国土交通省 総合政策局 地域交通課

地域公共交通計画の「アップデートガイダンス Ver1.0」

手順書

地域交通をともに創る：アップデートの本質とは？

人は移動ができなければ、生活も活動も楽しみも成り立ちません。地域交通は、買い物・教育・医療等のエッセンシャルサービスのアクセス役として、人々の営みを支える基盤であり、その充実度が地域の活力を左右します。しかし、多くの地域では、少子高齢化などによる利用者不足、運転者不足などにより、地域交通の利便性・生産性・持続可能性が低下しています。この課題に対応し、地域全体の利益を向上させるためには、自治体や交通事業者のほか、医療、福祉、教育、観光、経済など多様な関係者が連携し、地域交通を構築することが不可欠です。

「地域公共交通計画」は、単なるデータ分析や課題、施策の寄せ集めではなく、地域交通の目指す姿を示し、その実現に向けた道筋を示す指針です。同時に、まちづくりや福祉、教育、観光などの他分野と連携し、関係者が共通認識を持ち、協働を促す「司令塔」としての役割も担います。地域公共交通計画のアップデートは、単なる計画の作成や改訂ではなく、多様な関係者が共通の目標を掲げ、時には意見の違いを乗り越えながら協力し、地域交通のリ・デザイン、「交通空白」の解消に取り組むことを意味します。

多様な関係者が地域の課題を「自分ごと」として捉え、問題認識を共有し、それぞれの役割を認識した上で行動することが、地域交通の持続的な発展の鍵となります。近年、モビリティデータの活用が進み、実態把握や計画作成の根拠としての役割に加え、取り組みのモニタリングや関係者間のコミュニケーションツールとしても活用の幅が広がっています。こうした新たなアプローチを取り入れながら、地域ごとの課題解決に向けた具体的な手法を探ることが求められます。

本書は、これから地域公共交通計画の作成や改訂に取り組む方々が、計画の意義やアップデートの進め方を理解し、実践できるよう支援することを目的としています。ただし、本書に示した手順を形式的に踏襲するだけでは、真に効果的な計画にはなりません。地域が抱える課題や、多様な関係者との連携の重要性を改めて考え、モビリティデータを活用しながら関係者間の対話を深め、地域交通のリ・デザインに継続的に取り組んでいくことが求められます。その先に、利便性・生産性・持続性が向上し、次世代に受け継がれる地域交通の姿が実現するのです。

「地域公共交通計画」の実質化に向けた検討会　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
伊藤 昌毅　東京大学大学院情報理工学系研究科 准教授
加藤 博和　名古屋大学大学院環境学研究科 教授
神田 佑亮　呉工業高等専門学校環境都市工学分野 教授
鈴木 春菜　山口大学大学院創成科学研究科 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
日高 洋祐　（株）MaaS Tech Japan 代表取締役CEO
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

地域公共交通計画の基本構成（例）と本資料の目次

計画の枠組みの検討

2

地域公共交通計画の基本構成（例）（30ページ程度）	ガイダンス「手順書」で解説していること		ページ番号
地域公共交通計画本体 ① **基本的な方針** • 課題の洗い出しの結果 • 地域交通が目指す姿 • 計画目標	1. 現状診断	• 現状把握に活用できるモビリティデータや具体的な分析・考察のイメージ • 現状把握の結果に基づく課題の洗い出しの方法 概要版　データの手引き	5
② **計画区域、計画期間** ※記載義務事項	2. 地域交通が目指す姿の設定	• 現状診断の結果を下敷きとした、地域交通が目指す姿（地域交通ネットワーク）の描き方	18
③ **施策・事業** • 施策の内容・実施主体・実施スケジュール	3. 施策の設定	• 地域交通が目指す姿の実現に向けて、課題を解決するための施策設定の考え方 • 地域が抱える課題や地域の特性に応じた対策（施策）の対応関係	19
④ **KPI** • KPI、目標値	4. KPI・目標値の設定	• 課題の洗い出しにおける3つの観点とそれに紐づくKPIの設定例 • 施策の進捗・効果を的確に説明できるKPIと目標値の算出方法 概要版　データの手引き	21
⑤ **PDCAスケジュール** • 評価体制・評価スケジュール	5. 評価	• 計画の実行力を高めるためのモニタリング・評価の内容・手順 データの手引き	30

参考資料
- 地域の現状等
- 上位・関連計画の整理
- 自己評価シート

0. 計画の枠組みの検討

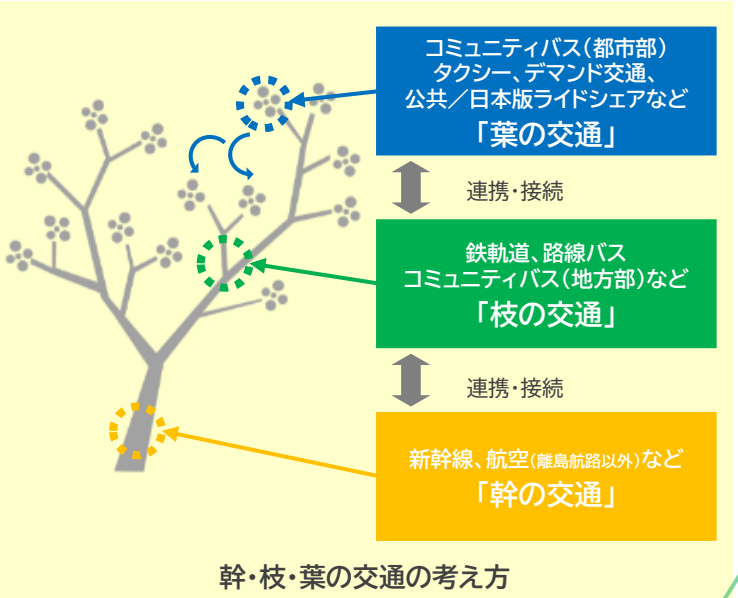
計画作成に向けた具体的な現状診断を始める前に、計画の枠組みを検討しましょう

- 枠組みとは、これから作成する計画の骨格となる「目次」や「検討すべき要素」を書き出し、整理したものを指します（計画の骨子案）。
- **地域の将来の姿を考えたとき、地域交通がどのような役割を果たすべきかという視点で、地域交通の目指す姿（地域交通ネットワーク）や以下の①～③の観点に基づく課題を整理**します。これにより、これから行う計画の作成（現状診断やKPIの設定）を効率的に進めることができます。
- 枠組みを検討する際には、地域交通をこれから共に創る多様な関係者と意見を交わし、**地域交通の目指す姿を実現するための仮説**を立ててみましょう。（P4を参照）

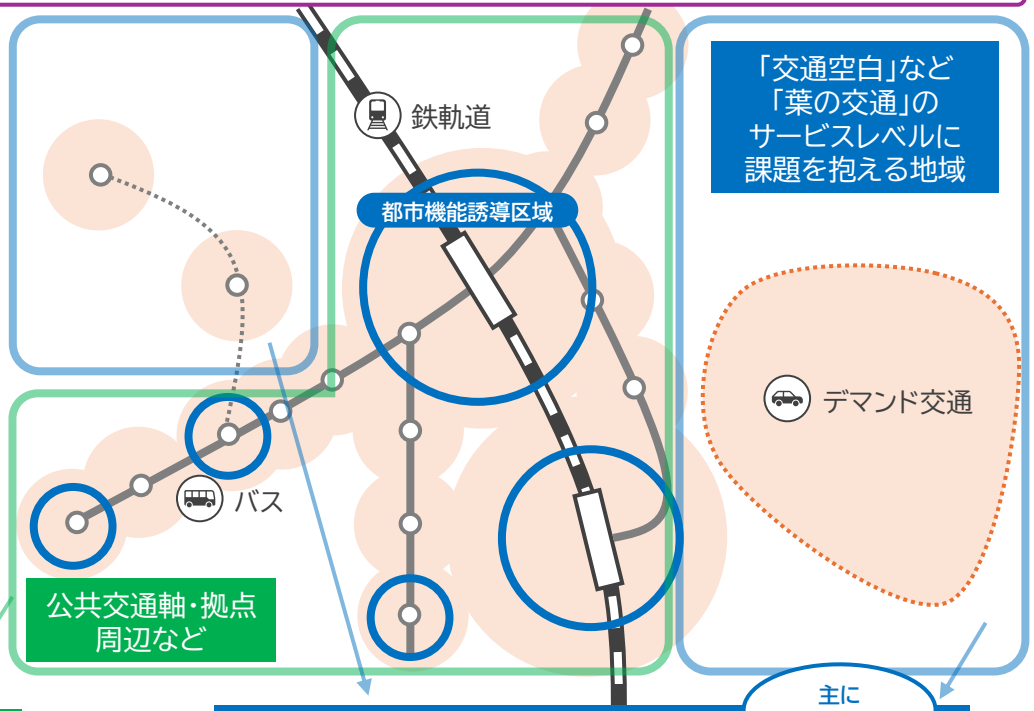
地域の将来像

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 ／ 交通安全事故の減少 ／ 等

幹・枝・葉の交通の位置づけを確認



幹・枝・葉の交通の考え方



課題を確認

観点①　公共交通軸と拠点の充実・保証（主に枝の交通）

拠点間における移動サービスとしての**品質が保証されているか**を確認

観点②　「交通空白」における移動の確保（主に葉の交通）

活動ニーズに合った移動手段の**性能が保証されているか**を確認

観点③　持続可能性・実現可能性の確保

地域にとって**持続可能なサービス・体制が構築できているか**を確認

0. 計画の枠組みの検討

計画の枠組みを具体的に検討しましょう

- これから作成する計画の枠組みを作成することで、計画作成に関する検討（現状診断やKPIの設定）を効果的・効率的に進めることができます。
- ここでは、**計画の枠組みを具体的に検討する上で有効な方法**を紹介します。

☑ 情報を収集しましょう

詳細はこちら　ポータルサイト　有識者リスト

地方運輸局・運輸支局や学識者への相談

- 計画のアップデートに取り組むにあたって、様々な地域の事例を把握している地方運輸局・運輸支局に相談してみましょう。
- 地域交通の課題解決に実績のある専門家（学識者等）に相談することも効果的です。

他地域の事例収集

- 地方運輸局・運輸支局や学識者の助言をもとに、参考とする地域の地域公共交通計画等を確認し、計画作成のストーリー構成や着眼点を検討しましょう。

MOBILITY UPDATE PORTAL

国土交通省では、2025年度より、地域公共交通計画や法定協議会のアップデートを支援するため、ポータルサイト「MOBILITY UPDATE PORTAL」を公開します。情報収集する際にも活用してみましょう。

☑ 仮説を立てましょう（定性的に課題を把握する）

- 地域交通をともに創る多様な関係者と対話する場面を積極的に作り、移動・まちづくりの観点から現場で抱えるお困りごとをヒアリングすることで、定性的に課題を把握してみましょう。
- 形式ばらず、気軽に話し合える「懇談会」や「茶話会」形式で進めることも一考です。

多様な関係者と
勉強会・ワークショップを開催し
それぞれが抱える課題を定性的に把握

交通事業者	現場で抱える課題感の共有
庁内関係部局	地域交通につながる各政策分野の課題
共創関係者	取り入れてみたい新技術の提案
学識者（専門家）	戦略・マネジメント・コーディネート

プラスαの取組例

課題の把握にあたって、**各々がデータを持ち寄り、**一緒に地域交通の課題を捉えてみる

関係者で集まって、**「自身が考える理想的な地域交通ネットワーク」について意見を交わし**、実際に描いてみる

など

計画の骨格となる課題と対策の概要を整理
（これから作成する計画の現状診断を効率的に進めましょう）

☑ 地域の将来像を把握しましょう

- 幅広い政策分野に目を向け、地域社会が目指すべき未来の目標や姿を確認しましょう

政策分野	上位・関連計画【例】
包括	総合計画
まちづくり	都市計画マスタープラン、立地適正化計画
観光振興	観光基本計画、観光圏整備計画
商業	産業振興ビジョン、企業立地戦略
健康・医療・福祉	医療計画、地域福祉計画、バリアフリー基本構想
教育	教育振興基本計画、子ども・子育て支援事業計画
環境	環境基本計画

地域交通に求められる役割を整理
（地域交通が目指す姿の検討につなげましょう）

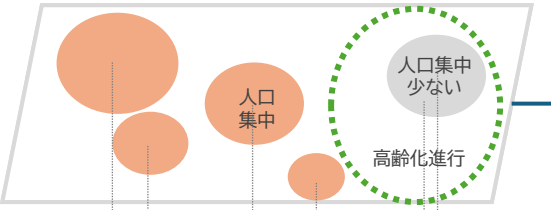
1. 現状診断

モビリティデータを活用して現状診断を行いましょう

- 設定した計画の枠組みに基づいて現状診断を行ってみましょう。その際には、モビリティ・データを活用し、地域交通の課題や将来の見通しを可視化することが有効です。
- 現状把握にあたっては、①人口情報、②地域特性情報、③交通ネットワーク情報、④交通サービス利用情報、⑤潜在需要情報の5つの情報を重ね合わせることで確認しましょう。

人口情報

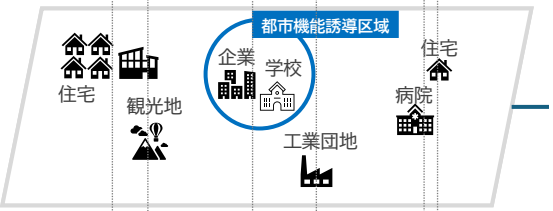
移動はどこから、どれくらい発生するか



- 居住(夜間)人口
- 高齢人口
- 従業者数　など

地域特性情報

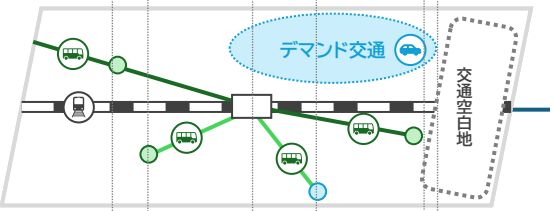
人々が活動するために移動する場所はどこにあるのか



- 事業所・従業者数
- 立地適正化計画で定めた拠点・軸
- 施設分布情報(例:医療機関・福祉施設、学校、おでかけ先、工業用地、観光資源)　など

交通ネットワーク情報

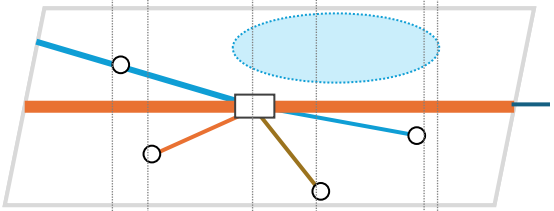
地域交通はどこを、どの程度のサービスレベルで結んでいるか



- 鉄軌道・バス・タクシー・デマンド交通・公共／日本版ライドシェアなどの系統・区域情報、サービスレベルの情報　など

交通サービス利用情報

地域交通がどれだけ利用されているか



- 鉄軌道・バス・タクシー・デマンド交通・ライドシェアなどの停留所別乗降人数・停留所間流動　など

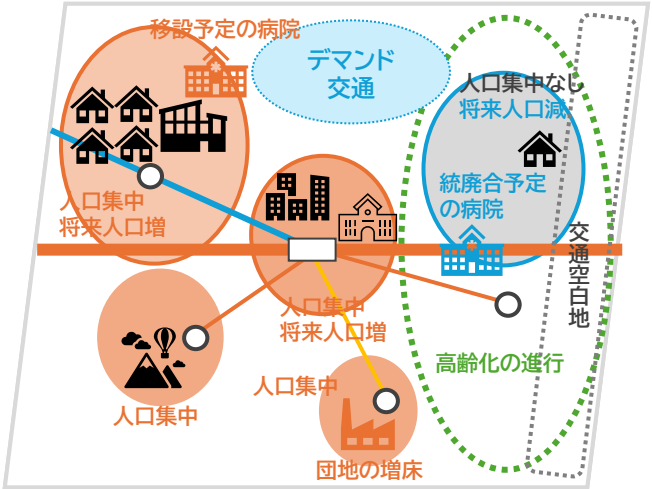
潜在需要情報

潜在的なものも含めて移動の需要がどれだけあるか

- 将来の人口動向
- 将来の開発計画
- 交通手段別の発生集中交通量・分布交通量
- 逸失需要　など

データを活用した現状診断（現状把握＋課題の洗い出し）

データに基づき「現状把握」を行います



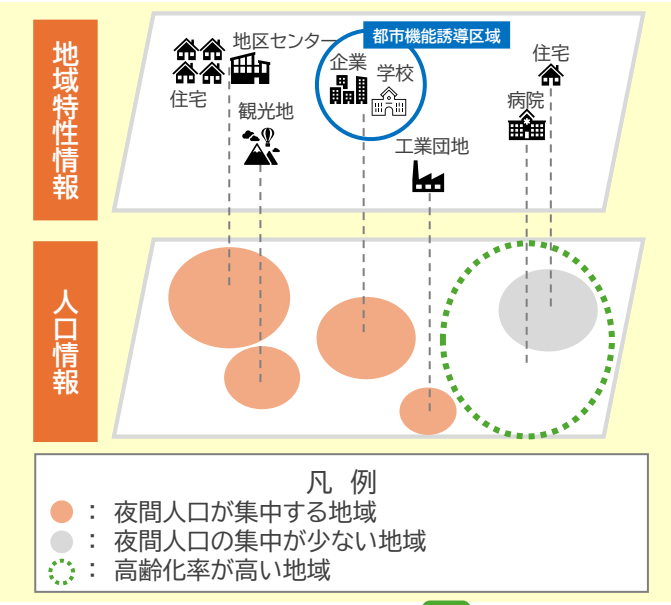
現状把握の結果をもとに「課題の洗い出し」を行います(P17参照)

