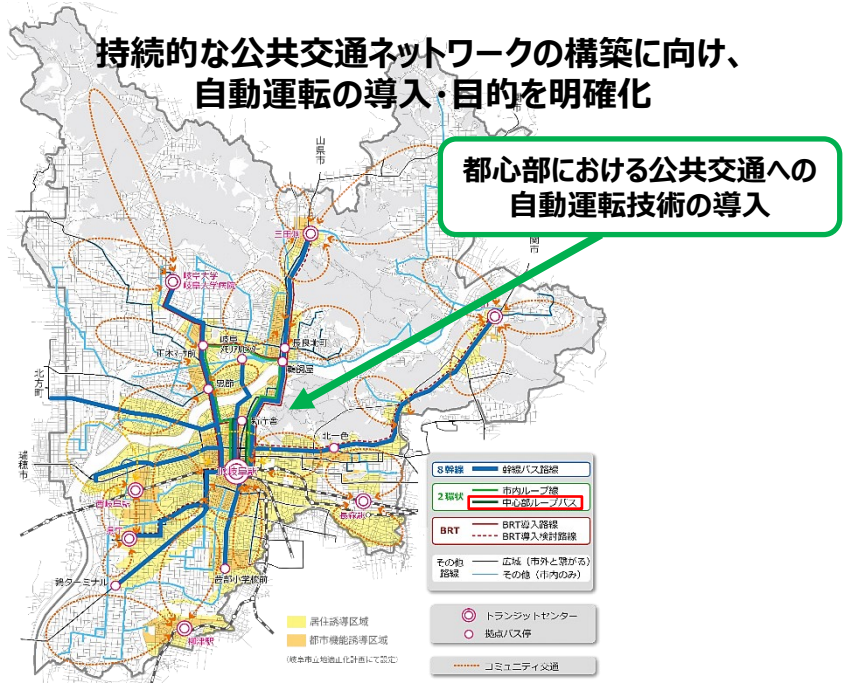
<目標と進捗>

- **目標**：バスの1日あたり利用者数 2026年度 70,000人（2018年度から現状維持を目指す）
- **進捗**：2018年度 70,000人、2022年度 46,400人（新型コロナウイルスの影響により減少傾向にあり）

【事例】適材・適所の施策・事業の選択 <岐阜県岐阜市（人口:40万人）>



- 2021年の地域公共交通計画策定時より、自動運転を計画に位置づけ、計画と実証の取組を連動させながら、令和5年11月25日より、市内での自動運転バスの継続運行を開始。
- 市の持続的な公共交通ネットワークの構築に向け、都心部における公共交通への自動運転技術導入のほか、**中心市街地での実証実験により、社会受容性の向上を図ることを計画に位置づけた**うえで、取組を推進。



令和5年11月から自動運転バスの継続運行を開始

- ・交通量が多い中心市街地の幹線道路で自動運転バスが継続して運行されるのは全国初。
- ・5年間運行を継続しながら「レベル4 自動運転」の実現を目指す。



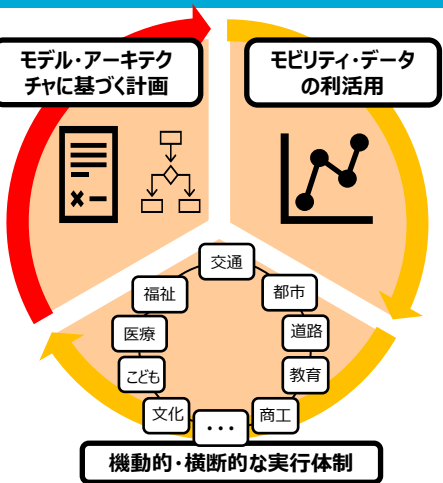
- 期間 R5.11.25～R10.3.31
- 乗車人数 (R6.4.16現在) 18,041人
- 運行回数 (R6.4.16現在) 1,715便 (10.5人/便)

<目標と進捗>

- 目標：市民アンケート満足度 2017年度（48%）以上（市民生活の質の向上を評価）
- 進捗：2021年度 **49.4%**、2022年度 **48.2%**、2023年度 **41.6%**（コロナ禍による減便等により、満足度が低下した可能性がある）

利用者の多い中心市街地で自動運転実証実験を行うことで、市民が自動運転技術を知るきっかけになるなど社会受容性を高め、公共交通への自動運転技術の導入を進めています。

【事例】適材・適所の施策・事業の選択 <茨城県日立市（人口:18万人）>



- 地域公共交通計画の改訂に合わせて、自動運転（BRT）をはじめとする、多様な交通モードを統合的に地域公共交通ネットワークの将来像に位置づけ。
- 自動運転レベル4の実現についても、情報技術の利活用やカーボンニュートラルへの配慮とともに、5大目標の1つに位置づけ。また、当該施策の実施主体に関しても、計画に明示。

■ 地域公共交通ネットワークの将来像

人がつながり、地域がつながり 未来へつなぐ地域公共交通



図 3-1 日立市の地域公共交通ネットワークの将来像

■ 地域公共交通計画における位置づけ

1. 基本方針

第3章の目指すべき姿の実現に向け、上位関連計画との連携・整合を図りながら、基本方針を以下のように定める。

基本方針5

自動運転の導入や企業と連携した情報技術の利活用、カーボンニュートラルへの配慮による公共交通サービスの充実

- ・ ひたち BRTへ自動運転レベル4を実装する。
- ・ デジタル技術を活用したサービスの展開や情報発信により、誰もが移動しやすい公共交通の実現を目指す。
- ・ エコ通勤の推進により、環境負荷の軽減を目指す。

3. 公共交通施策の一覧

本計画で位置づける公共交通施策(個別施策)の実施主体と対象モードを整理する。

目標	施策	個別施策		実施主体				対象の交通モード									
		施策名	県	茨城県	日立市	地域	交通事業者	その他関係主体	鉄道	BRT	幹線路線バス	地域間幹線バス	生活路線バス	通勤通学路線バス	地域内交通	タクシー	その他
施策6	自動運転の実装	ひたちBRTとその周辺での自動運転の実装	◎	○	○	○	○			●							

■ 令和4(2022)年度実証運行の様子

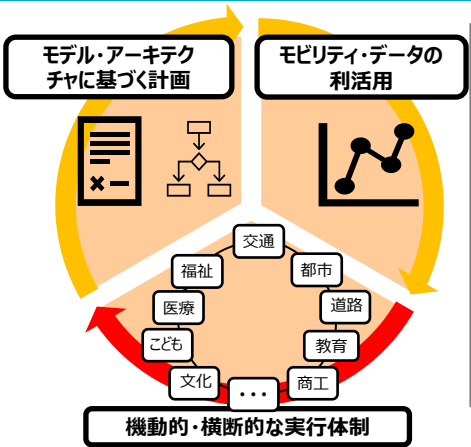


<目標と進捗>

○目標：市民1人あたりのバス交通等の利用回数
14.7回/人・年（2021年度）→15.0回/人・年（2028年度）

BRT（自動運転）を位置づけ

【事例】モード横断的な取り組み <富山県朝日町（人口:1万人）>



- 「ノッカルあさひまち」（事業者協力型自家用有償旅客運送）に加えて、バス・タクシー・鉄道も含め町内すべての交通手段の情報・予約を統合することを計画に記載。共通プラットフォームとして「ノッカルあさひまち」のシステムを既存交通機関に拡大。
- デジタル決済基盤を導入し、マイナンバーと紐づけた認証機能を持たせたデジタル決済の仕組みを検討。地域通貨に近い形を検討。

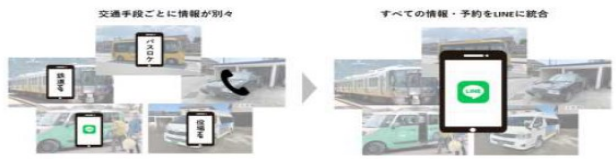
既存公共交通機関へノッカル予約システムを拡大

施策内容

朝日町のあらゆる交通手段を、LINE サービスとして集約していきます。

タクシーは、現在電話のみでの受付となっているため、LINE から配車予約可能な仕組みを作ります。高齢者だけでなく、若い世代や来訪者も含めて気軽に使うことで、タクシー事業の持続性にもつなげていきます。あさひまちバスについては、遅延・運行情報などを Web サイト上だけでなく、LINE 上でも確認できるようにしていきます。とやまロケーションシステムの仕組みと併用しながら、町民に馴染む仕組みを導入していきます。あさひまちエクスプレスも、現状は役場 HP からの予約が可能です。LINE 予約も可能な仕組みを整えます。鉄道についても、他交通と同様に LINE サービスから時刻表を閲覧可能にし、駅までの移動手段の案内強化も図るなど、より利用しやすい情報発信に努めます。

加えて、移動目的や緊急度に応じて、複数の交通手段を使い分けできるような仕組みも検討します。大都市圏のような乗り換え検索ではなく、あくまでエリア・時間帯・行き先・緊急度合った交通手段を選ぶ仕組みを想定しています。上記すべてを一つのシステムで管理していくことで、利用データの統一（施策 No3-3）にも繋げていきます。



実施主体	地域住民	民間企業	スケジュール (年度)	R5	R6	R7	R8	R9
	自治振興会	教育機関		タクシーLINE 実装				
	交通事業者	医療/福祉機関		バス LINE 実装				
	商業施設	行政		使い分け検討	使い分け実装			
				ユーザー利用促進				

マイナンバーカードと連携したデジタル決済の導入

施策内容

町内公共交通へ共通デジタル決済基盤を導入し、チケット購入の手間や現金授受のコスト軽減を図ることで、より使いやすい公共交通サービスを実現します。交通以外の分野でも、行政サービスや買い物等で活用できる仕組みを目指します。なお、町民の誰一人取り残さない視点から、スマートフォンなどデジタルデバイスに限定せず、カード形式での提供も検討します。

また、単に利用者側の利便性を高めるだけでなく、蓄積した決済データの活用も重要です。全国共通で使えるデジタル決済基盤は、データの活用が難しいため、朝日町の中で使える地域通貨に近い形を検討していきます。さらに、マイナンバーカードと紐づけた認証機能も持たせることによって、より安全性の高い基盤を目指します。

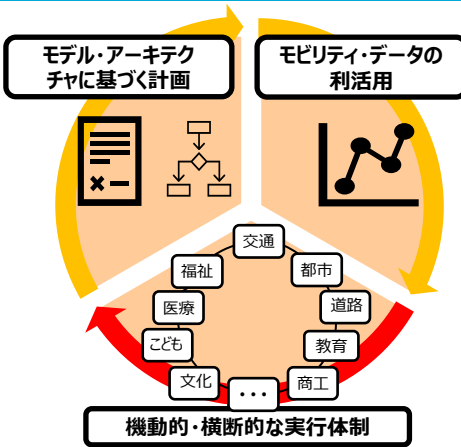


実施主体	地域住民	民間企業	スケジュール (年度)	R5	R6	R7	R8	R9
	自治振興会	教育機関		仕組検討・開務				
	交通事業者	医療/福祉機関		実証導入	本格導入			
	商業施設	行政		地域への浸透・利用促進				

出典：朝日町市地域公共交通計画より抜粋

- <目標と進捗>**
- 目標：年間町内移動サービス利用者数 2027年度 53,210人以上
(人口減少を踏まえて2021年度と同水準を維持する目標を設定)
 - 進捗：2021年度：53,210人

【事例】モード横断的な取り組み <香川県高松市（人口:41万人）>



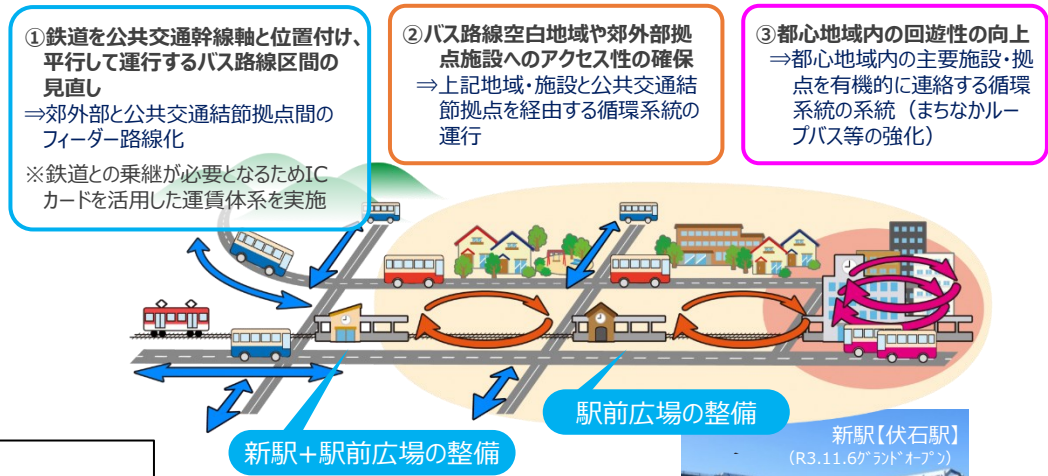
〈需要に合わせた供給の最適化モデル〉

- 既存ストックとICカードを活用し、ハード・ソフト両面からの施策により一定のサービス水準を維持しながら、持続性の高い公共交通に変えつつ、**需要に合わせた供給の最適化を行う。**
- 「コンパクト・プラス・ネットワーク」の考えの下、**鉄道を基軸としたバス路線の再編**により、持続可能な公共交通ネットワークを再構築し、**集約されたまちを公共交通でつなぐ。**
- 結節拠点整備等をトリガーとして、計画に位置付けながら段階的に再編事業を拡大。
- 【方法・取組】 中心市街地へ一極集中している基幹バスの再編も含め、交通結節拠点に接続する、有機的なフィーダー路線への再編を目指す。

【再編時に重視する視点】

- 視点① 郊外から中心部へのバス路線を、鉄道を基軸としたフィーダー化（既存バスの再編）
- 視点② 公共交通空白地域や郊外部拠点施設へのアクセス確保
- 視点③ 中心部の回遊性向上

【公共交通ネットワーク再構築の考え方】

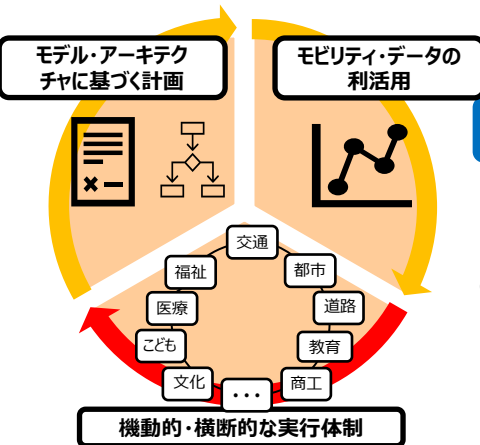


<目標と進捗>

- 目標：人口に占める公共交通利用者の割合 R5年16.5%
- 進捗：R1年度：15.3%、R2年度：11.5%、R3年度11.8%、R4年度13.2%
(コロナ禍の影響を受けたが、回復傾向)



【事例】人手確保の取組 <桑名市・北海道運輸局・別府市>



人手不足解消へ向けた特徴的な取組み

① 桑名市

消防職員が運転手に！

- 消防職員が60歳を迎えた際に、バスの運転手として働くことができる協定を締結。**全国初。**
(R6年4月から。締結バス会社：三重交通。)
- 大型2種免許の取得費用はバス会社が負担。
- 最長72歳まで雇用。 出典：桑名市資料より国土交通省作成
- 消防職員は60歳以降は現場業務が体力的に厳しいこともあるが、運転手不足が深刻なバス会社にとっては、運転経験が豊富で地元の道路事情に詳しい人材が確保可能に。

