

地域の移動ニーズに合わせて、地域が自らデザインする交通へ

# 地域交通デザイン



公共交通利用促進キャラクター  
のりたろう

## 地域公共交通計画等の 作成と運用の手引き

第3版(令和4年3月)

 国土交通省  
Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism



## ■本手引きについて

- ・ 本手引きは、地域公共交通計画並びに地域公共交通計画に基づく特定事業の実施計画の作成と運用を通じて、地域の移動手手段の確保・充実を図るための取組について、手順や考え方を示したものです。
- ・ 地域公共交通計画の作成を検討している地方公共団体職員の方を读者として想定しています。特に、初めての公共交通計画で何から手を付けてよいか分からない方や、公共交通専任の担当者が少数又は担当者不在の地方公共団体の方が、地域公共交通計画を作成する上で踏まえるべきポイントを明確にし、真に検討すべき事項を明らかにするための観点から取りまとめています。また、作成後、どのように計画をもとに事業を運用していくべきかについても併せて解説しています。
- ・ 地域公共交通計画の作成・運用に当たっては、担当者のみではなく、職場の上司や関係部署の担当者、地域公共交通の担い手である交通事業者の方などにも、その趣旨や検討のポイントを十分に理解してもらうことが必要です。本手引きは、そのような方々にも目を通してもらうようにしてください。
- ・ 本手引きは、手順や考え方を示したものであり、実際の計画づくりや運用に当たってはそれぞれの地域の状況や特性に応じた対応を心掛ける必要があります。したがって、必ずしも本書に記載された手順通りに行く必要は無く、飽くまでも計画づくりや運用の参考として活用していただければ幸いです。

## ■本手引きの内容について

本手引きは令和2年11月27日時点の法制度等に基づいて作成しています。

## ■法令等の略号

### (1) 略号

- ・ 法：地域公共交通の活性化及び再生に関する法律
- ・ 施行令：地域公共交通の活性化及び再生に関する法律施行令
- ・ 施行規則：地域公共交通の活性化及び再生に関する法律施行規則

### (2) 法令等の略し方

- ・ 条：§ 1、§ 2、・・・
- ・ 項：①、②、・・・（マル付き数字）
- ・ 号：I、II、・・・（ギリシャ数字）

<例>

法第5条第3項第2号 → 法§5③II

## ■本手引きの構成

本手引きは、「入門編」と「詳細編」から構成されています。「入門編」では計画作成・運用の必要性やポイント、基本的な考え方を学ぶことができますので、最初にご覧いただければと考えています。

さらに、計画作成・運用の詳細や各種調査・分析手法、事例等の進んだ内容を「詳細編」に記載していますので、必要に応じて参照してください。

### ① 今回初めて公共交通の分野に関わる方、地域公共交通計画の作成と運用のポイントをざっと理解したい方

→入門編「はじめに」～「第1章」で「移動手段」や「地域公共交通計画」の実情と計画作成と運用のポイントを解説しています。まずはここから読んでみましょう。

### ② 地域公共交通計画の基本的な作成の流れや、各検討項目での作業内容等を理解したい方

→入門編を一通り読んでいただくか、興味のある項目に絞って読んでみましょう。

### ③ 地域公共交通計画に必要な各種調査・分析手法、特定事業の内容、他地域の事例等を勉強したい方

→詳細編の各章で解説していますので確認してみてください。また、より詳しい情報が掲載されている参考となる図書・報告書の紹介も行っていますので、必要に応じて参照してみてください。

※本手引きは最初から全てのページを読まなくても構いません。上記を参考に、皆さんが興味のある項目から読んでみてください。

## 手引き全体

### 入門編

はじめに 地域公共交通計画の背景・趣旨を理解しましょう

1 地域公共交通計画作成のポイントを理解しましょう

2 地域の問題点・課題を明確にしましょう

3 協議会運営を工夫しましょう

4 目標設定と検証の方法を考えましょう

5 これからのサービスの在り方を考えましょう

おわりに 作成した地域公共交通計画の記載事項をチェックしましょう

適宜参照

### 詳細編

1 地域公共交通計画作成について

2 地域公共交通特定事業について

3 地域旅客運送サービス継続事業について

4 地域公共交通利便増進事業について

5 地域の現状や移動特性・ニーズを把握する手法について

6 将来の公共交通を考える手法について

7 上位・関連計画との連携について

8 法定協議会等について

9 方針・目標の設定及び評価手法について

10 具体的な施策・事業の検討について

11 新モビリティサービス事業について

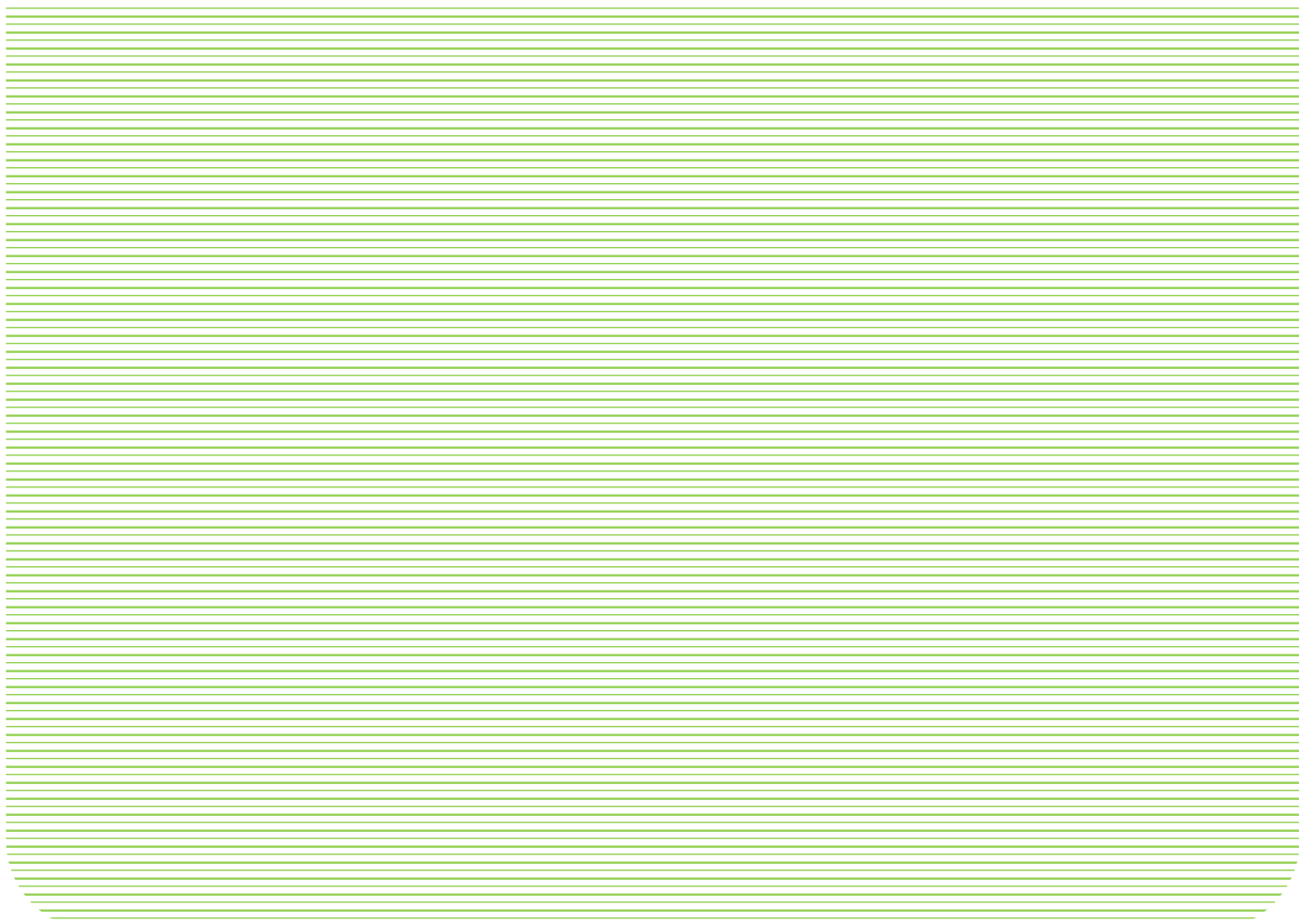
## 入門編目次

はじめに	地域公共交通計画の背景・趣旨を理解しましょう	1
はじめに.1	地域の移動手段をめぐる現状と課題	2
はじめに.2	地域公共交通計画とは？	3
はじめに.3	なぜ地域公共交通計画を作成すべきなのか？	4
はじめに.4	地域公共交通特定事業とは？	7
はじめに.5	地域公共交通計画は従来の計画から何が変わったのか？	9
第1章	地域公共交通計画作成のポイントを理解しましょう	11
1.1	地域公共交通計画の作成主体は？	12
1.2	地域公共交通計画で記載が求められる事項は？	15
1.3	地域公共交通計画の作成手順は？	18
1.4	計画制度と補助制度の連動化について	19
1.5	地域公共交通計画の作成・運用に当たっての10のポイント	22
第2章	地域の問題点・課題を明確にしましょう	27
2.1	地域の現状を見る・聞く・触れる	28
2.2	地域の現状・問題点を分析し、課題を整理する	30
2.3	データ等によって検証・分析する	32
2.4	上位・関連計画との連携を整理する	40
第3章	協議会運営を工夫しましょう	43
3.1	課題解決に関わるメンバーを集める	44
3.2	協議会運営のポイント	47
3.3	良いアドバイザーをみつける	51
第4章	目標設定と検証の方法を考えましょう	53
4.1	目標設定・検証の全体像を理解する	54
4.2	課題を踏まえて方針・目標を設定する	58
4.3	整合性についてのチェックを行う	64
4.4	数値指標・目標値の設定を行う	65
4.5	モニタリング・評価の仕方を考える	77
第5章	これからのサービスの在り方を考えましょう	85
5.1	これからの地域旅客運送サービスを考える	86
5.2	必要となる事業を考える	87
5.3	多様な輸送資源の活用例	100
5.4	アクションプランを考える	105
5.5	マーケティングの観点から公共交通を考える	106
5.6	新技術の活用を考える	108
おわりに	作成した地域公共交通計画の記載事項をチェックしましょう	111



# はじめに

地域公共交通計画の  
背景・趣旨を理解しましょう



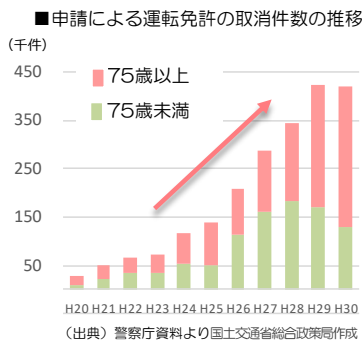
## はじめに.1 地域の移動手段をめぐる現状と課題

大都市部・地方部を問わず、地域の暮らしと産業を支え、豊かで暮らしやすい地域づくりや、個性・活力のある地域の振興を図る上で「移動」は欠かせない存在です。しかしながら、近年の人口減少の本格化、高齢者の運転免許の返納の増加、運転手不足の深刻化、公共交通を確保・維持するための公的負担の増加等により、公共交通の維持は容易ではなくなってきています。わが国でこれまで続けてきた、「民間の交通事業者が収益を確保できる形で公共交通を担う」という構造が難しくなってきている中で、地方公共団体が中心となり、多様な関係者が連携することで、地域の暮らしと産業を支える移動手段を確保することがますます重要となっています。

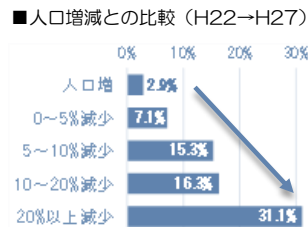
また、地域における移動手段の維持・確保は、交通分野の課題解決にとどまらず、まちづくり、観光振興、更には健康、福祉、教育、環境等の様々な分野で大きな効果をもたらします。地域公共交通を確保・維持することは、地域社会全体の価値を高めることに直結しますので、地域の総合行政を担う地方公共団体が中心となって、地域戦略の一環として取り組んでいくことが重要です。

このような背景のもと、地域の移動ニーズを踏まえ、地域が自ら交通をデザインしていくことの重要性の高まりを受け、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（以下、活性化再生法と呼びます）の改正法が令和2年11月に施行されました。本手引きでは、活性化再生法で定められた地域交通のマスタープランとなる「地域公共交通計画」の作成・運用の際や、同計画で位置付けた各事業の検討・実施の際に参考になる手順・考え方を整理しています。地方公共団体職員の方をはじめ、地域の関係者の皆さんの実務に少しでもお役に立てると幸いです。

免許返納は年々増加

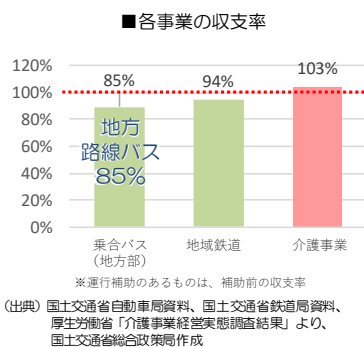


人口減少地域ほど公共交通空白地の割合が高い

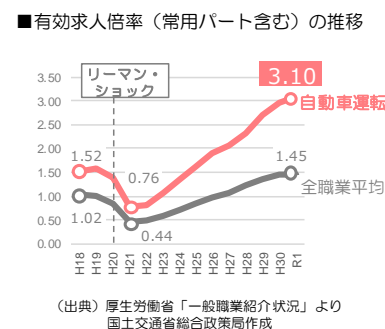


※「公共交通空白地」…居住地メッシュの中心が、鉄道駅から1km、バス停から500mの圏域かつ、区域運行エリアに含まれないメッシュ。  
※空白地人口比率で比較。

乗合バス事業の収支は赤字構造



自動車運転事業の人手不足



### ▲地方の移動手段をめぐる現状



## はじめに.2 地域公共交通計画とは？

地域の移動手段を確保するために、住民などの移動ニーズにきめ細かく対応できる立場にある地方公共団体が中心となって、交通事業者等や住民などの地域の関係者と協議しながら、マスタープラン（ビジョン+事業体系を記載するもの）となる「地域公共交通計画」を作成することが必要となります。

地域公共交通計画は、「地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿」を明らかにする「マスタープラン」としての役割を果たすものです。国が定める「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（以下、基本方針と呼びます。）」に基づき、地方公共団体が地域の移動に関する関係者を集めて「活性化再生法に基づく協議会（以下、法定協議会と呼びます。法定協議会については、入門編第3章で説明します）」を開催しつつ、交通事業者や地域の関係者等との個別協議を重ねることで作成していくものです。

地域公共交通計画においては、従来のバスやタクシーといった既存の公共交通サービスを最大限活用した上で、必要に応じて自家用有償旅客運送やスクールバス、福祉輸送、病院・商業施設・宿泊施設・企業などの既存の民間事業者による送迎サービス、物流サービス等の地域の多様な輸送資源についても最大限活用する取組を盛り込むことで、持続可能な地域旅客運送サービスの提供を確保することを求めています。その際、交通系 IC カードや二次元コードの導入によるキャッシュレス化、Wi-Fi の整備といった最新の技術や、更には MaaS（マース：Mobility as a Service）、AI（人工知能：Artificial Intelligence）による配車、自動運転などの技術も最大限活用して生産性を向上しつつ、地域の高齢者はもとより、外国人旅行者も含めた幅広い利用者にとって使いやすいサービスが提供されることが必要です。

このように、地域公共交通計画は、地域の社会・経済の基盤となるものです。そのため、基本的に全ての地方公共団体において、計画の作成や実施を「努力義務」として定めています。



▲地域旅客運送サービスのイメージ

はじめに

地域公共交通計画の背景・趣旨を理解しましょう  
はじめに.2 地域公共交通計画とは？

## はじめに.3 なぜ地域公共交通計画を作成すべきなのか？

### ① 地方公共団体が作成する意義

地域公共交通の実態は地域によって異なります。地域公共交通計画を作成しようとする、まずは地域の現状を見て・聞いて・触れて理解した上で、データ等を使って課題を整理する必要があります。更に、交通事業者や地域住民など、課題解決に関わるメンバーを集め、彼らとの連携のもとで計画を作り上げていくこととなります。地方公共団体の職員の方は、住民などの移動ニーズにきめ細かく対応できるとともに、関係者の皆さんとの意見交換や調整が行いやすい立場にあります。

活性化再生法において、「市町村は主体的に地域公共交通の活性化・再生に取り組むように努めなければならない（法§4③）」、「都道府県は、各市区町村を越えた広域的見地から市町村と密接な連携を図り、活性化・再生に取り組む（法§4②）」と明示されており、地方公共団体による地域交通への積極的な関与が法律の面からも求められています。

### ② 地域公共交通計画作成のメリット

地域公共交通計画の作成によるメリット（作成の意義）について、主なものを以下に紹介します。

#### メリット1 地域公共交通政策の「憲法」

地域公共交通計画は、「自分たちの地域ではこのような考え方で地域旅客運送サービスの持続的な提供を行います」という宣言文です。地域の方々から寄せられる「こっちにもバスを走らせて欲しい」「●時頃の便を増やしてほしい」といった個別の要望にも、地域旅客運送サービスの全体ビジョンや政策推進の観点から明確に回答することができるようになります。

また、事業実施にあたっての住民説明や議会での答弁、予算要求時の財政協議などに際し、“法定の”計画に事業が位置付けられていることが根拠となり、予算化や補助申請、庁内や交通事業者との協議、住民や議会への説明等の拠りどころとして用いることができます。

さらに、地域の関係者は協議への“応諾義務”や“結果の尊重義務”が法律に定められており、行政の強いリーダーシップのもと、取組を推進することが可能となります。

#### メリット2 まちづくり施策や観光施策との連携強化

活性化再生法ではまちづくり施策や観光の振興に関する施策と連携した地域旅客運送サービスの持続的な提供について明記されており、地域交通をきっかけに様々な分野の計画推進につながる取組に発展させることが可能です。また、他分野との連携により生み出されるクロスセクター効果は、交通事業の推進だけでなく、関係分野の事業推進や、類似・重複する事業の統合・効率化などにもつながります。

**メリット3 関係者間の連携強化**

法定協議会を設置して、協議・意見交換・合意のもとに計画作成を進めることで、行政の動きと歩調を合わせた交通事業者や地域団体のアクションプランを立てることができるとともに、新たな問題を解決するための協調行動を話し合うこともできます。また、こうした関係者間の連携の強化を継続することは、行政担当者を含めた交通関連人材の育成につながり、継続期間が長いほど、また、頻度が高いほど、地域全体としてのスパイラルアップにつながります。