1. 現状診断

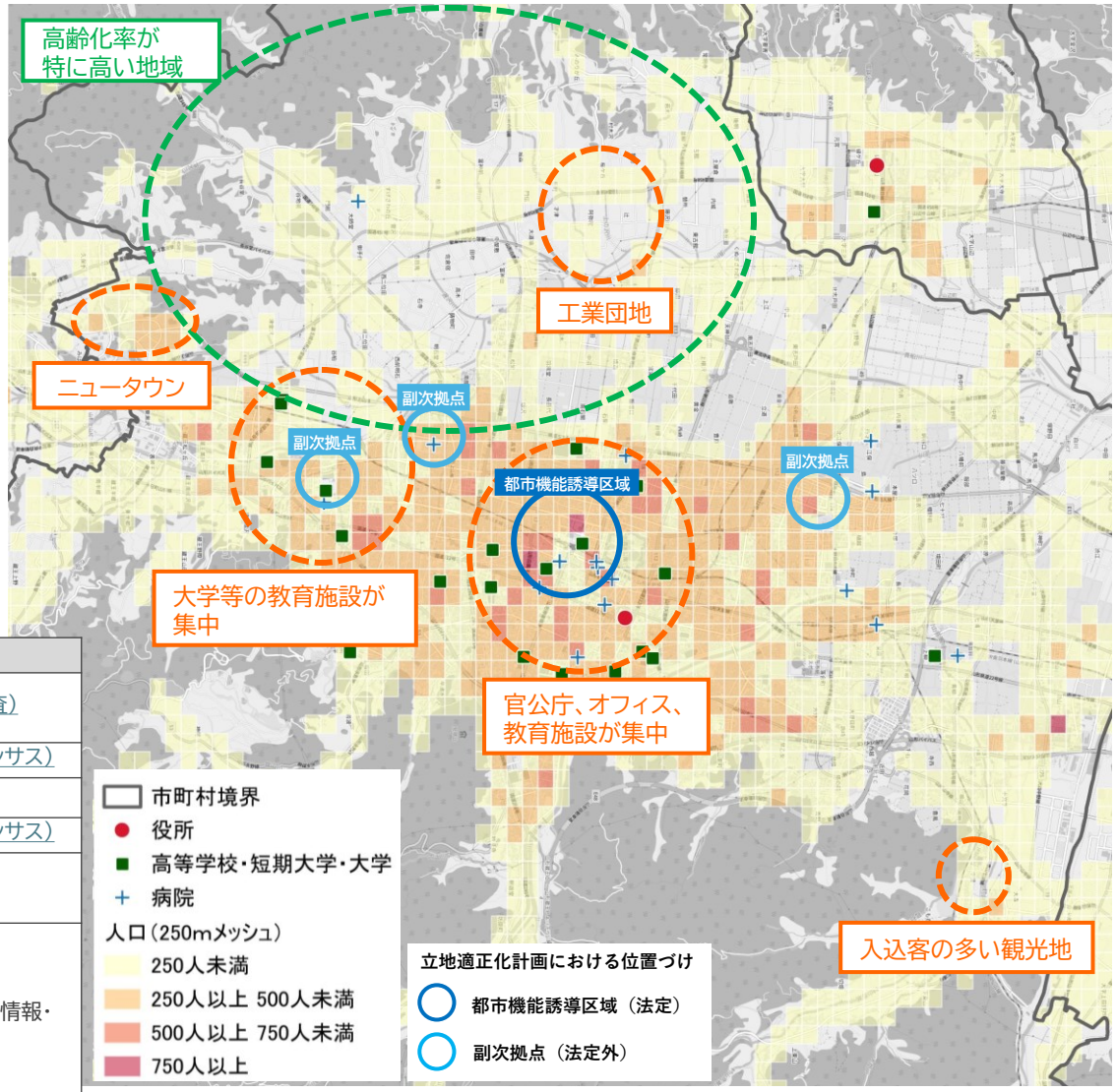
「人口情報」と「地域特性情報」を重ね合わせましょう

- 人口情報（居住人口、高齢人口、従業者数など）と地域特性情報（病院、学校、企業、観光地など）・立地適正化計画（都市機能誘導区域・居住誘導区域など）を重ね合わせることで、**移動の出発地・目的地の分布状況**を把握します。また、以降の検討の基礎情報として活用できます。

重ね合わせる情報の例



重ね合わせのイメージ



活用できるデータの例

詳細はこちら → データの手引き

データ内容		データ取得先
人口情報	居住人口（夜間人口）	e-Stat統計地理情報システム（国勢調査）
	高齢人口	
	従業者数	e-Stat統計地理情報システム（経済センサス）
地域特性情報	公共交通軸・拠点	各地方公共団体の立地適正化計画等
	事業所数	e-Stat統計地理情報システム（経済センサス）
	標高・勾配	国土数値情報
	土地利用	
	医療機関・福祉施設	国土数値情報、行政担当部署から住所情報・位置情報を取得
	学校	
	おでかけ先（文化施設、公共施設、集客施設等）	
	工業用地	
	観光資源	

1. 現状診断

【参考】「人口情報」について

何のために必要？

- どのような地域交通サービスを必要とするのかを検討するためには、**「どこに」「どのような属性の人々が」「どれだけ」居住しているのか**の情報が必要です。

どこから入手可能？

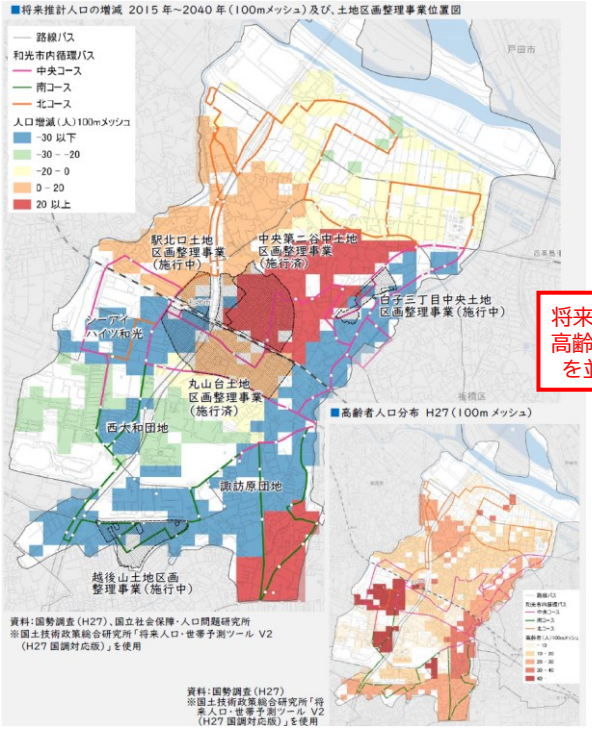
詳細はこちら → データの手引き

- 基本的に**国勢調査や住民基本台帳**等の統計情報を用いることで把握できます。

さらに詳しい分析は？

- **属性別人口整理：** 地域交通のターゲットを明確化する上で、年齢、職業（特に学生）などの属性別に人口の分布を整理することは効果的です。
- **将来推計人口の整理：** 将来的に移動の足を確保する必要性の高い地域を把握できます。
- **昼間時間帯の人口分布の整理：** 国勢調査で把握できる夜間人口に加え、経済センサスで把握できる事務所・従業者数を確認することによって、人々の昼・夜それぞれの滞在場所が把握できます。

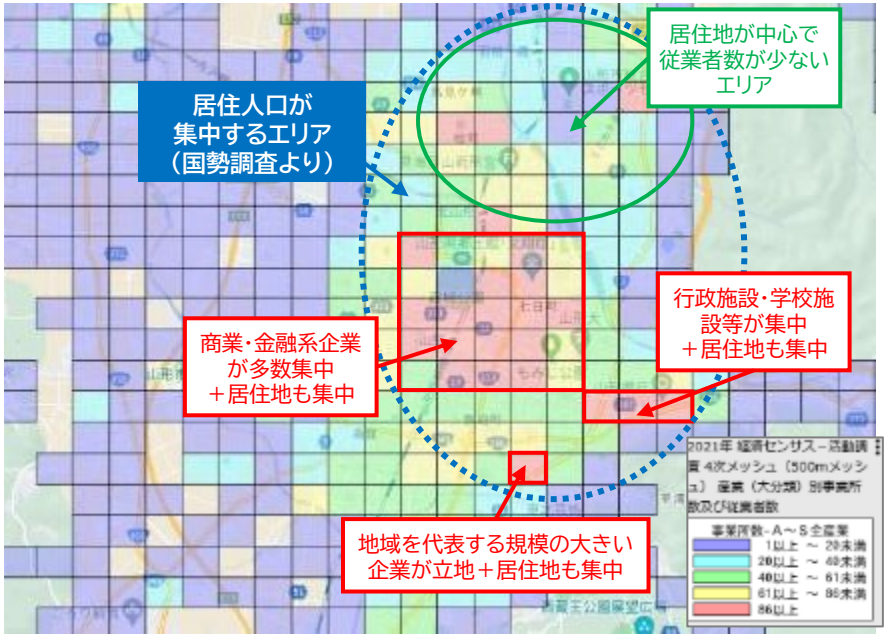
【分析例】将来推計人口・高齢者人口の整理



将来推計人口と高齢者人口分布を並べて比較

（出典）和光市地域公共交通計画より抜粋

【分析例】居住人口（夜間人口）に加えた従業者数の整理



（出典）総務省統計局　地図で見る統計（jSTAT MAP）で作図

【参考】「地域特性情報」について

何のために必要？

- 通院や買い物などの活動別に、活動機会の獲得地点となっている目的地を把握し、**地域交通サービスを確保すべき地点**を明確にします。
- 地勢情報（傾斜や山・川の配置など）は地域交通によって直接的に改善されるものではありませんが、**サービスの設計における与件として考慮が必要**です。

どこから入手可能？

詳細はこちら → データの手引き

- **国土数値情報**を用いることで整理できる施設が多いですが、商業施設等、収録されていない属性もあります。
- 都道府県・市町村の連携により実施する**都市計画基礎調査**※で把握できる指標もあるので、確認してみましょう。

※都市計画基礎調査は都市計画法第6条に基づき、都市計画区域について、おおむね5年ごとに、人口規模、土地利用、交通量等の現況及び将来の見通しを把握するための調査です。

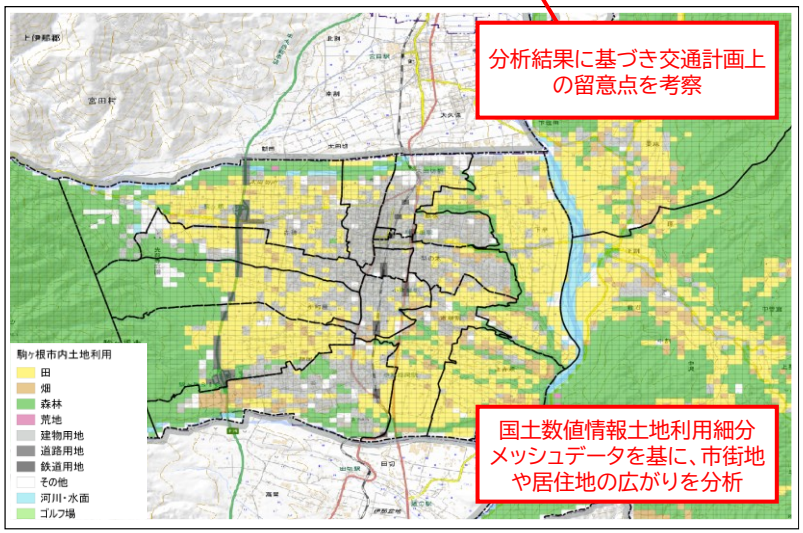
さらに詳しい分析は？

- **土地利用情報の整理:** 土地利用情報にもとづいて市街地や居住地の分布を確認することで、路線定期運行や区域運行の導入可能性の検討等、サービス設計の方向性の検討に繋がります。
- **地勢情報の整理:** 歩行の抵抗となる傾斜や、山・川の配置など、地域交通の利用に関する抵抗となる要因の考慮が可能です。

【分析例】土地利用情報を踏まえた交通計画上の留意点の整理

交通計画上の留意点

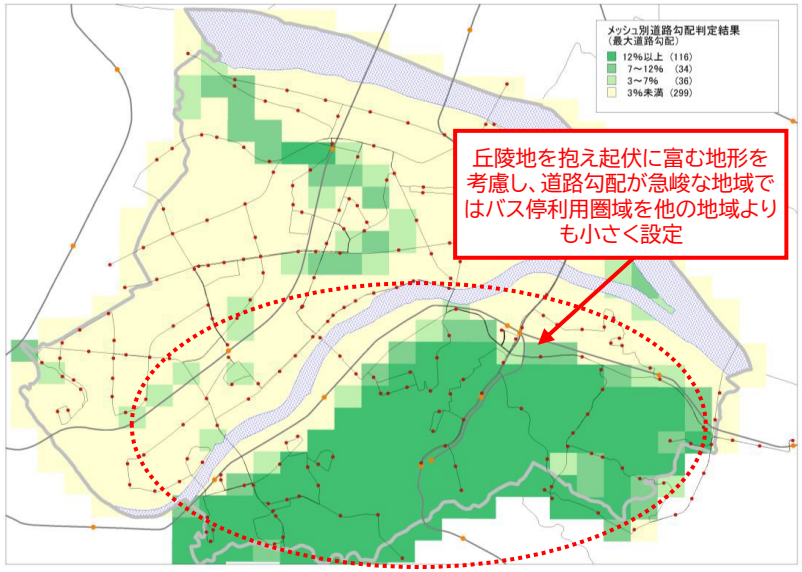
○市街化区域内（用途地域内）から外れる市街地として、福岡地区の西部や町２区などがあるが既存市街地との連担はとれており、集約的な路線やエリア設定は可能と考えられる。
○広域農道沿いや駒ヶ根インターチェンジ周辺、竜東地域などでは居住地が拡散する傾向がみられることから、効率的な運行計画などが難しくなることが考えられる。