<進捗> 近隣市町村（伊勢市、鳥羽市、志摩市）にも波及して、同様の協定を締結。

② 北海道運輸局

自衛隊員を運輸業界に！

- 北海道運輸局、室蘭運輸支局、及び帯広運輸支局で、深刻化する運輸業界の人手不足解消へ向け、即戦力として期待が掛かる自衛隊員向けの「再就職支援説明会」、「運転体験会」、「インターンシップ」を実施。
- 自衛隊員の退職年齢は、一般的に54歳～57歳定年とやや早期に退職することに加え、自衛隊在職中に取得した様々な資格や技能を活かすことが可能。

<進捗> 2025年度は、36人が運転体験会に参加、37名がインターンシップに参加。

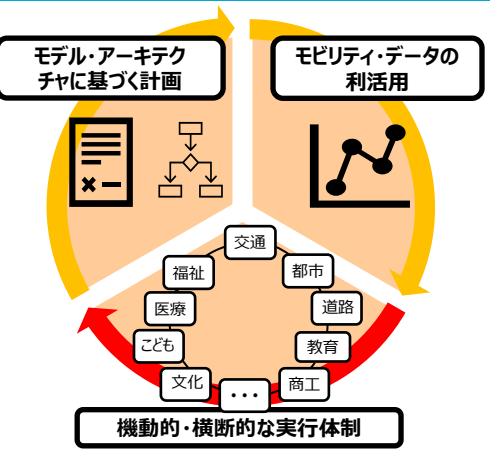
③ 別府市

移住制度を利用したドライバー誘致！

- 別府市移住支援金交付制度（ドライバー不足解消対策分）
1世帯につき複数人世帯の場合は100万円、単身世帯の場合は60万円を上限
- 雇用形態：正社員（バス運転手、タクシー運転手） 出典：別府市資料より国土交通省作成

<進捗> 2024年3月時点：3人が移住。問い合わせは150件以上。

【事例】分野横断的な庁内連携体制 <兵庫県西宮市（人口:48万人）>

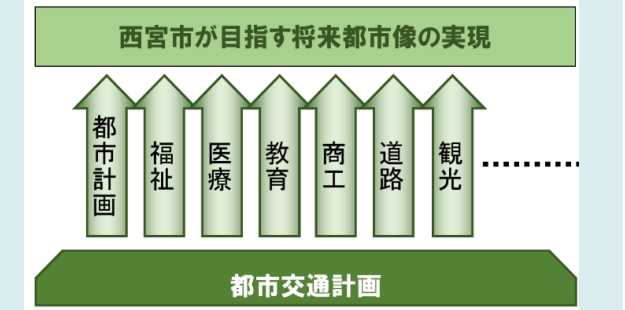


- 令和4年度に、「西宮市総合交通戦略」と「地域公共交通計画」の検討を一体的に行い、新たに「西宮市都市交通計画」を策定。
- 徒歩で移動できる範囲を基本に、商業・業務機能の集積状況などを考慮して、市内を「日常生活圏」としてゾーニング（15ゾーン）を行い、地域特性を把握。
- 生活圏ごとの特性から施策検討・方向性をまとめ、特定課題を抽出した上で取組方針決定し、施策の展開。
- 行政内の連携体制として「西宮市交通政策課題検討委員会」を年に1・2回程度開催し、分野横断的な取組みを推進。

「都市交通計画」での位置付け

都市像の実現に向けた実施施策
行政内における取組方針

様々な活動には「移動」が伴うことから、行政内の各組織が連携して施策を推進することが必要となる。都市交通計画では、分野横断的な取組みを下支えし、より効果的に将来都市像の実現を目指す。



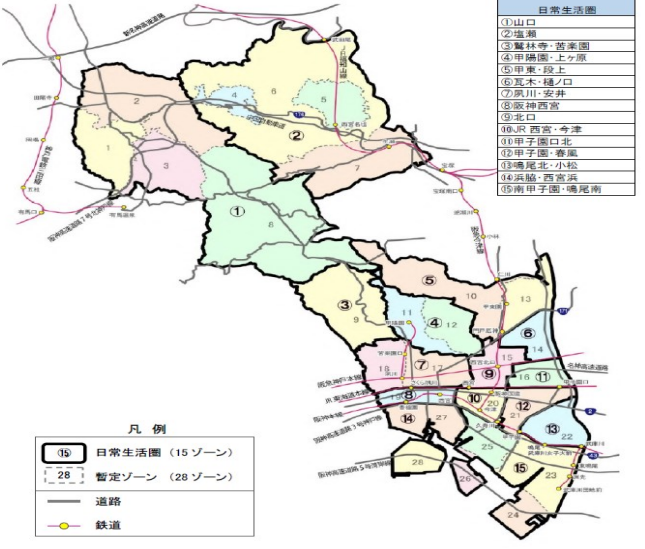
「西宮市交通政策課題検討委員会」 (庁内横断組織) を設置

3.2. 委員名簿

	所屬
政策局	政策推進課長
	都市計画部長
	都市計画課長
市民局	交通政策課長
	地域コミュニティ推進課長
産業文化局	都市ブランド発信課長
	地域学習推進担当課長(生涯学習・大学)
健康福祉局	地域共生推進課長
	福祉のまちづくり課長
	高齢福祉課長
環境局	障害福祉課長
	環境学習都市推進課長
都市局	環境保全課長
	市街地整備課長
土木局	土木管理課長
	自転車対策課長
	交通安全対策課長
	道路建設担当課長(道路計画・調整)
教育委員会	道路補修課長
	学校改革課担当課長(通学路・小中一貫校)

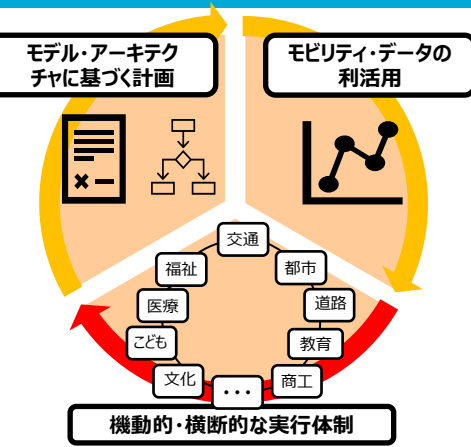
※令和4年3月31日時点

(出典) 西宮市都市交通計画より抜粋



- <目標と進捗>
- 目標：1日あたりの公共交通利用回数 2035年度 0.83回/人以上 (コロナ禍前の水準を目標値として設定)
 - 進捗：2022年度 0.74回/人以上

【事例】分野横断的な庁内連携体制 <埼玉県さいたま市（人口:134万人）>



- 部局横断の庁内検討会議を令和4年度に立ち上げ、3ヶ月ごとに開催。スポーツ文化や福祉、環境を所管する部局も参画し、庁内横断的な連携体制を構築。
- 法定協議会の市職員委員も、交通担当部局にとどまらず、総合政策や福祉部局など**多様な分野の関係者が委員として参画。**
- 地域交通共創人材・コーディネーター育成事業として、**データを活用した地域課題解決**のあり方に関する講演会・ワークショップを開催。交通（鉄道・バス・タクシー等）事業者、行政職員（交通・都市計画・環境・企画調整等）、大学関係者などが参画。

法定協議会の委員として、福祉部局やまちづくり部局が参画

選出区分	氏名	役職・役職等
条例第3号第2号委員 学識経験者	大沢 昌実	日本大学理工学部 教授
	久保田 高	埼玉大学大学院理工学研究科 教授
	鈴木 文彦	交通ジャーナリスト
条例第3号第2号委員 公共交通事業者等	渡邊 大輔	東日本旅客鉄道株式会社大宮支社 企画調整課長
	小堀 正和	東武鉄道株式会社鉄道事業本部事業戦略部 課長
	武井 裕之	埼玉新都市交通株式会社 代表取締役常務
	藤田 勇	埼玉高速鉄道株式会社 代表取締役常務
	鈴木 健史	国際興業株式会社 運輸事業部担当部長
	山科 和仁	東武バスエース株式会社運輸統括部 副部長
	熊橋 康洋	西武バス株式会社 取締役 計画部長
	藤田 直樹	新日本興業株式会社 常務取締役
	関根 幸	一般社団法人埼玉バス協会 専務理事
	藤田 貴	一般社団法人埼玉県乗用自動車協会 事務局長
	条例第3号第2号委員 自治会・市民団体等代表者	美濃浦 俊孝
条例第3号第2号委員 市民委員	宮崎 清子	さいたま市交通安全推進委員(自の命) 委員長
	中野 勇	さいたま市障害者協議会 会長
	松本 敏雄	さいたま市自治会連合会 会長
	矢野 利夫	さいたま市老人クラブ連合会 副会長
条例第3号第2号委員 公認上り市民	戸村 綾子	乗取公認
	高田 博	有原公認
	小樽 達宏	有原公認
条例第3号第2号委員 関係行政機関の職員	福島 薫	埼玉交通圏東部地方整備局大宮圏道事務所 計画課長
	中山 俊夫	埼玉交通圏東部運輸局埼玉運輸支局 首席運輸企画専門官
条例第3号第2号委員 市の職員	斎藤 暢人	埼玉県企画財政部交通政策課 副課長
	佐々木 一郎	埼玉県警本部交通規制課 道路協議・規制管理課長
	山中 浩太郎	都市戦略本部 総合政策課都市経営戦略部長
	吉田 竜司	福祉部 生活福祉部長
	栗山 和夫	福祉部 長寿化課部長
	高橋 良久	建設部 土木部長
	木多 建雄	都市部 都市計画部長

地域交通の共創の促進を図るため、データ活用・連携ノウハウに基づき、地域交通全体をコーディネートできる人材を育成

データを使った議論を通じて「実感」が伴うことが重要
肌感覚だった想定がリアルに確認できると議論が火が着き始める

さいたま市のパーソントリップ調査データから得られるリアルな例

自動車で移動する人の内実を知りたい。
・自宅から目的地へ入庫までの距離は？
・乗換駅間の割合は？
・目的地はどこが多い？
(肌感覚とのギャップがあるかも...)

バスを利用した移動が
少ない

自動車による移動
が圧倒的に多い！

出所：東京都交通計画協議会 パーソントリップ調査データを元に作成

「産官民の共創による持続性のある地域交通の実現」に向けて

講義・実践型ワークショップ形式の育成プログラムによりデータ活用・連携ノウハウのある人材を育成。

地域交通全体の共創をコーディネートできる継続的な実行体制づくりを目指す

データに基づく最先地域
や対策効果を示す

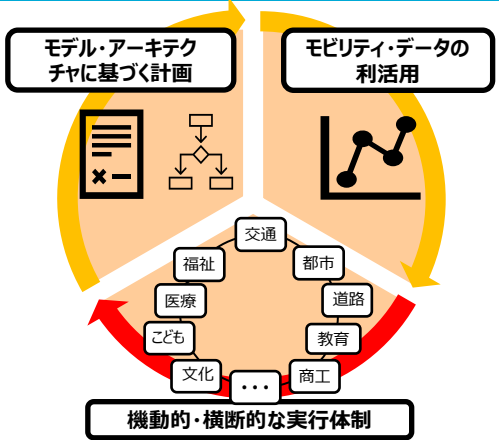
産官民の合意形成を円滑化

(出典) さいたま市地域公共交通協議会、共創人材・コーディネーター育成事業講演資料より抜粋

<目標と進捗>

- 目標：市内の鉄道・バス利用者数 2031年度 423百万人
(過去10年の人口・利用者数のトレンドの数字をベースに算出)
- 進捗：2021年度 **342百万人**、2022年度 **372百万人**
(コロナ後の移動需要回復により利用者が増加)

【事例】地域の関係者の実質的な参画 <静岡県沼津市（人口:18万人）>



- 計画の数値指標（KPI）として、公共交通利用回数、まちなかへの来訪回数、路線バス運行に係る収支差額を掲げ、**3つの数値指標間の関係性を数字で整理。**
- 市による出前講座などを通じて、公共交通に関心を高めた住民が、自治会の分科会として自ら「公共交通推進住民協議会」を設置。市がコミバスの試験運行等の補助。
- 公共交通に対する関心が高く、協議会における住民の発言も多い。（4時間45分となった協議会も）

計画目標の評価指標

指標①、指標②、指標③の関係性

指標① 公共交通利用回数
公共交通利用回数を市民1人あたり3回増加することにより、公共交通利用者数を現状以上にすることができます。

指標② まちなかへの来訪回数
まちなかへの来訪回数を市民1人あたり2回増加することにより、中心市街地歩行者通行量を現状以上にすることができます。

指標③ 路線バス運行に係る収支差額
路線バスの利用回数を増加させることで、運賃収入の増加が見込まれます。

まちなかに、公共交通を利用し2回おでかけすると、往復で公共交通利用が4回増加となり、すべての目標値を達成することが期待できます！

指標① 公共交通利用回数

現況値：85回/年（平成30年度） → 目標値：88回/年（令和7年度）
〔公共交通利用者数 45,837人/日 → 45,900人/日〕

指標② まちなかへの来訪回数

現況値：40回/年（平成30年度） → 目標値：42回/年（令和7年度）
〔中心市街地歩行者通行量 63,851人/日 → 63,900人/日〕

指標③ 路線バス運行に係る収支差額

現況値：△434,022千円(令和2年度) → 目標値：△430,000千円以内(令和7年度)



「沼津市地域公共交通計画」

「公共交通推進住民協議会」の設置



大岡コミタク号



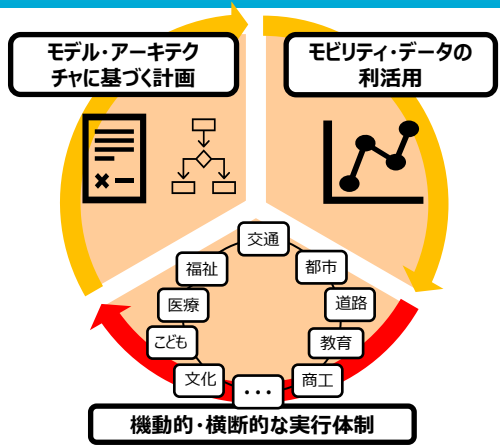
- ・日常の移動に不便を感じている高齢の方の利用を想定。
- ・令和3年4月～9月の6ヶ月間（運行日数:79日）で、目標を上回る818人（1.9人/台）の利用があり、本格運行に向けて検討中。

出典：沼津市地域公共交通計画より国土交通省作成

<目標と進捗>

- 目標：公共交通利用者数 2025年度 45,900人/日
(新型コロナウイルス感染症拡大に伴う外出自粛の影響や人口減少を踏まえて現状維持の目標を設定)
- 進捗：2018年度：45,837/日、2022年度：37,686人/日

【事例】機動的な実行体制の整備 <京都府京丹後市（人口：約5万人）>



- 自家用車の普及等に伴い、路線バスの利用者が減少する中で、地元自治体の運行維持に係る補助金が年々増加。
- 平成17年より、地域の共通認識を醸成しながら、上限200円とする料金設定とし、路線バスに多くの人に乘ってもらうことで、「バスの運行」ではなく「乗車する人」に対する補助という発想に転換。
- その結果、路線バスの利用者数は増加している一方、市の補助金は減少している。