**メリット4 交通機関同士の役割分担の明確化と連携強化**

地域公共交通計画は単一の公共交通機関の運行計画ではなく、地域内で運行を行う交通事業の連携を促進させ、効率的な地域旅客運送サービスの充実化につなげるための計画として位置付けています。地域公共交通計画の作成をきっかけに、地域全体のネットワークの在り方について、鉄道、バス、タクシー、その他地域の輸送資源を一体として検討し、活用できる地域旅客運送サービス全体の連携を強めたり、効率性を高めるための方針や目標、事業を関係者全員で考えたりすることができます。そのため、MaaS等の導入を検討されている地域の方々にとっても重要な位置付けとなる計画です。

**メリット5 公共交通事業の継続性**

地方公共団体の担当者は数年で異動してしまうことが多く、引継ぎがうまく機能しない場合、方針がぶれてしまったり、事業が頓挫してしまったりする危険性があります。しかし、多様な関係者との協議を経て作成された地域公共交通計画が定められていることで、政策の継続性が確保されるとともに、交通事業者や事業実施者側で為すべきことが引き継がれるため、新任担当者が慣れるまでの間に取組が減速するといったことを避けることができます。

また、計画に目標とそのPDCAが位置付けられていることで、定期的なチェックが行われるなどモニタリング機能が働くこととなり、突発的な利用者減少や路線廃止などを早期に察知し、対応を検討することが可能となります。

**③ 地域公共交通計画と乗合バス等の補助制度の連動化**

国土交通省では、地域公共交通の維持に対する支援として、乗合バスの運行費等に対し、「地域公共交通確保維持事業」に基づき、交通事業者等へ支援を行っているところです。これまでの補助制度では、補助要件として地域公共交通計画（旧：地域公共交通網形成計画）の作成や、同計画における補助系統の位置付け等を求めていませんでしたが、真に公的負担により確保・維持が必要な系統等に対し、効果的・効率的な支援を実施するため、令和2年11月の活性化再生法の改正と合わせる形で、地域公共交通計画の作成及び計画における補助系統等の位置付けの補助要件化（計画制度と補助制度の連動化）を行いました。

今後、補助制度の活用のためには、地域の多様な旅客運送サービスを地域公共交通計画に位置付ける必要がありますので注意してください。また、今後は原則として法定協議会（幹線バスについては乗合バス事業者又は法定協議会）に対し補助を行う点についても留意しましょう。なお、補助制度と計画制度の連動に関しては入門編「第1章 1.4 計画制度と補助制度の連動化について」並びに詳細

---

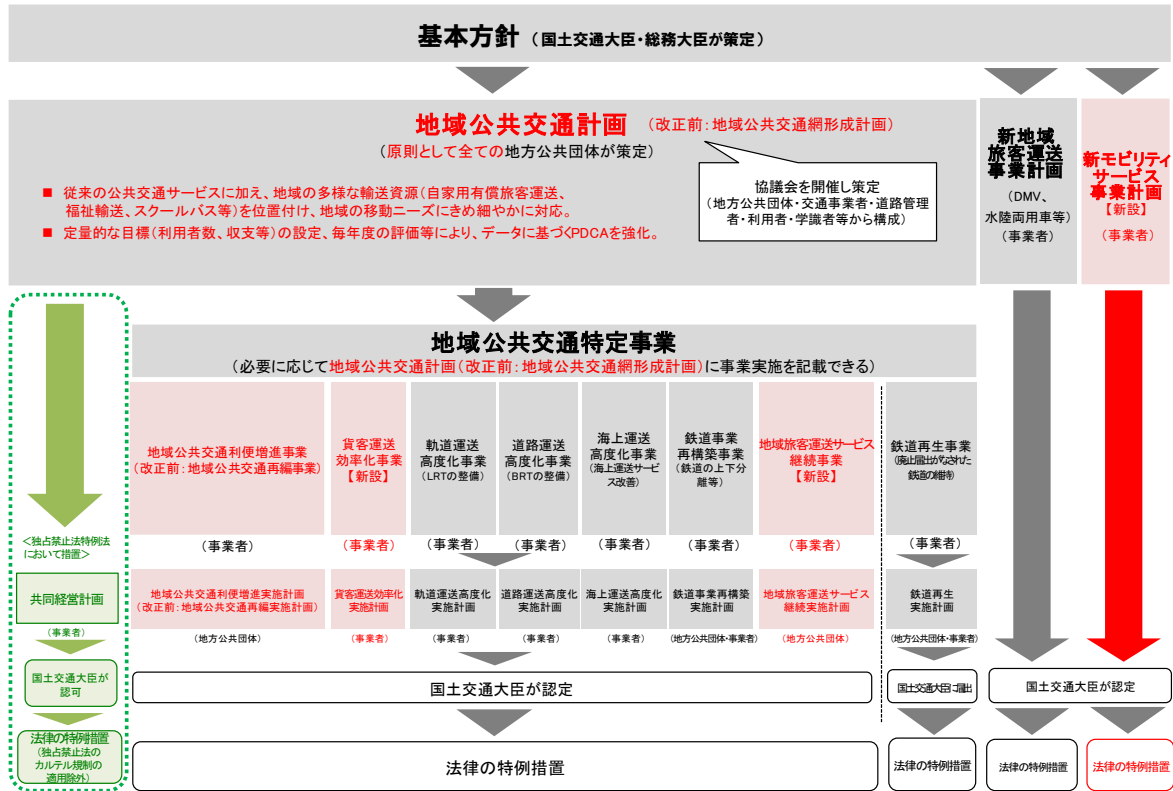
編「第 1 章 1.7 地域公共交通計画と乗合バス等の補助制度の連動化」で解説しますので、詳しく知りたい方は参照してください。

#### ④ 地域公共交通特定事業の活用

地域公共交通計画を作成することにより、次のページから説明する「地域公共交通特定事業」の活用のための実施計画を作成することが可能です（必要に応じて地域公共交通計画に事業実施を記載できます）。各特定事業の実施計画について、国土交通大臣の認定を受けることにより、特例制度や国による財政支援の特例等を活用することができます。

## はじめに.4 地域公共交通特定事業とは？

地域公共交通計画に定められる事業のうち、特に重点的に取り組むことが期待される事業のことを「地域公共交通特定事業」として定めています。同事業については、国による認定制度を設けており、認定を受けた事業については、関係法律の特例による支援措置を受けることができます。



▲改正後の活性化再生法に基づく計画制度の体系

はじめに

地域公共交通計画の背景・趣旨を理解しましょう  
はじめに.4 地域公共交通特定事業とは？



▼地域で実現したいことと地域公共交通特定事業の活用イメージ

地域で実現したいこと	活用できる事業	事業の概要
複数事業者間で路線やダイヤ・運賃の調整を行いたい	地域公共交通利便増進事業【新設】 (改正前:地域公共交通再編事業)	地域公共交通の利用者の利便を増進するため路線等の編成や事業内容の変更、等間隔運行や定額制乗り放題運賃の設定等を行う事業 併せて、独占禁止法特例法により、乗合バス事業者間等の共同経営について、カルテル規制を適用除外する特例を創設 →詳しくは詳細編 第4章をご覧ください
貨客混載に取り組みたい	貨客運送効率化事業【新設】	貨客混載の取組の実施により公共交通の生産性向上を図る事業
LRTを導入したい	軌道運送高度化事業(LRTの整備)	LRTの導入等により、定時性の確保、速達性の向上、快適性の確保等の運送サービスの質の向上を図る事業
BRTを導入したい	道路運送高度化事業(BRTの整備)	BRT等の導入による定時制、速達性及び快適性に優れた道路運送を確保する事業
海上運送を見直したい	海上運送高度化事業	定時性、速達性及び快適性に優れた海上運送を確保する事業
事業継続が難しい鉄道事業の事業構造の変更を進めたい	鉄道事業再構築事業	継続が困難又は困難となるおそれのある鉄道事業について、市町村等と鉄道事業者が協働で計画を作成し、存続を図る事業
事業継続が難しい路線バス等の生活交通の事業継続を図りたい	地域旅客運送サービス継続事業【新設】	廃止が見込まれる路線バス等について、公募により新たなサービス提供事業者を選定し、地域旅客運送サービスを継続する事業 →詳しくは詳細編 第3章をご覧ください
廃止届出がなされた鉄道の維持を図りたい	鉄道再生事業	鉄道事業者と市町村が連携して、事業の廃止届出がなされた鉄道事業の維持を図る事業

※特定事業の概要は詳細編 第2章で解説します。また、新設された地域旅客運送サービス継続事業並びに地域公共交通利便増進事業についてはそれぞれ詳細編 第3章、第4章で解説しますので確認してみてください。

なお、令和2年の法改正に伴い、MaaSの円滑な普及促進等、情報通信技術と交通の組合せによる利便増進に向けた「新モビリティサービス事業」が創設されました。こちらの事業については、上で述べた地域公共交通計画や特定事業とは別に「新モビリティサービス事業計画」を作成する必要があります(新モビリティサービス事業計画については、詳細編 第11章で説明します)。



[ 詳細編を確認 ]

- ・詳細編「第2章 地域公共交通特定事業について」
- ・詳細編「第11章 新モビリティサービス事業について」

## はじめに.5 地域公共交通計画は従来の計画から何が変わったのか？

令和2年の活性化再生法の改正に伴い、従来の「地域公共交通網形成計画（以下、網形成計画と呼びます）」に代わる、新たな法定計画として地域公共交通計画の作成が努力義務化されました（法改正に伴う網形成計画・地域公共交通総合連携計画（以下、連携計画と呼びます）の取り扱いについては詳細編「第1章 1.6 網形成計画・連携計画との関連性について」で説明します）。

### ① 地域公共交通計画と従前の計画の違い

地域公共交通計画は、従来の計画に対し対象や内容、位置付け、実効性確保のそれぞれの面で拡充させ、新たな計画とすることで、地域交通に関する各種の取組を更に促進していくことを目的としています。

▼地域公共交通計画と従来の計画の違い

	地域公共交通計画 (令和2年～)	網形成計画 (平成26年～)	連携計画 (平成19年～)
計画の対象	<ul style="list-style-type: none"> <li>ネットワークの確保・充実に加え、ダイヤや運賃などの面からもサービスを総合的に捉え改善や充実に取り組む</li> <li>地域の輸送資源を総動員する具体策を盛り込むことができる</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>バス路線などの専ら公共交通のネットワークの確保・充実（主に路線の再編や新規整備）を対象とする</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>バス交通などの活性化・再生を目的としており、特定の交通機関に特化した計画の作成も可能</li> </ul>
位置づけ	<ul style="list-style-type: none"> <li>地方公共団体による作成を法的に努力義務化</li> <li>基本的に全ての地方公共団体において計画の作成や実施に取り組む</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>地方公共団体による作成が可能</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>市町村による作成が可能（ただし、複数市町村での作成も可能）</li> </ul>
実効性確保	<ul style="list-style-type: none"> <li>定量的な目標の設定や毎年度の評価などの仕組みを制度化</li> <li>定量的なデータに基づくPDCAの取組を強化</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>可能な限り具体的な数値指標を明示</li> <li>原則として計画期間の終了時・計画の見直し時に達成状況を評価</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>可能な限り具体的かつ明確な目標を設定</li> </ul>

## ② 従前の網形成計画及び連携計画の取り扱いについて

### ■網形成計画並びに特定事業について

改正法施行前に作成された網形成計画は、改正法施行後（令和2年11月27日以降）は、地域公共交通計画とみなされるため、網形成計画を地域公共交通計画に転換するための手続き等はありません。改正法施行前に網形成計画を作成済みだった地方公共団体の皆さんは、次回の計画見直しのタイミング等で、地域公共交通計画で定められている記載事項（努力記載事項を含む）を満たしているか確認を行いましょう。

同様に、改正法施行前に作成された地域公共交通再編実施計画は、改正法施行後は地域公共交通利便増進計画とみなされます。また、その他の特定事業の実施計画を既に作成されている場合は、改正法施行後もそのままその計画は活用できます。

一方で、新たに特定事業の実施を検討している場合において、作成済みの網形成計画（現：地域公共交通計画）内でその特定事業が位置付けられていないときは、事業の位置付けを明確にした地域公共交通計画への見直しが必要となる点に留意しましょう。

### ■連携計画やその他の交通関連の上位計画について

連携計画については、記載内容について一定の評価・見直しを行ったのち、法定記載事項を追加することで地域公共交通計画に転換することができます。また、連携計画以外の都市・地域総合交通戦略や、各地域において独自で作成された任意の公共交通関連の計画についても、地域公共交通計画の法定記載事項を満たすよう見直しを行い、記載内容について法定協議会での合意を得ることにより、同様に地域公共交通計画への転換ができます。

一方で、特に連携計画や都市・地域総合交通戦略の中には、個別コミュニティバス路線に限定されている計画、ある特定の区域の課題・取組の検討に限定している等、法定記載事項と比較したときに内容の記載が十分でないものについては、地域公共交通計画として定めるためには追加的に検討しなければならない記載項目が多くなる点に留意しましょう。地域公共交通計画の作成において求められる法定記載項目については、入門編「第1章 1.2 地域公共交通計画で記載が求められる事項は？」で紹介していますので確認してみましょう。



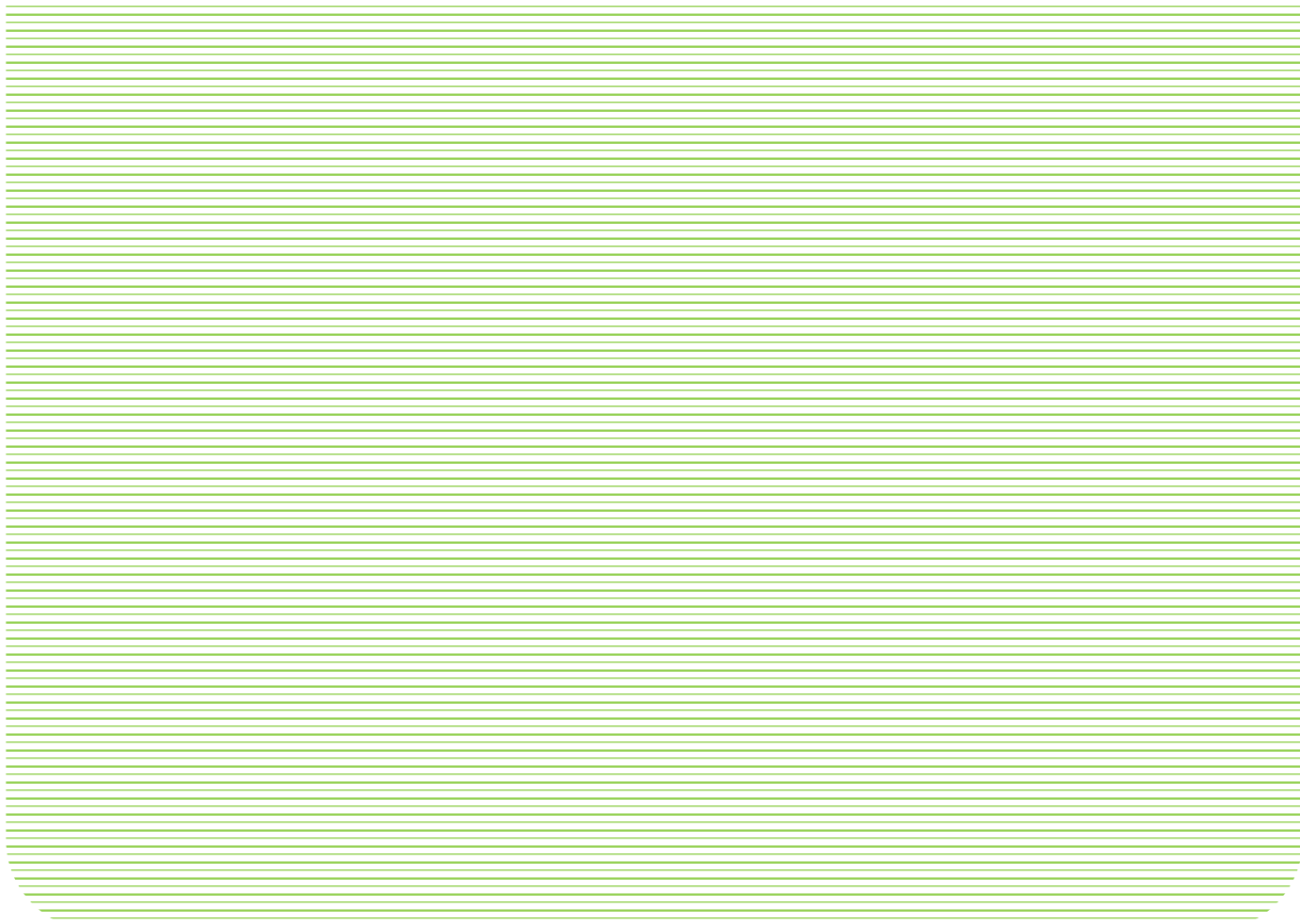
#### [ 詳細編を確認 ]