資料：国土数値情報 土地利用細分メッシュデータ・100m メッシュ（2016 年）［国土交通省］

（出典）駒ケ根市地域公共交通計画より抜粋

【分析例】道路勾配の情報を踏まえた交通計画上の留意点の整理



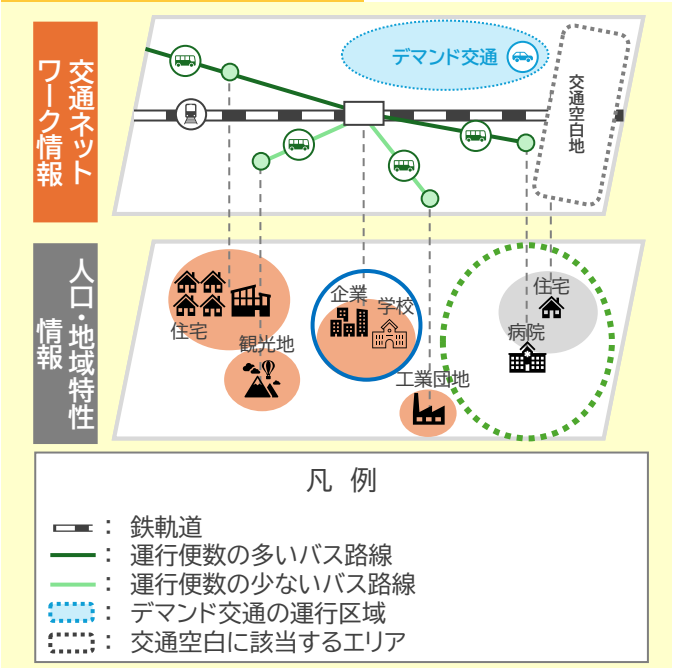
（出典）日野市地域公共交通総合連携計画（2019-2028）計画書
別冊 ～道路勾配を考慮した交通空白地域再定義について～ より抜粋

1. 現状診断

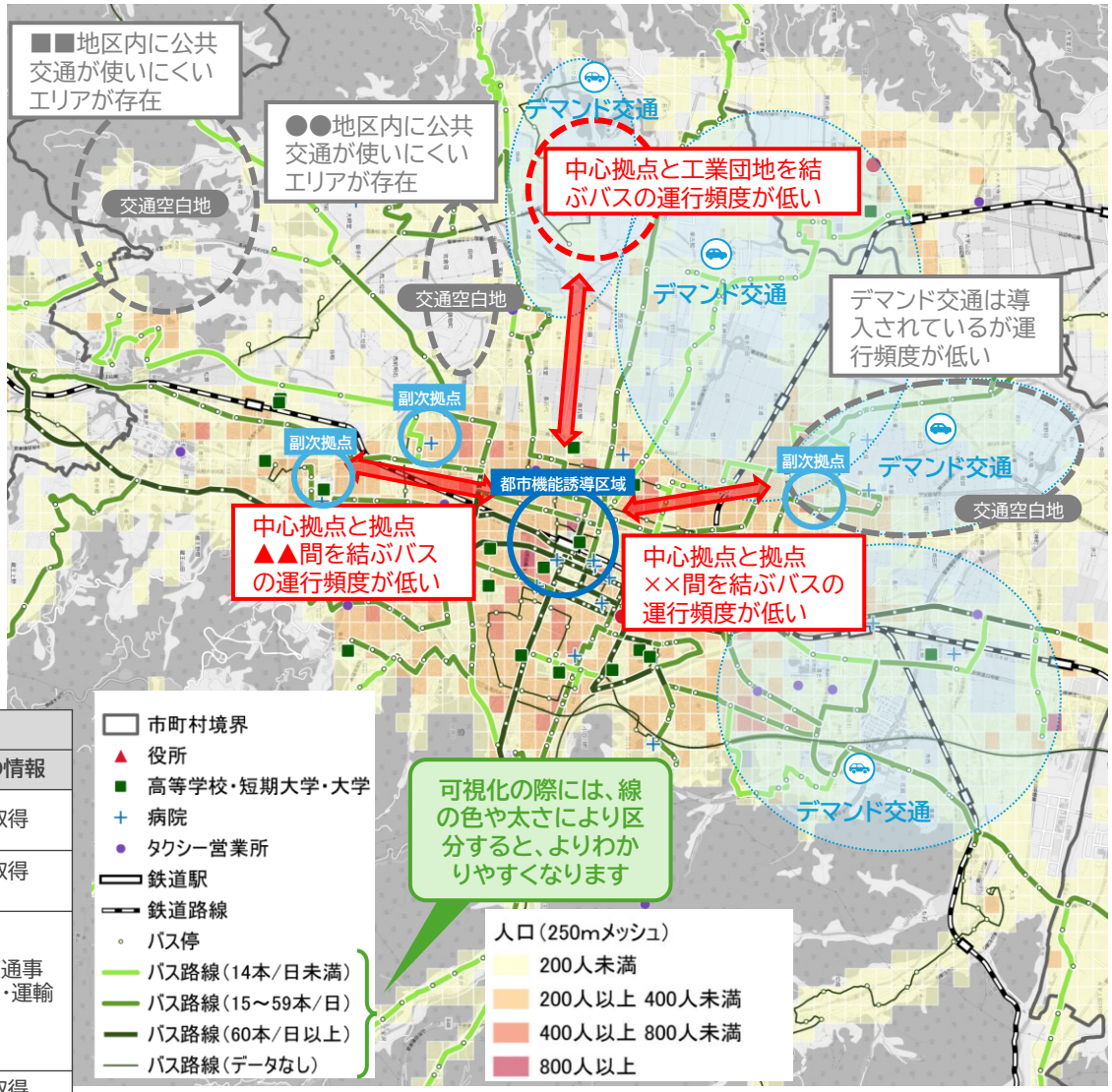
「交通ネットワーク情報」を重ね合わせましょう

- 人口・地域特性情報に対して交通ネットワーク情報（鉄軌道・バス・タクシー・デマンド交通・公共／日本版ライドシェアなど）の情報を重ね合わせることで、**「交通空白」の実態や立地適正化計画の「公共交通軸」との整合の状況**などを把握します。

重ね合わせる情報の例



重ね合わせのイメージ



活用できるデータの例

詳細はこちら → データの手引き

データ内容	データ取得先	
	系統・区域・地点等の情報	サービスレベルの情報
鉄軌道	交通事業者から取得、国土数値情報	交通事業者から取得
路線バス・コミュニティバス	交通事業者から取得、国土数値情報	交通事業者から取得（GTFS-JP等）
タクシー営業所	行政担当部署、交通事業者、地方運輸局・運輸支局から取得	行政担当部署、交通事業者、地方運輸局・運輸支局から取得
日本版ライドシェア区域		
公共ライドシェア区域		
デマンド交通区域		
施設送迎バス	各運営主体から取得	各運営主体から取得

【参考】「交通ネットワーク情報」について

何のために必要？

- 地域内に含まれる地域交通サービスの現状及び将来構想について把握することは、**「交通空白」の実態や立地適正化計画の「公共交通軸」との整合の状況確認**に有益です。
- 必要に応じてスクールバス、病院や免許教習所の送迎・移送サービス、他分野の政策に基づく移動補助制度などについても、**地域交通を部分的に代替して活動を保証するサービス**であるため、併せて把握しておきましょう。
- 交通事業者の生産性・収益性の改善の観点からは、**地域交通サービスの定時性・定速性に関する情報**を整理することも考えられます。

どこから入手可能？

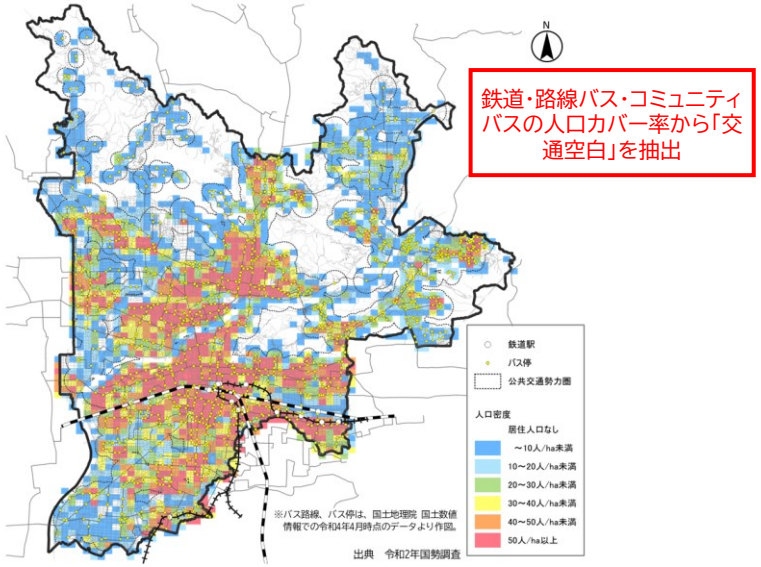
詳細はこちら → データの手引き

- **国土数値情報やGTFS-JP**が活用できますが、整備されていない地域や、収録されていない交通手段も含まれますので、交通事業者へのデータ提供依頼が必要となるケースもあります。交通事業者からのデータ入手にあたっては、**普段からの信頼関係の構築や、データ提供に係る効果やメリットの提示が必要**になる場合もありますので、普段からコミュニケーションを密に取るようにしましょう。
- 定時性・定速性に関する情報を把握するためには、GTFS-RTやバスロケーションシステムのデータ等の活用が考えられます。

さらに詳しい分析は？

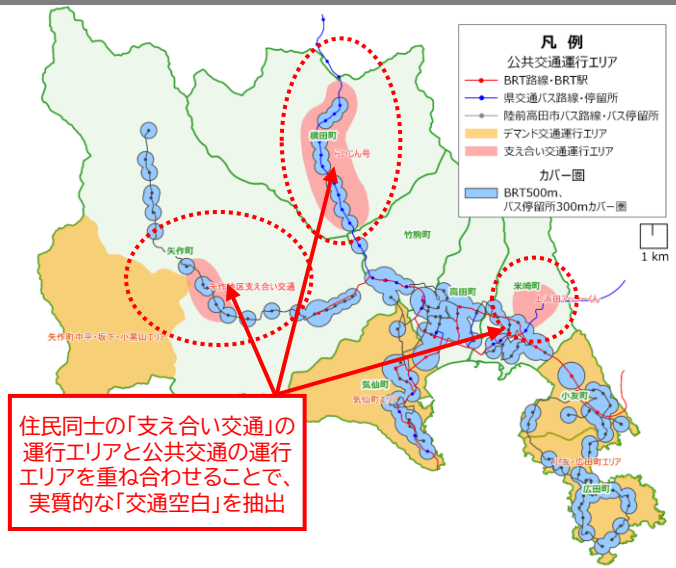
- **「交通空白」に関する分析**: **鉄道駅・バス停留所の徒歩圏域**を設定し、「交通空白」の実態を明確化してみましょう。
- **公共交通以外の輸送手段の整理**: 公共交通に加えて、スクールバスや各種施設送迎等の運行実態を重ね合わせることで、**実質的な交通空白の実態を確認**することができます。
- **定時性・定速性に関する分析**: GTFS-RTデータ等の**遅延情報**をもとに、定時性・定速性が低下している区間・便等を明確化してみましょう。

【分析例】「交通空白」に関する分析



（出典）岐阜市総合交通計画より抜粋

【分析例】公共交通以外の輸送手段の情報も含めた整理



（出典）陸前高田市地域公共交通計画より抜粋

【参考】「交通空白」の検討について

地域の実情を考慮して「交通空白」を判断する

- **地方公共団体は、地域の実情を考慮して個別の判断基準を設けつつ、利用者の声や協議会での議論を踏まえて、「交通空白」を判断**することが必要になります。
- 「交通空白」は、**何らかの対応が必要とされる**、誰もがアクセスできる**移動の足がない又は利用しづらいなど地域交通に係るお困りごとを抱える**地域（必ずしも、**地理的、空間的な交通空白地に限らない**）を想定しています。
- また、「交通空白」の判断にあたっては、**画一的指標による判断のみならず**、対象となる利用者の属性や移動の特性（目的や時間帯）、移動の支障となる地形条件等の要素を考慮した判断が求められます。

「交通空白」の判断にあたって考慮する要素の例	
居住人口の属性	• 高齢者、女性、子ども、障がい者等人口分布や、自家用車の活用状況等を考慮して「交通空白」を判断 例：自家用車の移動がままならない高齢の住民が居住する、互助輸送のみに頼っている　等
人口密度	• 移動の足へのアクセスが難しいエリアへの人口の集中、助けが必要な居住者のボリューム等を考慮して「交通空白」を判断
移動の目的	• 自動車を運転できない学生の通学や、免許返納をした高齢者の買い物や通院等、移動の足の確保が必要な目的の充足状況から「交通空白」を判断
運行の時間帯	• 通勤、通学や帰宅時間、病院の受付時間に間に合う等、移動サービスの充足状況から「交通空白」を判断 例：朝夕の通勤・通学時間帯に地域交通が不足している、夜間のタクシーが廃止されている　等
勾配・高低差	• 移動の足へのアクセスの支障となる地形条件の有無等から「交通空白」を判断 例：バス停までのアクセスにおいて、高齢の住民にとって負担となる階段や坂が多い　等

（参考）「交通空白」のサンプル指標

- **「交通空白」の判断は、地方公共団体においてそれぞれの判断をしていただく必要があります**が、各地の地域事情によらない統一的なモニタリングを行っておく観点から、国においては以下の指標をもとにサンプル調査を実施予定です。

「交通空白」の考え方	サンプル指標
誰もがアクセスできる移動の足がない、又は利用しづらいなど、地域交通に係るお困りごとを抱えていること （必ずしも、地理的、空間的な交通空白地に限らない。）	①　バス停・地域の鉄道駅から500m以遠の地区 ※1 地域の鉄道駅については日常需要を目的に利用されている鉄道を対象とする ※2 運行回数が十分でないバス路線の停留所は除く（1日6本（3往復）未満） ②　区域運行（デマンド交通・公共ライドシェア等）の区域外の地区 ※デマンド、公共ライドシェア等で行う運行ルートを定めない形態 ③　タクシー・日本版ライドシェアが配車から30分以上かかる地区 ※ 配車にあたって当日予約を受け付けていない場合を含む

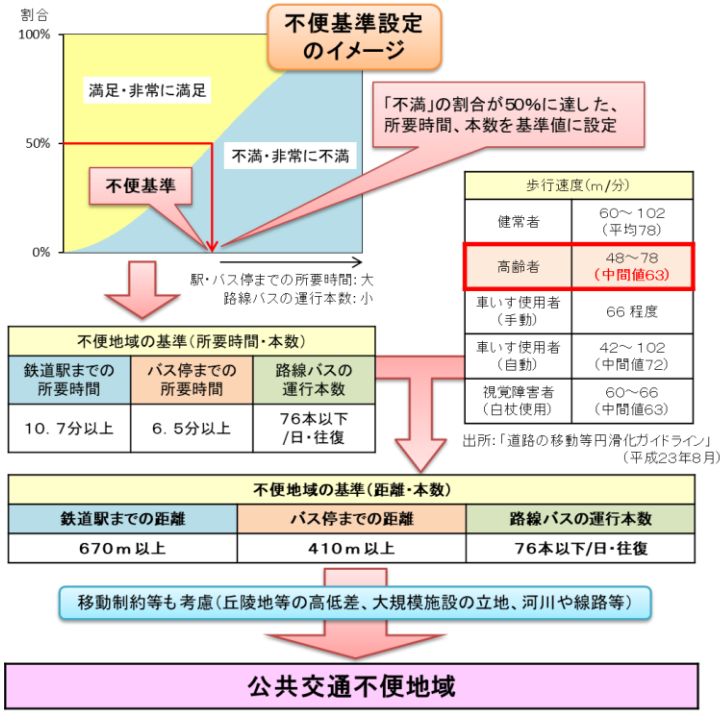
【参考】「交通空白」の検討について

地方公共団体による「交通空白」の設定例

- 地方公共団体が判断する「交通空白」については、「多くの人が歩ける距離」、「速度を設定した上での徒歩5分・10分の距離」、「住民アンケートにより一定の希望割合が得られる距離・時間」などに基づき、**バス停や鉄道駅から一定距離以上離れている地域を設定**する事例が見られます。
- 主たる公共交通サービスの対象者を高齢者と絞り込み、空白地居住人口（割合）を算定する際に、高齢者人口を用いて評価したり、距離の設定対象を、「全てのバス停・鉄道駅」ではなく、「運行サービスが一定水準以上のバス停・鉄道駅」に限定する等の工夫をしている地方公共団体もあります。