取組内容

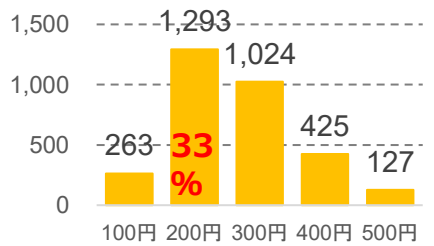
<検討体制整備>

市役所内部に部局を超えた横断的組織（プロジェクトチーム）を設置

<アンケート調査・財政負担試算>

市民へのアンケート調査、市の財政負担の試算から運賃を200円に設定

低額運行の希望運賃の調査結果



市民の33%が運賃200円であれば利用したいと考える。

財政負担額の試算

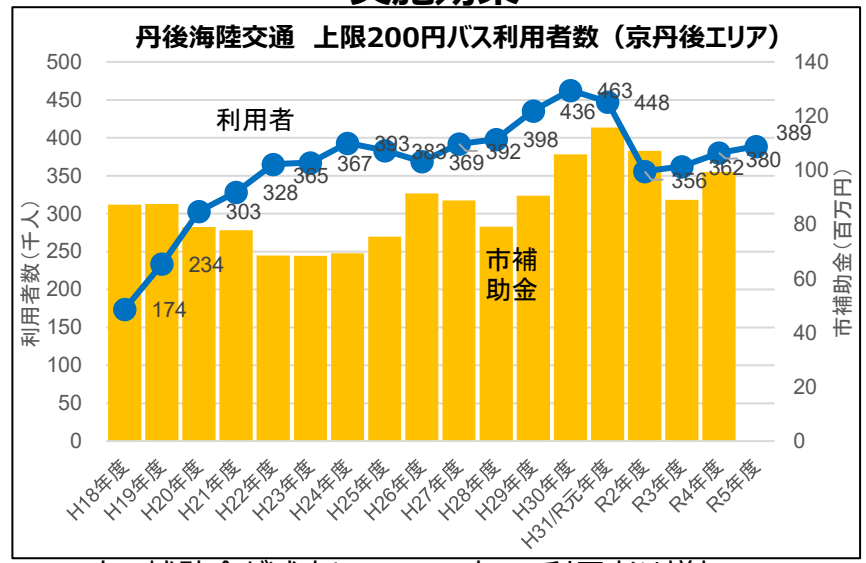
	乗車人員	財政支出額 (百万円)
H17実績額(従来負担)		45
300円の場合	1.00倍	59
	1.25倍	53
	1.50倍	47
	2.00倍	36
200円の場合	1.00倍	62
	1.25倍	58
	1.50倍	53
	1.90倍	45
	2.00倍	43

運賃が300円の場合と200円の場合とで、乗車人員・財政支出額のシミュレーションを実施。

<京都府の支援>

「上限 200 円バス」の運行にあたり、京都府から「新たな生活交通構築支援補助金」を交付。（補助率は事業費の1/2）。

実施効果



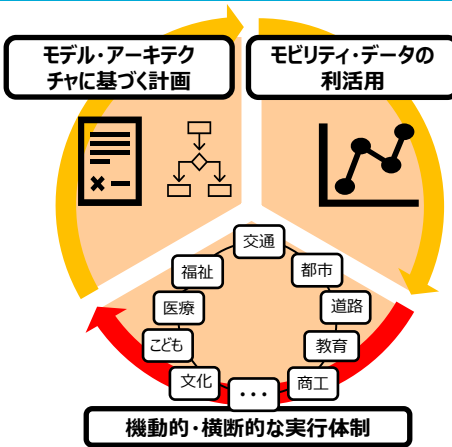
市の補助金が減少している一方で、利用者は増加。

<目標と進捗>

- 目標：2030年度までにバス利用者数（丹海バス+市営バス）の5%向上（高校生の人口減少や現状の利用状況等を踏まえ設定）
- 進捗：【丹海バス】2022年度：380,178人、2023年度：388,773人
【市営バス】2022年度：18,363人、2023年度：17,280人

(出典) 京丹後市資料等より抜粋、同資料をもとに国土交通省作成

【事例】機動的な実行体制の整備 <栃木県小山市（人口:17万人）>

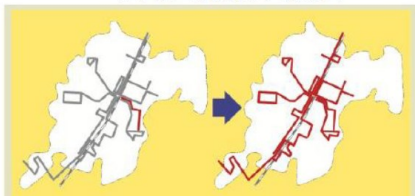


- 近隣自治体等をベンチマークに、自動車分担率（1999年：60.4%→2018年:69.0%）の改善＝マイカーから公共交通への転換を地域公共交通計画に定め、市民と共有。
- 「2025年おーバス年間利用者数106万人」の目標達成に向け、一般財源を拡大。全線乗り放題定期券の導入（最大8割引）等の利便性向上策を積極展開。
- バス利用状況等のデータを市職員が活用（月に1度以上の頻度で確認）し、「最低限のサービス維持から便利なサービスへ」を合言葉に、積極的な新路線・増便を展開。

全線乗り放題定期券「noroca」を導入 最大80%OFF

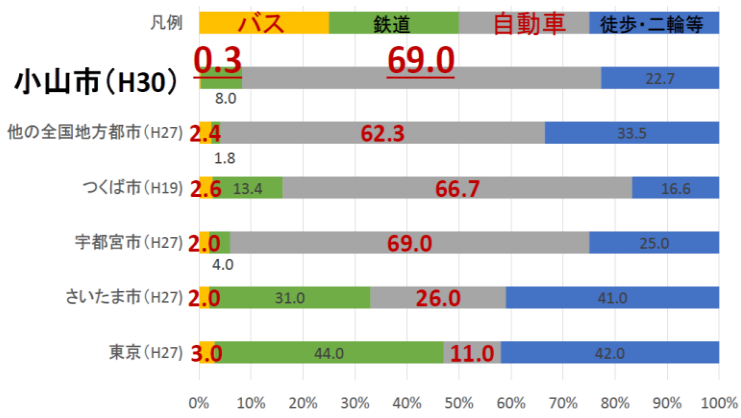
	通常の利用 通年で週に5日利用 1往復=40円(20円×2)	新定期券 (中学生以上 65歳未満者)	1ヶ月当たりの価格
1か月	8,000円	4,200円	50% OFF 4,200円
3か月	24,000円	12,000円	70% OFF 4,000円
6か月	48,000円	15,000円	70% OFF 2,500円
12か月	92,000円	28,000円	70% OFF 2,333円

市内全線乗り放題

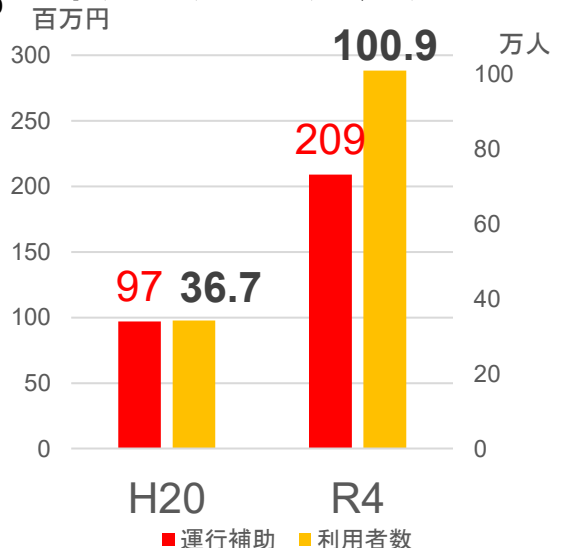


令和3年10月～
スマホde noroca
(グッドデザイン賞受賞)

バス分担率 他都市（2.0～3.0%）>小山市：0.3%



一般財源（運行補助）は2倍以上に、利用者数は3倍近くに拡大



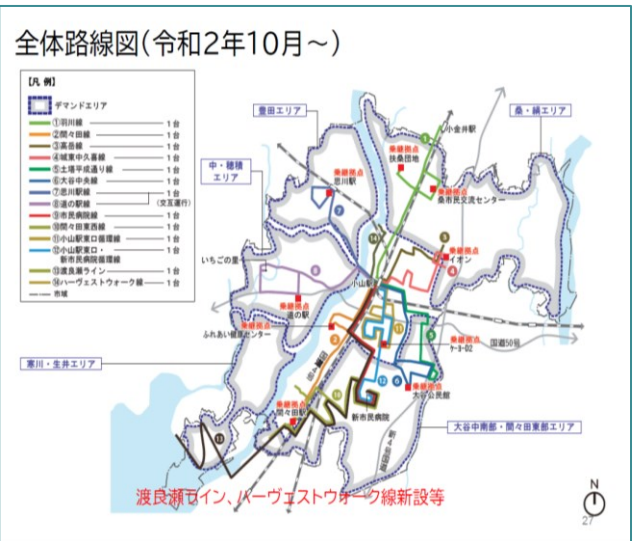
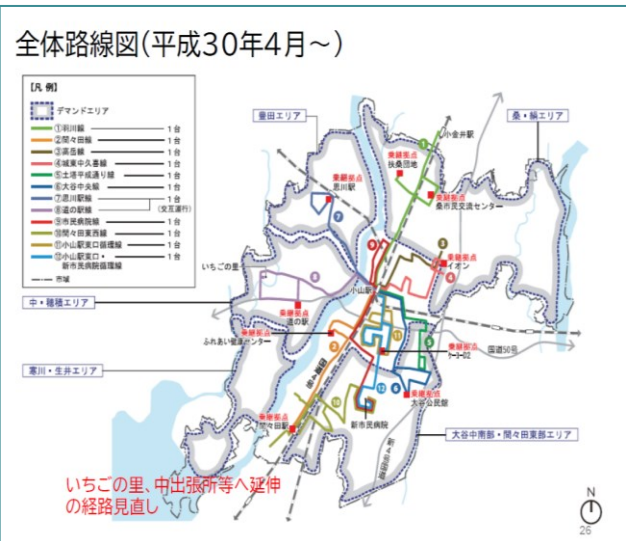
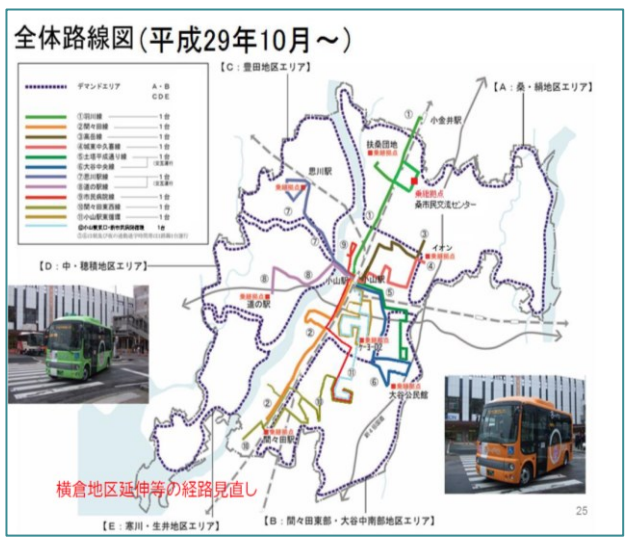
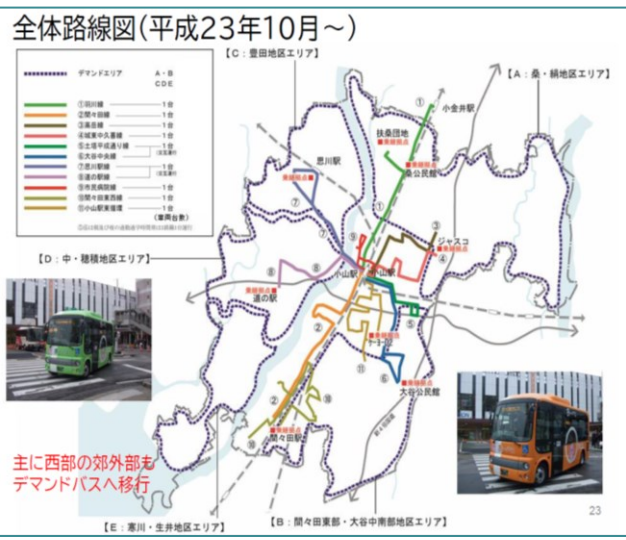
(出典) 小山市資料より抜粋、同資料をもとに国土交通省作成

<目標と進捗>

- 目標：コミュニティバス等の利用者数 2025年度 106万人（基本目標）
（基本目標とは別に203万人の発展目標を設定）
- 進捗：2008年度：367,366人、2022年度：1,008,697人

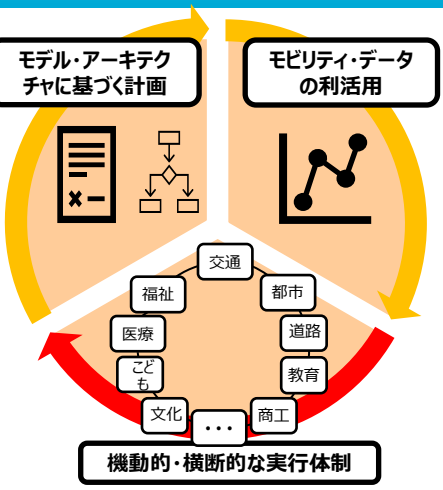
【事例】機動的な実行体制の整備 <栃木県小山市（人口:17万人）>

データも活用し、市民ニーズに機敏に対応し、積極的な新路線増設・見直しを継続的に展開



(出典) 小山市資料より抜粋

【事例】機動的・横断的な実行体制 <三重県南伊勢町(人口:1万人)>



- **公共交通ニーズを見込みやすい3K（高齢者・高校生・観光客）**への働きかけに重点を置いた基本方針等の設定と対策となる事業の体系化。
- 住民懇談会の開催等を通じた意見交換により、**利用者や事業者の声を施策に反映**。

「3K」に重点を置いた基本方針等の設定

「Koukousei」：高校生をはじめとした子ども
 「Koureisha」：高齢者など運転免許を持たない移動制約者
 「Kankoukyaku」：観光客など町民との交流を生む外来者

「高校生」の「快適」な通学、児童生徒の活動、「安心」して子育てできる環境の整備

Koukousei

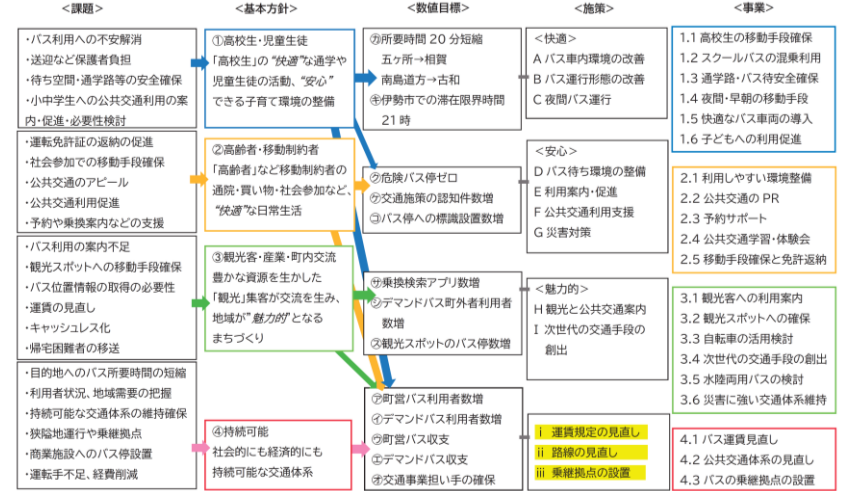
「高齢者」など移動制約者のおでかけ機会を確保し、「安心」して生活できる地域

Koureisha

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

Kankoukyaku

方針や数値目標と施策の体系化



年間スケジュールの設定

PDCAサイクルにより、毎年度の事業実施状況について、評価・検討し、適宜計画・事業の見直しを実施する

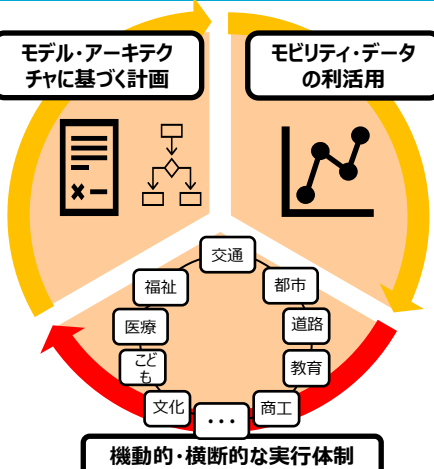
4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
Plan 目標設定	計画提出	Do 実施							Check 評価	第三者評価	Action 改善
	会議開催	生活交通確保維持改善計画策定	6月議会		9月議会	維持改善事業	当初予算作成	12月議会	維持改善事業の評価・改善		3月議会