- ・ 詳細編「第1章 1.6 網形成計画・連携計画との関連性について」



# 第1章

地域公共交通計画作成の  
ポイントを理解しましょう



# 1.1 地域公共交通計画の作成主体は？

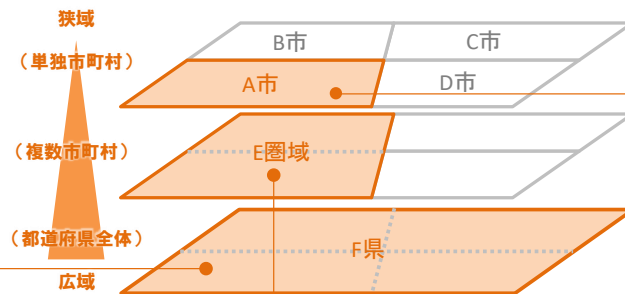
地域公共交通計画の作成主体は以下のいずれかになります。

## ▼地域公共交通計画の作成主体

### 【計画の作成主体】（法§5①）

- ① 単独市町村による作成
- ② 複数市町村による共同での作成
- ③ 都道府県と区域内の市町村による共同での作成

### ■計画区域のイメージ



### ■計画作成の例

**岩手県全体の将来像**  
 (岩手県が主体となって作成)  
 資料：岩手県地域公共交通網形成計画

**岩手県中央広域振興圏の将来像**  
 (岩手県が主体となって作成※)  
 資料：岩手県地域公共交通網形成計画  
 ※地域によっては構成市町村が共同で作成する例もあります

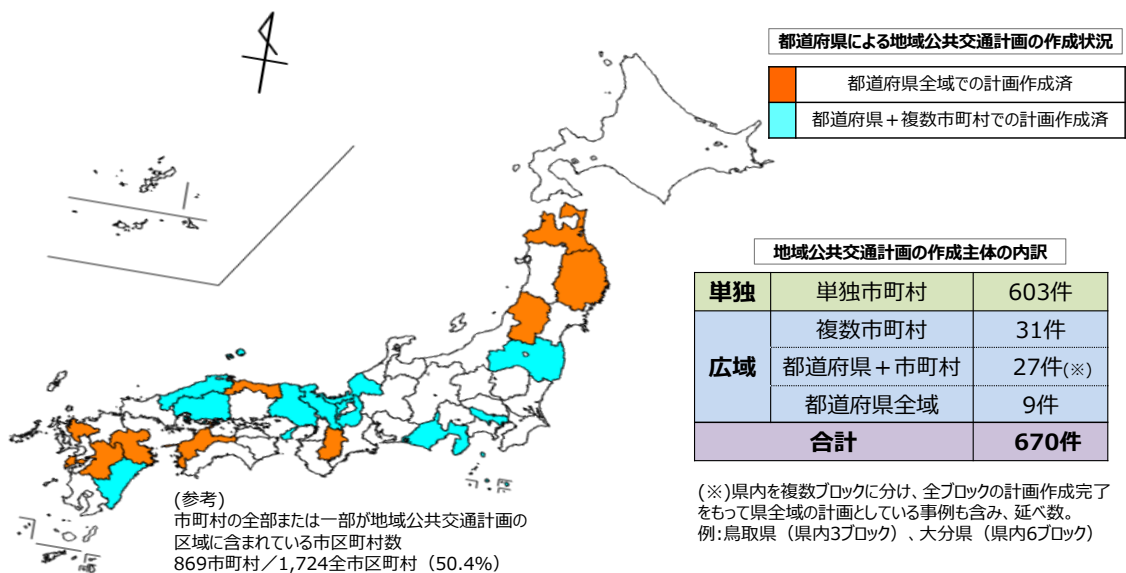
**盛岡市の将来像**  
 (盛岡市が主体となって作成)  
 資料：盛岡市地域公共交通網形成計画

### ▲計画作成主体と計画区域のイメージ

作成主体については、計画区域と連動して判断することになります。計画区域は、地域住民の通勤、通学、買い物、通院といった日常生活に関して形成される交通圏を基本とします。自分たちの市町村内で交通圏が概ね収束している状況であれば単独市町村での作成を検討し、交通圏の範囲が複数の市町村にまたがる場合は、複数市町村による共同での作成を検討しましょう。一方、都道府県は、都道府県内の移動における幹線的な公共交通の維持・充実や、複数市町村にまたがる移動手段の確保の観点から計画の作成を検討しましょう。このように、取り扱う交通圏や移動特性の範囲に応じて、計画区域・作成主体を設定するとともに、都道府県内の広域的な移動と、市町村内の狭域的な移動を多層的に扱った地域公共交通計画が作成されることが望まれます。

ただし、交通圏によっては、関係市町村数が多い場合や、地理的に遠い市町村が含まれるといったケースもあります。このように、交通圏全体で議論することが容易でない場合は、最初から完璧なものを目指さなくても構いませんので、まずは隣接市町村との連携から始めるなど、できることから徐々に広げていきましょう。一方で、計画制度と補助制度の連動に伴い、地域公共交通確保維持事業の活用のためには補助系統の沿線市町村での連携や、都道府県による広域的な計画区域での計画作成が必要となる場合もあります（詳細については、詳細編「第1章 1.7 地域公共交通計画と乗合バス等の補助制度の連動化」で解説します）。

なお、計画作成の順番は定めておらず、都道府県で先行して計画を作成しその後市町村で作成することも考えられますし、逆に市町村が先行することも考えられます。また、都道府県と市町村が同時並行で計画を検討することも考えられます。ただし、お互いの計画の内容について、ネットワークの考え方やサービス内容、役割分担、目標設定等の観点で整合を取る必要がありますので、各計画の検討を行う法定協議会間での連携が重要になります。



▲地域公共交通計画の作成状況（令和3年11月末までの作成状況）

**【参考】複数自治体で計画区域を設定した例**

複数市町村が連携して計画を作成する例のほか、都道府県が全域を対象、あるいは地域ごとに計画を作成する例、都道府県と市町村が連携して計画を作成する例など、地域の実情や生活圏の状況に応じて、計画区域及び計画作成主体が柔軟に設定されています。

**▼複数自治体の連携による地域公共交通計画の作成実績**

分類	場所(都道府県)	計画作成団体	
		都道府県	市町村
■都道府県が策定	青森県	青森県	(県内全域)
	岩手県	岩手県	(県内全域)
	山形県	山形県	(県内全域)
	奈良県	奈良県	(県内全域)
	鳥取県	鳥取県	(県内全域)
	愛媛県	愛媛県	(県内全域)
	佐賀県	佐賀県	(県内全域)
	熊本県	熊本県	(県内全域)
	大分県	大分県	(県内全域)
	■都道府県と複数の市町村が連携して作成	岩手県(三陸鉄道沿線地域)	岩手県
福島県、宮城県(阿武隈急行線地域)		福島県、宮城県	福島市、伊達市、角田市、柴田町、丸森町
福島県(福島圏避難地域)		福島県	田村市、南相馬市、川俣町、広野町、楡葉町、富岡町、川内村、大熊町、双葉町、浪江町、葛尾村、飯館村、福島市、郡山市、いわき市、相馬市
福島県(会津圏地域)		福島県	会津若松市、喜多方市、会津坂下町、湯川村、柳津町、会津美里町
東京都(東京臨海部地域)		東京都	中央区、港区、江東区
福井県(福南地域)		福井県	敦賀市、小浜市、美浜町、高浜町、おおい町、若狭町
福井県(福井県並行在来線地域)		福井県	福井市、敦賀市、鯖江市、あわら市、越前市、坂井市、南越前町
静岡県(南伊豆・西伊豆地域)		静岡県	沼津市、下田市、伊豆市、南伊豆町、松崎町、西伊豆町
静岡県(東伊豆・中伊豆地域)		静岡県	沼津市、熱海市、三島市、伊東市、伊豆の国市、東伊豆町、河津町、函南町
京都府(JR山陰本線(園部～綾部)沿線地域)		京都府	綾部市、南丹市、京丹波町
京都府(JR関西本線(加茂以東)沿線地域)		京都府	笠置町、和束町、南山城村
京都府、兵庫県(北近畿タンゴ鉄道沿線地域)		京都府、兵庫県	福知山市、舞鶴市、宮津市、京丹後市、伊根町、与謝野町、豊岡市
滋賀県(大津湖南エリア地域)		滋賀県	大津市、草津市、守山市、栗東市、野洲市、湖南市
滋賀県(近江鉄道沿線地域)		滋賀県	彦根市、近江八幡市、甲賀市、東近江市、米原市、日野町、愛荘町、豊郷町、甲良町、多賀町
島根県(一畑電車沿線地域)		島根県	松江市、出雲市
島根県、広島県(三江線沿線地域)		島根県、広島県	江津市、川本町、美郷町、邑南町、安芸高田市、三次市
高知県(高知県東部広域地域)		高知県	室戸市、安芸市、南国市、香南市、東洋町、奈半利町、田野町、安田町、北川村、馬路村、芸西村
高知県(高知県南北地域)		高知県	本山町、大豊町、土佐町、大川村
佐賀県(唐津地域)		佐賀県	唐津市、玄海町
長崎県(長崎県南地域)		長崎県	諫早市、雲山市、島原市、南島原市
熊本県(南阿蘇鉄道沿線地域)	熊本県	高森町、南阿蘇村	
宮崎県(日向・東臼杵地域)	宮崎県	日向市、門川町、美郷町、諸塚村、椎葉村	
■複数の市町村が連携して作成	青森県(八戸圏)	-	八戸市、三戸町、五戸町、田子町、南部町、階上町、新郷町、おいらせ町
	青森県(下北地域)	-	むつ市、大間町、東通村、風間浦村、佐井村
	秋田県(南秋地域)	-	五城目町、八郎潟町、大湯村
	山形県(フラワー長井線沿線地域)	-	長井市、南陽市、川西町、白鷹町
	栃木県(芳賀・宇都宮東部地域)	-	宇都宮市、芳賀町
	栃木県(那須地域定住自立圏地域)	-	那須塩原市、大田原市、那須町、那珂川町
	群馬県(館林都市圏)	-	館林市、板倉町、明和町、千代田町、邑楽町
	新潟県(燕・弥彦地域)	-	燕市、弥彦村
	富山県(城端・水見線沿線地域)	-	高岡市、水見市、砺波市、南砺市
	長野県(松本地域)	-	松本市、山形村、朝日村
	長野県(南信州地域)	-	飯田市、松川町、高森町、阿南町、阿智村、平谷村、根羽村、下條村、売木村、天龍村、泰阜村、喬木村、豊丘村、大鹿村
	福井県(えちぜん鉄道交通圏地域)	-	福井市、勝山市、坂井市、あわら市、永平寺町、大野市
	福井県(福井鉄道交通圏地域)	-	福井市、鯖江市、越前市、池田町、南越前町、越前町
	岐阜県(明知鉄道沿線地域)	-	惠那市、中津川市
	岐阜県、三重県(養老線交通圏地域)	-	大垣市、桑名市、海津市、養老町、神戸町、揖斐川町、池田町
	岐阜県(白川・東白川地域)	-	白川町、東白川村
	愛知県(北設楽郡地域)	-	設楽町、東栄町、豊根村
	兵庫県(神戸電鉄粟生線地域)	-	神戸市、三木市、小野市
	兵庫県(淡路島地域)	-	洲本市、南あわじ市、淡路市
	滋賀県(湖東圏)	-	彦根市、愛荘町、豊郷町、甲良町、多賀町
	岡山県、広島県(福山・笠岡地域)	-	笠岡市、福山市
	香川県(小豆島地域)	-	土庄町、小豆島町
	熊本県(熊本地域)	-	熊本市、嘉島町
	熊本県(人吉・球磨地域)	-	人吉市、錦町、多良木町、湯前町、水上村、相良村、五木村、山江村、球磨村、あさぎり町
	鹿児島県(沖永良部地域)	-	和泊町・知名町

(令和3年12月末までの作成状況)

## 1.2 地域公共交通計画で記載が求められる事項は？

地域公共交通計画に記載が必要な事項（活性化再生法で定められている記載事項）については以下のとおりです。なお、作成に当たっては、基本方針の記載（詳細編の参考資料として収録しています）にも十分に留意することが必要です。

### ▼地域公共交通計画の法定の記載事項

#### 【記載事項】（法§5②）

- ① 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の推進に関する基本的な方針
- ② 計画の区域
- ③ 計画の目標  
（※目標設定に当たり、地域旅客運送サービスについての利用者の数、収支、地域旅客運送サービスの費用に対する国及び地方公共団体の負担に関する金額、その他必要と認める事項について定量的な目標を設定するよう努めるものとする（法§5④、施行規則10の2））
- ④ ③の目標を達成するために行う事業・実施主体  
（※本事項において、地域公共交通特定事業に関する事項も記載可能（法§5⑤））
- ⑤ 計画の達成状況の評価に関する事項
- ⑥ 計画期間
- ⑦ その他計画の実施に関し地方公共団体が必要と認める事項

#### 【記載に努める事項】（法§5③）

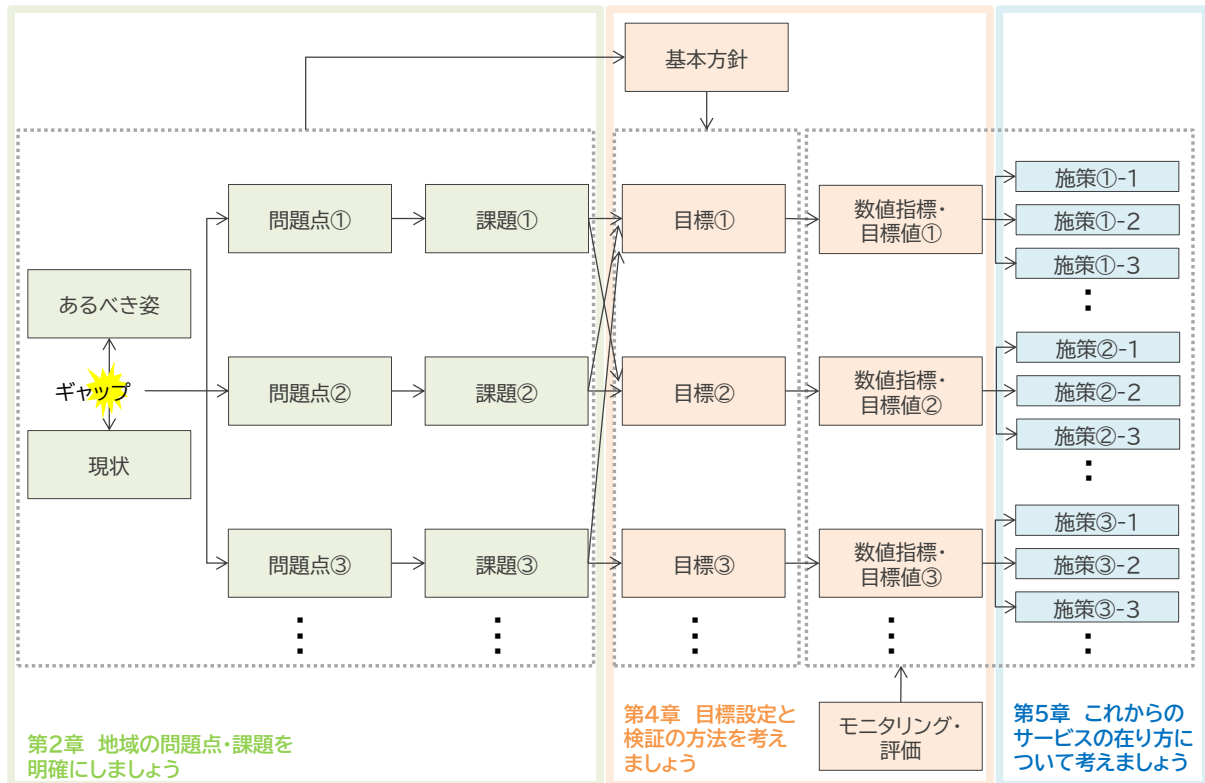
- ① 計画に定められた目標を達成するために行う事業に必要な資金の確保に関する事項
- ② 都市機能の増進に必要な施設の立地の適正化に関する施策との連携に関する事項
- ③ 観光の振興に関する施策との連携に関する事項
- ④ ①～③のほか、地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に際し配慮すべき事項

以下に地域公共交通計画の記載事項と、計画全体の体系について概説します。入門編 第 2 章以降でそれぞれの事項の記載において参考になる情報を整理していますので、必要に応じて確認してみてください。

▼地域公共交通計画の記載事項の概要

記載事項	概要	入門編内で参考になる箇所	※それぞれの記載事項については、法定協議会等での議論を通じて検討を深める必要があります ↓入門編「第3章 協議会運営を工夫しましょう」
①基本的な方針	計画が目指すべき将来像と、その中で公共交通が目指すべき役割を明確化し、取組の方向性を定めます。また、まちづくり、観光振興等の様々な分野との連携を整理します。	<b>■基本的な方針の検討のための問題点・課題の整理方法</b> →入門編「第 2 章 地域の問題点・課題を明確にしましょう」 <b>■問題点・課題を踏まえた基本的な方針の設定方法</b> →入門編「第 4 章 目標設定と検証の方法を考えましょう」	
②計画の区域	当該地域の交通圏の範囲を基に計画の区域を設定します。	→入門編「第 2 章 地域の問題点・課題を明確にしましょう」	
③計画の目標	①の基本的な方針に即して目標を設定します。	→入門編「第 4 章 目標設定と検証の方法を考えましょう」	
④事業・実施主体	目標達成のために提供されるべき地域旅客運送サービスの全体像・具体的なサービス水準を定めます。併せて、その実現に必要な事業・実施主体を整理します。	→入門編「第 5 章 これからのサービスの在り方を考えましょう」	
⑤計画の達成状況の評価	達成状況の評価計画と評価を踏まえた見直し方針を立てます。	→入門編「第 4 章 目標設定と検証の方法を考えましょう」	
⑥計画期間	原則 5 年程度ですが、地域の実情に合わせて設定しましょう。	→入門編「第 4 章 目標設定と検証の方法を考えましょう」	
⑦その他	その他、基本方針に基づき記載すべき事項があれば記載してください。		





▲地域公共交通計画の体系図

なお、活性化再生法の改正に伴い、今後、地域公共交通確保維持事業の補助を受けるためには、地域公共交通計画での位置付けが必要となります。計画内での具体的な記載イメージについては、詳細編「第1章 1.7 地域公共交通計画と乗合バス等の補助制度の連動化」で説明します。

i

**[ 詳細編を確認 ]**

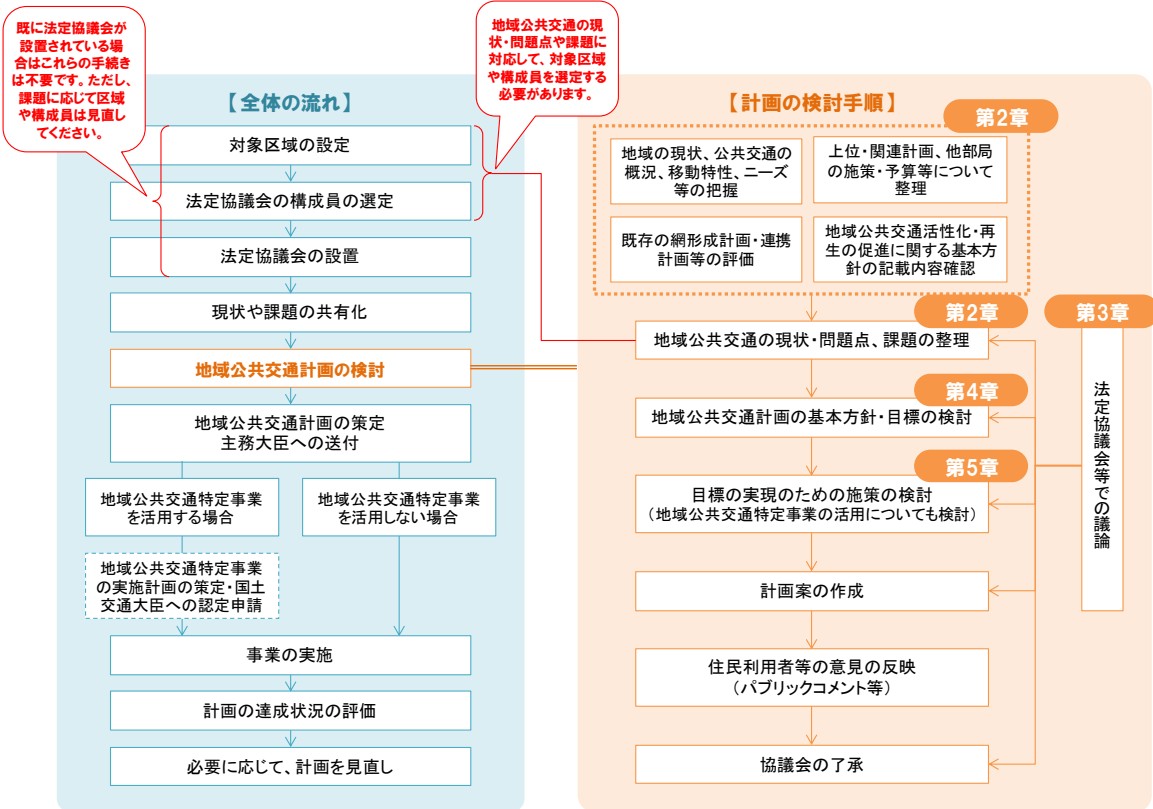
- 詳細編「第1章 1.3 地域公共交通計画作成に必要な検討項目」
- 詳細編「第1章 1.4 地域公共交通計画の構成」
- 詳細編「第1章 1.7 地域公共交通計画と乗合バス等の補助制度の連動化」