市民アンケートを踏まえたバス停距離・運行回数に基づく「公共交通不便地域」の設定（千葉県松戸市）

- 交通結節点への**所要時間に関する意向**を確認
- 「不満」の割合が50%に達した所要時間から、**高齢者歩行速度の平均（63m/分）をもとに算出**した、鉄道駅670m、バス停410m以遠の地域を「交通空白」の候補に設定
- 直線距離だけではなく、**道路高低差や大規模施設の立地等を考慮**して13地区を抽出



（出典）平成28年度松戸市資料（松戸市公共交通不便地域の選定及び不便地域解消に向けたモデル地区の選定について）より抜粋

急勾配の坂道がある「交通空白地」と高齢化を見据えた「交通不便地」等の設定（福岡県那珂川市）

- バス停から500m以上離れ、または**バス停までの途中に急勾配の坂道が存在する地域を「交通空白地」に設定**（一定の住宅のまとまりのある集落を抽出）
- バス停から300m以上離れた地域を「交通不便地」、バス停を廃止する地域で、**最寄りのバス停から300m以内に24m以上高低差がある地域**を「交通不便地に準ずる地域」に設定
- 交通不便地に準ずる地域の選定条件となる高低差24mについて、「バリアフリー新法」では、「移動等円滑化経路」の勾配目標を1/12（約8%）以下と定めており、これを300mに適用して算出

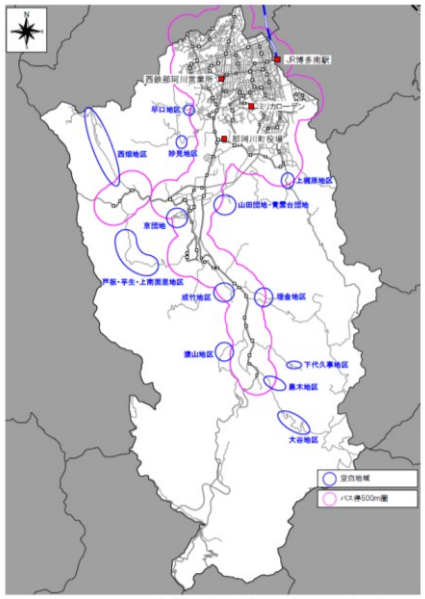


図-那珂川市内の交通空白地（H27時点）

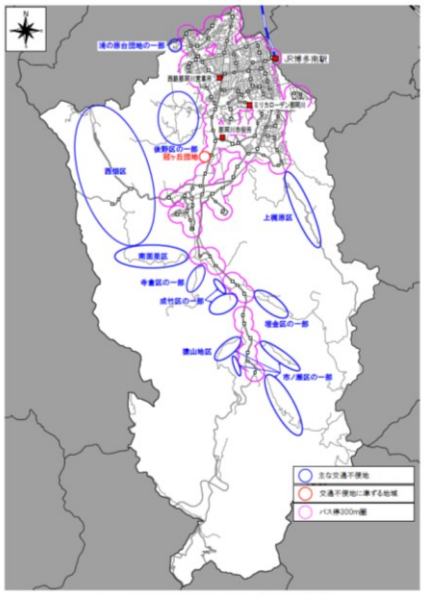


図-那珂川市内の交通不便地

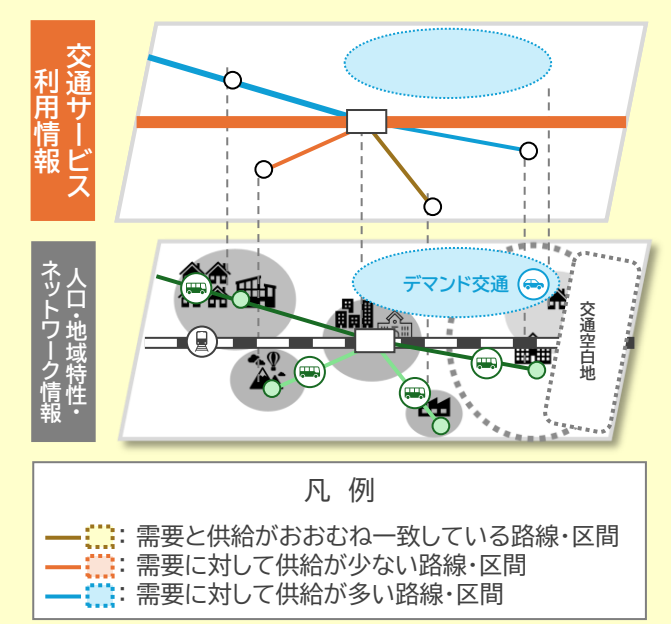
（出典）那珂川市地域公共交通網形成計画より抜粋

1. 現状診断

「交通サービスの利用情報」を重ね合わせましょう

- 人口・地域特性情報・交通ネットワーク情報に対して、利用実績の情報を重ね合わせることで、**交通サービスの需要と供給のギャップ**を把握します。

重ね合わせる情報の例

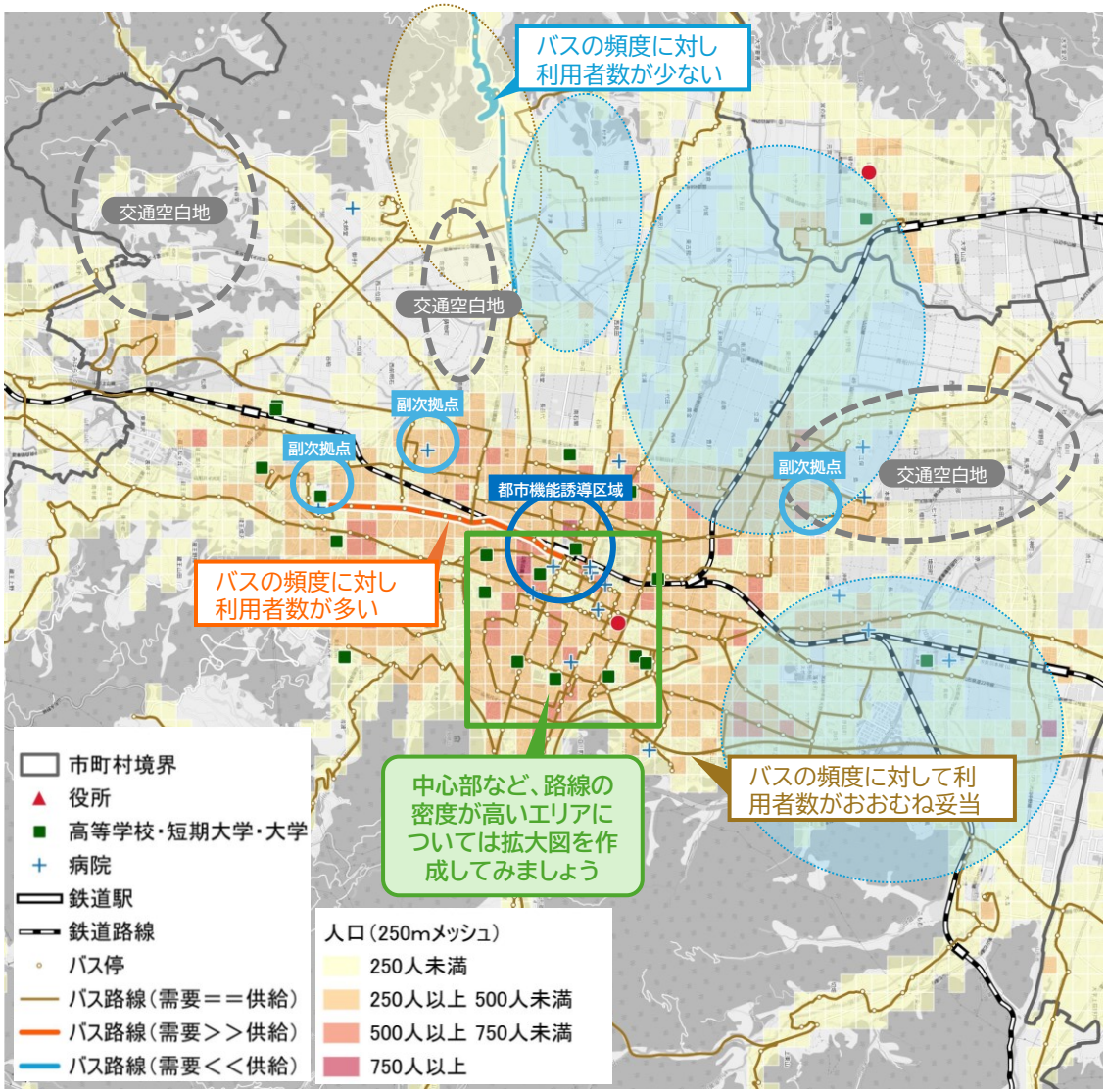


活用できるデータの例

詳細はこちら → データの手引き

データ内容	データ取得先
鉄軌道の利用実績	鉄道要覧、交通事業者、地方運輸局・運輸支局から取得、国土数値情報、e-Stat（鉄道輸送統計調査）
路線バス・コミュニティバスの利用実績	行政担当部署、交通事業者、地方運輸局・運輸支局から取得、e-Stat（自動車輸送統計調査）
タクシーの利用実績	行政担当部署、交通事業者、地方運輸局・運輸支局から取得
日本版ライドシェアの利用実績	
公共ライドシェアの利用実績	
デマンド交通の利用実績	
施設送迎バスの利用実績	各運営主体から取得

重ね合わせのイメージ



【参考】「交通サービスの利用情報」について

何のために必要？

- 交通サービスの利用情報は、**サービスの見直しを検討する際に最も直接的かつ基本的な情報**となります。

どこから入手可能？

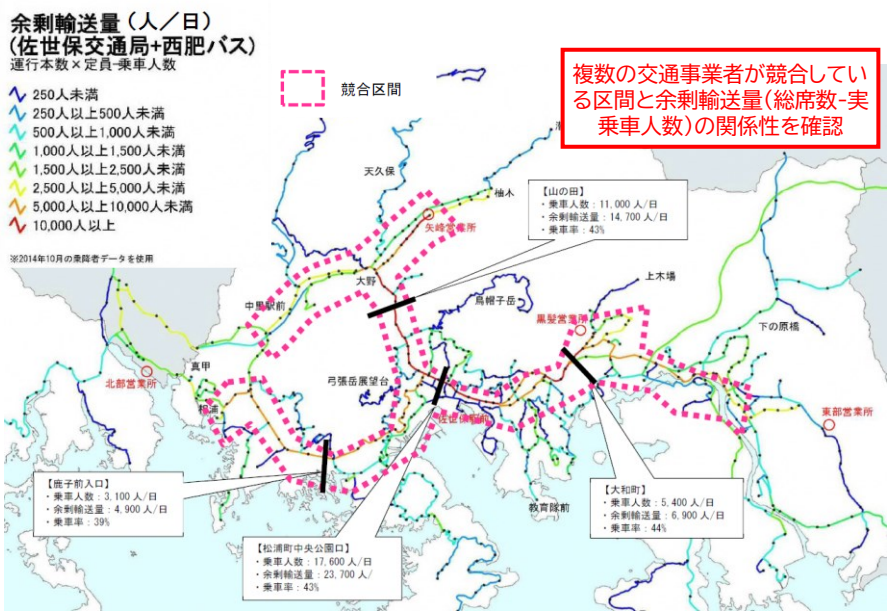
詳細はこちら → データの手引き

- 鉄軌道については、**国土数値情報**において駅別乗降客数が掲載されています。バス（路線バス・コミュニティバス）については、**ICカードデータや経路検索情報**等が活用可能な場合は活用しましょう。利用時の乗車記録（乗降地点・時刻、利用金額等）が把握でき、OD情報の整理も可能です。
- 上記で入手できない情報については、**交通事業者へのデータ提供依頼が必要**となるケースもあります。交通事業者からのデータ入手にあたっては、普段からの信頼関係の構築や、データ提供に係る効果やメリットの提示が必要になる場合もありますので、**普段からコミュニケーションを密に取る**ようにしましょう（🔗 交通事業者との関係性構築については参考資料（P33）参照）。

評価に使える指標は？

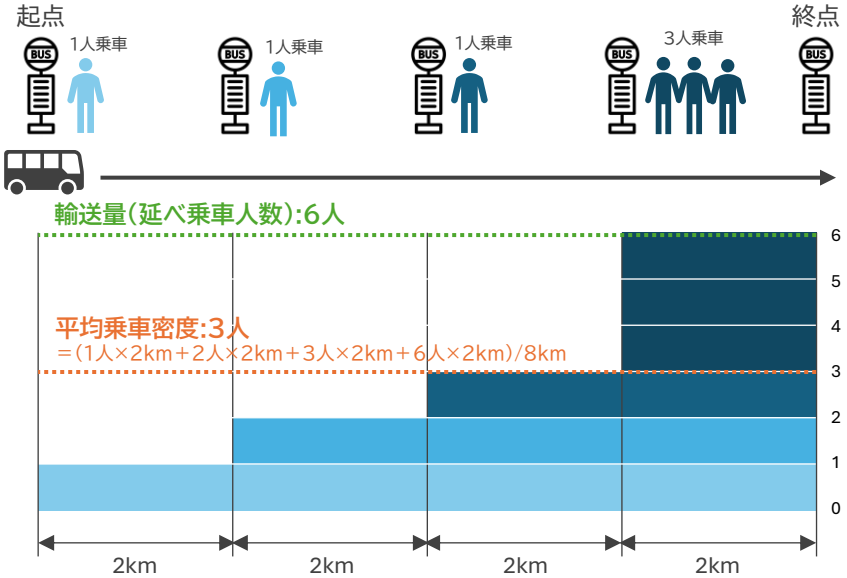
- 地域公共交通確保維持事業の補助要件に含まれており、かつ交通事業者による法定の報告事項から整理しやすい**「平均乗車密度」「輸送量」**の活用を検討してみましょう。
- **平均乗車密度：1便当たりの乗客数を全区間で平均した値**です。運行の効率性を評価する指標です。
- **輸送量：ある路線・区域で運んでいる旅客の量（規模）を表現する値**です。地域交通の恩恵を受けている人の数を直接的に評価する指標です。

【分析例】路線バスに係る余剰輸送量の整理



（出典）佐世保市地域公共交通計画より抜粋

平均乗車密度と輸送量のイメージ



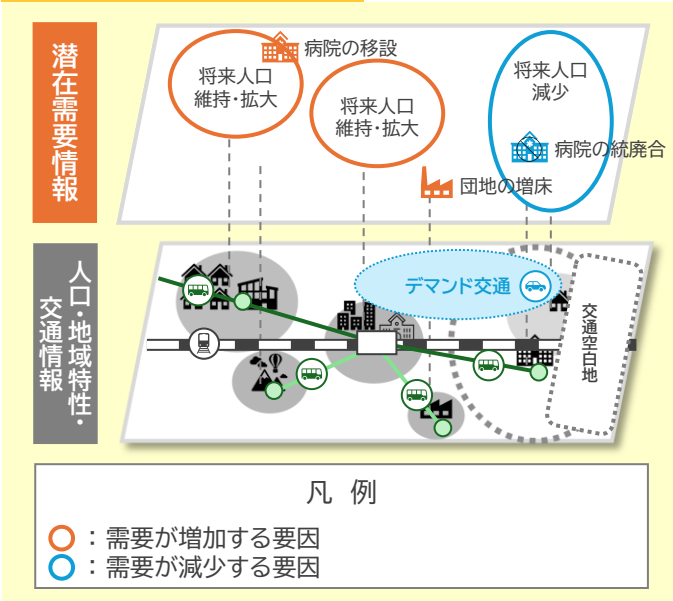
※ 運賃収入の情報から平均乗車密度を算出する際は、通学定期券など割引率の高い運賃を利用する人が多いと、実際よりも低く算出される可能性があるため注意が必要です。