<目標と進捗>

- **目標**：町営バスの利用者数 R7年度 28,000人
- **進捗**：R1年度30,954人、R3年度23,732人、R4年度22,192人、R5年度19,467人（人口減少の影響を受けて減少傾向）

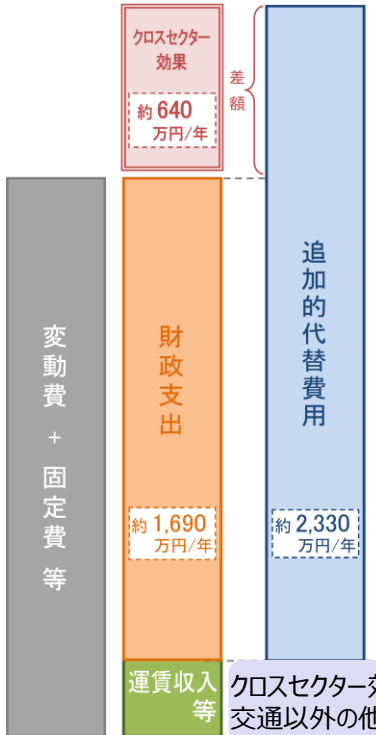
計画の冒頭に、計画実施によって、まちが目指す姿を記載
 「安心」「快適」「魅力的」な「おでかけ」を支える地域公共交通への転換
 特に、現段階で公共交通ニーズを見込みやすい以下の「3K」への働きかけに重点

【事例】他分野の資金の活用(クロスセクター効果) <兵庫県福崎町 (人口:2万人)>



- コミュニティバスが有する多面的な効果を可視化するため「**クロスセクター分析**」を実施し、廃止した場合の追加的代替費用を算出することで、運行にかかる費用を単なる赤字補填ではなく、「**地域を支える効果的な支出**」と位置づけ、行政支出を継続。
- 町内工業団地付近の自動車交通による渋滞緩和や総合病院への診療需要、市町相互間の移動需要への対応のため、隣接する市町と連携したコミュニティバスの運行形態を整備し、広域交通ネットワークを形成。

福崎町コミュニティバスのクロスセクター効果で公共交通の価値の見える化をはかる



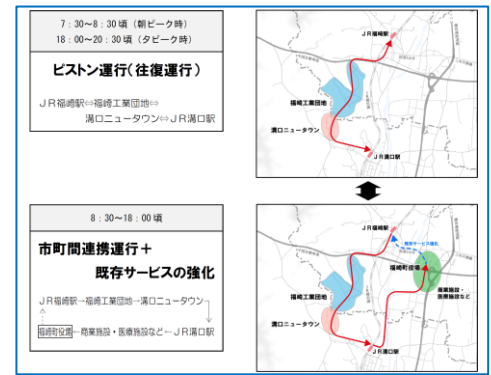
分野	コミュニティバス(サルビア号)が廃止された場合に追加的に必要となる行政負担項目	費用
医療	病院送迎貸切バスの運行 現在コミュニティバスを利用して通院している人を貸切バスで送迎するとして計上	約1,360万円/年
	通院のためのタクシー券配布 現在コミュニティバスを利用して通院している高齢者(車免許なしの人に限り)を対象にタクシー券を配布するとして計上	約450万円/年
	医師による往診 現在コミュニティバスを利用して通院している高齢者(車免許なしの人に限り)を対象に医師が往診するとして計上	約2,880万円/年
	医療費の増加 コミュニティバス利用者が車での送迎等に転換することにより、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	買い物バスの運行 現在コミュニティバスを利用して買い物している人を貸切バスで送迎するとして計上	約1,360万円/年
	買い物のためのタクシー券配布 現在コミュニティバスを利用して買い物している高齢者(車免許なしの人に限り)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 現在コミュニティ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	約1,510万円/年
	観光地送迎のためのタクシー運賃補助 現在コミュニティ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・買い物・観光以外の自由目的での利用) 現在コミュニティ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り)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
追加的代替費用		約2,330万円/年

クロスセクター効果算出における行政部門間の意見交換を通じて、交通以外の他の部門が交通施策の必要性を認識する機会となる

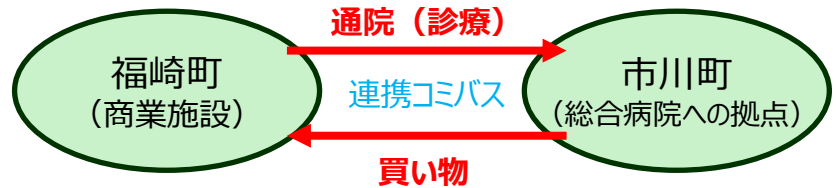
隣接する市町と連携したコミュニティバス運行

【姫路市と連携した取り組み】

JR福崎駅～西部工業団地～溝口ニュータウン～溝口駅をつなぐ新たな路線を運行し、公共交通空白地を解消
朝・夕のピークタイムはピストン運行にするなど需要に合わせた運行形態を調整



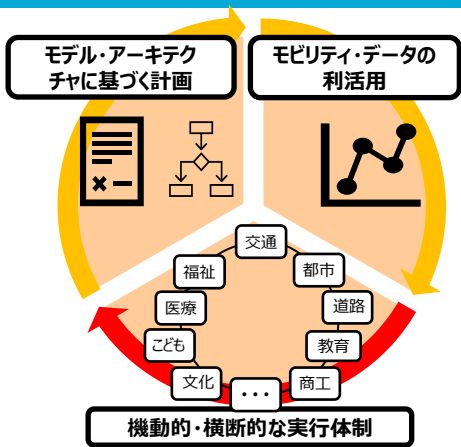
【市川町と連携した取り組み】



<目標と進捗>

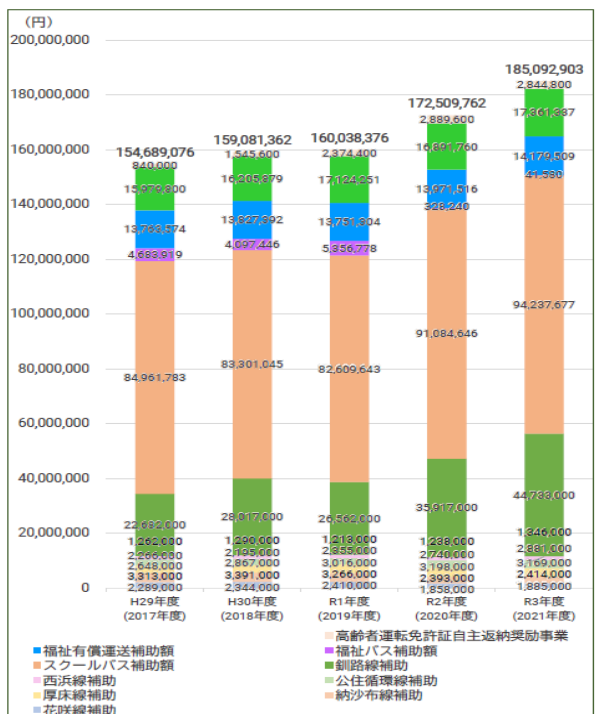
- 目標：サルビア号まちなか便利用者数 2025年度 14,000人 (2016年度から1日あたり利用者数を5名増やす想定 (43人→48人) で目標設定)
- 進捗：2016年度 12,623人、2022年度 10,216人 (コロナ禍による利用者減少が背景にあり)

【事例】他分野の資金の活用(クロスセクター効果) <北海道根室市 (人口:2.3万人)>



- 移動の足として、鉄道・路線バスのほか、**スクールバス・福祉バス・福祉有償運送・公衆浴場無料循環タクシー**等の他分野の移動支援状況を洗い出し、約1.9億円にのぼる公的資金投入額の現状を整理。
- **多様な輸送資源を有効活用した効率的で持続可能な公共交通体系の構築に向け、各交通の特性に応じた役割を整理。**

公共交通に加え、スクールバス等他分野の移動支援負担額も年々拡大



各交通機関の役割を整理 (基本方針)

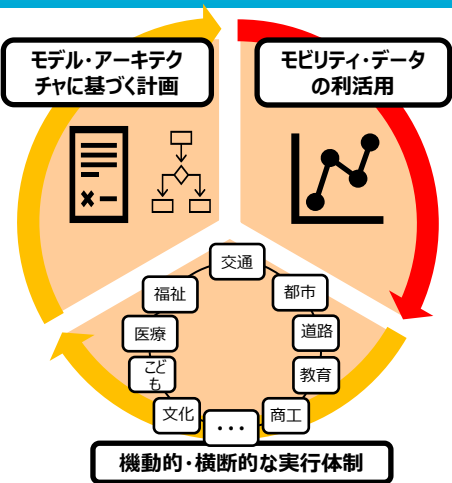
交通機関	根室市における役割等	主な運行区域	
地域内交通 (市街地)	路線バス (公住循環線・西浜線・花咲線・根高線)	根室市街地をめぐる地域内の公共交通として市民の生活交通を支える役割を担う また、新たな移動支援として、区域運行や予約運行(デマンド)型・A I*などのICT*の活用など、市街地の効率的な輸送形態を検討	市内
	ハイヤー	他の公共交通では担いきれない需要等を支える役割を担い、最も自由度の高い移動手段	市内
地域間交通 (郊外)	路線バス (厚床線・納沙布線・中標津線・中標津空港線)	市内郊外部及び近隣自治体を結ぶ生活交通・市外からの来訪者の移動を支える役割を担う ※中標津線はJ R標津線*の代替交通としての役割を終えたため再編	市内外
広域交通	路線バス (札幌線・釧路線)	広域交通として市民の生活交通・市外からの来訪者の移動を支える地域間幹線系統としての役割を担う	市内外
	鉄道 (J R花咲線)	広域交通として来訪者の移動を支える役割を担う	市内外
その他根室市民の移動を支える輸送手段	スクールバス	小中学校から離れた児童の輸送手段や学校行事の輸送として役割を担う	市内
	福祉有償運送	市内外の輸送手段として、介助者による支援の下、要介護者の生活移動を支える役割を担う	市内外
	福祉バス	市民のコミュニティ活動を支える役割を担う	市内
	公衆浴場無料循環タクシー	市内の浴場への輸送手段として、地域の生活を支える役割を担う	市内

<目標と進捗>

- 目標：市内を走る路線の利用者数 2027年度 232,289人 (人口減少率を2%/年とし、利用者を毎年1%増加させる想定で目標設定)
- 進捗：2021年度 259,628人、2022年度 292,930人

出典：根室市地域公共交通計画より抜粋

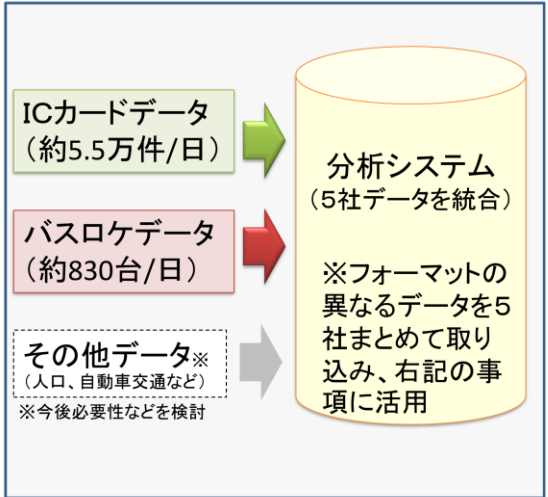
【事例】モビリティ・データの活用 <熊本県熊本市（人口:73万人）>



- 共同経営を行う市内バス事業者5社共通の「バスダイヤ分析システム」を導入し、蓄積されたデータの分析（エビデンス）に基づく、路線再編やダイヤ見直しといった交通施策を実施。
- 分析したデータをダッシュボード上に可視化することで、各路線の問題が確認でき、対策として実施した取り組みの効果を定量的に評価することが可能に。

バスダイヤ分析システムの構築

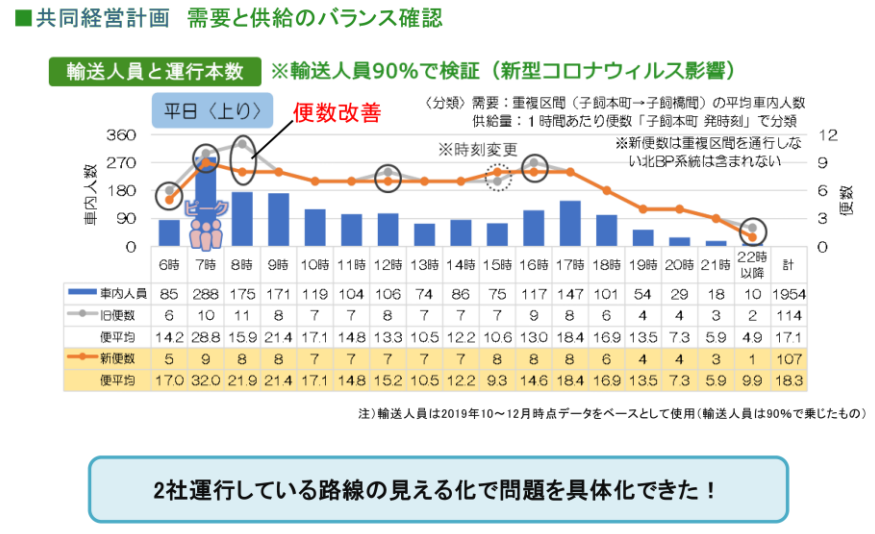
フォーマットが異なる5社のデータをまとめて取り込める分析システムを構築することで、データに基づく施策実施が可能に



データ活用方策

- 1. 路線再編 (5社一体)**
 - ✓ バス停間、上り下り、1時間帯別のデータや抽出・分析が可能
 - ✓ 電車通りの最適化・コミュニティ交通への転換などに活用
- 2. ダイヤ見直し (5社一体)**
 - ✓ 運行実績データを基に遅れ時間を見える化、5社が一体となったダイヤ見直しが可能
 - ✓ 昨年度2社で先行実施中(昨年度〇便、今年度〇〇便で実施)
- 3. 各社業務の効率化**
 - ✓ 各自治体から要請を受ける運行状況等に関する資料の仕様がまちまち(手作業で集計するケースあり)
 - ✓ システムの活用に伴い効率化を実現