第1章

1. 地域公共交通計画作成のポイントを理解しましょう  
2. 地域公共交通計画で記載が求められる事項は？

### 1.3 地域公共交通計画の作成手順は？

地域公共交通計画作成に関する、全体の流れ及び計画の検討手順・作成スケジュールについては以下のとおりです。なお、法定協議会の対象区域や構成員については、地域公共交通の現状・問題点、課題の整理を踏まえて、設定・見直しすることも考えられます。



※計画作成年度を「N年度」とした場合

作業項目	N-2年度			N-1年度												N年度		
	夏	秋	冬	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
地域関係者へのヒアリング	■																	
仮説設定と調査事項検討	■	■																
予算要求		■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
補助事業活用の相談・要望		■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
法定協議会の立ち上げ		■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
業務発注	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
現状整理・上位関連計画の整理				■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
ニーズ把握						■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
問題点・課題の検討						■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
目標の実現のための施策の検討						■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
計画案の作成						■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
住民利用者等の意見の反映(パブコメ等)						■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
計画の決定・国への送付						■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
法定協議会の開催						①	②	③	④									
N年度予算要求(初年度実施分)																		

▲地域公共交通計画作成の流れと作成スケジュールの例

[ 詳細編を確認 ]

- ・ 詳細編「第1章 1.1 地域公共交通計画作成の手順」
- ・ 詳細編「第1章 1.2 地域公共交通計画作成のスケジュール」
- ・ 詳細編「第1章 1.3 地域公共交通計画作成に必要な検討項目」



## 1.4 計画制度と補助制度の連動化について

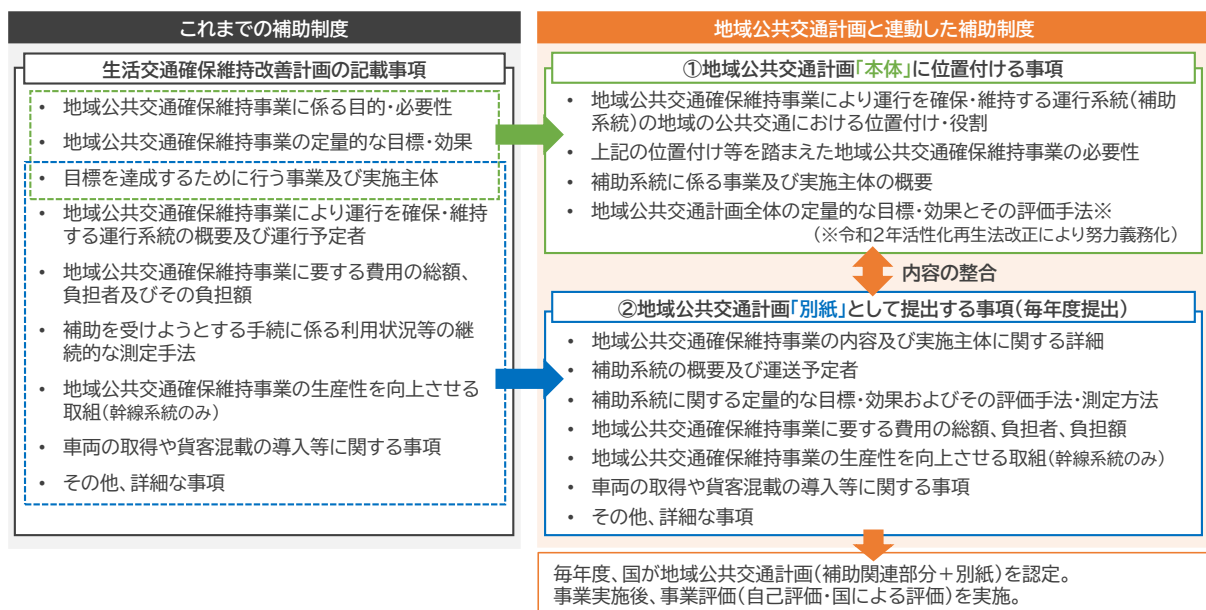
改正法の施行に伴い、地域公共交通計画の作成が地域公共交通確保維持事業による補助要件として定められることになりました。これまでの補助制度では「生活交通確保維持改善計画」に記載することで認定を受けていましたが、今後は「地域公共交通計画」に記載することで認定を受けることになります。今後、補助事業の活用のためには、補助系統の地域の公共交通における位置付けや補助事業活用の必要性等について、原則、補助系統が跨がる全ての市町村の地域公共交通計画又は都道府県の地域公共交通計画に記載が必要であり、法定協議会において協議がなされる必要があります。特に、幹線系統については都道府県の計画への位置付けも想定しており、今後は都道府県による計画作成も重要となります。

なお、計画と連動した補助制度の活用を検討する際には、「地域公共交通計画と乗合バス等の補助制度の連動化に関する解説パンフレット（国土交通省総合政策局地域交通課）」が参考になりますので、必要に応じて参照してください。

### ① 計画への記載内容について

補助事業の認定申請については、地域公共交通計画（本体）において、補助系統の地域の公共交通における位置付け、補助事業の必要性等について設定する必要があります。これまでの補助計画のように補助事業についてのみ記載するのではなく、地域公共交通計画の各記載事項の中に溶け込ませた形で記載する必要があります。この記載がない場合、今後、補助制度の活用ができなくなりますので、特に注意してください。

これまで補助事業を活用する際に国土交通省に提出していた「生活交通確保維持改善計画」で位置付けられてきた補助系統に関する事項のうち、上記のような地域公共交通計画の「本体」に位置付ける事項以外については、計画の「別紙」として提出することとなりました。別紙についても、地域公共交通計画の一部として、法定協議会における協議の手続等を経る必要があります。



▲地域公共交通計画への記載内容

## ② 計画の作成主体について

地域公共交通確保維持事業では、乗合バス等運行費への補助メニューとして地域間幹線系統補助と地域内フィーダー系統補助がありますが（以下、それぞれ幹線補助・フィーダー補助と呼びます。）、幹線補助は、幹線沿線の市町村（単独・複数）が作成する地域公共交通計画又は、都道府県が作成する広域的な地域公共交通計画に位置付けることを想定しています。フィーダー補助は、主に市町村単位で作成される地域公共交通計画に位置付けることを想定しています。

幹線	作成主体:都道府県又は市町村	フィーダー	作成主体:市町村
<ul style="list-style-type: none"> <li>地域公共交通計画に幹線補助を位置づける場合、計画の作成主体は以下の3パターンを想定。               <ol style="list-style-type: none"> <li>幹線沿線の単都市町村が個々に計画作成 <small>※当該幹線沿線の全ての市町村で計画作成する必要あり</small></li> <li>幹線沿線の複数市町村が共同して計画作成</li> <li>都道府県による広域(都道府県全域又はブロックごと)での計画作成</li> </ol> </li> <li>地域の公共交通における幹線の位置づけ等を地域公共交通計画に記載。</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>地域公共交通計画にフィーダー補助を位置づける場合、基本的には市町村が計画作成することを想定。</li> <li>地域の公共交通におけるフィーダーの位置づけ等を地域公共交通計画に記載。</li> </ul>	

### ▲ 地域公共交通計画の作成主体について

## ③ 補助金執行について

### a) 法定計画の作成主体と補助対象者について

幹線補助・フィーダー補助を位置付けるべき法定計画の作成主体と補助金の補助対象者については以下に示す通りです。

### ▼ 法定計画の作成主体と補助金の補助対象者について

	現行		法定計画(地域公共交通計画)の有無	経過措置期間(～令和6年事業年度)		経過措置期間終了後(令和7年事業年度～)	
	補助計画	交付先		補助計画	交付先	補助計画	交付先
幹線	生活交通確保維持改善計画(幹線) ※主に県単位	乗合事業者又は都道府県・市町村法定協議会	都道府県法定計画あり	都道府県法定計画又は生活交通確保維持改善計画(幹線)	都道府県法定協議会又は乗合事業者	都道府県法定計画	都道府県法定協議会又は乗合事業者
			都道府県法定計画なし 市町村法定計画あり	市町村法定計画又は生活交通確保維持改善計画(幹線)	市町村法定協議会又は乗合事業者	市町村法定計画	市町村法定協議会又は乗合事業者
			都道府県・市町村法定計画なし	生活交通確保維持改善計画(幹線)	乗合事業者	補助対象外	
フィーダー	生活交通確保維持改善計画(フィーダー) ※主に市町村単位	乗合事業者、自家用有償旅客運送者又は市町村法定協議会	都道府県法定計画なし 市町村法定計画あり	市町村法定計画又は生活交通確保維持改善計画(フィーダー)	市町村法定協議会又は乗合事業者等	市町村法定計画	市町村法定協議会
			都道府県・市町村法定計画なし	生活交通確保維持改善計画(フィーダー)	乗合事業者等	補助対象外	

※補助系統を位置付けるべき地域公共交通計画の作成主体等について、悩まれる場合はお近くの地方運輸局・運輸支局にご相談ください。

**b) 新制度での申請に当たり準備が必要なもの**

今後は、原則として法定協議会（幹線補助については乗合バス事業者又は法定協議会）に対して補助を行うこととなりますので、上述した地域公共交通計画への記載のほか、以下の確認・変更が必要です。

- 協議会財務規程の制定
- 協議会口座の準備
- 協議会規約の見直し
- 協議会の構成要員が要件を満たしているかの確認※ 等

※活性化再生法及び地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱いずれの要件も満たす必要があります

**c) 経過措置について**

令和6年事業年度までは、経過措置により従前の生活交通確保維持改善計画による認定を受けることが可能ですが、令和7年事業年度以降は、補助制度の活用においては地域公共交通計画の作成が必須となる点に注意しましょう。

**【地域公共交通計画（旧：網形成計画）を作成していない地方公共団体】**

- 令和7年事業年度（令和6年10月1日～令和7年9月30日事業分）の認定申請の提出期限は令和6年6月であることを踏まえ、地域公共交通計画は、余裕を持って作成しましょう。

**【地域公共交通計画（旧：網形成計画）を作成している地方公共団体】**

- 改正前の生活交通確保維持改善計画を適用できるのは、令和6年事業年度までです。

**【詳細編を確認】**

- 詳細編「第1章 1.7 地域公共交通計画と乗合バス等の補助制度の連動化」

**【参考資料を確認】**

- 国土交通省 総合政策局 地域交通課「地域公共交通計画と乗合バス等の補助制度の連動化に関する解説パンフレット」（令和4年3月）

## 1.5 地域公共交通計画の作成・運用に当たっての 10 のポイント

ここでは、地域公共交通の作成・運用に当たって留意すべき 10 のポイントを挙げています。それぞれのポイントに関連する具体的な説明は、入門編 第 2 章以降で記載していますので、参考にしてみてください。

### ■地域の問題点・課題を明確にする上でのポイント（→具体的には入門編 第 2 章）

#### ポイント① 地域に足を運ぶとともに、データを使って分析・議論しましょう

公共交通事業を具体化していくためには、何よりも担当者が「利用者」の目線から地域の実態を知っておく必要があります。まずは現地に足を運び、自分自身の目で見て、地域の方と話をし、実態や問題点を肌感覚として把握することが重要です。

また、地域公共交通計画に記載する内容（目標や事業など）の調整に当たっては、法定協議会等で関係者と話し合いを重ねる必要があります。その際には、地域や公共交通の現状・問題点について、根拠を明確に議論することが重要です。現地で感覚的に把握した事柄については、データで裏付けを行うことにより、議論も円滑に進むことが期待されます。

#### ポイント② 周りにサポーターを増やしましょう

地域公共交通計画を円滑に作成し、実行していくためには、行政と交通事業者とのパートナーシップを築く必要があります。普段から定期的に交通事業者との対話を重ね、現状や問題点を共有化し、信頼関係を構築することが大切です。その上で、担当者が、ある程度地域の公共交通に関する状況や交通事業者の現況等を把握できるようになれば、なかなか手が回らない事業の現状分析などを行政が率先して実施し交通事業者と共有化するなど、行政が「一歩前」を進むことも考えましょう。

また、地方公共団体においては、少ない担当者で多くの業務をこなさなければなりません。事務手続などの業務に忙殺されることなく、関係者を巻き込んだ実のある議論・協議を進めていくことが必要です。そのためには、外部のアドバイザー等も有効に活用できる体制を築くとともに、関連する部署・部局の担当者とも連携して、周囲にサポーターを増やしていくことが大切です。また、自治会や地元の団体・企業などとの協力関係も積極的に築くことで、利用者としての立場だけでなく、これからの地域における公共交通の担い手になってもらうことも考えられます。「われわれの地域公共交通」として、ともに解決できることがないか話し合しましょう。

地方運輸局・運輸支局の担当者に打合せ等に参加してもらい、検討状況を共有するとともに、適宜アドバイスを受けたり、他地域の情報等を入手したりすることなども有効です。また、先進的な取組を行っている地方公共団体があれば、実際に視察に行ってみましょう。先進事例における工夫や試行錯誤は、計画作成において非常に有益な情報になります。本手引きの添付資料に、これまでに地域公共交通優良団体国土交通大臣表彰を受賞した事例等を紹介していますので、まずはこれらの事例の取組内容について研究することもおすすめです。

**ポイント③ 計画区域を適切に設定しましょう**

住民の生活圏や公共交通利用者の移動範囲をみると、一市町村では完結せず、市町村境界を跨いで広域的に広がっているケースが少なくありません。例えば、地域を跨ぐ鉄道や乗合バス、コミュニティバスの運行が行われている場合、地域公共交通計画の作成に当たっては、一市町村だけではなく、複数の市町村が連携して計画作成に取り組んだり、都道府県が当該市町村と共同して計画作成に取り組んだりする必要があります。▶添付資料 テーマ「広域連携」参照

市町村間での連携だけでは計画作成が難しい場合は、共同して都道府県に対し、地域公共交通計画を作成することを要請することができます。複数の市町村から要請があり、なおかつ都道府県が必要と認める場合は、都道府県は当該市町村と共同して地域公共交通計画を作成してください。また、補助事業の活用において、市町村間の連携や都道府県との調整が必要なケースもあることに注意しましょう。

関係する市町村数が非常に多い場合、調整の負担が大きくなってしまう場合もありますので、まずは先導的に隣接する市町村との連携（例えば、関係する市町村の担当者と意見交換の場を設ける、自分の地域の法定協議会に委員・オブザーバーとして参加してもらうなど）から始めてみて、都道府県に相談を行いつつ、検討・協議を進める中で周辺の市町村にも範囲を広げていくなど、徐々にステップアップしていくことも有効です。

**■協議会運営を行う上でのポイント（→具体的には入門編 第3章）****ポイント④ 地域公共交通に関する課題と解決策は法定協議会で考え、実行しましょう**

地域公共交通計画の作成においては、「法定協議会」の役割が非常に重要となります。法定協議会は、地域公共交通計画の作成に関する協議・実施に関する連絡調整のみならず、計画の実施に関しても協議ができるようになっていきます。つまり、法定協議会は単なる計画作成のオーソライズ機関ではなく、これからの公共交通の見直しを推進していく上での「推進本部」となるものです。地域にとって必要なことを企画し、実行していくために、法定協議会をうまく活かしていくことを念頭に置いてください。地域公共交通計画を作成するまでの間は年に何度も法定協議会を開催する一方で、計画を作成してしまったら1年に1回しか法定協議会を開催しなくなる地域も見られますが、計画に記載したことを適切に実施し、継続的に達成状況を評価できている地域の多くは、計画作成後も法定協議会を定期的の実施し、活発に議論しています。

地域公共交通計画の作成・運用に当たって、行政が全てを考え、全てを負担し、実行しなければならないということはありません。法定協議会を通じて議論した行政、交通事業者、住民をはじめとする関係者全員の役割と責務については地域公共交通計画の中で明確化しましょう。

**■目標設定と検証の方法を考える上でのポイント（→具体的には入門編 第4章）****ポイント⑤ 関係者で共通認識が持てるような目標を設定しましょう**

地域の関係者が共通認識を持って取組を推進することができるよう、可能な限り具体的かつ明確な目標を設定しましょう。また、設定した目標に合わせて適切な数値指標・目標値を定めましょう。特に、地域公共交通の利用者数や収支状況、当該地域公共交通に投じられる公的負担額など事業の効率



性に関する指標については、定量的に設定することが望めますので、データ収集の方法や分析の方法について理解しておきましょう。

また、地域公共交通の確保・充実、経済振興や福祉、教育、環境等の他の行政分野にも影響を及ぼすことが考えられますので、目標設定においては分野横断的に考えるようにしましょう。▶添付資料 テーマ「目標設定・評価の工夫」参照

### ポイント⑥ モニタリング・評価を徹底しましょう

設定した目標を着実に達成するためには、地域公共交通計画の作成後、計画に定めた事業の実施状況についてモニタリングするとともに、各数値指標に関する評価を毎年度行う必要があります。そのため、計画内にはモニタリング・評価の手法とスケジュール、役割分担を明示するとともに、計画作成後はスケジュール管理を徹底しましょう。また、評価については、単に目標値に「達した・達していない」の確認作業をするだけでなく、評価の結果に基づいて、事業の充実等の検討を行うとともに計画の見直しに反映する必要がありますので、目標を設定するだけでなく、評価結果を踏まえてどのように見直しを行うのか、その方針についても計画内で明確化しましょう。▶添付資料 テーマ「目標設定・評価の工夫」参照