1. 現状診断

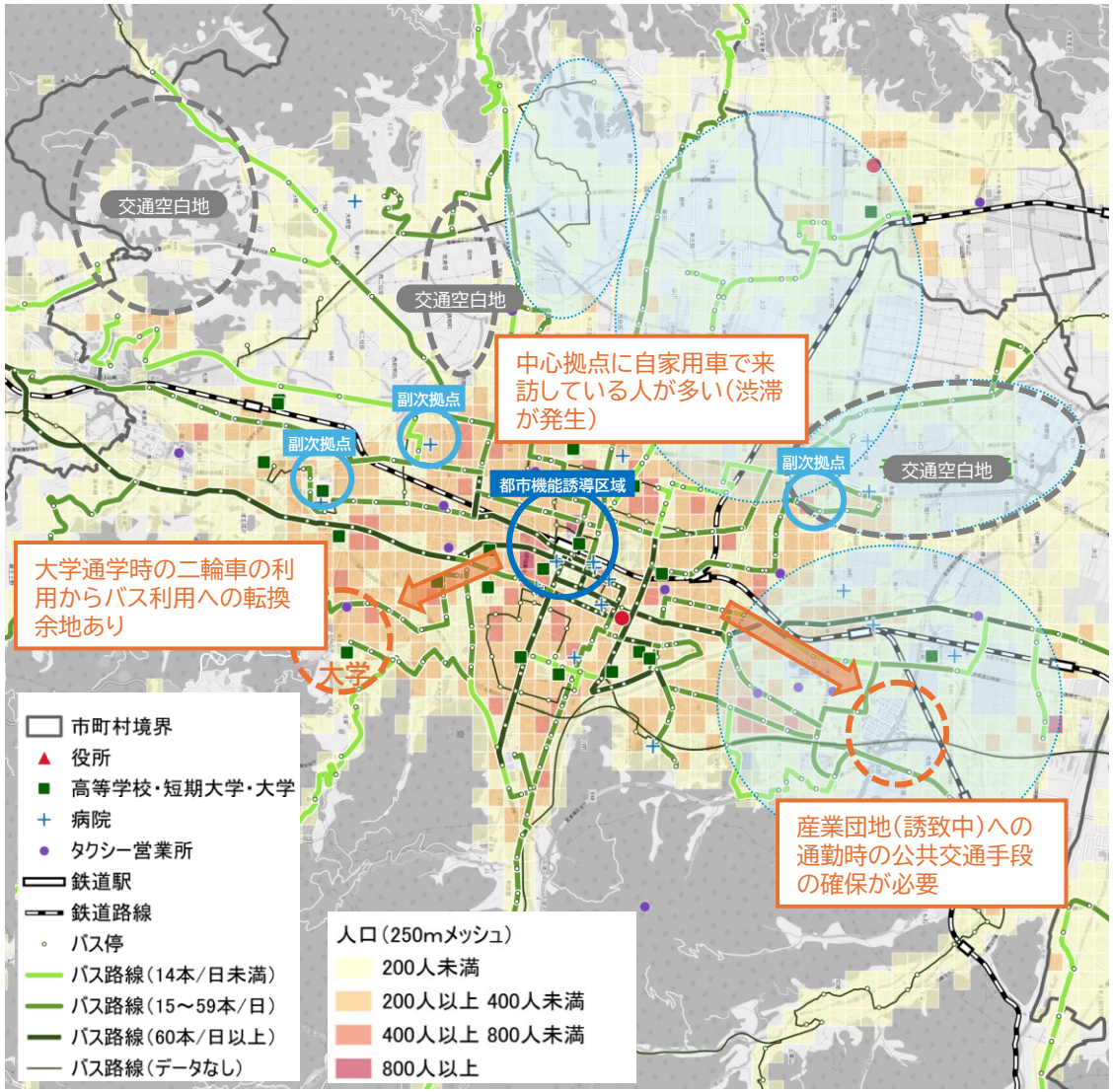
「潜在需要」を重ね合わせましょう　（将来分析）

- これまでに整理した情報に加えて潜在需要（将来のまちづくりの進展に伴う経済圏の変化等、自家用車からの転換、現行の交通サービスのもとで逸失している需要等）を重ね合わせることで、**将来に顕在化する需要、現在の交通サービスでは顕在化できていない需要**を把握します。

重ね合わせる情報の例



重ね合わせのイメージ



活用できるデータの例

詳細はこちら → データの手引き

区分	データ内容	データ取得先
経済圏の変化・施設整備等	将来人口	e-Stat統計地理情報システム（国勢調査）
	開発計画等	行政担当部署から取得、国土数値情報
自家用車からの転換	交通手段別の発生集中交通量・分布交通量	パーソントリップ調査結果、人流データ、アンケート調査結果等
逸失需要	移動が不便なことにより諦めている行動の実態	アンケート調査結果等

【参考】「潜在需要」について

何のために必要？

- 住宅開発や企業立地・商業開発などの経済圏の変化、学校や病院などの公共施設の整備といった要因により、**人口増加や施設来訪者が変動**することがあります。地域交通の検討にあたっては、これらの需要の変動も併せて確認しておくことが重要です。
- 人流データ等を活用し、公共交通以外も含めた移動全体の実態を確認することで、**現在公共交通を利用していない移動需要からの転換の可能性を検討**することも可能です。特に、自家用車からの転換が課題となっている地域では重要な視点となります。具体的な**路線の新設や再編の方針検討に活用できる**ほか、対外的な説明の際にも有効な情報となりうるため、活用を検討してみましょう。

どこから入手可能？

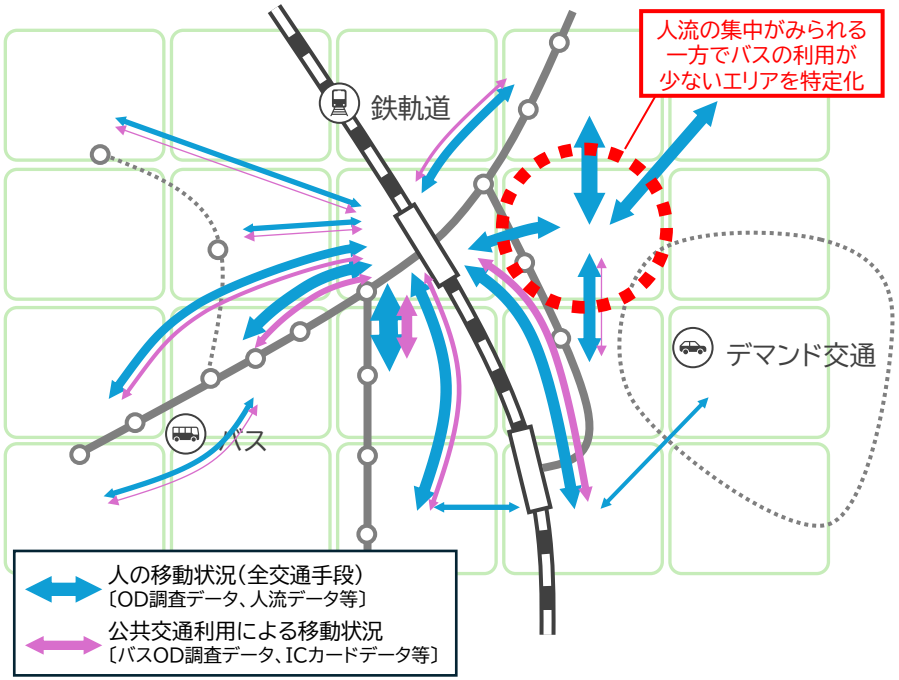
詳細はこちら → データの手引き

- 将来人口は**国勢調査**等の統計情報を用いて、開発計画等は**国土数値情報**を用いることで把握できます。各地方公共団体で独自に整理しているケースもあります。
- 人流データについては購入が必要となりますが、統計情報等では把握できない解像度の高い移動実態の把握が可能です。

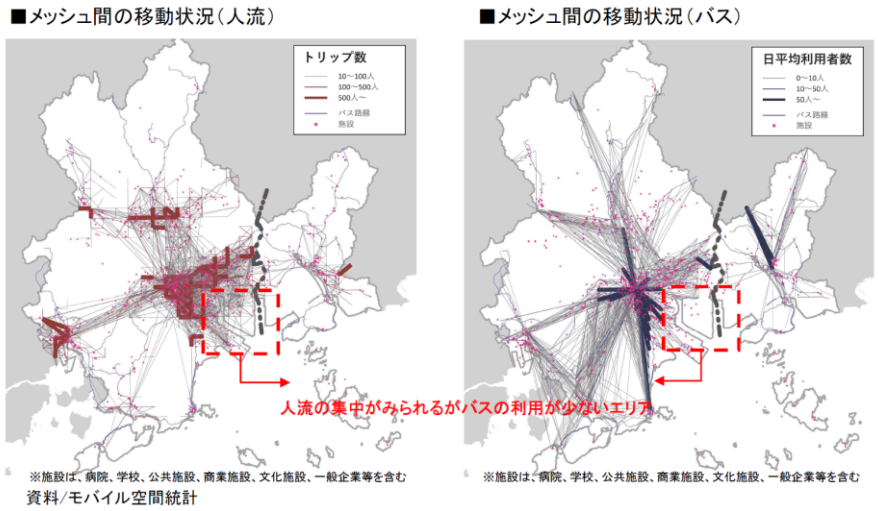
さらに詳しい分析は？

- **公共交通の利用実態と人流データの重ね合わせ**：人流が集中している一方で地域交通の利用が少ないエリアや流動を特定することで、**交通サービスの見直しに向けた具体的な検討**に繋げることができます。

【分析例】全交通手段ODと公共交通ODの重ね合わせ



データを活用した分析事例



（出典）福山・笠岡地域公共交通活性化協議会会議資料より抜粋

1. 現状診断

これまでの現状把握の結果をもとに、課題の洗い出しを行いましょう

- 現状把握の中で確認した「地域の実態」のうち、**地域全体が目指す姿に向けて解決の優先順位が高いものを抽出**し、課題の洗い出しを行います。
- 洗い出した課題にもとづいて、**今後重点的に対応すべき方針を整理**します。

現状把握 ↓ 課題の洗い出し

人口情報・地域特性情報

×

交通ネットワーク情報	交通サービスの利用情報	潜在需要（将来分析）
中心拠点と拠点××間を結ぶバスの運行頻度が低い（A）	中心拠点と拠点××間の系統は頻度に対し利用者数が多い	大学通学時の二輪車の利用からバス利用への転換余地あり（C）
中心拠点と拠点▲▲間を結ぶバスの運行頻度が低い（C）		産業団地（誘致中）への通勤時の公共交通手段の確保が必要（A）
中心拠点と工業団地を結ぶバスの運行頻度が低い（A）	工業団地周辺の系統は頻度に対し利用者数が少ない	
●●地区内に公共交通が使いにくいエリアが存在（高齢化進行）（B）		中心拠点に自家用車で来訪している人が多い（渋滞が発生）（A）
■■地区内に公共交通が使いにくいエリアが存在（高齢化進行かつニュータウンあり）（A）		

拠点間における公共交通のサービス改善により効果が発現しやすい

立地特性上公共交通の利用可能性が高い産業団地の通勤需要を公共交通に転換したい／製造業従事者の通勤環境の改善につなげたい

渋滞解消は市の重点課題であり重要度が高い

ニュータウンの活性化は市の重点課題であり重要度が高い

□ 地域が目指す姿と特に関連する事項＝**課題としての重要性**が高い事項

「重要度」と「緊急度」を評価し、課題の優先順位を設定

- ✓ **重要**：上位・関連計画における重点施策と強く連携する課題
- ✓ **緊急**：既に顕在化している課題や数年間以内に顕在化の可能性が高い課題

優先順位（高い ↑ ↓ 低い）

	重要	緊急
A	○	○
B	△	○
C	○	△
D	△	△

方針の決定

観点① 公共交通軸と拠点の充実・保証	誘致中の産業団地周辺に新たに交通結節点を設ける	「中心拠点～地域拠点××」と「中心拠点～工業団地」の運行頻度を高める	…
観点② 「交通空白」における移動の確保	中心拠点エリア内で主要拠点を回遊できるよう路線再編を行う	■■地区で新たな移動手段を導入し、地域拠点に接続する	●●地区周辺のコミュニティバスのルートを見直す …

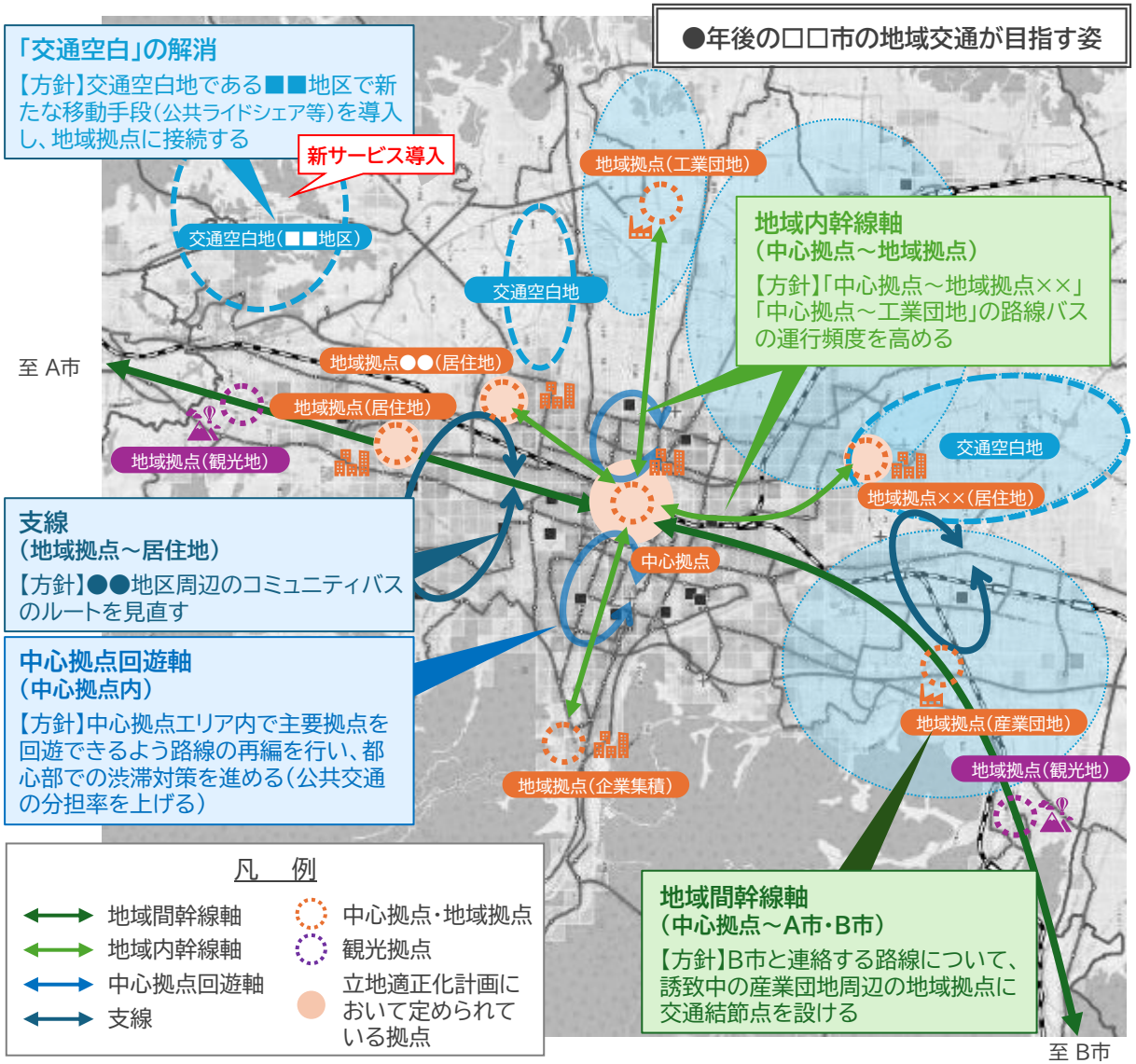
課題の洗い出しに加え、枠組み作成時（P4）に検討した「地域の将来像」を踏まえて、洗い出した課題に対する方針を決定します。