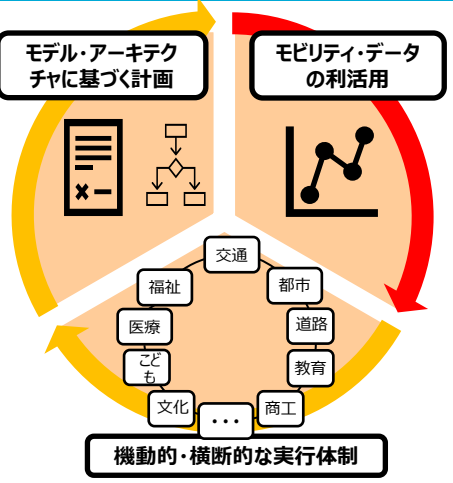
ダッシュボードを活用した事例



ダッシュボードを活用して、路線の問題を可視化することで、路線再編等の検討や分析結果に基づく説明を行うことが可能に

- <目標と進捗>
- 目標：公共交通機関の年間利用者数 2024年度 56,000千人 (人口減少を踏まえ、2015年度の水準を維持する目標を設定)
 - 進捗：2015年度：55,436千人、2022年度：45,608千人

【事例】モビリティ・データの活用 <愛知県豊川市（人口:18万人）>



- コミュニティバスの改善について、路線単位の数値評価（利用率・収支率）のほか、地域の評価（利用意向、満足度など）、ネットワーク全体の評価（移動ニーズ・乗継利用への影響など）を加味して、「改善方向性の決定フロー」（STEP 1～STEP 3）を定式化。
- 法定協議会は2009年度以降、毎年4回継続して開催することにより、PDCAサイクルを着実に推進。

改善の方向性の決定フロー

評価のまとめと改善の方向性の決定イメージ

STEP 1: 路線単位の改善の方向性整理

個々の路線単位の評価 (イメージ)

客観的な評価のために、利用率や収支率の2つの指標から、既存のコミュニティバスの改善度合いを4つに分類して、個々の改善の方向性を整理

改善度合いの例	改善の方向性の例
1 軽微な見直し	ダイヤの調整 バス停留位置の変更
2 一部見直し (経費抑制)	効率的な運行系統の設定 運行経路の見直し
3 一部見直し (サービス向上)	バス停の新設 運行経路の見直し
4 大規模な見直し	ルートの見直し サービス水準変更

利用率を路線単位（沿線利用者数／沿線人口）で算出したうえで、全体目標に対する達成度を基準に評価

路線	沿線人口合計 A (人)	1日当たりの平均利用者数 B (人/日)	利用率 C=B/A (%)	目標(0.34%)に対する達成度 C/0.34 (%)
豊川国府線	27,163	31	0.11%	34%
千両三上線	12,347	34	0.28%	81%
ゆうあいの里小坂井線	28,325	33	0.12%	34%
一宮線	12,959	39	0.30%	89%
音羽線	24,837	33	0.13%	39%
御津線	21,898	24	0.11%	32%
音羽地区地域路線	4,838	27	0.56%	164%
御津地区地域路線	13,225	11	0.08%	24%
一宮地区地域路線	11,458	27	0.24%	69%
御油地区地域路線	7,809	22	0.28%	83%
豊川市コミュニティバス全体	110,548	281	0.25%	75%
目標		376	0.34%	

バス利用者へ実施したアンケートから、外出やバス利用回数増加への寄与度を中学校区単位で評価

行動の変化の項目	東部中	南西部中	中部中	西部中	代田中	全尾中	一宮中	音羽中	御津中	小坂井中	平均
①出勤していた所への外出回数が増えた	2.1	2.0	1.9	2.3	2.0	2.1	2.0	2.2	1.8	2.3	2.1
②バスを利用する回数が増えた	2.3	1.8	2.2	2.5	2.3	2.2	2.3	2.3	2.3	2.5	2.3
③バス利用を乗り継いで回数が増えた	2.0	2.0	1.9	2.3	2.0	2.0	2.3	2.2	1.9	2.2	2.1
④バスから乗り継いで徒歩を利用する回数が増えた	2.3	1.7	2.1	2.4	2.0	2.2	2.3	2.3	2.1	1.8	2.2
⑤自動車を利用する回数が増えた	2.3	2.5	2.2	2.2	2.0	2.1	2.3	2.6	2.1	2.8	2.3
⑥外出する際の交通手段の選択幅が増えた	1.6	1.0	1.7	2.3	1.7	1.6	1.9	1.8	1.4	2.4	1.8
⑦新たなバスを利用するようになった	1.7	1.5	1.7	1.9	1.0	1.4	1.7	2.0	1.6	2.3	1.8
⑧送迎に頼らず自分で移動するようになった	2.0	2.0	1.9	1.7	1.7	2.0	1.9	1.9	1.5	2.5	1.9
⑨公共交通での外出回数が増えた	1.6	2.0	1.5	1.9	2.0	1.6	2.1	2.0	1.4	2.5	1.8
平均	2.0	1.8	1.9	2.2	1.9	1.9	2.1	2.1	1.8	2.4	2.0

STEP 2: 中学校区単位の評価による補正

市民・地域・利用者視点の評価 (イメージ) ネットワーク全体の評価 (イメージ)

客観的な評価のために、外出機会や満足度の2つの指標を点数化して、指標の大きさによって4つに分類し、地域としての改善の方向性を整理

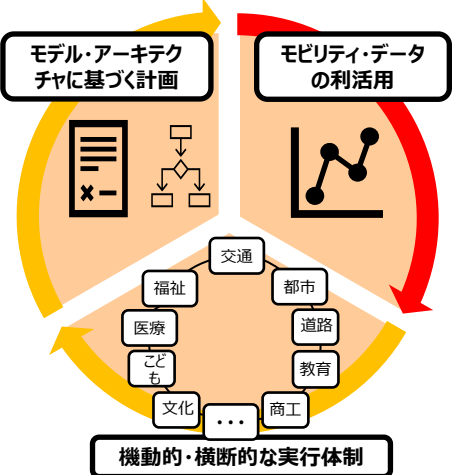
中学校区単位の評価	
地域の評価	ネットワーク評価
利用者・地域・市民の視点の評価指標を校区ごとに整理	主な移動ニーズを校区ごとに整理

- ### STEP 3: 改善の方向性の決定
- 【改善の方向性】
 - ・路線の再検討
 - ・運行ダイヤの調整
 - ・バス停の位置変更
 - ・ルートの見直し
 - ・利用促進活動の強化など

<目標と進捗>

- 目標：鉄道を除く公共交通機関の年間利用者数 2025年度 980,000人（コロナ禍前の数値への回復を目指すもの）
- 進捗：2019年度：980,771人、2023年度：823,981人

【事例】モビリティ・データの活用 <宮城県石巻市（人口:13万人）>



- ICカードの導入時、自治体が交通事業者に対して支援。併せて、乗降客数データに関する覚書を締結し、毎月のデータ提供をルーティン化。とりまとめたデータについては、自治体内で計画の見直しや施策の検討等に活用。
- 公共交通に関するオープンデータ化に向けた取り組みについても推進。住民バスのGTFSデータを市HPで公開するとともに、宮城県及び市町村共同ポータルサイトでも公開。順次、各種検索システムへの反映を実施しており、利用者の利便性向上に寄与。

交通系 ICカードの導入支援の効果として、利便性向上等のほか、データ利活用についても位置づけ

石巻地区路線バスへの交通系 ICカード導入効果について

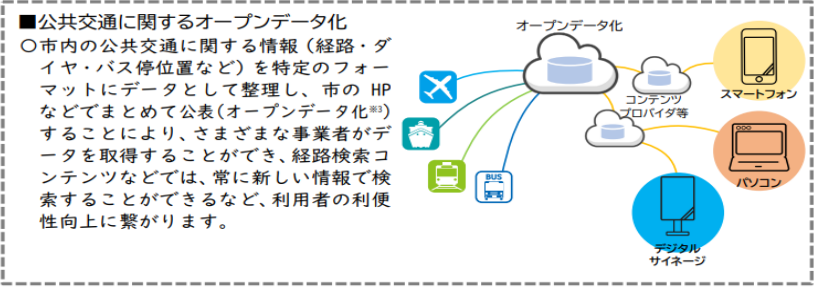
2. 利用者の利便性向上

- 地域住民
 - ・ 運賃支払時の煩雑さが軽減される。(かざすだけ、小銭準備が不要など)
 - ・ J R の Suica 等と相互利用が可能となる。(通勤・通学など)
- 来訪者・観光客
 - ・ 初めて石巻を訪れる人でも、全国相互利用している ICカードの導入により、支払方法などに迷わず安心してバスに乗降できる。
 - ・ インバウンド(外国人訪日客)にも ICカードが普及しつつあり、外国人観光客の利便性も高まる。

3. 交通事業者の業務改善等

- 事業収益の向上
 - ・ 利便性向上による利用者数・運賃収入の増加、不正利用の防止が図られる。
- 利用者サービスの向上
 - ・ 多様かつ高度なサービスの提供が可能となる。(乗継割引、1 日上限運賃、時間帯割引など)
 - ・ バス乗降時間の短縮による定時性・速達性が確保される。
- 業務改善・効率化の促進
 - ・ 各種券種の発行、ドライバーによる確認作業、乗降調査などが省力化されることでコスト削減につながる。
 - ・ 乗降データの活用により集計・分析が可能となり、ダイヤ編成等に利用できる。

公共交通に関するオープンデータ化の取り組みは、実際に利用者の利便性向上に寄与



主要なコンテンツでの検索状況 (2022年(令和4年)3月時点)

種別	ジョルダン	グーグルマップ	ナビタイム	駅すばあと	Yahoo!路線情報
鉄道	○	○	○	○	○
航路	○	×	×	○	○
路線バス	○	×	○	×	×
住民バス等	×	×	○	×	×

主要なコンテンツでの検索状況 (2023年(令和5年)12月時点)

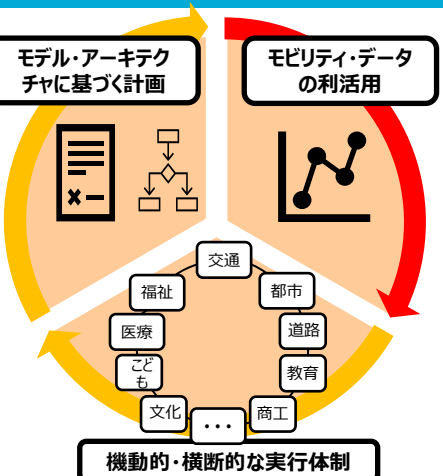
種別	ジョルダン	グーグルマップ	ナビタイム	駅すばあと	Yahoo!路線情報
鉄道	○	○	○	○	○
航路	○	×	×	○	○
路線バス	○	○	○	○	○
住民バス等	○	○	○	×	×

出典：石巻市総合交通計画及び同市資料より抜粋

<目標と進捗> 公共交通利用回数

- 目標：2026年度（目標値）64.4回/人（減少傾向にある利用者数について、情報・案内の充実により増加を目標に設定）
- 進捗：2022年度（現状値）59.5回/人

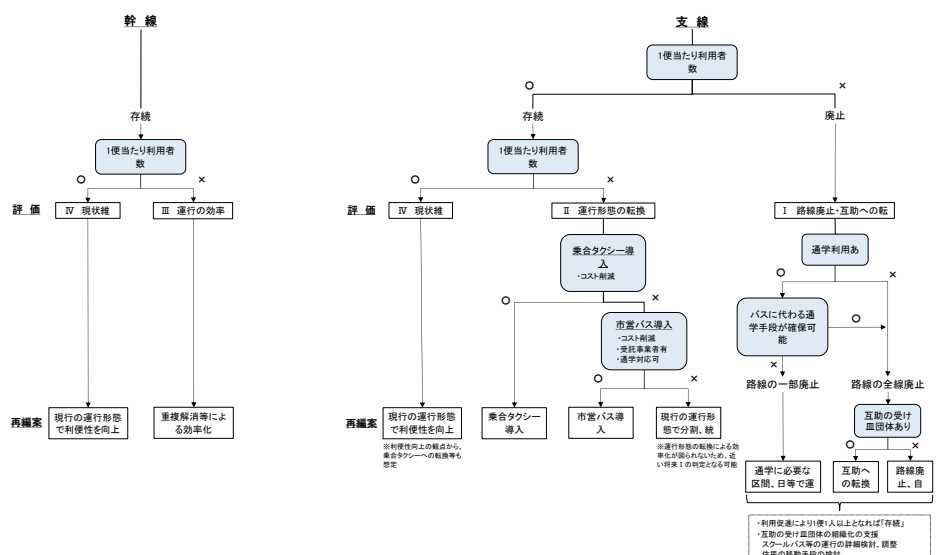
【事例】モビリティ・データの活用 <新潟県上越市（人口:19万人）>



- 毎年度、市内の全バス路線について、**基準（1便当たりの利用者数）や対応フローを計画に明確化したうえで評価。基準を下回る場合は、対応フローに基づき、路線の見直し等の対応を実施。**
- 上記に基づく**対応についても、実施状況を評価することにより、PDCAサイクルの実効性を担保。**

路線の見直し等の対応についても、実施状況を評価

利用者数に基づき、3 類型に評価 評価に基づき対応フローについても、計画に明確化



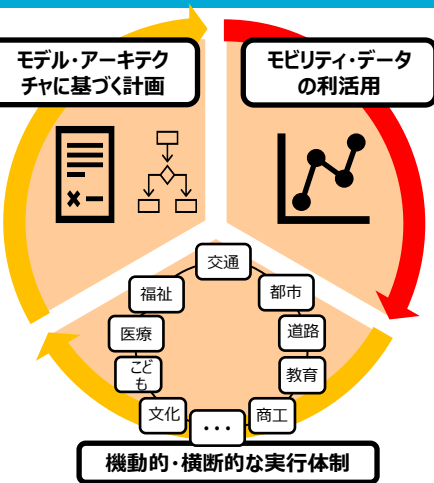
<目標と進捗>

- 目標：路線バスおよび市営バスの利用者数 2027年度 1,454千人（公共交通ネットワークの持続可能性の確保の観点から設定）
- 進捗：2019年度 1,552千人、2022年度 1,240千人（コロナ禍の影響を受けて減少傾向）

評価 ➡ 対応 ➡ 実施状況の評価

区・地域	時期	計画		実績		
		路線名	評価フローの判定	再編の内容	実施状況	内容・理由
合併前	R2.4	上越大通り線（中央病院～新井バスターミナル）	IV 現状維持	・県立中央病院東側に停留所設置、商業施設まで延伸	A	・「とよば」停留所設置 ・一部便で「上越モール前」まで延伸
	R2.4	教育大学線、春日山・佐内線	IV 現状維持	・県立中央病院東側に停留所設置、商業施設まで運行する便の増便	A	・「とよば」停留所設置 ・「上越モール前」まで運する便を増便
	R5.4	中ノ俣地域（公共交通がない地域）	IV 現状維持	・系統間の重複解消、減便等による効率化	C	・重複外の区間で利用が り再編取り止め
	R2.7	中ノ俣地域（公共交通がない地域）	-	（計画なし）	D	・互助による輸送を開始
	R2.7	直江津・浦川原線	IV 現状維持	・保倉地区における経路変更の実証運行	A	・経路変更の実証運行（令2年7月～8月）
	R3.4	直江津・浦川原線	IV 現状維持	・実証運行の結果を踏ま経路を変更	A	・実証運行の結果を踏ま経路を変更
	R4.4	正善寺線	II 運行形態の転換等	・乗合タクシー等への転換を検討し、効率化 ・ダイヤ変更の検討	A	・コスト比較の結果引き き路線バスを運行 ・ダイヤ改正や停留所の設
	R4.4	山麓線	IV 現状維持	（計画なし）	D	・乗換を考慮し「飯北」バス 停新設
	R5.4	山麓線	IV 現状維持	・土日の運行、増便を検討	C	・利用者数が減少に転じた ため実施見送り
	R4.4	斐太線、青田線	II 運行形態の転換等	・斐太線と青田線を統合、乗合タクシー等への転換を検討し、効率化	A	・路線を統合 ・コスト比較の結果引き き路線バスを運行 ・路線統合し、上越妙高駅 や商業施設に停留所を設 置