また、モニタリング・評価の適切な運用のためには、ポイント④で述べた法定協議会の定期的な開催が重要です。モニタリング・評価のスケジュールは法定協議会の開催スケジュールと連動して検討し、計画内でもそれを明確にしましょう。

## ■これからのサービスの在り方を考える上でのポイント（→具体的には入門編 第5章）

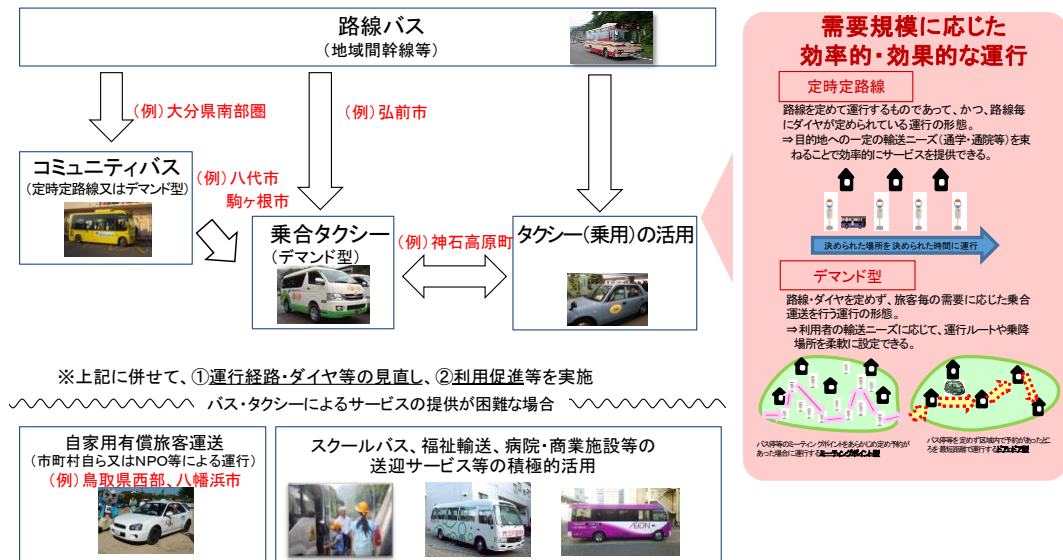
### ポイント⑦ 地域の実情に合わせ、幅広い視点からサービスの内容を検討しましょう

計画作成においては、例えば特定の地区だけの対策を検討する、ある事業の推進のために計画を作成する、という発想では、地域全体で見たときに必ずしも最適なものにならない可能性があります。個別の地区や事業といった「部分最適」の考え方ではなく、計画対象とする区域全体かつ地域旅客運送サービス全体の望ましい在り方に向けて、地域全体・地域に関係する事業全体を見渡した「全体最適」の発想で検討を進めてください。

同じ理由から、計画作成においては、特定の交通モードだけに特化するのではなく、地域に存在する複数の交通モードを横断的に取り扱ってください。もちろん、計画作成に当たっては、例えば鉄道に対して重点的に取り組む、バスを中心に扱う、などのメリハリをつけることについては、問題はありません。ただし、鉄道を重点的に扱うために、バスは全く取り扱わないということではなく、鉄道とバスの相互の連携や役割分担等についても協議を行うなど、地域旅客運送サービス全体を対象に検討することが求められます。▶添付資料 テーマ「鉄道・軌道との連携、海上交通との連携」参照

また、コミュニティバスやデマンド交通だけでなく、既存の乗合バス、更には必要に応じて、自家用有償旅客運送やスクールバス、福祉輸送、病院・商業施設・宿泊施設・企業などの既存の民間事業者による送迎サービス等、地域の輸送資源を活用することによる多様な可能性についても念頭に置いてください。▶添付資料 テーマ「自家用有償旅客運送の活用、タクシーの活用、地域資源の活用、貨客混載」参照

なお、本書での「地域の輸送資源の総動員」とは、「地域の輸送資源を全て活用しなければならない」という意味ではなく、次の図に示すように、既存の交通手段の活用を基本に、より効率的かつ持続可能な運行形態や交通機関の活用の可能性を幅広く検討・実施することを意味しています。つまり、まずは既存の乗合バス等の公共交通が活用できないかしっかりと検討し、それでも十分でない領域を地域で活用できる他の輸送資源で補完するというステップで検討を進めることがポイントとなります。



▲地域の实情に合わせた交通手段の見直しのイメージ

**ポイント⑧ 分野を横断した連携を行いましょ**

既存の総合計画や都市計画マスタープランにおける将来都市構造や、地域公共交通に関する方針を踏まえた上で、課題整理や今後の方針等の検討を進めます。例えば、市街地の広がりや公共交通ネットワークを同じ地図上で表し、整合性を確認の上、必要な公共交通のサービス水準を検討することが考えられます。検討に当たって、都市的地域においては、立地適正化計画の同時検討やコンパクトシティを目指すことは必須ではありませんが、各地域において、都市と公共交通の利便性・効率性が可能な限り相乗効果を生みながら向上し、その持続可能性が増すよう、様々なまちづくりの手段の中から適切なものを選択し、皆さんの地域の地域特性・必要性に応じたまちづくりとの連携の姿を模索することが強く望まれます。

また、都市計画や立地適正化計画を作成することがない中山間地であっても、拠点となる施設の立地が公共交通の利用動態に大きな影響を与えることから、病院、スーパー、温浴施設、役場、公民館、図書館、生涯学習施設、福祉施設、道の駅といった、地域住民が集まる施設の立地を踏まえて、公共交通ネットワークの在り方を考えることが有効になります。一方、これまでの各種計画で十分検討しなかった事項、例えば交通結節点となる拠点整備や公共交通の沿線における人口誘導等については、地域公共交通計画の作成においてその方針を検討し、今後の都市計画マスタープランの見直しや立地適正化計画の作成に反映していくことが考えられます。また、今後の立地適正化計画の作成に合わせて、必要に応じて地域公共交通計画等を見直すということもあり得ます。

また、いわゆるバス、鉄道といった公共交通手段だけではなく、地域における様々な資源を結びつけながら持続可能な地域旅客運送サービスを構築していくとともに、公共交通の利用促進・需要創造を積極的に展開していく上でも、各分野との連携を図り、分野横断的な対策を検討・立案・実施していくことが求められます。観光振興、中心市街地活性化、福祉・健康、教育、環境等の多様な分野との連携を進めてください。

#### ポイント⑨ 新たな技術やサービスを積極的に活用しましょう

近年、AI・ICT等の先端的技術や、MaaSのような新しいモビリティサービスが出現しています。こうした新たな技術・サービスは地域における交通課題の解決に有効である可能性もあり、地域公共交通におけるこれらの技術・サービスの活用を通じた利用者の利便性向上を目指し、交通事業者だけでなく、地方公共団体や地域の関係者も含めて議論・検討を進めることが重要です。

また、近年の訪日外国人観光客の増加や移動ニーズの多様化に対応するためには、移動手段をただ確保すればよいのではなく、便利で利用しやすい地域旅客運送サービスの確保・充実が必要となります。例えば、スマートフォンによる運行情報や経路検索の提供、案内標識の多言語化、駅構内や停留所、車内における公衆無線 LAN 環境の整備、キャッシュレス決済の導入等、幅広い分野で新たな技術を活用した利用者の利便性向上に向けた検討が求められます。また、このような取組による地域旅客運送サービスの「質」の向上は、日本人観光客も含めた交流人口の拡大・観光振興の基盤の整備にも繋がります。一方で、注意していただきたいのは、新たな技術やサービスを導入すれば地域の交通課題が全て解決するわけではないということです。数ある技術・サービスから自分たちの地域の課題に適したものを選択するためには、地域課題や技術・サービスを正しく理解しておく必要がありますし、導入した技術・サービスを活用して、どのように地域の新しいライフスタイルに提案していくかという事項も、併せて検討すべき重要なポイントです。▶[添付資料 テーマ「新技術の活用」参照](#)

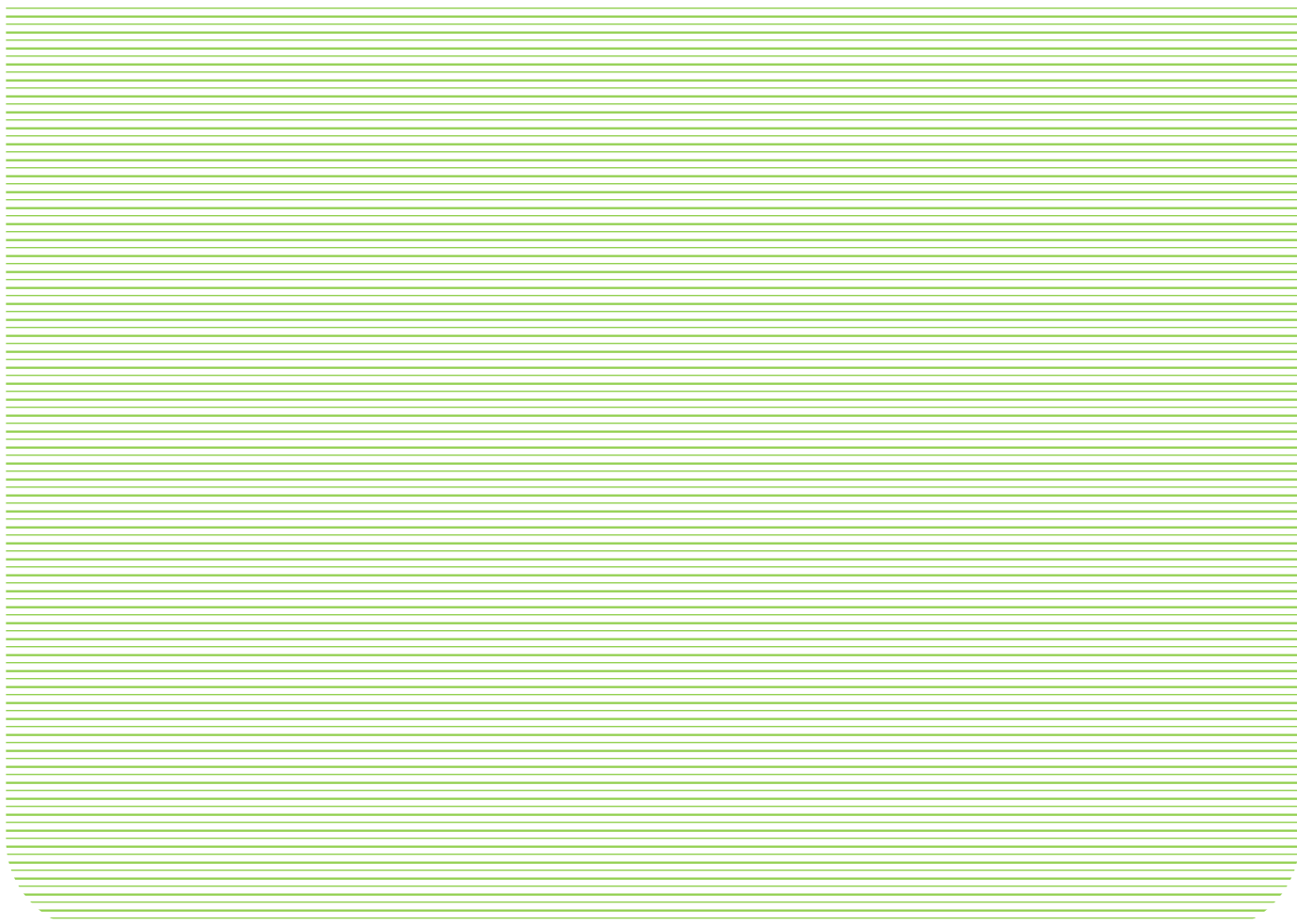
#### ポイント⑩ 課題解決に有効な特定事業を適切に選択しましょう

令和2年の法改正により、地域公共交通特定事業に地域旅客運送サービス継続事業、貨客運送効率化事業、地域公共交通利便増進事業が創設されました。地域旅客運送サービスの持続可能な提供を確保する観点から、各事業の特性や地域における公共交通の利用状況、他の公共交通事業への影響、地域特性などを踏まえた上で、地域公共交通計画の目標を達成するために必要な事業を適切に選択し、有効に活用しましょう。



# 第2章

地域の問題点・課題を  
明確にしましょう



## 2.1 地域の現状を見る・聞く・触れる

### ＜ポイント＞

- ・ まずは担当者自ら公共交通に乗車したり、現場を歩いたり、関係者や利用者の意見等を聞いたりして、地域の現状を見て・聞いて・触れて、理解しましょう。
- ・ また、交通事業者や地域住民、関係者等と接する機会をできるだけ設け、良好な関係をつくることも重要です。

### ＜具体的な方法＞

地域公共交通計画作成において、担当者が行うべき作業の第一歩は、地域の現状を知ることです。そのため、まずは先入観を持たず、計画作成を担当する方が自ら、地域を回ってみましょう。公共交通に乗車したり現場を歩いたりするとともに、関係者や利用者の意見等を聞き、情報を集めましょう。自らが利用者の立場になって、不安や不満なく利用できるかという視点での確認も重要です。公共交通機関や徒歩だけではなく、自動車を運転して見て回ることや、地域の方々が普段から集まっている施設・場所を訪問することも、地域の実情を知る上では有効です。

また、幅広い観点から意見をもらうためには、地域の集まりに参加したり、自らグループインタビューやワークショップを開催し、様々な立場の人に膝詰めで意見交換してもらったりすることも有効です。立場の異なる多くの人々が相互に意見を交換することを通じて、これまで気付いていなかった問題点等を発見するなど、想定しなかった結果を得られる可能性もあります。また、今後地域の移動手段の改善を図っていくうえで、地域における交通事業者の実態（各社の保有車両台数や車種、所属するドライバー数やドライバーの年齢構成等）を把握しておくことも、地に足のついた現実的な公共交通事業を検討するためには必要になります。さらには、このような取組を通じて、交通事業者や地域住民、関係者等と共通認識を醸成し、いつでも相談し合える良好な関係を育むことも重要です。

なお、現状把握を行う際には、単に実態を把握しておしまいにするのではなく、地域における移動の実態・課題、公共交通の改善の方向性について、現状を把握した結果を踏まえ、自分なりに「仮説」としてまとめることが重要です。また、把握した内容や設定した仮説については、自分で活用するだけでなく、地図上にマッピングしたり、グラフ化して「見える化」したりするなど、関係者に分かりやすく情報提供できるよう工夫しましょう。

## ▼地域の現状を知る手法等

現状を知る手法	調べる内容
自ら公共交通に乗車する	乗車環境、情報提供の分かりやすさ、停留所アクセスの負担、利用状況、利用者属性 等
駅や交通結節点周辺を見て回る	乗継場所の位置や待ち時間、情報提供の分かりやすさ 等
対象地域を自分自身の目で見ると見る	地域住民の行先になりそうな場所の確認（営業時間や営業内容）、道路状況、高低差や坂の状況、河川等による地域の分断状況、住宅の貼り付き方 等
公共交通の事業者、バス・タクシー等の運転手や駅員へのヒアリング	地図上では分からない道路の状況（バスが通れるところ・通れないところ）、年齢・性別等で見た利用者の特性、利用者の満足度、利用促進に向けた問題点、車両保有台数・車種、所属するドライバー数・ドライバーの年齢構成 等
公共交通の利用者や地域住民へのヒアリング	生活実態（外出曜日・時間帯、行き先の病院やスーパー等）、満足度、便数を増やしてほしい時間帯、変更して欲しいルート 等
自治会長・町内会長、民生委員や介護職員等へのヒアリング （介護やサロンへの参加）	地域の方の移動特性、移動に際して抱えている問題点、高齢者の方が病院やスーパーに通う頻度 等
学校、病院、その他公共施設、商業施設、地元企業等へのヒアリング	来客の多い曜日・時間帯、施設利用者にとって便数を増やしてほしい時間帯、変更して欲しいルート、施設内における乗り場の設置可能性 等
多様なメンバーの参加によるグループインタビュー、ワークショップ	以上の事項について、幅広く意見を聴取

資料：九州運輸局「なるほど！！公共交通の勘どころ」記載事項を一部加工・修正

## 2.2 地域の現状・問題点を分析し、課題を整理する

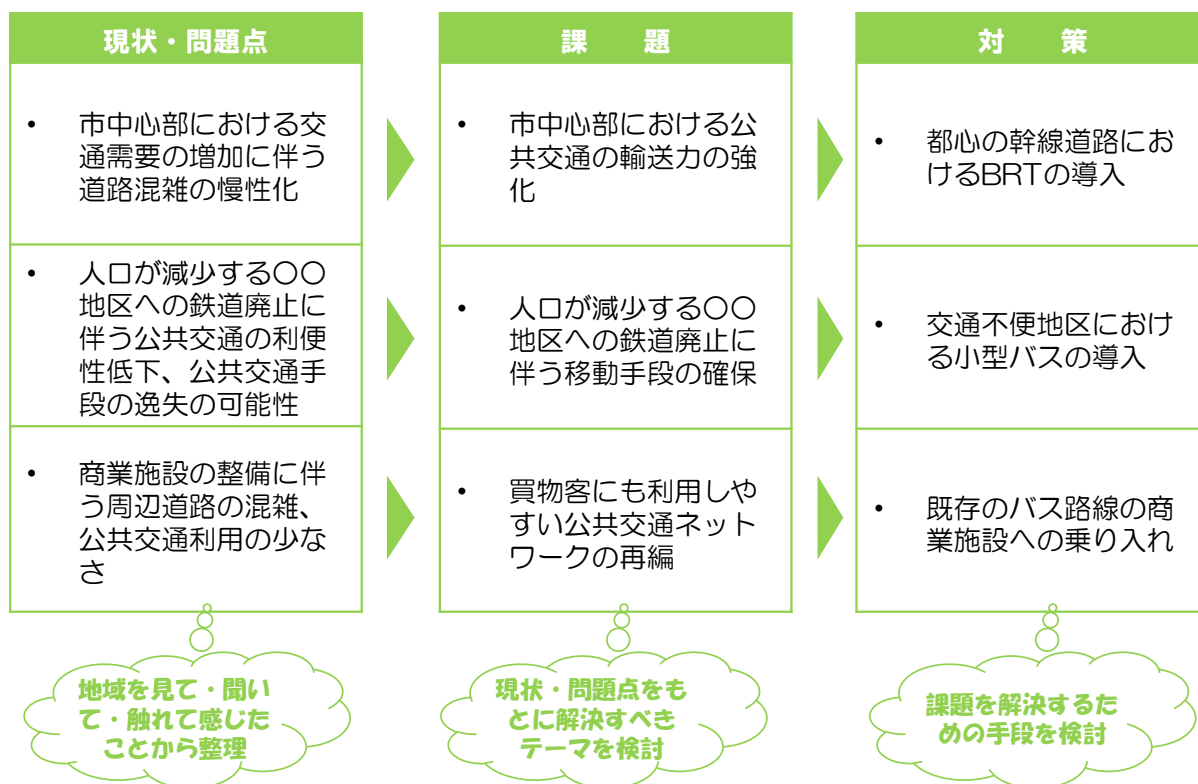
### ① 問題点・課題・対策の関係を理解する

#### ＜ポイント＞

- ・ 問題点・課題・対策の違いを確認しましょう。

#### ＜具体的な方法＞

問題点、課題の整理に当たって気を付けなければならないのは、問題点、課題とその解決のための対策（手段）を混同してはいけないということです。例えば、「BRTの導入」「小型バスの導入」といった事項を「公共交通の課題」として表現しているケースを見受けることがありますが、これらは飽くまでも課題解決のための「対策（手段）」です。課題とは、「人口が減少する〇〇地区への鉄道廃止に伴う移動手段の確保」といった、解決すべきテーマのことを言います。きちんと現状や問題点を整理し、これらを踏まえた上で、課題の整理を行きましょう。