2. 地域交通が目指す姿の設定

現状診断結果を下敷きに、地域交通が目指す姿（地域交通ネットワーク）を描きましょう

・現状診断結果を踏まえ、**地域交通が目指す姿（地域交通ネットワーク）を整理**します。設定する地域交通ネットワークは、都市計画マスタープランや立地適正化計画で掲げる**まちづくりの将来像を見据えたものとするなど、長期的な視点も考慮**することが効果的です。

・検討にあたっては、持続可能な地域交通を実現する観点から、**需要に応じた階層的なネットワークを整理**することを前提に考えることが重要です。



交通軸・拠点の設定例

既存計画や、上位・関連計画での設定を意識しつつも、これまでの現状診断結果を踏まえて理想的なあり方を改めて検討してみましょう。なお、交通軸・拠点の名称は各地域の特性を踏まえ任意に設定してください。

	設定すべき場所	設定例
中心拠点	• 人口が集積 • 各種の都市機能が集積 • 公共交通でアクセスしやすい • 都市基盤の整備が進んでいる	• 立地適正化計画の中心拠点 • 中心市街地活性化基本計画※の中心市街地 • 市役所や市の中心となる駅・バス停の周辺 • 業務・商業機能が集積している地区
地域／生活／観光拠点	• 人口が比較的集積 • 日常的な生活サービス施設が集積 • 徒歩・自転車・端末交通等でアクセスしやすい • 都市基盤の整備が比較的進んでいる	• 立地適正化計画の地域／生活拠点 • 行政支所や地域の中心となる駅・バス停の周辺 • 小売り機能等が一定程度集積している地区 • 来訪者の多い観光拠点
交通軸	• 拠点間を連絡し、将来にわたり一定以上のサービス水準を確保する地域交通が運行する路線	• 中心拠点・地域拠点間を接続する路線 • 隣接する都市と中心拠点を接続する路線

※中心市街地活性化基本計画とは、「中心市街地の活性化に関する法律」に基づき、市町村が中心市街地の活性化に関する施策を総合的かつ一体的に推進するために作成するものです。

3. 施策の設定

課題解決のために必要な施策を設定しましょう

- 現状診断から洗い出される「課題」について、**利用者目線・事業者目線それぞれから「課題の要素」を整理**しましょう。また、課題の要素に対応する対策を設定しましょう。

	観点① 公共交通軸と拠点の充実・保証		観点② 「交通空白」における移動の確保	
地域交通が目指す姿に向けた「方針」	「中心拠点～地域拠点××」の路線バスの運行頻度を高める	誘致中の産業団地周辺の地域拠点に交通結節点を設ける …	■■地区で新たな移動手段を導入し、地域拠点に接続する …	
「課題の要素」の整理例 利用者目線	運行頻度の更なる拡充・平準化が必要	運行頻度の更なる拡充・平準化が必要 目的地での活動と移動の連携ができていない	地域内に移動手段がない	時間帯によって移動手段がない（夜間）
「課題の要素」の整理例 事業者目線	運行に係る費用の負担が大きい 交通事業者間で機能競合	運行に係る費用の負担が大きい サービス間で機能競合	運行に係る費用の負担が大きい 担い手の不足	運行に係る費用の負担が大きい 担い手の不足
	交通事業者同士の過度な競争を整理し、拠点間の利便性の向上を図りたい	企業等と連携して通勤・通学に利用しやすい交通手段を整備したい	持続可能な体制のもとで新たに公共交通サービスを導入し、移動手段を確保したい	夜間、タクシーが運行していない時間帯の移動手段を確保し、ナイトタイムエコノミーを活性化したい
必要となる対策の設定例 施策イメージ	交通事業者間の連携・共同経営による運行の効率化 例 事業者間調整による路線効率化・ダイヤ等間隔化	おでかけ先等と連携した交通と他事業の相互利用 例 企業や商業施設、観光地と連携した移動サービス提供	多様な関係者の参画による公共ライドシェアの導入	多様な関係者の参画による日本版ライドシェアの導入

現状診断から洗い出される「課題」を要素に分解しましょう

課題の要素に対応する対策を設定しましょう

3. 施策の設定

課題解決のために必要な施策を設定しましょう

- 現状診断から洗い出される**「課題の要素」**に対応する**対策類型を設定**しましょう。 詳細はこちら ポータルサイト 施策事例を調べる

◎：特に解決策となり得る項目／○：解決策となり得る項目

課題の要素 ＼ 対策類型		各種輸送資源を交通事業者に集約・統合							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	複数交通モード間の一体化による利便性・効率性の向上	おでかけ先等と連携した交通と他事業者の相互利用	デジタル技術等の活用	選んでもらえる職場づくり	他分野機能・拠点の集約によるモビリティハブの賑わい創出	地域における移動手段の集約による運行の効率化	移動制約者の送迎等における交通事業者の活用	貨客混載による人流・物流の一体化	多様な関係者の参画による公共・日本版ライドシェアの導入
利用者目線	地域内に移動手段がない			○							◎	◎	◎
	移動制約者※の移動手段がない			○		○				◎	◎	◎	◎
	時間帯によって移動手段がない	◎	○	○		○				◎	◎	◎	◎
	運行頻度が足りない／粗密がある	◎	◎	○						○			
	交通モードを跨ぐ連携が不十分		○	○	◎		◎		◎	○			
	目的地での活動と移動の連携ができていない				◎	◎	○		○		◎		
	情報提供が足りない					○	◎		○				
行政・交通事業者目線	運行に係る費用の負担が大きい	◎	◎	◎		◎	◎			◎		◎	◎
	運行に係る労力の負担が大きい		◎	◎			◎			◎		◎	◎
	担い手の不足		◎	◎		◎	◎	◎		◎		◎	◎
	投資体力が低下		◎	◎									
	サービス間で機能競合					◎				◎	◎	◎	
	交通事業者間で機能競合		◎	○	◎								

※移動制約者とは、心身機能の障害あるいは低下などにより移動に制約がかかる人。高齢者、障がい者のほか、妊産婦、子連れの人、荷物を持った人などが含まれます。

4. KPI・目標値の設定

施策の進捗・効果を説明するKPIを設定しましょう

- 施策の進捗・効果を説明しやすい10のKPIを紹介します。**各地域の政策目標や実情に照らし合わせつつ、設定を検討**してみましょう。
- 10のKPIとは別に、各地域の政策目標と関連するKPIを設定することも考えられます。

観点①：公共交通軸と拠点の充実・保証

	短期（数か月～1年単位）	中長期（1年～計画期間内）
施策の実施結果についての数値目標	● 公共交通軸と定める路線（区間）※1の運行回数	● 公共交通分担率
施策による効果についての数値目標	● 公共交通軸と定める路線（区間）※1の利用者総数	

※1 公共交通軸と定める路線：各地方公共団体において路線を選定（選定の例：中心拠点・地域拠点間を接続する路線）

観点②：「交通空白」※2における移動の確保

	短期（数か月～1年単位）	中長期（1年～計画期間内）
施策の実施結果についての数値目標	● 公共交通サービスによる人口カバー率	● 活動機会へのアクセシビリティ
施策による効果についての数値目標	● 「交通空白」における交通サービス※3の利用者総数	

※2 「交通空白」の考え方についてはp.11-12参照
※3 各地方公共団体で選定（「交通空白」で提供される交通サービス：乗合タクシー、デマンド交通、公共/日本版ライドシェア等）

観点③：持続可能性・実現可能性の確保

	短期（数か月～1年単位）	中長期（1年～計画期間内）
施策の実施結果についての数値目標	● 公共交通の収支・公的資金投入額	● 住民等の公共交通に対する満足度・認知度
施策による効果についての数値目標	● 公共交通の利用者総数 ● 公共交通に従事する運転者数	

4. KPI・目標値の設定 【観点①：公共交通軸と拠点の充実・保証】

設定のねらい 地域の公共交通軸について、どこまでのサービス水準を確保しようとしているのか確認します

公共交通軸と定める路線（区間）の運行回数

1日あたりの運行回数（片道）等
※ピーク時・オフピーク時の1時間当たりの平均なども考えられます

検討のイメージ

- 運行回数別の利用のイメージ例と見比べながら公共交通軸に求める運行回数（片道）を検討

	約10本/日	約10～20本/日	約20～30本/日	約30～50本/日	約50本～/日
	概ね1本/時 2時間空く時間帯もある	終日 1～2本/時程度 最大1時間程度の待ち時間	朝夕 3本/時、ほか2本/時程度 最大30分程度の待ち時間	朝夕 3～4本/時以上、 その他 2～3本/時程度	朝夕 5～10本/時、 その他　3～4本/時程度
運行回数（ダイヤ）の例	6: 7: 5 58 8: 50 9: 19 10: 25 11: 12: 13: 14: 15: 55 16: 45 17: 14 47 18: 19:	6: 7: 23 8: 5 43 9: 37 10: 21 11: 21 12: 27 13: 21 14: 21 15: 27 16: 21 17: 21 18: 9 41 19: 21	6: 56 7: 26 46 8: 6 26 46 9: 21 10: 1 31 11: 1 31 12: 1 31 13: 1 31 14: 1 31 15: 1 31 16: 1 31 17: 1 31 18: 1 31 19: 1 25 56	5: 40 6: 14 45 7: 7 27 40 56 8: 15 34 9: 1 29 56 10: 29 56 11: 25 56 12: 26 56 13: 24 56 14: 26 56 15: 24 51 16: 22 43 17: 7 32 56 18: 13 34 52 19: 13 28 54 20: 18 30 21: 0 39 22: 4 23: 9	5: 24 34 49 6: 4 19 39 52 57 7: 4 14 20 25 34 37 41 48 51 54 8: 0 3 6 10 14 18 23 40 45 50 9: 1 17 25 33 41 49 58 10: 8 18 28 48 58 11: 18 38 48 12: 8 18 38 58 13: 8 18 28 38 48 58 14: 8 28 38 48 15: 8 18 24 31 47 53 16: 0 11 15 19 25 30 35 50 56 17: 2 11 17 32 37 43 50 56 18: 4 14 24 29 39 49 19: 8 20 32 53 20: 7 22 42 21: 12 42 22: 14 59
利用のイメージ	待ち時間が長くなる可能性が高く、終発も早いため、利用者はダイヤに合わせた計画を立てて行動する必要がある。	一定程度の待ち時間が生じるため、利用者はダイヤに合わせて行動する必要がある。	利用者はダイヤに合わせて行動する必要があるが、運行回数上の不便は緩和される。	利用者は、朝夕はほぼダイヤを気にせずに済む。 朝夕以外も、運行回数上の不便は緩和される。	利用者は、ほぼダイヤを気にせずに済むため、外出の足として利便性が高い

（例）現行の運行回数 → （例）目標値

目標値の設定方法

地方公共団体として、「立ち位置」をもとに、ここまでの現状診断結果も踏まえて、目指す目標値を設定しましょう。

人口・地理（例）	交通ネットワーク（例）	サービス利用、潜在需要（例）	行政方針（例）
• 沿線人口分布 • 沿線上の重要施設（病院等）	• 交通事業者の供給能力 • 他の交通モードの分布	• 現状の需給バランス • 通勤・通学・観光等の潜在需要	• 地域交通分野の重点度 • 渋滞解消等の政策目標

4. KPI・目標値の設定 【観点①：公共交通軸と拠点の充実・保証】

設定のねらい 公共交通軸のサービス水準の確保により、公共交通が便利になり使ってもらえるようになったか確認します

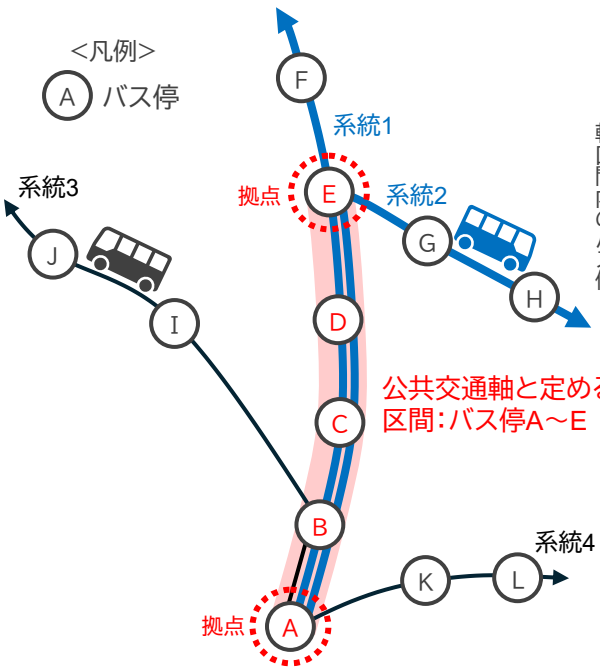
公共交通軸と定める路線（区間）の利用者総数

（A）公共交通軸と定める路線（区間）の停留所別の乗降人数の合計（1日あたり、年間等）

※データ制約等により（A）での算出が難しい場合は（B）で算出

（B）公共交通軸を構成する系統の年間輸送人員の合計

算出のイメージ



（A）公共交通軸と定める路線（区間）の停留所別の乗降人数の合計

＜算出イメージ＞

	乗降人数（人/日）			
	系統1	系統2	系統3	系統4
軸区間内のバス停 バス停A	●人/日	○人/日	◉人/日	◎人/日
バス停B	■人/日	□人/日	⬟人/日	—
バス停C	▲人/日	△人/日	—	—
バス停D	◆人/日	◇人/日	—	—
バス停E	★人/日	☆人/日	—	—
小計	▼人/日	▽人/日	⌂人/日	◎人/日
区間合計	×人/日（＝▼＋▽＋⌂＋◎）			

区間合計をKPIとして設定

- 公共交通軸と定める路線（区間）のバス停について、**ICカードデータ等を活用**して停留所別の乗降人数を集計
- ICカードデータの取得が困難な場合は、**事業者が独自に集計しているデータ**を確認
- いずれも入手が困難な場合は、地方公共団体が**独自に乗降人数等を調査**

※その他に考えられるKPIの設定例
1. 乗継拠点の充実や沿線施設の整備等の影響に着目し、主要バス停のみの乗降人数をKPIに設定
2. 公共交通軸を経由する区間が長い系統の乗降者のみを集計対象とする　等

＜活用が想定できるデータ＞

- ICカードデータ
- 事業者独自集計データ
- （必要に応じて）バス停乗降人数調査

（B）公共交通軸を構成する系統の年間輸送人員の合計

＜算出イメージ＞

	年間輸送人員(人/年)
系統1	●(人/年)
系統2	■(人/年)
系統3	▲(人/年)
系統4	×(人/年)

軸を形成する系統の合計（●＋■）をKPIとして設定

- 公共交通軸を構成する系統について、**輸送実績報告書等の年間輸送人員**を合計

※公共交通軸を経由する区間が短い系統などは適宜集計対象から除外して構わない(左表の例においては、系統3・4は公共交通軸をほとんど経由しないため集計対象外とした)