【事例】モビリティ・データの活用 <青森県八戸市(人口:22万人)>



- 地域交通を取り巻く環境の変化を踏まえ、利用データに基づいた効果的かつ効率的な交通施策の検討が必要との考えのもと、「データ活用システム」を構築。
- 交通事業者への地域連携ICカード(ハチカ)導入を市が補助することで、交通計画の検討など、必要に応じてデータの提供を可能に。

地域連携ICカードの導入

地域連携ICカード(ハチカ)とは、八戸圏域を運行するバス(市営バス、南部バス)の定期券や各種割引サービスなどの地域独自サービスの機能に加え、Suicaと相互利用が可能な乗車券や電子マネーが利用可能な2 in 1カード

データ提供の協定締結

市がICカード導入を補助したことにより、3者(八戸圏域地域公共交通活性化協議会・市営バス・南部バス)で覚書を締結し、協議会の求めに応じてデータが提供される仕組みを構築

交通計画の改正・策定や路線再編・維持の検討に活用

<目標と進捗>

- 目標：住民1人当たりの公共交通の利用回数 2028年度 31.2回/人・年 (人口減少下にあっても住民一人ひとりの利用回数を増やすことで維持を目指す)
- 進捗：2017年度 38.2回/人・年 2023年度 31.2回/人・年 (人口減少、コロナ禍の影響を受けて減少傾向)

システムを活用した交通政策の高度化

収集したデータをダッシュボードにより可視化し、路線再編の検討にあたっての利用者属性の把握や住民説明に活用。

ダッシュボードを活用した事例

交通事業者が運転手不足などを理由に、路線廃止の申し出



当該路線の利用者属性をダッシュボードを用いて分析を行ったところ、定期利用者は存在せず、非定期利用者の需要は近隣の代替路線で対応可能と判断できたため、路線廃止を了承



【事例】都道府県による市町村支援 鳥取県(計画策定・補助事業)

- 鳥取県は、東部（鳥取市）・中部（倉吉市）・西部（米子市）を中心に**生活圏が形成**されており、H27年に鳥取県が米子市等と連携して西部地域公共交通計画（旧地域公共交通網形成計画）を手始めに、順次、東部・中部を策定していった。
- 令和2年度の当初予算で、共助交通、タクシー、バスを自由に組み合わせできる**全国初**の支援制度「**新たな地域交通体系構築支援補助金**」を創設。効率的・効果的な地域交通体系構築に係る市町村の取組を支援。（※R5.11補正予算において、コミュニティ・ドライブ・シェア推進事業補助金に制度改正）

3つの圏域に分けた地域公共交通計画

鳥取県では、大きく3つの圏域に生活圏が形成されており、圏域内の市町村が密接なつながりを持っている。
 県が、圏域ごとに市町村と共同して計画を策定し、3か年で県内全ての市町村をカバー。



H27 西部地域	H29 中部地域	H28 東部地域
-------------	-------------	-------------

新たな地域交通体系構築支援補助金について

- 市町村が地域のニーズに応じて**共助交通・タクシー・バスを自由に組合**せできる支援制度を創設（全国初！）。
 - ・補助対象：市町村
 - ・補助率：1 / 2

- 小規模高齢化集落等に居住する75歳以上の高齢者、障がい者等に対する**タクシー助成**
- NPO等による交通空白地有償運送の運行支援や住民ドライバー活用
- 市町村のデマンドバスや貨客混載などの多角化等
- 運行経路最適化等のシステム導入等新たな仕組みづくり

例1

鳥取市佐治町で住民ドライバーが活躍中

例2

配車

住民ドライバー、地域の診療所、地域の商店、公民館など

例3

タクシー助成

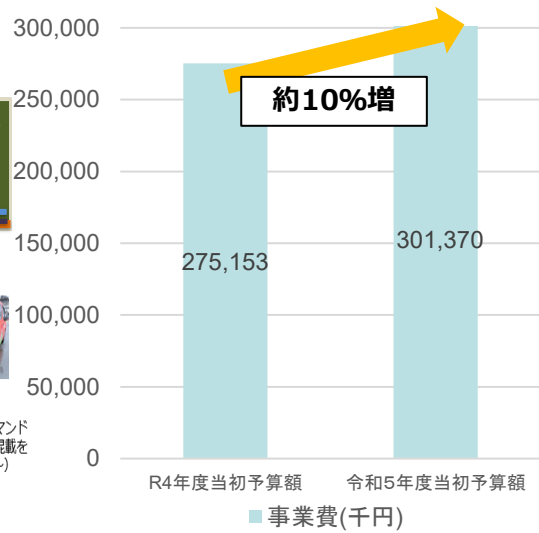
県内18市町村（智頭町除く）で高齢者等へのタクシー利用助成を実施中

例4

貨客混載

大山町で町営デマンドバスによる貨客混載を実施中（R2.11～）

○ 取組への支援の拡充を着実にやっている。
 （R4当初→R5当初 **約10%増**）



＜進捗＞ 地域交通体系鳥取モデル構築事業における支援状況
 R2～R4年度 21件

【事例】都道府県による市町村支援 奈良県(バスカルテ)

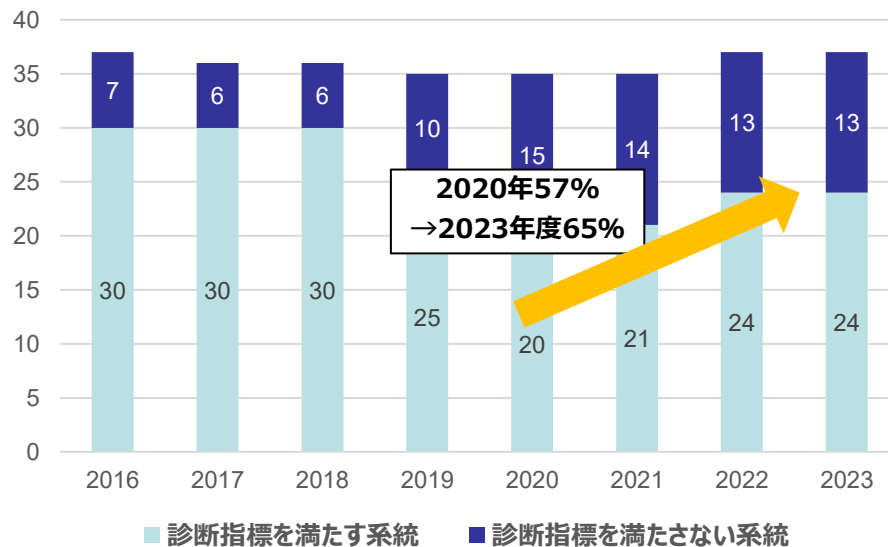
- 「奈良県地域公共交通計画」に位置づけられているバス路線ごとに「利用者数」、「平均乗車密度」、「最大乗車人員」、「収支率」、「利用者1人あたり行政負担」の客観指標を用いた「バスカルテ」を作成、診断。行政により支援しているバス路線について、診断結果をモニタリング。
- 診断の際は、取り得る改善策（利用促進、バス停新設、区間短縮、減便など）計8パターン想定について、**適合性・実現性を評価**。その上で、今後の改善の方向性を検討。

バスカルテの指標の基準値

指標	基準値
1便あたり利用者数	3人以上
平均乗車密度	2人以上
最大乗車人員	10人以上
収支率	交通事業者：40%以上 市町村連携：20%以上
利用者1人あたり行政負担	2,000円以下

出典：奈良県資料より国土交通省総合政策局作成

行政により支援している路線バスの診断結果



<目標と進捗>

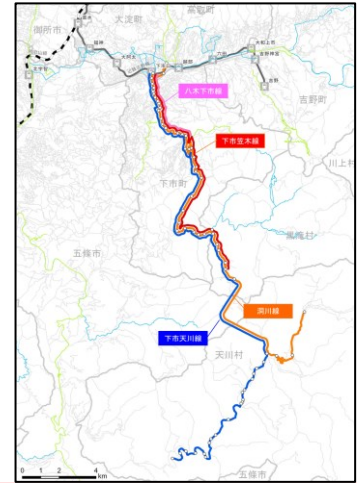
- 目標：対象広域バス路線における診断5指標の達成状況 2026年度 80%
- 進捗：2020年度 57%、2022年度 65%、2023年度：65%
(2019年度から新型コロナウイルス感染症の影響により、診断指標を満たさない系統が増加したが、コロナが収束しつつある2022年度は改善している。)

【事例】都道府県による市町村支援 奈良県(バスカルテ)

「バスカルテの例 (南部Cグループ)」

沿線住民状況

- 調査対象の沿線住民の6割近くがバスの必要性について、「必要と思っているが、実際は不便だから利用していない」「今は利用していないが、将来必要と思う」と回答。
- 行政負担のあり方は、「路線を維持するためには行政が補助することはやむを得ない」が最も多く、6割を超える。
- 望ましい運行便数としては、朝夕は1時間に1本以上と回答したのが約5割。昼間は1時間に1本以上と回答したのが約4割。



診断結果

要改善	系統番号	路線名	系統名			1便当たり平均乗車人員(人)		評 価	平均乗車密度(人)	評 価	1便当たり最大乗車人員(人)		収支率(%)	評 価	一人当たり行政負担額(円/人)		
			起点	経由	終点												
-	35	下市天川	下市口駅	天川川合	中庵住	土曜	6.7	○	4.5	○	土曜	11	○	53.0	○	1,787	○
-	36	洞川	大淀バスセンター	下阪	洞川温泉	日祝	9.1	○	4.1	○	日祝	25	○	49.8	○	1,148	○
○	37	下市笠木線	下市口駅		笠木	平日	0.2	×	0.3	×	平日	3	×	8.4	×	36,202	×
○	39a	八木下市	下市口駅		岩森	平日	1.6	×	1.0	×	平日	13	○	22.7	×	1,330	○

改善策案

改善策	利用促進	バス停新設・ルート再編	区間短縮	減便	車両小型化	新たな運行モデル (連携コミバス等)		
						運営：市町村 (協議会) 運行：事業者 (委託)	運営：市町村 (協議会) 運行：市町村、NPO等	運営・運行：市町村、NPO、社会福祉法人等各種団体 (自家用有償 (公共交通空白地有償、福祉有償) 等)
状況	・自動車の分担率が高く、利用促進によるバスへの転換可能性あり	・35,36：洞川温泉～天河大井財大社の村内移動のニーズあり ・37,39：新規で需要が見込める施設は見当たらない	・35：天の川温泉～中庵住の利用が1.0人未満 ・36,37,39：特定の利用が少ない区間は見当たらない。	・39-a：乗車人員が0.1人未満の便が存在 (いずれの曜日も) ・37：乗車人員が0.1人未満の便が存在 ・36：乗車人員が0.1人未満の便が存在 (土、日祝のみ) ・35：乗車人員が0.1人未満の便が存在 (平日のみ)	・37：1便あたり最大乗車人員が10人未満	・現行に比べてキロ当たり単価が下がって経費が下がる可能性がある。	・通過する市町村の一部において、市町村が主体となって運営するコミバス等の運行実績がない。 ・現行に比べてキロ当たり単価が下がって経費が下がる可能性がある。 ・洞川線は観光客の利用が多い。	・公共交通空白地有償は他の乗合バスやタクシーで対応可能な場合は実施困難。 ・福祉有償の場合は利用者により制約がある。
適合性	◎	35,36：○ 37,39：×	35：◎ 36,37,39：×	◎	○	○	△	△
実現性	◎	・天川村内線 (洞川温泉～天の川温泉) の実証運行を実施中	・35：主要施設へのアクセスの影響は小さく、コミバスも運行している。	・減便により利便性が低下	・他系統との車両運用を考慮すると効率性が低下する	・関係主体が多く、合意形成が懸念される。	・関係主体が多く、合意形成が懸念される。	・運営主体の構築、運転手・車両手配、関係者合意形成など事務負担が発生。

今後の方向性

・維持モデルによる運行をベースに利用促進を実施、洞川線・下市天川線を組み合わせた再編、区間短縮、減便を検討

取組項目

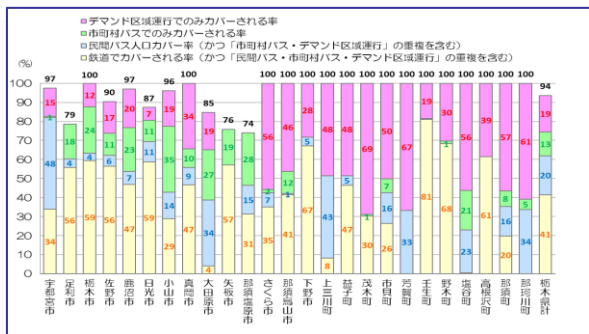
- 南奈良総合医療センターへの通院を目的とした利用を促進する。
- 登山・温泉・神社等で沿線を訪れる観光客の取り込み、近鉄電車と連携して電車とバスを利用したハイキング等のPRを図る。
- 高齢者 (免許返納者含む) に対する割引制度・夏休み小中学生フリー定期券の周知を図る。
- コミュニティバス等沿線市町村の公共交通との接続改善・拡充を検討する。

【事例】都道府県による市町村支援 栃木県(ベンチマーク「とちぎの公共交通」の提供)

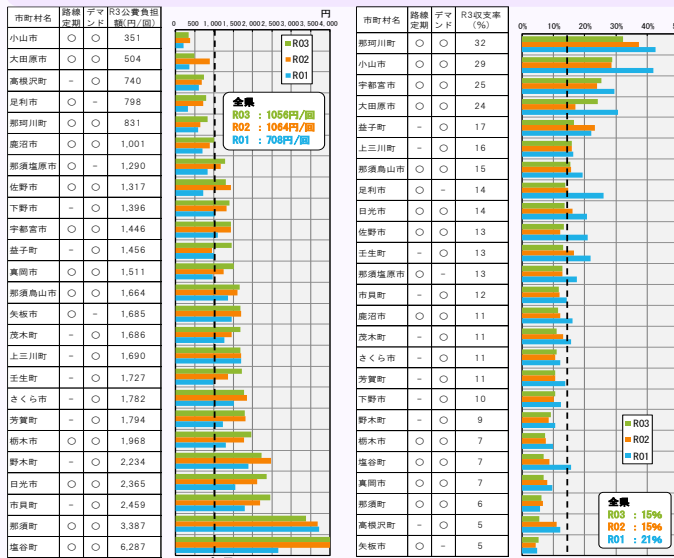
- 市町村へのベンチマークとして、**県内公共交通のサービスレベルや収支状況を一元管理した「とちぎの公共交通」を提供。**
 - ・市町村別に公共交通サービスの人口カバー率や交通空白地域の人口を算出
 - ・各市町村が運行する生活交通の1人1回利用あたりの公費負担額および収支率を算出
- 生活交通を効果的・効率的に持続させていくための羅針盤として、「**とちぎ生活交通ネットワークガイドライン**」を制定。