▲問題点・課題・対策の整理例

② 問題点・課題・対策を整理する

《ポイント》

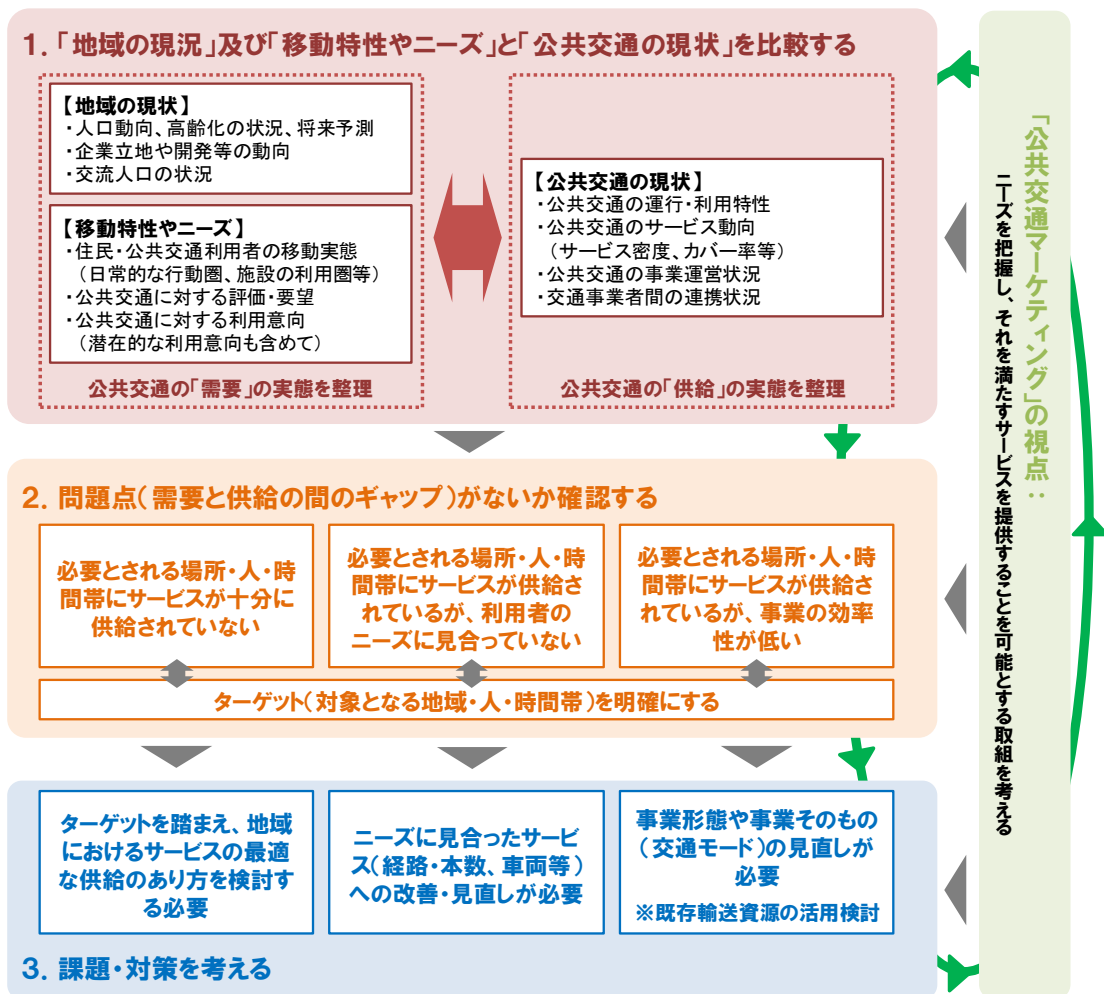
- 地域の現状を調べた上で、地域公共交通における現状・問題点を分析し、ターゲットと取り組むべき課題を、飽くまでも「仮説」として整理してみましょう。

《具体的な方法》

地域の社会・経済状況（人口動態や企業立地など）、住民・利用者のニーズ、地域旅客運送サービスの状況や見通し、まちづくりの動向等を踏まえて、問題点・課題を整理しましょう。

この際、最も重要なのが、住民・利用者の移動ニーズと、地域旅客運送サービスの現状を比較し、この間にギャップがないかを確認することです。もし、必要とされている場所・対象者・時間帯に必要なサービスが行き届いていないのであれば、ここをターゲット（対象とする場所・人・時間帯）として、適切な対策を考える必要があります。

また、利用者が少なく困っている場合には、どうして利用しないのか（利用できないのか）、利用しようとした際に障壁となっているものはないかなど、ニーズとそれを満たすサービスについて考えることも重要です。



▲問題点・課題・対策の整理イメージ

## 2.3 データ等によって検証・分析する

### ① 地域の現状を把握する

#### ＜ポイント＞

- ・ 既存の統計資料や交通事業者のデータをもとに、整理した問題点・課題を裏付けましょう。
- ・ 交通事業者にデータ提供を依頼する際には、データの利用目的や交通事業者にとっての地域公共交通計画作成のメリットを明確に示しましょう。

#### ＜具体的な方法＞

客観データを用いて、整理した問題点・課題を裏付けることによって、関係者に対して説得力を持って問題点・課題を説明したり、方針についての合意形成が図りやすくなったりすることが考えられます。データの収集に当たっては、既存の統計資料などから整理する方法と、交通事業者から提供してもらう方法があります。▶添付資料 テーマ「利用実態・ニーズ把握」参照

#### a) 既存の統計資料などから整理する

統計局や国土交通省のホームページでは、地域の現況を把握するのに役立つ様々な統計資料が公開されています。無償で活用できる情報が多くありますので、積極的に活用してみましょ。都道府県や市町村独自で実施している調査（他部署での実施調査など）もありますので、関係部局に問い合わせしてみるのもお勧めです。立地適正化計画を検討している場合には、人口分布や土地利用、施設配置などの地域特性を詳細に整理・分析している場合もありますので、活用を考えてみましょう。

なお、人の移動や地域の係わりは単一の市町村内で留まるものではないため、必要に応じて近隣市町村等も含めて資料を収集することも重要です。

#### ▼活用できる統計資料の例

データ例	概要	活用イメージ	出典
国勢調査	国内に住んでいる全ての人・世帯を対象に、5年ごとに実施される調査で、年齢別の人口や、通勤・通学先などが分かります。	・ 人口や高齢化率の推移 ・ 人口、高齢者分布状況 ・ 周辺市町村との結びつきの状況 など	総務省統計局 HP ( <a href="http://www.stat.go.jp/data/index.html">http://www.stat.go.jp/data/index.html</a> )
経済センサス	国内に立地している事業所及び企業の経済状態を把握するために実施される調査で、事業所数や従業者数などが分かります。	・ 事業所や従業者数の推移 ・ 事業所や従業者の分布状況 など	総務省統計局 HP ( <a href="http://www.stat.go.jp/data/index.html">http://www.stat.go.jp/data/index.html</a> )
道路交通センサス	全国の道路状況、交通量、旅行速度、自動車運行の出発地・目的地、運行目的等を調査するものです。	・ 道路の幅員や車線数等 ・ 道路の混雑状況 ・ 自動車を利用した移動の特性 など	国土交通省 HP ( <a href="https://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-data/ir-data.html">https://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-data/ir-data.html</a> )
パーソントリップ調査	「どのような人が」「どのような目的で」「どこからどこへ」「どのような交通手段で」移動したかなどを調べる調査です。ただし、実施されていない地域もあります。	・ 交通手段別の移動特性 ・ 移動目的別の目的地 ・ 属性（性別や年齢）別の移動頻度 など	国土交通省 HP ( <a href="https://www.mlit.go.jp/crd/tosiko/pt.html">https://www.mlit.go.jp/crd/tosiko/pt.html</a> )
将来推計人口・世帯数	平成22年から平成52年までの30年間について男女年齢階級別の将来人口を推計したものです。都道府県別・市町村別に推計されています。	・ 将来人口 ・ 将来の高齢化率 など	国立社会保障・人口問題研究所 HP ( <a href="http://www.ipss.go.jp/index.asp">http://www.ipss.go.jp/index.asp</a> )



## ▼活用できる統計資料の例（つづき）

データ例	概要	活用イメージ	出典
大都市交通センサス	三大都市圏において鉄道、バス等の大量公共交通輸送機関の利用実態を調査したもので、5年おきに実施されています。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 鉄道・バス利用者数</li> <li>・ 鉄道駅間・バス停間の流動量</li> <li>・ 運行実態 など</li> </ul>	国土交通省 HP ( <a href="https://www.mlit.go.jp/so_goseisaku/transport/sosei_transport_tk_000007.html">https://www.mlit.go.jp/so_goseisaku/transport/sosei_transport_tk_000007.html</a> )
国土数値情報	地形、土地利用、公共施設など国土に関する基礎的な情報をGISデータとして整備したものです。バスや鉄道などの交通関係のGISデータも提供されています。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ バス、鉄道路線と主要な行政施設等の立地の状況 など</li> </ul>	国土交通省 HP ( <a href="https://nlftp.mlit.go.jp/ksj/">https://nlftp.mlit.go.jp/ksj/</a> )
RESAS（地域経済分析システム）	産業、観光、人口などのデータについて、地図上に「見える化」することが可能です。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 観光資源と観光客の集積度の把握</li> </ul>	RESAS HP ( <a href="https://resas.go.jp">https://resas.go.jp</a> )
各都道府県の統計年鑑	各都道府県の全分野における基本的な統計資料が体系的に整理されています。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 人口や就業に関する動向</li> <li>・ 地勢</li> <li>・ バス・鉄道の運輸実績 など</li> </ul>	各都道府県の統計関連部署に問い合わせてください

## b) 交通事業者などから提供してもらう

地域旅客運送サービスのデータを収集するに当たって、交通事業者・関係者からデータを提供してもらう必要がありますが、そのためには交通事業者・関係者との協力体制を構築する必要があります。その際、単に交通事業者・関係者にデータ提供のみを依頼するのではなく、行政と交通事業者・関係者が協働してデータを収集したり、データを加工・分析したりするなどの取組に発展させ、ともに課題解決を図っていくためのスタートラインとすることが望まれます。

例えば、行政側で共通フォーマットを作成し交通事業者に入力・提供を依頼することで、行政・交通事業者双方のデータ入力に係る労力軽減やデータ集計の円滑化につながることを期待されます。フォーマットの作成に当たっては、交通事業者が国土交通省に提出している「輸送実績報告書」等が参考になります。

また、そのようにして収集したデータは、現状分析や評価に活用しやすいというメリットがあるだけでなく、情報提供やマーケティングの展開においても有用なデータとなり得ます。このようなデータ活用の可能性を念頭に、交通事業者への依頼に当たっては、地域公共交通計画を作成したり、作成・運用に向けて事業者のデータを共有したりすることで、交通事業者・関係者にとってどのようなメリットが生じるのか、具体的にどのような場面でのデータの活用を想定している、そのためにはどのようなデータが必要になるのか、行政担当者から明確に示してお願いすることが重要です。

加えて、例えば、乗合バスの収支状況等のデータについては交通事業者等の企業情報を含みますので、取り扱いには注意しましょう。交通事業者に提供を依頼する際には、データの利用目的と分析方針、分析後のデータの取り扱い等について双方で認識を共有し、トラブルが発生しないように十分に留意しましょう。

なお、そもそも交通事業者がICカード等を導入しておらず、乗降等に関する各種データが容易に入手できない場合、次の項目で説明する新規調査の実施が必要となります。交通事業者等が主体となって調査をする場合、事業者等に任せっきりにするのではなく、協力し合って進めることも考えましょう。

その他、現在、公共交通分野のオープンデータ化が進められており、地方公共団体や交通事業者によっては、ホームページ上で路線情報やリアルタイムの運行情報などを公開している場合もあります。データの公開状況を確認し、公開されているようであれば活用を考えてみましょう。

なお、既存の乗合バス等の公共交通が活用できないかしっかりと検討した上で、それでもカバーできない移動ニーズがある場合は、自家所有償旅客運送やスクールバス、福祉輸送、病院・商業施設などの送迎サービスなど、地域で活用できる他の輸送資源を洗い出すようにしましょう。

▼交通事業者等から提供してもらう資料（例）

分類	資料・データ（例）
運行・サービスの内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 路線網図</li> <li>• 系統一覧（系統別の便数、営業キロ）</li> <li>• 時刻表</li> <li>• 運賃、企画乗車船券等</li> </ul>
利用状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 路線別・系統別の利用者数</li> <li>• 駅別・停留所別乗降客数</li> <li>• 普通／定期等の種別利用者数</li> <li>• ICカードデータ</li> </ul>
経営関連指標	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 収支状況（事業者全体、系統別）</li> <li>• 社員や車両の過不足状況</li> </ul>
情報案内等の状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 路線案内、サービス案内等の情報提供の状況</li> </ul>



【 詳細編を確認 】

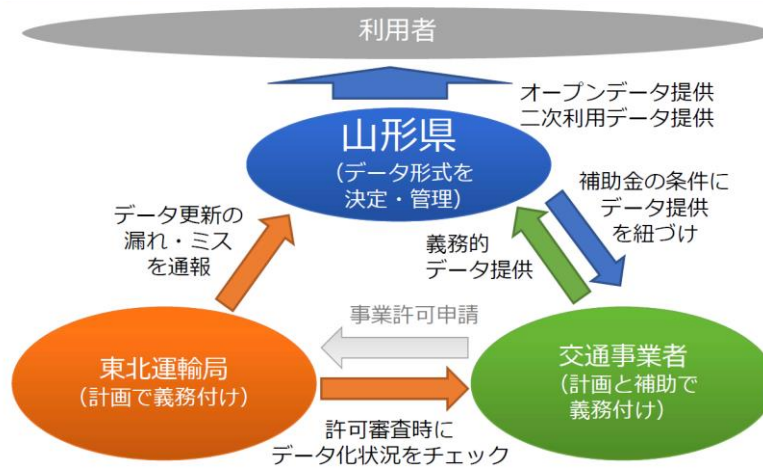
- 詳細編「第5章5.1 地域の現状や移動特性・ニーズに関する整理項目の例」
- 詳細編「第5章5.2 地域の現状を把握する方法」



【参考】地方公共団体による公共交通のデータプラットフォームの構築（山形県）

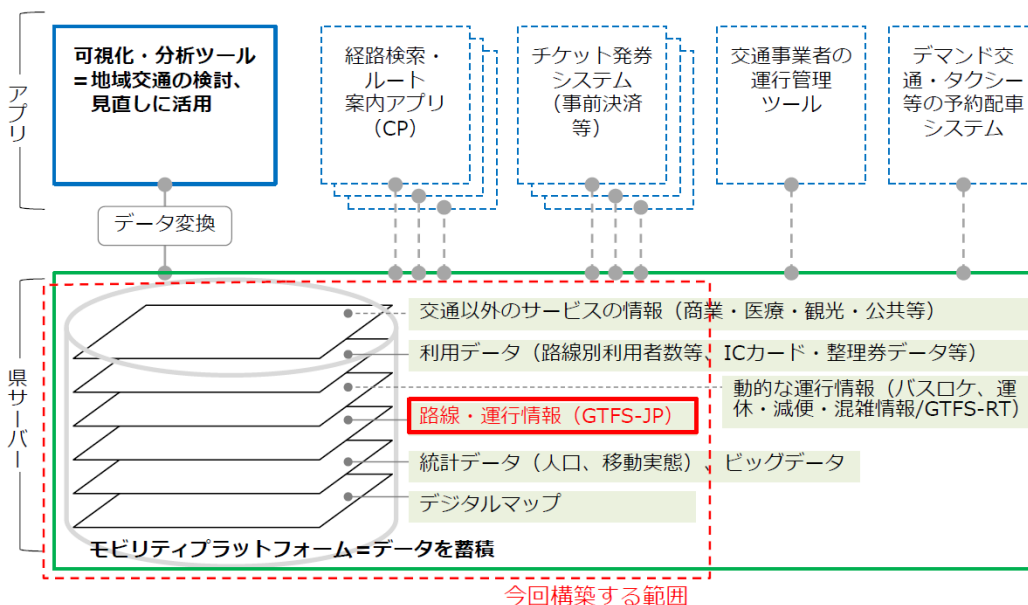
山形県では、県が自ら主導して県内の公共交通に関わる統計データや交通サービス情報（静的データ/GTFS-JP）を整理・作成し、県のサーバ（ホームページ）上に蓄積していく「山形県公共交通関連情報共有基盤（やまがた公共交通オープンデータプラットフォーム）」を構築しています。データプラットフォームの構築は県が作成している「山形県地域公共交通計画」において位置付けられており、また、交通事業者には運行に係る補助の要件の一つとしてデータ提供を依頼し、了解を得て進めています。収集データについては種類ごとにオープン化のレベルを段階的に設定しており、GTFS 化情報等は県のホームページで公開しています。一方で、交通事業者の企業情報等に関する詳細なデータは、申請に応じて提供するなどの対応を行っています。

