

「地域公共交通計画」の実質化に向けた検討会

# 当面の論点とスケジュールについて

---

# 当面の論点(案)

## 論点 1. 地域公共交通計画

- 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。)
- 地域公共交通計画に定める「あるべき姿」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。

 第2回  
1/12

## 論点 2. 計画の推進力 (協議会、予算・職員等)

- 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。

## 論点 3. モビリティデータの活用、PDCA

- 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。
- 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)

 第3回  
以降

## 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。

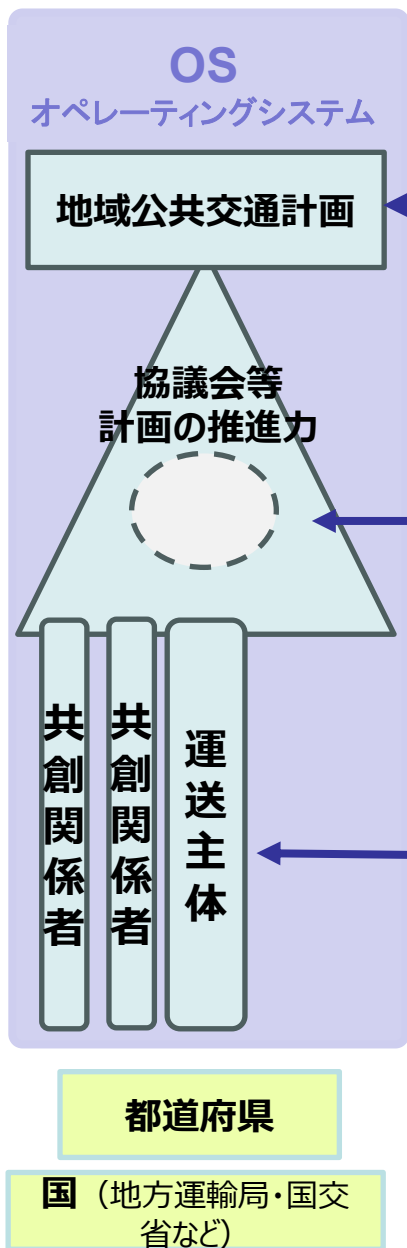
## 論点 5. 都道府県や国の役割

- 都道府県が果たすべき役割は何か。
- 国は、どのような環境整備をすべきか。
- 地域類型 (A・B・C) の区分に応じて配慮すべき事項は何か。

共通

# 「地域公共交通計画」の実質化に向けた課題（例）

※下記は、「地域公共交通計画」に係る課題の一例を列挙したもの。これらがすべての計画にあてはまるものではない。



## ① マスタープラン

方向性：地域交通を通じて地域を豊かにする、社会変革するという観点に乏しく、路線維持の現状追従志向になりがち。トップダウンや住民発意・総意の「攻めの計画」になりにくい。  
 施策：現状調査に紙幅が割かれる一方、構想、ネットワークの姿、施策・取組が総花的・抽象的である。  
 指標：KPI間の階層・体系・優先順位が不明確で、限られたリソースの中で焦点が定まらない。  
 戦略：既存需要の維持、モード間の分担、マイカー需要からの転換（公共交通分担率）、お出かけ需要の顕在化など需要維持・創出に向けた戦略が定かでない。  
 役割：協議会構成員の役割分担が不明確（自助共助公助。共創領域と競争領域など）  
 資金：地域交通に投資して地域を豊かにする、という観点がみられない。幅広い効果（クロスセクター効果）が考慮されず、公的負担＝赤字補填と消極的に捉えられてしまう例もみられる。  
 データ：計画立案に真に必要なデータが作成・加工・可視化されていない。取得できない。

## ② マネジメント

主体：計画の実施段階における「マネジメント主体」が不在／不明確である。市町村と交通事業者の関係性が地域によってさまざまである。  
 人材：（特に中小自治体において）行政の体制が脆弱。技術系職員やデータ人材が不足している。  
 PDCA：データに基づくPDCA、特にA：改善につなげている例が少ない。（系統別利用者数等のデータに基づく、定期点検・改善が行われていない。逆にデータを集めただけで、活用されない例も）  
 エリア：区域が市町村全域のなか、広域、地区単位の輸送を捉える工夫がない。

## ③ モビリティ

- 他分野関係者の協議会参画は進んでいるが、それら「共創関係者」のチカラを活用しきれていない。（自治体内の他部局参画が進んでいない）
- 自動運転やAIオンデマンドなどのDX系プロジェクトについて、協議会の枠組みが活用されていない。
- 計画実現の主軸たる交通事業者等は深刻な人手不足だが、人手確保の方策がみえない。

## ④ 都道府県・国の役割

- 都道府県と市町村の間でそれぞれに期待する役割にギャップがある。
- 都道府県の対応領域が、幹線計画、生活圈計画、ビジョン策定、データPF、人材育成など様々である
- 国（地方運輸局・支局、国土交通省など）による環境整備の方向性が定かでない。