「とちぎの公共交通（令和4年度版）」により公表されるデータ
各市町村は、他市町村と比較した自分の位置がわかる。

公共交通サービスの人口カバー率



目指すべき公共交通のあり方を考える基礎資料として、平成20年度からとりまとめを行っている（毎年更新）



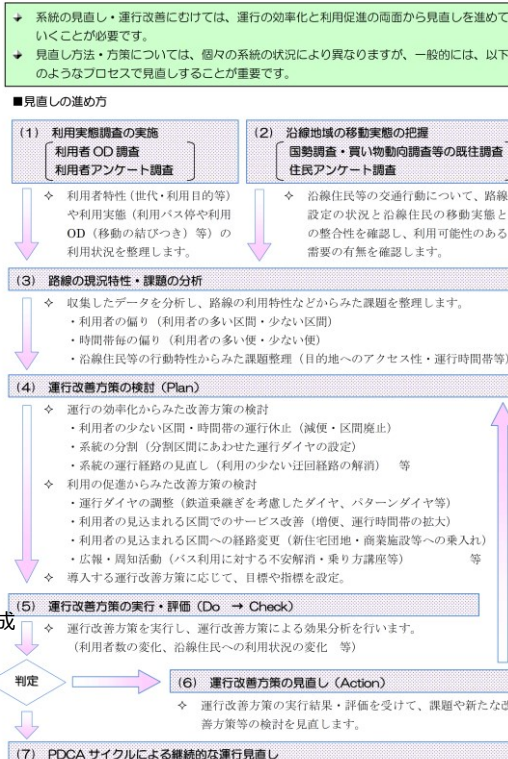
出典：「とちぎの公共交通（令和4年度版）」より抜粋、同資料をもとに国土交通省作成

<目標と進捗> 鉄道・バス等の利用者数

- 目標：2028年度（目標値）24.6万人
- 進捗：2018年度：23.6万人/日 → 2021年度：16.9万人/日

交通ネットワーク再編の進め方を「ガイドライン」で整理

6-3 民間バス路線の見直しの進め方

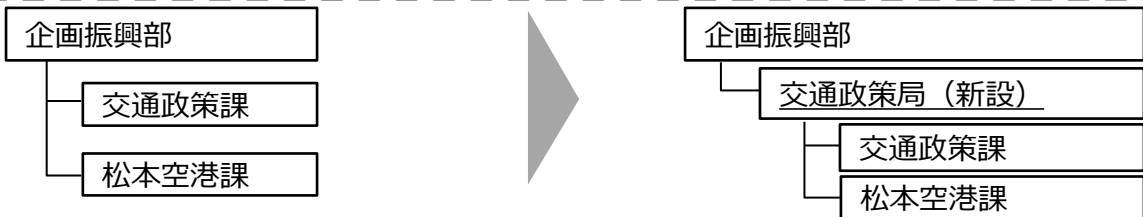


【事例】都道府県による市町村支援 長野県・三重県(体制の強化)

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）

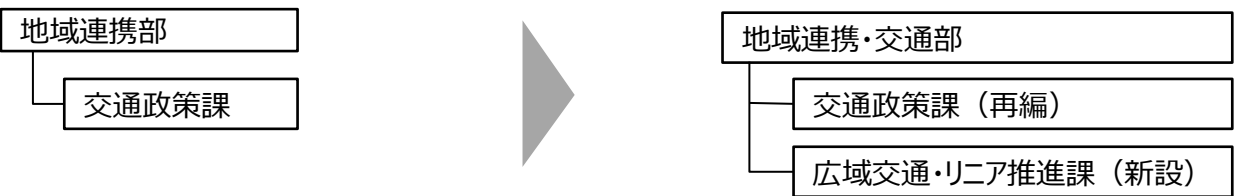


出典：長野県資料より抜粋

＜目標と進捗＞ 公共交通機関利用者数
 ○目標：2028年度（目標値）100,000千人
 ○進捗：2021年度（現状値）72,438千人

【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）
- 関係機関や市町村との連携強化、関係部局と連携した施策推進の司令塔となる「交通政策総括監」（副部長兼務）を新たに設置するとともに、地域公共交通の活性化に取り組む「交通政策課」の職員を増員（令和6年度）



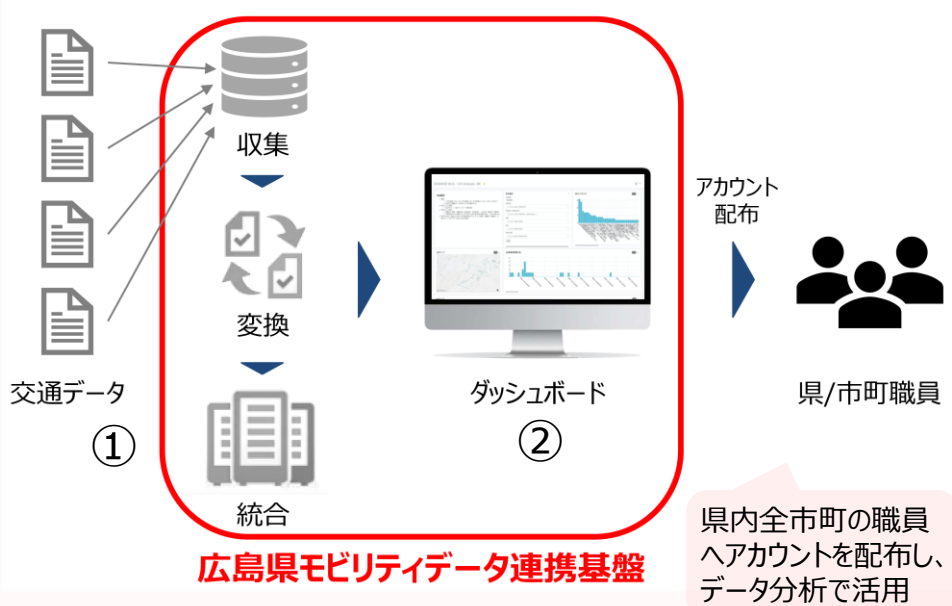
出典：三重県資料より抜粋

＜目標と進捗＞ 「三重県地域公共交通計画」(R6.3策定) K P I 「地域間幹線バスの実車走行キロあたり利用者数」
 ○目標：2028年度（目標値）0.50人/km ※ (R5年度の利用者数) × △3.0%
 ○進捗：2023年度（現状値）0.52人/km (2023年度からの人口減少率△3.75%よりも利用者数の増をめざして設定)

【事例】都道府県による市町村支援 広島県(交通データの利活用)

- 各市町が個別にシステムを整備することは技術面・費用面で効率的でないため、県内全域の交通データについて、**県及び市町の職員が共通的に可視化・分析できるデータ基盤として、「広島県モビリティデータ連携基盤」を構築し、県全体におけるデータに基づく効果的な交通施策を促進する。**
- 県内を3分類した「**エリア分科会**」を設置し、圏域ごとに実情に応じた地域公共交通への利用転換策やモビリティマネジメントを検討。

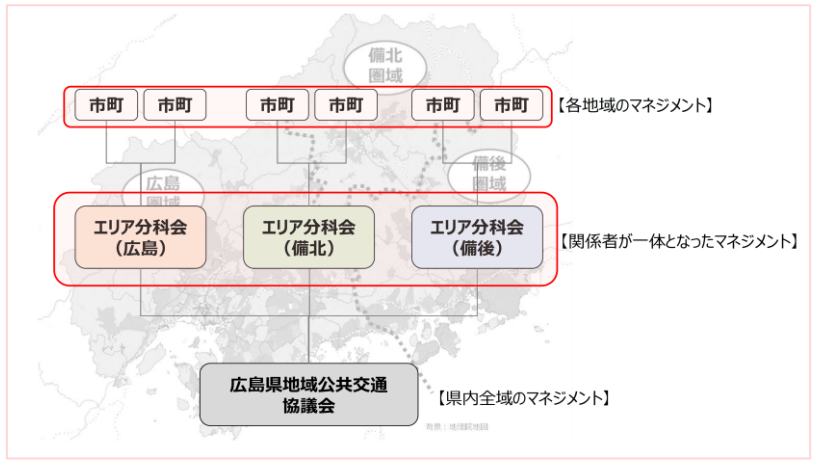
「広島県モビリティデータ連携基盤」



- ① 交通データ等をクラウド上のデータ連携基盤に収集・変換・統合
- ② PC等のWEBブラウザ上からダッシュボードへアクセスし、閲覧したい情報を設定することで、分析結果をチャートで表示

推進体制（エリア分科会）

「広島県地域公共交通協議会」のもと、県内を3分類した「**エリア分科会**」を設置



県は、県全域での視点に加え、「データ連携基盤研修会」や「交通マネジメント研修会」の開催を通じて、各地域の交通人材の育成を行うとともに、交通政策に活用できるデータを拡充することで、各市町における交通計画作成を支援。

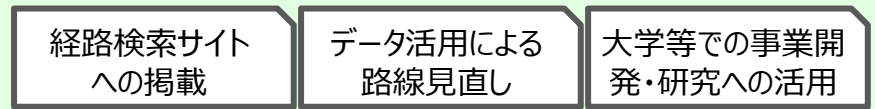
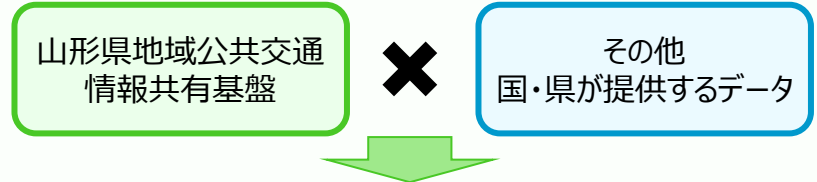
- <目標と進捗>
- 目標：地域公共交通で不自由なく移動できる県民の割合 2028年度100%
(公共交通をベーシックインフラと位置付けることから目標値を100%に設定)
 - 進捗：2022年度84% (新規に計画策定)

【事例】都道府県による市町村支援 山形県(交通データの利活用)

- 県内の公共交通に関する統計データやサービス情報、病院等の施設情報・施設利用情報を集約・整理した「**山形県地域公共交通情報共有基盤**（やまがた公共交通オープンデータプラットフォーム）」を県のホームページで公開。
- データの利用ルール等を定めた「**山形県地域公共交通情報共有基盤構築・運用ガイドライン**」により、データの提供者・利用者ともに安心して利用できる環境を整備。

「山形県地域公共交通情報共有基盤」

オープンデータ形式で整理することにより、他の統計データと組み合わせることで、様々な主体による地域交通におけるデータ利活用を促進



データの収集方法

「ガイドライン」において、収集するデータとその取得優先度を設定し、取得優先度が高いデータから優先的に取得する

データの公開・開示レベルの設定

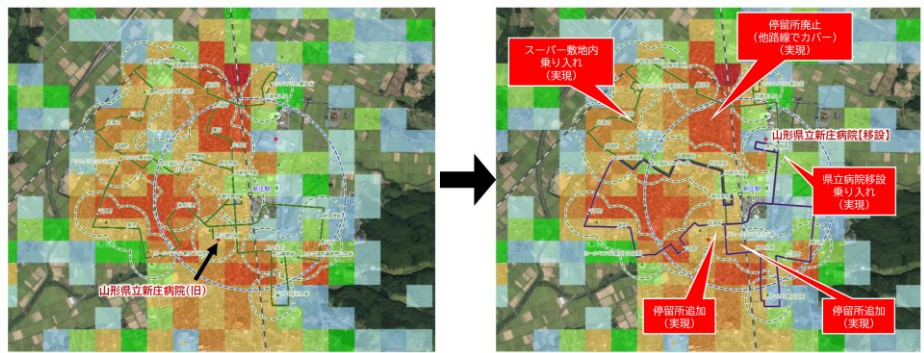
データ公開が原則であるものの、個人情報や企業情報等はデータ保有者の同意を得ている場合にのみ、限定的に公開

データを活用した事例

県立病院の移転や大学開学等を控えている最上地域において、地域全体の交通需要が大きく変化することが予想された。



県、関係市町村、交通事業者が連携し、有識者やコンサル等とともにオープンデータ等を分析し、その結果をもとに停留所の新設・廃止や、路線の新規乗り入れ等を実施。



<目標と進捗>

- 目標：県民一人当たりの鉄道・バス・タクシー利用回数(年) 2025年18.0回/人 (移動の利便性向上による県内の移動促進)
- 進捗：2019年 15.0回/人 2022年 12.1回/人 (コロナ禍の影響もあり減少しているが、取り組み効果により回復傾向)

出典：山形県作成資料をもとに国土交通省作成

【検討会における主な意見】

論点1. 地域公共交通計画

【計画のボリューム】

- 現在の「地域公共交通計画」に不足しているものは何か。逆に、過剰な負担となっているものは何か。
- 「地域公共交通計画」に求められる事項のうち、自治体が無理なく取り組めるよう「標準化」できる事項はないか。（調査、方針、指標、取組などのうち、真に必要な事項はなにか。）

- ・計画は見栄えでなく、結果こそが重要である。**シンプルな論理構成と一貫性ある目標設定で機動力ある計画**にすべき。
- ・現行計画は、現状分析やアンケート調査の割合が大きすぎ、**構成の見直しが必要**。分量は**30ページ以内**とすべき。
 - 現状分析については、簡潔に記載した上で、**具体的な地域課題や課題を踏まえて何を指すかを明確にして記載**すべき
 - ⇒ 自治体職員が**何に時間を使っているかを具体的に把握**した上で、業務の省力化・自動化を議論すべき。
 - ⇒ 調査事業のあり方の検討も必要。例えば、RESAS等の活用により、**調査事業の負担を軽減**できるのではないか。
 - ⇒ **現状診断を定型化するべきではないか。**
- ・地域公共交通計画には「**ある程度の定型**」はあるはず。
 - 都道府県等の**広域的な地域公共交通計画**と**市町村単独の地域公共交通計画**であり方が異なるので、分けて考えるべき。
- ・計画作成は**自治体自らが行うべき**であり、コンサルタントには**目標設定・施策立案**ではなく、**材料提供を委託**すべき。
 - **自治体が最低限取り組むべきこと**を国が示すべき。
- ・国土交通省の「手引き」を担当者が読んでいるか疑問。「10のポイント」は重要なところとそうでないところがある。
- ・評価結果を気にして、評価の際は、結果のみならず、**プロセスにも目を向けるべき**。**容易に達成できる目標や施策しか計画に記載されない**
- ・**KPIが多すぎる**。寄せ集めでなく、コアな部分に絞り込んだ**シンプルな指標設定**をすべき。
 - **そのKPIを設定するに至ったプロセスを重視**することが必要。
- ・「検討」が多すぎる。検討した結果、**現場で実行すると判断した事業**を宣言する計画とすべき。
- ・施策の実行スケジュールを具体的に記載すべき。**標準スケジュールがあるはず**。
 - **作成後の計画のモニタリング**についても、**計画の運用の観点で議論が必要**。計画の評価について、**プロセスマネジメントが必要**。
(年度末である3月の地域公共交通協議会で評価の議論をするが、その場合、次年度の施策に反映することがスケジュール的に難しい。)
 - **標準的なスケジュールは2年間で示す**べき。
- ・PDCAはぐるりと回る図でなく、**スケジュールベース**で計画に記載すべき。
- ・計画の**検索性を高める仕組みを構築**できないか。
- ・**環境指標の設定等**について、整理することも重要。