■参考：山形県公共交通関連情報共有基盤（やまがた公共交通オープンデータプラットフォーム）  
<https://www.pref.yamagata.jp/020056/kurashi/kendo/kotsuseisaku/kokyokotsu.html>



▲データ利活用のための提供・集約の仕組み

資料：山形県資料



▲プラットフォーム構築の全体像

資料：山形県地域公共交通活性化協議会資料

## ② 現在の利用者の移動特性やニーズなどを把握する

### 《ポイント》

- ・ 既存統計資料や交通事業者が保有しているデータでは把握しきれない情報については、利用実態調査・アンケート調査・ヒアリング調査の実施により把握しましょう。
- ・ 調査の前に、地方公共団体で実施している既存調査などで把握できないか確認しましょう。
- ・ 問題点・課題を仮説として設定した上で適切な調査内容を検討しましょう。

### 《具体的な方法》

地域の移動特性やニーズなどのうち、既存統計資料では把握できない項目については新規調査が必要です。ただし、既に各地方公共団体で実施している既存調査などで把握できる可能性もありますので、事前に確認しておきましょう。

なお、事前の仮説設定を行わずに、取り急ぎ汎用的な設問項目によるアンケート調査等を実施するケースが見受けられます。時間や予算が限られている中で、きちんと成果を出すためには、前項目で示したように、まずは問題点・課題を仮説として設定した上で、何を確認すればよいか、どういった調査を行えばよいか、どういった調査項目とするのがよいか、という手順で検討していくことが望まれます。なお、調査に当たっては、目的や趣旨を自治会長や行政区長に説明し、配布・回収に協力してもらったり、回答への協力を呼び掛けてもらったりすることも有効です。具体的な調査方法や調査に当たっての工夫・留意点等については、詳細編「第5章 5.3 移動特性やニーズなどを把握する手法」で解説していますので、併せて参照してみてください。

#### a) 利用実態調査

バス車内で調査員や運転士が、便別・バス停別の乗降客をカウントしたり、利用者の利用区間（バス停間 OD）を把握したりする調査です。調査の際には、利用者の属性についても併せて把握しておく、具体的なサービス改善の方向性の検討の際に活用しやすくなります。バスの乗客一人一人から「どこから乗って、どこで降りるのか」「目的は何か」「利用頻度は」などの聞き取り調査を行う方法もあります。

#### b) アンケート調査

利用者に対してアンケート調査を実施することにより、公共交通の利用実態や公共交通への不満や要望を把握することができます。住民に対してアンケート調査を実施することで、買物や通院といった日常の移動に関する頻度・利用交通手段等を網羅的に把握することができます。

#### c) ヒアリング調査（グループインタビューやワークショップ）

地域住民の方や、公共交通を必要とする住民と接する機会が多い関係機関の方々に対して直接聞き取り調査を行うことで、アンケート調査よりもより深掘りした外出状況や地域公共交通の問題点を把握することができます。既存の地域の集まりや、他部署が実施している定期的な会合等の機会を活用させてもらうことも考えられます。



#### 【 詳細編を確認 】

- ・ 詳細編「第5章5.3 移動特性やニーズなどを把握する手法」

### ③ 広域的な生活圏の広がり留意して対象とする地域を考える

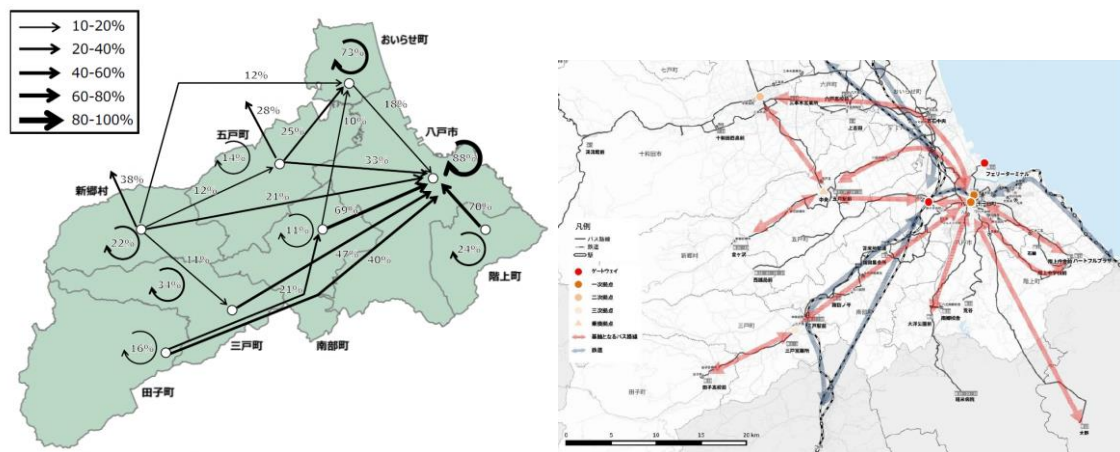
#### 《ポイント》

- ・ 通勤通学など、日常的な生活圏が近接市町村にも広がっている場合には、関係市町村や都道府県と相談し、連携して広域的な路線も対象として取り組むことを考えましょう。

#### 《具体的な方法》

地域住民の通勤・通学・買物・通院といった日常生活での移動は、単一市町村に留まらず、近隣の市町村まで広がって1つの生活圏を形成している場合が多くあります。このため、地域公共交通のサービスを検討する上では、地域住民の日常移動の分布・広がりを十分に把握するとともに、併せて複数市町村に跨る地域旅客運送サービスや利用の状況を把握することも重要です。このような場合には、まず生活圏内の近隣市町村の担当者間で情報交換を行うとともに、連携して調査・検討を進めることを考えてみましょう。場合によっては、都道府県に協力・支援をお願いすることも有効です。このことが、地域住民にとって便利な地域旅客運送サービスの提供につながります。例えば、以下に紹介する青森県八戸圏域のように、自市町村内での移動割合よりも近隣の市町村への移動割合が多い地域においては、生活圏全体で将来の公共交通の在り方を考える必要性が高く、複数市町村で連携して広域的な計画作成を行っている例もあります。▶添付資料「p.8 青森県八戸圏域、p.23 滋賀県湖東圏域、p.29 鳥取県西部地域」等参照

また、都道府県内の移動における幹線的な公共交通の充実化を検討する等、都道府県全体を視野に入れた広域的な検討が必要な場合は、都道府県が市町村と共同して計画作成を行うなど、積極的に計画の作成に関与する必要があります。加えて、地域公共交通確保維持事業による補助系統が複数市町村を跨ぐ場合、補助事業の活用を今後も継続していくためには、計画作成に当たっての市町村間連携や都道府県との連携が必要になるケースもあります。



▲八戸圏域における買物の移動実態と八戸圏域地域公共交通網形成計画における将来交通網

資料：八戸圏域地域公共交通網形成計画

#### ④ 将来の移動特性や公共交通需要を推計する

##### 《ポイント》

- ・ 現在だけでなく、将来の移動特性や公共交通需要を整理するとともに、採算性の変動を見通し、公共交通のサービス検討の際の「判断材料」を用意しましょう。
- ・ 必要に応じて、将来的な資金の確保・調達の見通しを整理しておきましょう。
- ・ 結果は議論に活用しやすくするため、わかりやすい表現を工夫しましょう。

##### 《具体的な方法》

公共交通のサービスの検討に際して、路線の利用者数はどの程度見込めるのか（将来需要の推計）、採算性はどの程度であるか（収支改善シミュレーション）等の評価が意思決定のための基礎的な情報となります。また、地域公共交通計画を作成する際は、資金の確保（国や都道府県、市区町村等による公的資金の投入）に関する記載が求められるため、その見通しを整理しておくことも重要です。

推計に当たっては、モデルを使う方法、既存データを活用する方法、意向調査に基づく方法など様々な方法がありますが、予測する年次やデータの入手状況、評価するシナリオに応じて推計手法は異なります（※具体的な手法は詳細編を参照ください）。調査・分析結果については、地図上で分かりやすく説明するなど、議論に活用しやすいように工夫してください。GIS（地図情報システム）の利用も効果的です。

## ⑤ 公共交通を「マーケティング」の視点で分析し考える

### 《ポイント》

- ・ 利用ニーズや利用者特性を的確に把握し、現状のサービス状況と照らし合わせながら、分析・評価を行い、サービスを継続的に改善していくという「マーケティング」の視点で考えましょう。

### 《具体的な方法》

公共交通の維持確保のためには、限られた輸送資源で利用ニーズに即した効率的な運行を確保することが求められ、そのためにはデータに基づいた分析・評価が極めて重要になります。「なぜ利用されていないのか」、「どうすればもっと利用してもらえるか」についての仮説を立て、その仮説を検証するために必要な調査を行うとともに、得られたデータをもとに仮説を検証していくという作業が重要です。その際、現場での運行状況や地理的要因も踏まえて、データを考察することにも心掛けましょう。検討を進める際には、データを「見える化」することも有効です。



#### [ 詳細編を確認 ]

- ・ 詳細編「第6章 将来の公共交通を考える手法について」



## 2.4 上位・関連計画との連携を整理する

### ＜ポイント＞

- ・ 総合計画、都市計画マスタープラン、その他関連計画の内容を確認し、将来都市構造や公共交通に係る施策・事業等について整理しましょう。
- ・ 立地適正化計画を検討している場合、関連部署と情報共有を行い、方向性を共有しましょう。
- ・ 既存の連携計画や網形成計画がある場合は、進捗や事業の実施効果の検証を行いましょう。

### ＜具体的な方法＞

地域旅客運送サービスは地域社会全体の価値を向上させるための手段のひとつです。地域公共交通の活性化及び再生は、まちづくり、観光振興、健康、福祉、環境など様々な分野と密接な関係を有していることから、地域公共交通計画を作成する地域において、他の分野の上位計画・関連計画が作成されている場合には、これらの計画との整合が図られていることが必要ですので、関連する部署と連携して作成するようにしましょう。その際、データの収集から、方針・目標の設定、事業内容の検討など、それぞれの段階で連携・調整を行うことが重要です。

#### ① 上位・関連計画との連携を整理する

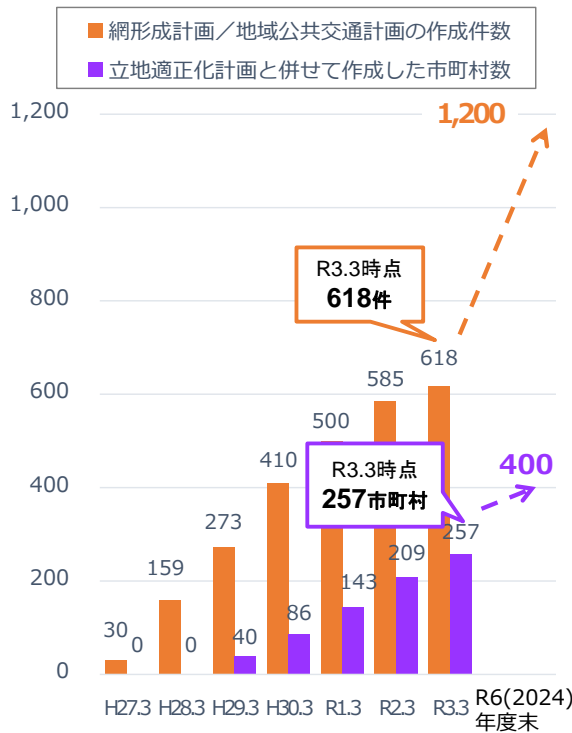
計画の検討に当たっては、まず、地方公共団体が作成する全ての計画の基本となる総合計画における将来都市構造や将来人口、公共交通に係る施策・事業や、目標設定等について整理しましょう。また、都市計画マスタープランを作成している地方公共団体については、同計画における将来都市構造、公共交通に係る施策・事業等について整理しましょう。その他、まちづくり、観光振興、健康、福祉、環境など、地域旅客運送サービスに関連する様々な分野における計画内容について整理しましょう。

#### ② まちづくりとの連携を整理する

地域公共交通計画の作成においては、都市機能の増進に必要な施設の立地の適正化に関する施策との連携を図ることが求められています。双方の担当が情報共有するとともに、特に基本的な方針や重点施策については議論を重ね、方向性を共有しておくことが大切です。また、地域公共交通計画は、法第56条や基本方針において、都市計画マスタープラン等との調和が保たれたものでなければならぬと規定されています。そのため、地域公共交通計画を作成する際は、都市計画マスタープラン等に記載されている将来都市像や実施施策等との整合性について留意する必要があります。その他、都市・地域総合交通戦略等、まちづくりと地域公共交通の関連を整理した計画がある場合は、内容の確認を入念に行い、整合のとれた計画となるようにしましょう。また、ただ計画作成時に記載内容の整合を図るだけでなく、計画作成をきっかけに事業の推進やモニタリング・評価等の場面でも連携していくことが重要です。

なお、中山間地域など、都市計画マスタープランや立地適正化計画の作成が行われていない地域もありますが、地方公共団体としてのまちづくり事業に対する方向性や施策等との連携を図る等、可能な範囲で連携を考えるようにしましょう。





## 新たな政策目標値

(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**

⇒持続可能な旅客運送サービスの提供の  
確保に向けた地域の取組を促進

地域公共交通計画を  
立地適正化計画と併せて  
策定した市町村数

**400市町村**

⇒まちづくりとの連携を強化

▲立地適正化計画と地域公共交通計画を併せて作成した市町村数と新たな計画制度における政策目標値の設定

### ③ 観光振興の施策との連携を整理する

近年の訪日外国人観光客の急増を踏まえ、移動手段をただ確保すればよいのではなく、便利で利用しやすい地域旅客運送サービスの確保・充実（サービスの「質」の向上）が必要となっています。

地域公共交通計画の作成においては、上記のまちづくりとの連携のほか、観光の振興に関する施策との連携を図ることを求めています。地方公共団体の各部署の担当者間、観光協会等の関係者間で情報共有しつつ検討を進めるとともに、基本的な方針や重点施策については議論を重ね、方向性を共有しておくことが大切です。また、既に地域の観光振興に係る計画や施策等が存在している場合は、これらと整合のとれた地域公共交通計画を作成しましょう。

### ④ 連携計画や網形成計画との連携を整理する

「はじめに.5 地域公共交通計画は従来の計画から何が変わったのか？」でも触れた通り、既存の連携計画や網形成計画を改訂して地域公共交通計画を作成する場合は、まずは既存計画内で位置付けた事業の実施状況や、設定した目標に対する達成度に関する評価を行うところから始めましょう。これまでの取組の中で達成できていること・できていないことを整理し、達成できていないことについては、達成を困難にしているボトルネック要因を明らかにした上で、地域公共交通計画内でどのように今後の展開を図るか検討しましょう。

更には、令和2年の活性化再生法の改正により、新たに地域公共交通計画に記載が必要となった内容や記載することができるようになった内容についても十分留意して検討することが必要です。

## ⑤ 広域計画と単一市町村計画との連携を整理する

地域公共交通ネットワークは、多くの場合、単一市町村の中だけで完結するものではなく、周辺市町村を連携する広域路線網を含めて、これらが連携することで有機的なネットワークが形成されます。地域公共交通計画を作成する場合は、地域内の支線的路線と広域の幹線的路線など、地域の公共交通を一体的に捉えて、ネットワーク形成の視点から検討することが重要です。単一市町村で地域公共交通計画を作成する場合は、地域内で完結する支線的路線だけを対象とするのではなく、周辺市町村と連携する広域路線も視野に入れて検討することが重要です。複数市町村に跨る広域路線については、関係市町村あるいは都道府県と連携して検討を進めることが必要となりますが、ここで作成する広域の地域公共交通計画と、単一市町村で作成する地域公共交通計画とで内容的な整合に十分配慮するとともに、これらの計画が一体となっはじめて、地域の公共交通ネットワークの維持・確保・改善に結びつくことを認識しましょう。

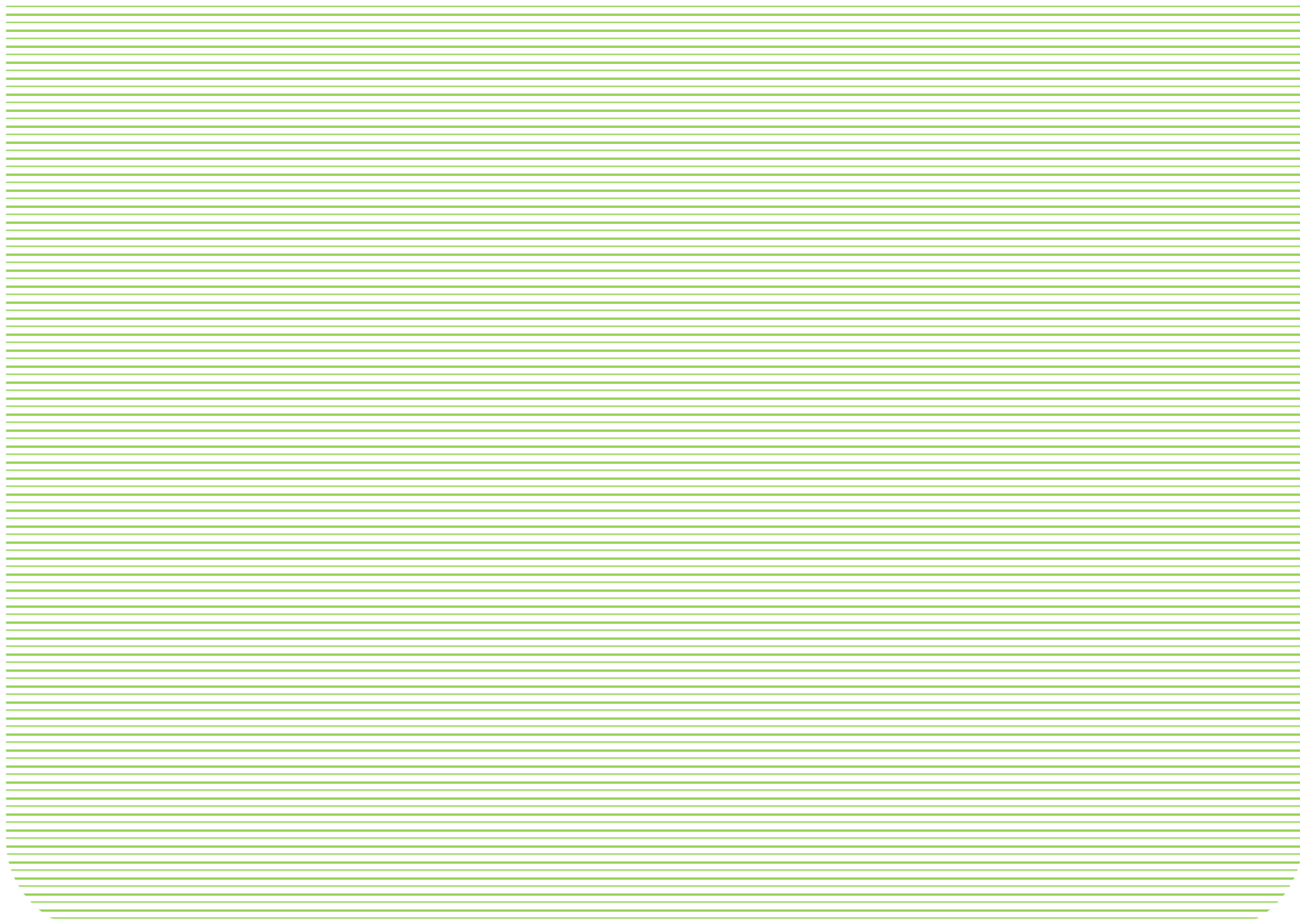


### [ 詳細編を確認 ]

- ・ 詳細編「第 1 章 1.3 地域公共交通計画作成に必要な検討項目」
- ・ 詳細編「第 1 章 1.6 網形成計画・連携計画との関係性について」
- ・ 詳細編「第 7 章 上位・関連計画との連携について」