＜活用が想定できるデータ＞

- 輸送実績報告書 等

目標値の設定方法

①現状推移の見極め

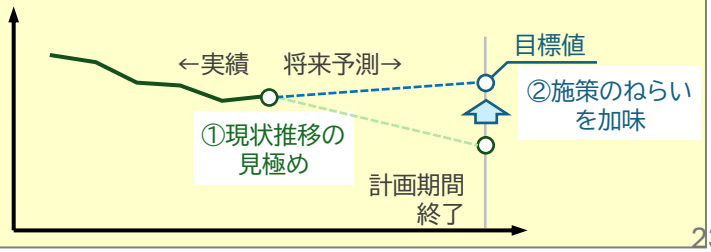
- 利用実績の直近の傾向
- 人口や移動量の変化　等

を踏まえ、計画期間終了時点までの利用者総数を見極めましょう。

②施策のねらいを加味

- 運行回数の増加
- 住民一人あたりの公共交通利用回数の増加
- 公共交通分担率の向上　等

のねらいを加味し、計画終了時点で想定できる利用者総数を目標値として設定しましょう。



4. KPI・目標値の設定 【観点①：公共交通軸と拠点の充実・保証】

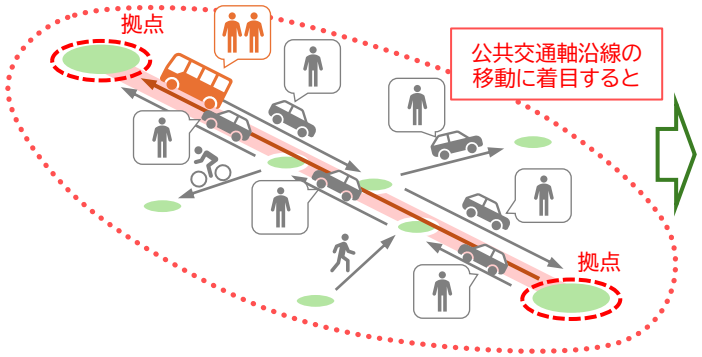
設定のねらい 公共交通の利用が一過性のものではなく、公共交通軸沿線の住民の行動変容が定着したか確認します

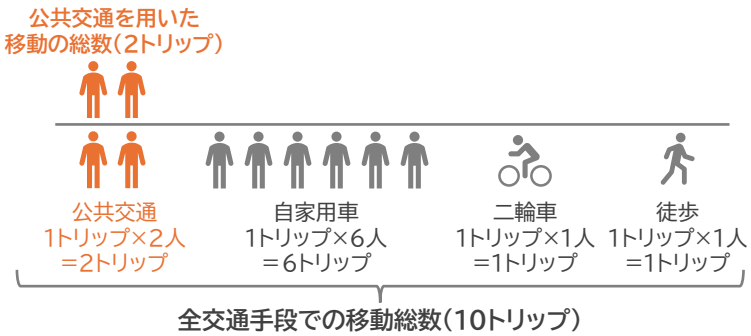
公共交通分担率

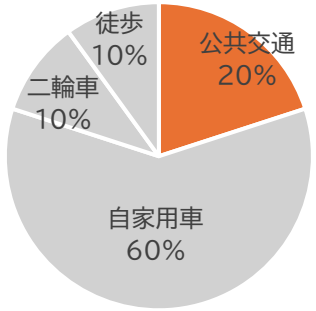
公共交通を用いた移動総数 ÷ 全交通手段での移動総数

※移動総数は1日当たりのトリップ(1つの目的(仕事、買い物など)を達成するための1回の移動のこと)で数えることが多いですが、人・台などで数えても構いません。ただし、単位は分母・分子で揃えましょう。

算出のイメージ



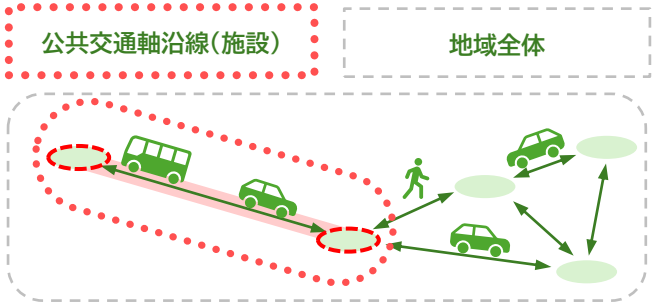




公共交通分担率=20%

①集計対象とするエリアを設定しましょう

▶基本的には、公共交通軸沿線を集計対象とします。



※軸沿線を評価することが難しい場合や、地域全体で公共交通を利用するライフスタイルの転換を目指す施策を展開する場合は、地域全体の分担率を指標とすることも考えられます。

②実態把握のためのデータを収集しましょう。

詳細はこちら → データの手引き

▶基本的には、調査対象に合わせた実態の把握が行いやすい、アンケート調査の実施を検討しましょう。設定する分担率の考え方に応じて、その他のデータの活用も考えられます。

アンケート調査

- 公共交通軸沿線の住民や拠点への来訪者等を対象に、利用交通手段等を調査し、回答者の割合から算出。
- 回答者属性の偏りや実施に係るコストに留意。

人流データ

人流の総数と公共交通利用者総数から算出。

国勢調査

通勤・通学における利用交通手段の比率から算出。

都市圏パーソントリップ調査

移動目的別、交通手段別の移動数の比率から算出。

全国都市交通特性調査(全国PT調査)

全目的の交通手段分担率を調査。

目標値の設定方法

次のような要素を加味して、目標を設定しましょう。	渋滞緩和・自動車交通量削減に対する目標	利用者総数に対する目標	潜在需要への働きかけ 例)「仕方なく自家用車で移動する住民」の一部について公共交通への転換を促す	ベンチマークとなる都市の公共交通分担率 例)全国PT等から他都市の水準を確認

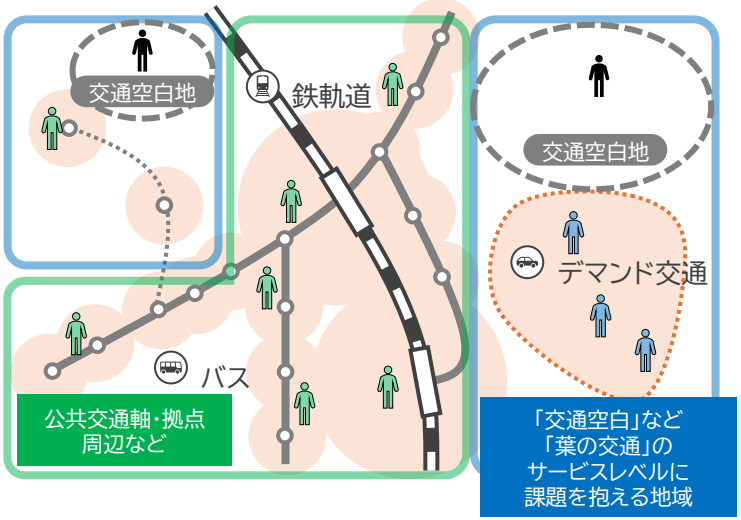
4. KPI・目標値の設定 【観点②:「交通空白」における移動の確保】

設定のねらい　「交通空白」による移動を確保したことで、公共交通が存在するエリアが拡大しているか確認します

公共交通サービスによる 人口カバー率

周辺に公共交通サービスが存在するエリアの居住人口 ÷ 総人口

算出のイメージ



エリア・居住人口の区分	例
定時定路線サービス 沿線エリアの居住人口	• 路線バス停留所、鉄軌道駅から半径〇〇m以内　等 ※ 運行回数が十分でないバス路線の停留所は除く(1日6本未満)等
区域運行等サービス 提供エリアの居住人口	• デマンド交通・公共ライドシェア等の運行区域 • タクシー・日本版ライドシェアが配車から30分未満で利用可能な地区　など
周辺に公共交通サービスが存在しないエリアの居住人口	• 上記いずれにも該当しない地域

(P11「交通空白」の国のモニタリング指標も参照)

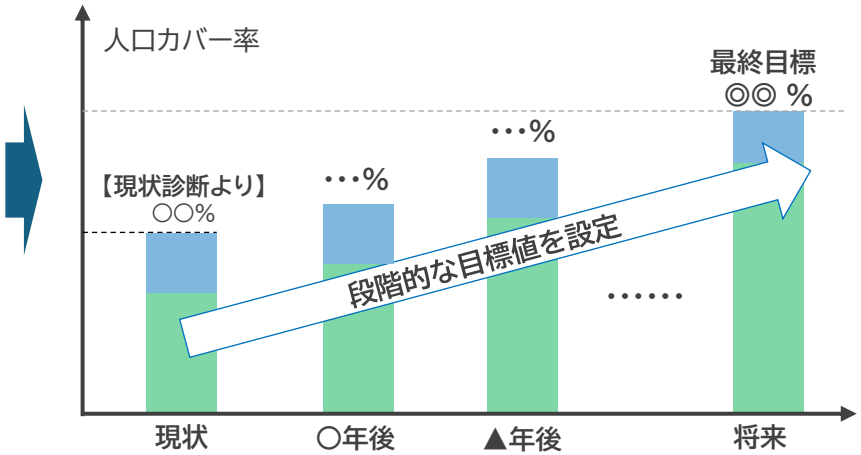
$$\text{人口カバー率} = \frac{\text{周辺に公共交通サービスが存在する人口}}{\text{総人口}}$$

目標値の設定方法

地方公共団体として、現状診断結果を踏まえた課題の優先順位(P17参照)をもとに、目指す目標値を設定しましょう。

(例)

〇年後まで	• 学生や高齢者といった移動制約者が特に多いエリアの「交通空白」解消を検討 • 医療空白の発生など問題が顕在化しているエリアの「交通空白」解消を検討
▲年後まで	• 重点施策である高齢者免許返納の対象人口が多いエリアの「交通空白」解消を検討



4. KPI・目標値の設定 【観点②:「交通空白」における移動の確保】

設定のねらい 「交通空白」において確保した移動手段が、必要とされている人に活用されているか確認します

「交通空白」における交通サービスの利用者総数	交通サービスの実利用人数 × 利用者一人当たりの交通サービスの利用頻度

目標値の設定方法

- 「交通空白」において交通サービスを展開する上では、**「移動に困っている住民へ」「必要な交通サービスを」**提供することが重要です。どのような住民が移動に困っているか、そのような住民はどのようなサービスを望んでいるか、検討しましょう。
- 「交通空白」対策として既に導入している交通サービスも、これまでの利用者総数の**実績のみから目標値を設定するのではなく、想定される利用者総数を改めて整理**しましょう。

以下の方法等を用い、①交通サービスの実利用人数や、②利用者一人当たりの交通サービスの利用頻度を想定しましょう。

① 交通サービスの実利用人数

▶以下の方法等で概ねの**実利用人数を想定**しましょう。

統計データ	• 国勢調査等を活用し「交通空白」に居住し、移動に困っている住民の人数を想定。

▶以下の方法等で、**実際に交通サービスを利用することが想定される人数を精査**しましょう。

類似事例	• 自治体内外の類似事例について、サービス内容や利用者数を把握し、人口規模当たりの利用者数等を把握(原単位を把握)。
アンケート調査 ヒアリング調査	• 「(導入予定のサービスを説明し)このようなサービスが導入された場合、利用すると思いますか」といった質問から、実利用者数の見込みを調査。

② 利用者一人当たりの交通サービスの利用頻度

▶以下のような方法で**交通サービス利用頻度を想定**しましょう。

アンケート調査 ヒアリング調査	• 交通サービスの利用が想定される住民が、生活に必要とする移動回数を想定。 • 「(導入予定の交通サービスを)利用する頻度を教えてください」といった質問から、利用頻度を調査。 • 複数のサービス水準を提示し、サービス水準の変化によって、利用頻度がどの程度変化するか、把握することも検討。

▶目標設定上の留意点

- サービス水準を高める(例:アクセス可能な施設・範囲を拡大する、運行回数を増やす)と 、利用頻度は向上しますが、運行の負担(運行に必要なコストや運転手の人数等)も大きくなります。
- そのため、アンケート調査で提示する交通サービス水準については**持続的に運営できる内容になっているか確認**しましょう。また、アンケート調査結果に加えて**継続的なコスト負担の実現性や、事業者にとっての持続性等も考慮した上で目標値の設定**を行いましょう。

モニタリングの方法

- 定期的なモニタリングにあたっては、運行主体から交通サービスの利用実態に係るデータを入手するなど、**無理なくモニタリングを続けられる方法を検討**しましょう(モニタリングのたびにアンケート調査を実施する必要はありません)。

4. KPI・目標値の設定 【観点②:「交通空白」における移動の確保】

設定のねらい　「交通空白」において確保した移動手段が、人々の日々の活動において活用できるか確認します

活動機会への アクセシビリティ

(A)活動拠点へ一定時間内(●●分内)に到達できるエリアの居住人口 ÷ 総人口

※データ制約等により(A)での算出が難しい場合は(B)で算出

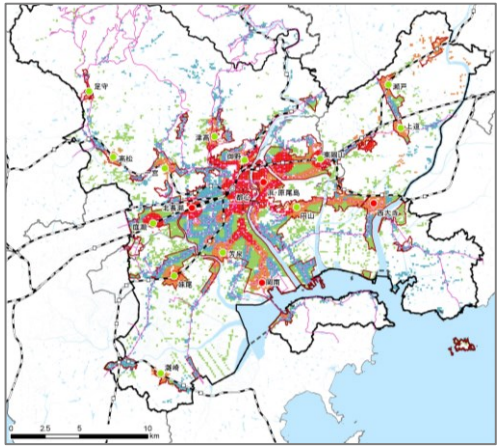
(B)「交通空白」の解消のために導入した移動手段の実利用人数 ÷ 「交通空白」における地域の居住人口

(A) 活動拠点までに規定時間内に到達できる割合

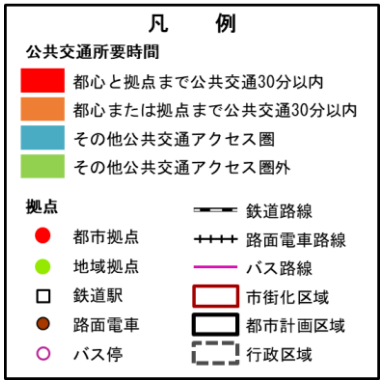
算出方法

詳細はこちら → データの手引き

- GTFSデータ、経路検索データ等を活用し、住民の活動の目的地となる拠点・施設まで、一定の時間内(●●分内)に到達できるエリアの居住人口が総人口に占める割合を計測します。
- ターゲットとなる目的地は、「交通空白」において移動の確保を目指す対象、地方公共団体が目指す政策目標に応じて設定します。
  - 高齢者の通院→総合病院、最寄りのクリニック
  - 高校生の通学→高校
  - 子育て世代の外出支援→子育て支援センター　など
- 閾値とする時間設定については、市域面積や対象とする活動に応じて検討しましょう(例えば30分以内に到着できるなど、下図参照)。
- 公共交通の場合、用事に合わせて出発・到着できるかという視点が重要なこともあります。必要に応じて検討してみましょう(右図参照)。
  - 病院→午前中(受付時間)に到着できる
  - 高校→部活後(19時以降)に高校を出発して自宅に到着できる　など

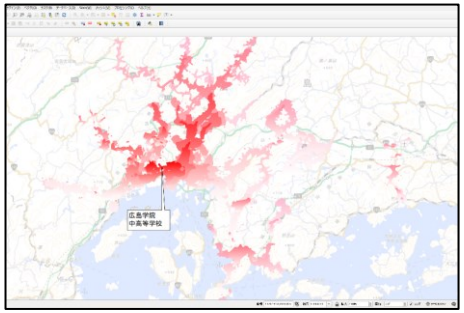


(出典)岡山市地域公共交通計画より抜粋



※アクセシビリティの図における公共交通とは、「鉄道・路面電車・路線バス・生活交通」を指す

青森駅から21時にバスで帰れるエリア



県内屈指の進学校である広島学院高校に自宅からバスで通えるエリアを可視化

(出典)兵庫県「令和3年度公共交通勉強会」(合同会社MoDip 諸星賢治氏講演資料) より抜粋
https://web.pref.hyogo.lg.jp/ks05/documents/20211102_morohoshi.pdf

(B)「交通空白」における交通サービスの利用実態

算出方法

- (A)による算出が難しい場合は、地域公共交通計画に基づく新たな地域交通の導入等により「交通空白」における交通サービスの実利用人数を観測し、同地域の居住人口と比較を行うことも考えられます。
- 実利用人数の観測については、地域交通の利用者もしくは対象地域(「交通空白」地域)の住民へのアンケート調査等により把握します。
- 「交通空白」の解消のために導入した交通サービスが沿線居住者によって適切に活用されているかどうかを確認することが可能な指標です。