論点1. 地域公共交通計画

【計画の射程】

- 「地域公共交通計画」に定める「目指す姿」としてどのようなものが想定されるか。
- バス路線に加え、鉄道など他モード、マイカーとの分担などを含めた統合的な計画に必要なことは何か

- ・データの活用で課題発見の迅速化、施策の解像度を上げ、都市や地域の「目指す姿」は規範的に決める。
 - 現在の計画は、「抽象的なスローガン」にとどまっているので、**地域づくりの中長期ビジョン**を示すべき。
 - 「**5年後に計画が実現した際に、地域のくらしや観光がどう変わるのか**」を具体的に示すべき。
 - 地域の将来像について、**住民と双方向のコミュニケーション**を図った上で、**将来像を共有**すべき。
- ・計画が交通空白地の解消に偏りすぎているが、「軸」の**品質保証**なしには、枝葉も機能しない。
- ・「**目指す姿**」と「**制約**」を踏まえた**客観的な目標**（例：3K「高齢者」、「高校生」、「観光客」の数値目標など）を設定すべき。
 - 「公共交通軸のサービスレベルの保証及び向上」と、「交通弱者の移動の足の確保」のどちらか一方を選択するのではなく、**どちらの視点も重視して検討することが重要**。
 - なぜ路線を維持すべきか（通学、おでかけに不可欠であるため等）を地域公共交通計画に位置付けた上で、**KPIを設定**すべき。
 - 計画の中で**公共交通軸の水準の目安**（○本/時間等）を明記すべき。
 - 地域公共交通を「**幹・枝・葉**」と捉えた場合における**公共交通軸との関係**を整理すべき。
- ・「**どのようなサービス（レベル）**」「**目標**」を「**いかに実現するか**」（**施策**）が重要。その結果として、**地域・国負担（資金）の妥当性**を示し、**市民をやる気にさせるべき**。
 - 「**サービスレベル**」とは何を指すのか（カバー率、運行回数、運賃等）整理すべき。
 - 「サービスレベル」は、**地域の特性（鉄道の有無、立地等）**に応じて**分類**すべき。
- ・**公共交通網全体を網羅的に扱う**ことができていない計画が多い。幹線、フィーダー、DRTなどをいかに位置付けていか。
 - 鉄道やシェアサイクルなどの新モビリティも含めた**公共交通ネットワーク全体の議論**をすべき。
- ・自家用車、バス、鉄道などの**利用者総数を経路ごとに可視化**し、交通モードを俯瞰して政策立案を実施すべき。
- ・計画に位置付ける「**拠点**」については、**都道府県計画と市区町村計画とで一致させる必要がある**。
- ・モデルアーキテクチャの**定義と、計画のアップデート目標の考え方**を明確にすべき。
- ・計画の改訂にあたっては**前計画で実施した施策の評価**を踏まえて実施すべき。
- ・交通モードについて、担い手類型と輸送類型を整理すべき。

論点2. 計画の推進力

【計画のマネジメント】

- **地域公共交通計画の取組の推進に向けて、誰がどのように「マネジメント」していくべきか。（※3. 関連）（自治体、交通事業者、関係団体等の役割）**
- **地域公共交通計画のPDCAは誰が、どのような場で、どのようなサイクル・内容で回していくべきか。（※2 関連）**

- ・参加応諾義務や結果尊重義務がある協議会は、関係者間の意識共有や意思決定の場。合意形成から逃げてはいけない。
- ・集中的な検討にあたっては部会や分科会の定期的な開催が有効。
- ・各回の協議会等においては、議題の明確化や次回への宿題の確認が必要。また、資料の事前配付、議事録の公開も必須。
→ **法定協議会のスケジュールや議論の中身**についても、整理することが重要。
- ・計画策定後のマネジメントこそ重要だが、マネジメント・モニタリング体制が不足している。
→ **作成された計画・評価結果**について、一覧性をもって公表等を行うことが必要。
- ・協議会のほかに、**月一回程度、コアな関係者（自治体、交通事業者等）がデータを持ち寄り集まる「場」**が必要ではないか。
- ・利用者の減少が進むにつれ、路線運営が行政に寄っていくなかでのマネジメント体制が不十分ではないか。
- ・地域公共交通計画に定められている取組を交通事業者がどのように実施しているか、**交通事業者側からPR**していくことも重要。
- ・地域公共交通計画に**交通事業者に対して求める事項や期間内に実施する施策（満たすべき要件）を設定**することについて、議論することも重要。
- ・都市交通マスタープランや都市・地域総合交通戦略は長期サイクル、地域公共交通計画は5年サイクル、**DXは数日～数ヶ月のサイクル**。
数日～数ヶ月の超短期サイクルが常に回ることで、長期サイクルにおける質・スピードも向上。

論点2. 計画の推進力

【計画のマネジメント】

- **地域公共交通計画の取組の推進に向けて、誰がどのように「マネジメント」していくべきか。（※3. 関連）（自治体、交通事業者、関係団体等の役割）**
- **地域公共交通計画のPDCAは誰が、どのような場で、どのようなサイクル・内容で回していくべきか。（※2 関連）**

- ・デジタル技術も活用した**地域住民などのユーザーの声を反映する仕組み**も必要。
- ・長期計画が示すビジョン・目標・スケジュールとの整合性を常にチェックすることが必要。迅速な判断・実行を求められる。
- ・都道府県からの支援としては、日常生活圏が複数自治体にまたがる場合の支援、自治体側のキャパシティ不足の場合の支援、運輸支局と連携した各種指導などが想定される。
 - 新技術やデータプラットフォームについて、**導入段階においては都道府県が先導・支援**を行うべき。
 - 都道府県は**市区町村に率先して取り組んだり、伴走**する役割が求められる。
- ・**運輸局、運輸支局が管内だけでなく、全国の事例に精通し、海外事例も積極的に学べる機会を確保**すべき。
- ・事例紹介の際、好事例の結果だけでなく、**選択したプロセス、悩んだプロセスを共有**してもらえると現場にとっても有用。
 - 成功事例よりも**失敗事例の方が再現性が高いため、失敗事例の共有**を行うべき。
- ・**人口規模の小さい自治体ほど公共交通のマネジメントの力量が不十分**であるという問題がある。
- ・**計画策定や協議会運営を支援するサイトのような仕組みが必要ではないか。**
- ・設定したKPIの進捗管理と実態の把握を目的とした**モニタリングを実施する機会**を設けるべき。
- ・庁内連携体制の構築にあたっては**道路部局とも連携を図る**べき。また、警察関係者との調整を念頭に置くべき。

論点2. 計画の推進力

【資金・人材】

- 地域交通にかかる「資金」をいかに確保していくか。自治体の「公的負担」をいかに充実させていくか。
- (特に中小) 自治体における公共交通担当の「体制」をいかに充実させていくか。
- どのような「人材」が不足しているか。いかに確保・育成していくか。

- ・計画にはどのレベルのサービス(目標)をいかに実現するか(施策)を記載し、その結果、**利用者負担や地域・国負担の妥当性を示す**べき。
- ・**中小自治体では、委託費・補助費の支出が多く、投資が少ない傾向**にある。これでは自治体の人材も育ちづらいのではないか。
- ・公的資金の投入で技術開発への投資も可能になる。
- ・自治体においては、**技術系人材、企画系人材・継続性・専門性の不足**が問題。
⇒ **データの分析・解釈を行う人材をシェアする仕組み**の検討も必要ではないか。
- ・計画は**継続性を担保するツール**であり、人事異動による不確実性を緩和することが可能。
- ・**有識者の中でも認識や目指すものが異なること**についても検討してはどうか。
- ・**機動的な予算確保の仕組みの構築**が重要。
- ・人材確保の観点から、短期的には企業人材派遣制度の導入や発注支援業務のサポートなどによる**専門人材の適切な配置**を行い、長期的には**地域内(都道府県や都市圏レベル)で交通専門人材を育成**することが必要。
- ・施策を考えようとする自治体ほど、国からの助言を求めており、**運輸局・運輸支局の役割、都道府県の役割**は重要。
- ・**交通事業者も自治体と同様に取組の主体であることを明示**すべき。
- ・自治体や交通事業者・地域住民の間に入って一緒に考えていく「**伴走者**」(学識、コンサルタント等)の**育成**が重要。
- ・「伴走者」の育成には、**大学におけるリスキリング、国交省による認証制度・資格制度、それなりの対価の確保**などが必要。
- ・有識者については**大学教員に限らず、コンサルタントのレベルアップ**についても検討していくべき。
- ・住民・市民とのコミュニケーションや主体的参画こそ重要である。住民懇談会から得られる地域の雰囲気も貴重なデータの一つ。
- ・学識者について、「**プロデューサー**」「**コーディネーター**」と記載すべき。

論点3. モビリティデータの活用

- 地域公共交通計画の策定・実施・改善にあたり、「真に必要なデータ」は何か。
- データの収集・活用を進めるにあたっての「ボトルネック」は何か。

<データの作成・デジタル化>

- ・漫然としたデータ収集は意味がない。目的を明確化したうえで、データ収集を進めるべき。フルデジタルである必要もない。
 - ⇒ 利用状況が重要であり、自治体が利用状況に関するデータの取得するための方法を確立すべき。
 - ⇒ 地域間幹線系統においては、平均乗車密度や輸送量の情報も必要。
- ・地域公共交通計画は5年サイクル、DXは数日～数ヶ月のサイクル。異なるサイクルをどのように融合していくのか。
 - ⇒ データクレンジング等によりタイムラグが生じるため、直近のデータに基づき議論できない事例が多い。
 - ⇒ 粗い情報だが、前月のデータに基づき議論する自治体もある。日々評価できるデータとできないデータを区別すべき。
- ・データだけでなく、データを判断する人材や組織・風土が必要。（デジタル人馬一体）。
 - ・交通事業者からのデータ収集や分析基盤の構築にあたっては、個別市町村でなく、都道府県が主体的な役割を果たしてもよいのではないか。
 - ・都道府県が共通の枠組みを作成すると同時に、市区町村においてデータを活用する仕組みが必要。
 - ・データ取得・蓄積・利活用の事業性担保、協調領域の構築、国全体で交通系データの利活用を支える主体者及びルールメイキングの設定が必要ではないか。
 - ⇒ データ基盤の構築にあたっては、他省庁・他部局で構築している基盤との整理・連携を検討することも重要。
 - ・交通事業者には、ICデータと操車表を結合させるなど負担が大きい。交番設計をデジタル化していく必要がある。
 - ⇒ 情報技術の特徴は自動化・省力化。ITを活用して現場を自動化することが重要。「考えること」にリソースを集中すべき。
- ・車両のIoT化によって、データのリアルタイム把握を進めるべき。
 - ⇒ 車両IoT化はハード整備（キャッシュレス等）でなく、デジタル・データが量産され、適切に情報が流れる面に着目すべき。
- ・交通事業者が行政へ提出したデータが有効活用されていない。国への申請の電子化・標準化がトリガーとして重要。
- ・年2日の乗降調査を重視してきた国庫補助制度から脱却できるか。
- ・事業者によるデータ提供義務を運行補助の条件としてはどうか。機密度の高い情報を提供するには「信頼」が欠かせない。
- ・データに対してアクセスできること（データアクセシビリティ）の向上が必要。
- ・事業者の実効性を担保するために事業者が2年間データを継続して提出できる状況にあるかをチェックすべき。
- ・短期的にはデータクレンジングの費用削減、長期的には車載器やダイヤシステムの標準化に取り組むべき。
- ・KPI設定に必要なデータのみならず、それらがどのように取得できるのかを明確にすべき。

論点3. モビリティデータの活用

- 地域公共交通計画の策定・実施・改善にあたり、「真に必要なデータ」は何か。
- データの収集・活用を進めるにあたっての「ボトルネック」は何か。

<データの共有・蓄積>

- ・交通資源台帳のデジタル化・リアルタイム化・共有が必要。
- ・交通統計やICカードデータを活用し、モード別・経路別の移動実績・分担率（自家用車・バス・鉄道などの利用者）を可視化したり、交通サービスレベル（アクセシビリティ）の可視化を実施すべき。可視化にあたっては、BIツールが有効。
 - ⇒ データの分析・解釈等の利活用の前段階として、データ整備をいかに効率化するかということも重要。
 - ⇒ 交通事業者の役割・責任分担を決めておくべき。
- ・共有する「データの種類」と「保存形式」を決定し、データ共有の標準規格を定めるべきではないか。
 - ⇒ データ共有の標準規格を定めるにあたって、重要となるのはシステムではなく、ステークホルダー全体の共通認識。
 - ⇒ 利活用のイメージがあって、全体の構成も決まってくる。
 - ⇒ 市町村・都道府県・国それぞれのスケールで取り組むことがある。市町村のスケールでデータに取り組むのは難しい。
 - ⇒ データのフォーマット作成にあたって国は側面支援を図るべき。
- ・交通関連各データを活用可能な状態まで引き上げるには、様々な形式・フォーマットのデータを変換・蓄積・出力する必要。
- ・GTFSは利用者の利便性に着眼しており、供給面（人・車両等）の情報に関する情報がない。
 - 供給面についても、どのようなデータをどのように可視化するのか議論が必要。
 - ⇒ データ分析は定型化することができるのではないか。分析手法の収集やノウハウの展開を行うことが重要ではないか。
- ・データ共有に関する関係者間のルールについて国においてひな形を作れないか。
- ・交通事業者以外のサードパーティが保有するデータについて、提出や活用に関するルールを整理する必要がある。
- ・交通データの商用利用、二次利用の可否についてもルールを整理する必要がある。
- ・公的利用・二次利用すべき基本的なデータを定義すべき。
- ・デジタル化の推進にあたっては、交通事業者の業務システムを高度化に係る事項を明示すべき。

論点4. リ・デザインの加速化

- 地域の多様な関係者の実質的な参画など「共創」の取組をいかに促進させていくか。
- 「DX」の取組（AIオンデマンド、自動運転など）と地域公共交通計画をいかに連動させていくか。
- 地域交通のリ・デザイン（再構築）を、「地域公共交通計画」によっていかに加速化していけるか。

- ・「集約されたデータ」「人的・組織的な連携基盤」「信頼」の3要素が共創の大きなカギである。
- ・DXはデータとデジタルを手段として活用することで、顧客や社会のニーズを満たそうとする営みである。地域公共交通のリ・デザインが提起するDXは上記定義に符合していない。
- ・「協議会」の合意形成を回避する事例が散見される。計画・協議会の「外側」で取り組まれる例が存在している。
- ・新技術への「なじみ」醸成にも、合意形成の過程が必要。既存プレイヤーを排除した「破壊的な再編成」は現実的ではない。
- ・新技術やデータプラットフォームの実証について、導入段階においては都道府県が支援を行うべき。（再掲）
- ・好事例をまとめたサイトを作成し、定期的に更新するとよい。

その他のご意見

- ・データ利活用については、詳細な検討が必要となるため、検討会以外の場を設けて議論することを検討していただきたい。
- ・報告書における用語の定義（モデルアーキテクチャ、モビリティデータ、移動制約者など）を明確にすべき。