4. KPI・目標値の設定　【観点③：持続可能性・実現可能性の確保】

施策の持続可能性・実現可能性の確保を検討する上での考え方を確認しましょう

- 地域にとって**持続可能なサービスを構築する**ことと、**構築したサービスのもとで利用者の確保・定着に繋げる**ことが重要です。
- 過剰な資金や人材を投入する必要はありませんが、地域交通を持続可能にするためには、**地域交通を魅力的なものとして一定の人材や資金を呼び込む**考え方が重要になります。
- また、地域全体での利益（社会的価値）の向上に向けた投資と捉え、交通部門に限定しない、行政全体の視点から持続可能な交通サービスの提供を考えることも必要です。

収支・体制の面から持続可能なサービスが構築できているか　→　構築したサービスのもとで利用者の確保・定着ができているか

評価に活用できるKPI
・**公共交通の収支**

地域交通に投入する 資金や人材

《基本的な方向性》
適切に投入する

観点①②の達成のために必要な資金・人材はかけつつ、投入と効果のバランスには留意しましょう。

評価に活用できるKPI
・**公共交通の公的資金投入額**
・**公共交通に従事する運転者数**

地域交通の 利用者の増加

《基本的な方向性》
拡大を図る

特に、必要な人に対して必要な地域交通が提供され、適切に活用されているかを確認しましょう。

評価に活用できるKPI
・**公共交通の利用者総数**

地域交通の 利用の定着

《基本的な方向性》
拡大を図る

一過性の効果だけでなく、必要な人に適切に活用され続けているかを確認しましょう。

評価に活用できるKPI
・**住民等の公共交通に対する満足度・認知度**

適切な投資による利用の拡大が、更なる投資に繋がる
＝正のスパイラル

4. KPI・目標値の設定　【観点③：持続可能性・実現可能性の確保】

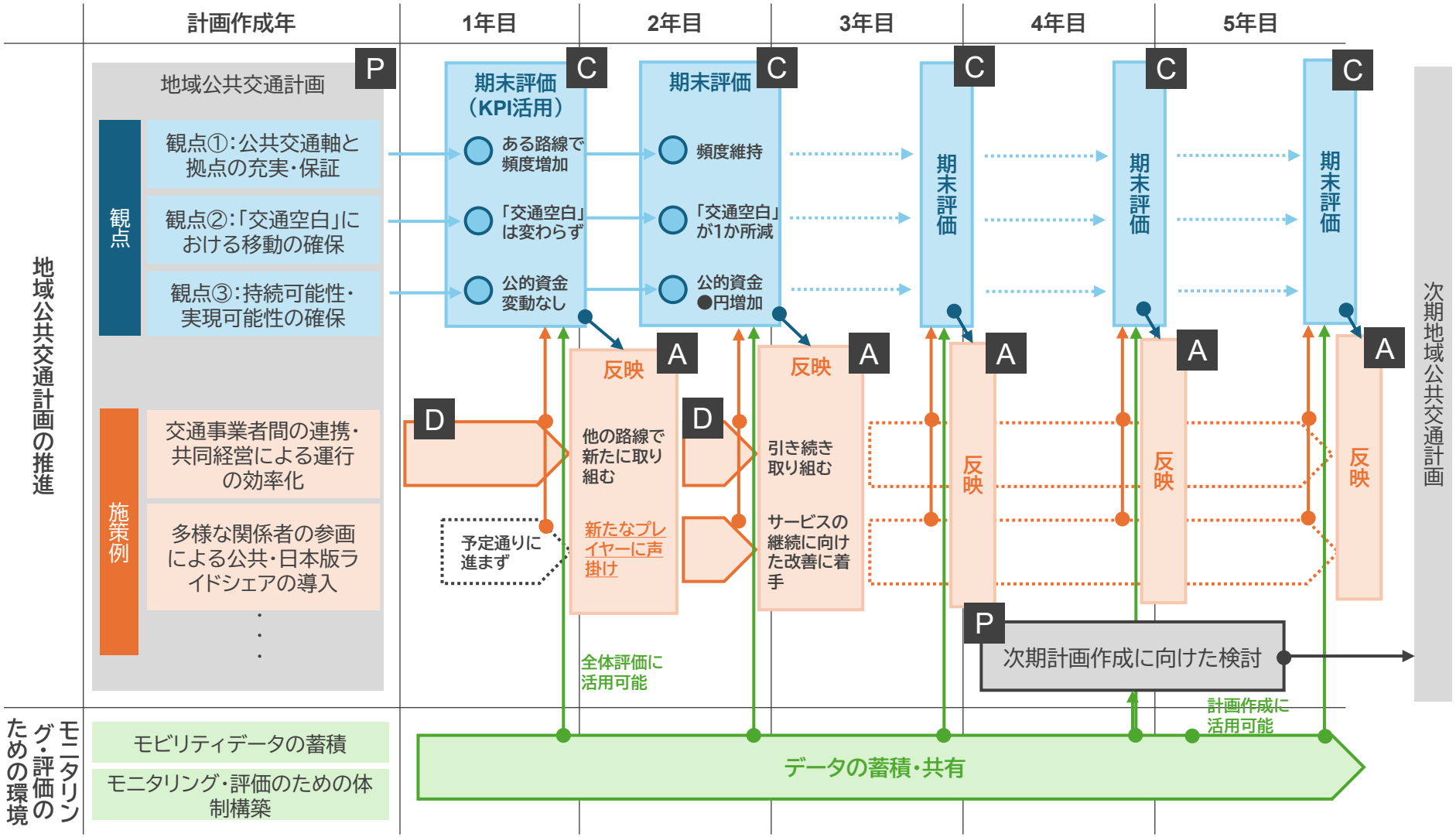
算出方法と目標値設定に係る留意点を確認しましょう

区分	KPI	算出方法	目標値設定に係る留意点	関連する指標の例
地域交通に投入する資金や人材	公共交通の公的資金投入額	• 地方公共団体で把握している、交通サービスを維持・確保するための公的資金投入額を整理します。	• 地域の政策目標によって目指すべき方向性は異なります。そのため、**拡大・縮小いずれの目標値を設定するかは、関係者との議論のもとで慎重に検討**しましょう。	• 住民1人当たり、利用者1人当たり等の数値を設定することも考えられます
	公共交通に従事する運転者数	• 交通事業者が保有する運転者数に関するデータを用いて整理します。	• **維持・確保が必要となる地域交通サービスの水準を実現できる運転者数を確保していく考え方**が重要です。 • 運転者の担い手不足・高齢化が進む中、現状を維持することも容易ではありませんので、交通事業者との連携のもと、異業種からの転職や移住施策との連携等の工夫も必要です。	
	公共交通の収支	• 交通事業者が保有する収支データを用いて、事業により得られた収入と、事業を行うために必要となった支出を比較します。	• 収支改善だけにこだわるのではなく、**各地域において利用者負担と公的負担のバランスが取れ、持続性のある事業運営が実現できる水準を目指すこ**とを重視しましょう。	• 運賃収入と運行経費を用いて、収入を支出で割った「収支率」や、収入から支出を引いた「収支差額」で算出します。
地域交通の利用者の増加	公共交通の利用者総数	• 交通事業者が保有する利用者データを用いて、公共交通の利用者総数を整理します。	• 場合によっては、利用者総数の減少を前提とした目標値を設定することも考えられます。 • 仮に減少を前提とした目標値を設定する場合でも、例えば**「人口減少のペースよりも公共交通利用者の減少のペースを抑える」考え方等**を採用し、**「関係者のやる気を引き出す」設定を検討することも重要**です。	• 居住人口当たり、沿線人口当たり等の数値を設定することも考えられます
地域交通の利用の定着	住民等の公共交通に対する満足度・認知度	• 毎年あるいは計画期間の節目にアンケート調査を行うことで、住民や利用者が公共交通サービスに対してどの程度満足しているか、認知しているかを整理します。	• **基本的には数値が向上したかどうかを判定する指標**です。 • 需要減少等により公共交通のサービス水準を下げざるを得ない中、**サービス水準が低下しても利用者の満足度の低下につながらないようにする**考え方もあります	• 満足度に関しては、住民全体の平均値を取る方法や、公共交通の利用者に限定して平均値を取る方法もあります

5. 評価

計画期間内のモニタリング・評価の流れを理解しましょう

- 計画期間中はモビリティデータを核に**短いスパンで「自己評価」を行い着実に進行管理**を行うとともに、必要に応じて即時の改善を行いましょう。
- 1年間の結果・成果を総括し、次年度の見直し提言を行うための**「全体評価」については、毎年度必ず実施**しましょう。



5. 評価

マネジメント・モニタリングチームを活用して、評価・施策検討等を行いましょう

- 機動的な施策の実行・見直しを図るため、**地方公共団体と交通事業者が定期的・継続的に連携・共有・協議を行うマネジメント・モニタリングチーム**を活用し、法定協議会と組合わせて、評価・施策検討等を行いましょう。

マネジメント・モニタリングチーム（詳細はP33参照）

- 地方公共団体・交通事業者等が、**モビリティデータを活用**しつつ**課題の共有やアイデア出し**を行う場

自己評価：施策の実施状況の確認（毎月～四半期に1回程度）
- 「目指す姿」を達成できるよう、各観点に係るKPIの計測、目標達成・未達の要因分析、今後の取組み方針、アイデア等を議論

↑ 活用

モビリティデータの蓄積・共有（随時）
- 利用状況や取組結果、KPIに関連するデータ等をマネジメント・モニタリングチーム内の調整のもとで蓄積・共有
- データ連携基盤等の構築も効果的

↓ 活用

自己評価：計画の達成状況の評価（年に最低限1回）
- 現状診断から洗い出される「課題」を解決できるよう、施策の実施・運用の進捗状況や、当面の取組方針、アイデア等を議論

効率化のため結果を活用

法定協議会

- 法定の構成員を中心に地域交通に関係するメンバーを広く招聘し、マネジメント・モニタリングチームの**自己評価結果の承認**と、評価結果を踏まえた資金・人材確保のための**議論・調整・承認**を行う場

計画の達成状況の議論・承認（最低限期末に1回）
- 第三者（有識者や運輸局等）を含む関係者全体で、計画の達成状況に係る自己評価の結果を議論・承認
- 今後の取組み方針等を議論

反映 ↓

実施方針の設定、資金・人材確保のための議論（最低限期初に1回）
- 達成状況評価の結果をもとに、今後の事業方針の修正、資金・人材確保の方針について議論
- 調整結果は施策事業に反映するとともに、予算要求、組織改編、関係者との契約方法の見直し等に反映

法定協議会等については、**オンライン会議等も積極的に活用する等、より機動的な体制**とすることも検討しましょう。

スケジュール例

	1年目				2年目		
	第1四半期	第2四半期	第3四半期	第4四半期	第1四半期	第2四半期	・・・
協議結果の展開先		予算要求等			計画認定申請（地域公共交通確保維持改善事業）		
法定協議会 年に2～3回開催 うち最低1回は 評価結果の報告	計画初年度は、今後の評価体制の確認等、キックオフの場として開催 期初報告 6月頃	予算要求に向け、施策の実施状況を確認し、次年度の取組の大枠を決定 中間報告 9月～12月頃	KPIによる評価を行い、結果の総括を実施、次年度に向けた取組を決定 期末報告 1月頃		前年度の総括を基に、2年目以降の取組方針について関係者で議論 期初報告 6月頃	中間報告 9月～12月頃	
マネジメント・モニタリングチーム	毎月～四半期に1回程度の打合せを軸に継続的に自己評価を実施し、法定協議会で報告						

5. 評価

マネジメント・モニタリングチームでは、施策の実施状況や計画の達成状況に関する継続的な議論を通して、自己評価を行いましょう

- マネジメント・モニタリングチームにおいて**施策の実施状況や計画の達成状況について自己評価を実施**しましょう。
- マネジメント・モニタリングチームでの議論内容については、**「自己評価シート」を活用して記録**しながら、法定協議会への報告内容を整理しましょう。

詳細はこちら → ポータルサイト 自己評価シート

計画策定担当者

モニタリングの基礎情報の整理

計画策定時の議論内容を整理・記録し、モニタリングの基礎情報として引き継ぎ

- KPI・目標値と考え方
- KPIの算定・調査方法
- KPIの進捗確認の頻度
- 観点-課題-施策の整理内容

法定協議会への報告に加え、**「地域公共交通確保維持改善事業」の事業評価**にも活用することで、効率的に進めましょう

マネジメント・モニタリングチーム

施策の実施状況

施策

- 交通事業者間の連携・共同経営による運行の効率化
- 多様な関係者の参画による公共・日本版ライドシェアの導入
- ・
- ・
- ・

（毎月～四半期に1回程度）
現状診断から洗い出される「課題」を解決できるよう、施策の実施・運用の進捗状況や、当面の取組方針等を議論

【議論する項目】
- これまでの取組み内容
- 取組み上の課題・改善案
- 今後の取組み予定

議論の内容を記録 → 自己評価シート（モニタリング用）Word

計画の達成状況

観点

- 観点①：公共交通軸と拠点の充実・保証
- 観点②：「交通空白」における移動の確保
- 観点③：持続可能性・実現可能性の確保

（年に最低限1回）
「目指す姿」を達成できるよう、各観点に係るKPIの計測、目標達成・未達の要因分析、今後の取組み方針等を議論

【議論する項目】
- KPIの実績推移
- 目標達成・未達の要因分析
- 各観点に紐づく関連施策の強化、見直し等の方針
- KPI目標値の修正等の方針

議論の内容を記録 → 自己評価シート（モニタリング用）Word

計画の達成状況の補足情報として整理・活用

法定協議会

（最低限期末に1回）
関係者全体で、計画の達成状況に係る自己評価の結果を議論・承認し、今後の取組み方針等を議論

【議論する項目】
- マネジメント・モニタリングチームの自己評価結果の総括
- 今後の事業方針の修正や計画変更の必要性の有無

自己評価シート（法定協議会報告用）Excel

報告用の材料として活用

マネジメント・モニタリングチームを活用しましょう

- 機動的な施策の実行・見直しを図るためには、**地方公共団体と交通事業者等の顔の見える関係性の構築**はもちろんのこと、**モビリティデータを活用した事実に基づく課題の共有・アイデア出し**が効果的です。そのような連携を実現する場として、マネジメント・モニタリングチームを活用しましょう。

活用の意義

- 法定協議会は多くの参加者が関わり、幅広いテーマを扱うため、**一つ一つの課題について深く議論する時間が限られる**ことがあります。また、関係者を一堂に集めた話し合いとなるため、議論が抽象的になりやすいという課題もあります。
- そこで、特定の課題について専門的かつ効率的に議論する場として、「課題解決に関わるメンバー（地方公共団体・交通事業者等）」を中心としたマネジメント・モニタリングチームを運用します。参加メンバーは、より具体的な議論を進めるため、実務者レベルとすることも効果的です。
- マネジメント・モニタリングチームのメンバーは**機動的な施策の実行・見直しを図るため、定期的に集まり、モビリティデータを活用**しながら、**課題の共有やアイデア出し**を行います。

構成メンバーの例

- 交通事業者
- 庁内関係部局
- 共創関係者
- 学識者（専門家）

開催方法の例

① 普段から**交通事業者等と実施している定期的な個別の打ち合わせ**をマネジメント・モニタリングチームとして位置付ける

② 法定協議会の**分科会や専門部会等の下部組織**を設置している場合、その下部組織をマネジメント・モニタリングチームとして運用する

- **普段から行っている交通事業者等との話し合いの場があれば、その場をマネジメント・モニタリングチームとして活用してみましょう。**
- **現在そのような場がない場合は、今回のアップデートを機に、マネジメント・モニタリングチームを立ち上げ、交通事業者等と顔の見える関係性を構築することも考えてみましょう。**
- **P4で解説した「計画の枠組み」を検討する際に集めたメンバーとの打合せを継続することをマネジメント・モニタリングチームと位置付けることも考えられます。**

議論の方法

- 対面会議を基本としつつも、議論の内容等に応じて参加者を絞った個別打合せ形式にしたり、オンライン形式とするなど、**議論の方法は各地域で負担なく継続してできる方法を設定**しましょう。