# 第3章

協議会運営を工夫しましょう



## 3.1 課題解決に関わるメンバーを集める

### ＜ポイント＞

- ・ 地方公共団体が地域旅客運送サービスに関する検討・運用に取り組む際、交通事業者や地域住民、関係行政機関などの利害関係者を含む多様な人たちとの協議が必要となりますが、個別に協議や調整をして合意形成を図るのは負担が大きくなります。そのため、関係者が一堂に会する協議組織を作る方が効率的です。「地域公共交通計画」については、地方公共団体が協議会方式で作成・共有し、継続的に情報共有、協議等を行うことが重要です。
- ・ 交通分野だけではなく、他分野の関係者や周辺地域の関係者の参画も必要に応じて検討しましょう。また、日頃から公共交通を利用し、実情を知っている人に必ず参画してもらいましょう。
- ・ 道路運送法に基づく地域公共交通会議や地域協議会が既に組織されている場合は、必要なメンバーの追加によって法定協議会（「地域公共交通活性化協議会」等の活性化再生法に基づく協議会）とすることが可能です。
- ・ 一部の法定協議会参加者には「参加要請応諾義務」が、また全ての法定協議会参加者に「協議結果の尊重義務」があります。

### ＜具体的な方法＞

#### ① 法定協議会を新たに立ち上げる場合

法定協議会では、メンバーが地域旅客運送サービスの課題を共有化し、その解決のための事業を議論し、事業の実施やモニタリング・評価に関わっていくことが求められます。そのためには、上記のような議論ができるような十分なメンバーの参画が重要となります。交通分野だけではなく、まちづくり、観光、医療、福祉、教育、情報、物流等の分野との連携など、地域の課題に対応したメンバーを想定しましょう。地方公共団体の内部においても、交通部局のみならず、まちづくり、観光振興、健康、福祉、環境、教育等を管轄する幅広い部局からの参画が望まれます。また、日頃から公共交通を利用している高齢者や障害者、さらには高齢者や障害者と日頃から関わりの大きい福祉・介護関係事業者や NPO 等にも参画してもらいましょう。なお、交通事業者においては、乗合バスや乗合タクシーなどの事業者の他、自家用有償旅客運送者や一般タクシー事業者（タクシー協会など）等にも積極的に参画してもらいましょう。補助事業の活用を予定している場合は、「地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱」で定められている構成員が含まれているかどうか確認しておきましょう。

なお、「課題に対応した構成員」に関しては、関連するテーマの議論の際に絞って参加してもらったり、協議会の場とは別にヒアリング等を行ったりすることも可能です。法定協議会の規模が大きくなるほど様々な関係者の声を効率的に集めるメリットがある一方、運営の負担が大きくなるという側面もありますので、地域にとって持続できるやり方を柔軟に考えてみてください。

**基本的な構成員(例)**

- 計画作成市町村
  - ・市町村長
  - ・関係部局長
- 関係公共交通事業者
  - ・公共交通事業者(バス・タクシー等)
- 関係道路管理者・関係港湾管理者
  - ・地方整備局(国道事務所)
  - ・都道府県(出先機関)
- 計画内の事業実施主体
  - ・利用促進策を行うNPO等  
(※事業内容に応じて選定)
- 関係公安委員会
  - ・地元警察署
- 利用者
  - ・利用者代表
- 学識経験者
  - ・大学等

**課題に対応した構成員(例)**

- 利用者等
  - ・商業関連(商業施設、商店街連合会等)
  - ・高齢者関連(老人会連合会等)
  - ・子育て関連(子育て支援組織等)
  - ・障がい者関連(障がい者支援組織等)
  - ・教育関連(学校等)
  - ・医療関連(病院等)
  - ・福祉関連(福祉施設、NPO等)
  - ・観光関連(観光協会等)
  - ・物流関連(宅配事業者等)
  - ・金融関連(地方銀行等)
  - ・交通従事者関連(運転手代表等)

**その他(例)**

- 地方運輸局
- 近隣市町村
- 都道府県の公共交通担当者
- 公共交通やマーケティングに関する専門家
- ※オブザーバーとしての参加も考えられます

▲法定協議会の構成員の例

**② 地域公共交通会議などの既存の協議体を活用する場合**

道路運送法に基づく地域公共交通会議や地域協議会が既に組織されている場合には、必要なメンバーの追加によって法定協議会とすることが可能になるとともに、メンバーは地方公共団体の判断により柔軟に追加できます。

地域公共交通会議は基本的にバス・タクシー(乗合)、自家用有償旅客運送を対象とするのに対して、活性化再生法に基づく法定協議会は多様な交通モードを対象とするため、地域公共交通会議を母体に法定協議会を立ち上げる際には、取り扱う交通モードに関係する主体がメンバーに入っているか確認しましょう。

また、今後の乗合バス等の運行費補助は、活性化再生法の計画制度と連動化し、原則として法定協議会(幹線バスについては乗合バス事業者又は法定協議会)に対して補助を行うこととなります。地域公共交通会議のままでは補助を受けることができませんので注意してください。加えて、「地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱」で定められている構成員が含まれているかどうか確認してください。

なお、全国的に地域公共交通会議を設置している地域は多く、そのうち法定協議会を兼ねて運営している地域が多い状況です。地域公共交通会議で法定協議会を兼ねていない地域の理由としては、「協議会間で構成メンバーが異なるため統合しにくい」という声もありますが、「両会議体を統合できることを知らなかった」という声も聞かれます。地方公共団体の担当者が各会議体の運用方法を正しく理解し、有効に活用していくことが重要です。

**③ その他留意点について**

交通事業者、道路管理者・港湾管理者及び地域公共交通計画に定めようとする事業を実施すると見込まれる者については、正当な理由がある場合を除き、地域公共交通計画の作成・実施に関する協議

に應じなければならないという「参加要請応諾義務」があります。また、メンバー全員に法定協議会における「協議結果の尊重義務」がありますので、留意ください。

その他、MaaS など、情報通信技術等の先端技術を活用して交通機関利用者の利便を増進する新モビリティサービス事業の導入に当たっては、地域公共交通計画の作成に向けた法定協議会とは別に、地方公共団体や新モビリティサービス事業者、交通事業者等が連携し、必要な協議を行うための協議会（新モビリティサービス協議会）を組織できることとしています。



**[ 詳細編を確認 ]**

- 詳細編「第8章8.1 法定協議会の設置方法」
- 詳細編「第8章8.2 法定協議会の構成員と役割分担」
- 詳細編「第11章 新モビリティサービス事業について」



## 3.2 協議会運営のポイント

### ＜ポイント＞

- ・ 法定協議会本体だけではなく、関係者による作業部会・分科会や住民参加のワークショップの開催や、イベントとの連携など、関係者が議論しやすい環境を整備することが重要です。
- ・ 事前の調整により議論の内容を事前に明確化しておくとともに、事後のフォローアップを行うことが重要です。
- ・ 今後は、活性化再生法の計画制度と補助制度が連動化されますので、計画作成後も毎年度モニタリング・評価を適切に行うための法定協議会の運営が重要です。

### ＜具体的な方法＞

法定協議会において、実質的な議論を進めていくためには、法定協議会本体だけではなく、関係者による作業部会・分科会や市民参加のワークショップの開催、イベントとの連携など、関係者が議論しやすい環境を整備することが重要です。会議の場で特に何を議論したいのかを事前に明確化し、各委員が会議に先立ち行うべきことを伝え、コメントをお願いしたりしておくことが必要です。また、地方公共団体が有する既存の組織等の活用も考えながら、議論を活性化させる工夫をしましょう。

#### ① 法定協議会の下部組織（作業部会・分科会）の設置

委員にとって、法定協議会の場で急に議論内容を提示されても、その場ですぐに意見やコメントが出せないことが多いです。また、関係者が多く、その立場も多岐にわたるため、発言の機会が限られてしまったり、深掘りした議論ができなかったりすることもあります。このような状況を回避するため、法定協議会の下部組織として、市町村担当者、住民代表、交通事業者などからなる作業部会・分科会を立ち上げて深い議論を行ったり、事前に議論内容の調整を図ったりすることで検討をより効率化できます。

また、このような下部組織は、法定協議会と違って手軽に組織しやすいことから、地域公共交通計画作成を行うことを決めた段階で立ち上げておくことも有効です。計画作成作業に着手する前から定期的に関係者で地域の課題を議論し、ビジョンを共有化しておくことが計画作成着手後の円滑な議論につながることもあります。

#### ② 交通事業者との定期的な話し合いの実施

交通事業者は地域公共交通計画を円滑に検討・実行する上での行政の重要なパートナーですので、普段から良好な関係を構築することが重要です。計画内容の議論・相談だけでなく、普段の公共交通利用の実態やニーズ・要望の確認など、行政・交通事業者間での情報共有は定期的に行いましょう。

なお、以下の③④についても同様のことが言えますが、協議会運営におけるトラブル（意見がまとまらない等）の多くは関係者間の事前の認識共有が十分にできていない点や、信頼関係が十分に醸成できていない点など、関係者同士のコミュニケーションが不足していることに多くが起因しています。法定協議会の場合だけではなく、下部組織での議論や、普段の打合せや会話の場を大事にし、思ったことが言い合えて、かつ困ったときに相談しあえるパートナーとなっていくことが重要です。もちろん

このような関係性は一朝一夕で構築できるようなものではありませんので、焦らず、じっくりと対話を重ねていきましょう。

### ③ 地域住民とのワークショップの実施

法定協議会には肩書きのある委員も多く参加するため、住民委員が場の雰囲気緊張してしまい、なかなか発言できないという例が見受けられます。その一方で各立場の自己都合による意見・要望に終始し、議論がかみ合わないという例もあります。行政と地域住民の間に事前に地域ごとに説明会やワークショップの場を設け、事前に意見等を集約することが重要です。また、予め会長や事務局から、住民委員に対し、「地域のことをよく知っている方の代表」として、思ったことを率直に、積極的に発言してほしいとお願いすることも重要です。▶添付資料 テーマ「住民との連携」参照

### ④ 庁内での情報共有

計画作成に向け、庁内関係部署（建設、福祉、環境、観光、教育等）とワーキンググループを立ち上げ、定期的に意見交換を行うことで、上位・関連計画や各部署の目標との整合が図られるほか、事業実施や評価体制に係る作業分担の調整がスムーズになります。公共交通はすそ野の広い事業であり、様々な分野に影響を及ぼすため、関係部署の方々とパートナーシップを構築することができると、公共交通のポテンシャルを最大限活用することに繋がります。ワーキンググループの結成が難しい場合でも、常日頃から関係部署とは担当者間での対話を通じて情報共有を図りましょう。法定協議会に傍聴に来てもらうことも一考です。

### ⑤ 都道府県・近隣市町村との連携

自地域内で完結しない路線（複数の地域を跨いだ路線）が地域公共交通に含まれる場合など、関係市町村も法定協議会メンバーもしくはオブザーバーとして参加してもらいましょう。また、都道府県にも調整役として参画してもらうことが重要です。なお、地域によってブロック協議会や広域連携中枢都市圏など既存の会議体が存在する場合は、それら組織との連携なども考えられます。

※市町村から広域的な計画の作成に係る要請があった時、都道府県は要請に係る取組が都道府県内の移動における幹線交通の充実や複数市町村に跨る移動の確保に資すると判断した場合等は、積極的に計画作成に参画することが重要です。

### ⑥ 資料の事前送付・事前説明

会議資料の当日配布の実態が多くみられますが、当日突然資料を見ても委員は十分に情報を消化できず、有益な意見・コメントを引き出せない可能性があります。会議を効率的・効果的に進めるためには資料を会議開催前に委員に送付しましょう。また、必要に応じて事前に内容について簡単な説明を行うことも有効です。

### ⑦ 事後のフォローアップ

下部組織での議論は、法定協議会開催の前だけでなく、後にも実施することも考えましょう。法定協議会での議論内容を踏まえ、今後の検討方針を議論したり、対案を検討したりすることで、より議

論が深まり、計画内容に対する理解が進みます。このような取組がそのまま PDCA の運用に繋がっていきます。

また、法定協議会の告知や議事録、会議資料については、地方公共団体のホームページや広報誌等を活用し公開することで、地域住民の目にも触れ、地域公共交通への理解が進むものと考えられますし、法定協議会の議論の透明性を確保するという意味でも重要です。

## ⑧ モニタリング・評価

計画作成後、設定した数値目標に対して、毎年度モニタリング・評価等が必要となります。さらには、地域公共交通の活性化再生法の計画制度と補助制度が連動化し、原則として法定協議会（幹線バスについては乗合バス事業者又は法定協議会）に対しての補助となることから、計画的な会議開催など適切な協議会運営が必要です。計画作成までは定期的に法定協議会を実施していても、作成後は年に 1 回しか開催されていない例が多く見受けられます。しかし、適切に PDCA サイクルを回そうと思うと年に 1 回の開催では不十分です。計画作成後、PDCA サイクルを適切に運用するに当たっては、行政的作業スケジュールや法定協議会開催スケジュールを踏まえたスケジュール表を検討しましょう。

また、PDCA サイクルを運用していくためには、モニタリング・評価結果が芳しくない場合はそのボトルネック要因を明らかにし、結果が良好な場合はその推進要因を明らかにして、結果を踏まえて地域公共交通計画内でどのように今後の展開を図っていくべきか、法定協議会やその下部組織等でしっかりと議論することが重要です。

なお、法定協議会開催には労力とコストを要することから、議論する内容によって柔軟に開催方法を検討しましょう。例えば、定期的な利用者数や収支、公的資金投入額のモニタリングと関係者間の共有化、データに基づく事業推進や見直しの方向性の議論等については、法定協議会で毎回議論するのではなく、下部組織での議論を基本とし、下部組織での議論を定期的に法定協議会に報告するような仕組みを作ることも考えられます。▶ **添付資料 テーマ「目標設定・評価の工夫」参照**

### 【参考】独占禁止法上の留意点

従来、法定協議会において交通事業者の間で、例えば公共交通サービスに係る個別・具体的な運賃・料金、運行回数、路線・運行系統等について調整を行う場合には、独占禁止法の規定に抵触しないよう留意することが必要であり、こうした場合には、地方公共団体が個々の交通事業者との間で個別に協議する必要がありました。

しかし、独占禁止法特例法（令和2年11月27日施行）では、共同経営（カルテル）の適用除外の特例が設けられており、共同経営を行おうとする乗合バス事業者等は、あらかじめ法定協議会等への意見聴取を経た上で、共同経営に関する計画を国土交通大臣に提出し、その認可を受けることにより、共同経営を行うことができること、とされています。

そのため、共同経営計画の作成を前提として協議を行う場合には、個別・具体的な運賃・料金・運行回数、路線・運行系統等の設定について、法定協議会において複数事業者間で協議が可能となっています。なお、独占禁止法特例法の共同経営等に係る特例に関しては、国土交通省が手引きを発行していますので、併せてご確認ください。



#### 【 詳細編を確認 】

- ・ 詳細編「第8章8.3 法定協議会の進め方」
- ・ 詳細編「第8章8.4 住民参加手法」

#### 【 その他ガイドラインを確認 】

- ・ 国土交通省 中部運輸局「活発で良い議論ができる会議のために。」（平成28年3月）
- ・ 国土交通省 中部運輸局「地域公共交通会議等運営マニュアル 第3改訂版」（令和3年3月）
- ・ 国土交通省 総合政策局「独占禁止法特例法の共同経営等の作成の手引き」（令和3年3月）

### 3.3 良いアドバイザーを見つける

#### 〈ポイント〉

- ・ なるべく早い段階でアドバイザー・コーディネーターに関する情報収集を行い、個別にアプローチを行きましょう。
- ・ 普段から相談できる相手を増やし、分からないことがあれば色々な人に相談しましょう。
- ・ 民間コンサルタントの活用や、必要に応じてマーケティング理論や調査について専門的な知識を有するメーカーの活用など、効率的に調査や検討を進めましょう。

#### 〈具体的な方法〉

地域公共交通計画では、地域が自ら地域の移動手段をデザインする、すなわち、地域において、地方公共団体を中心に、これまで以上に多くの関係者が連携・協働して取り組む必要があります。そのため、法定協議会において多くの関係者を巻き込みながら議論を行うためには、地域旅客運送サービスに関する知識やノウハウを豊富に有するとともに、法定協議会等の議論を円滑に進行できるアドバイザーやコーディネーターの存在が重要となります。各種会合や勉強会等への参加を通じ、なるべく早い段階でアドバイザー・コーディネーターに関する情報収集を行い、個別にアプローチを行います。心当たりがない場合は地方運輸局・運輸支局、さらには近隣市町村の担当者に相談しましょう。分からないことが出てきた場合は、担当者が一人で悩まず、色々な人に相談してみましょ。また、地方運輸局と有識者等とのネットワークで紹介されている地域公共交通に関する人材バンクや総務省の地域人材ネット（地域力創造アドバイザー）など専門人材データベースの活用も有効です。そのためにも、アドバイザー・コーディネーター、交通事業者、地方運輸局・運輸支局など、普段から相談できる相手を増やしましょう。なお、地元大学等と連携することは、学生の研究フィールドとして活用してもらうことで様々な知見を得られるなどのメリットも存在します。

民間コンサルタントも積極的に活用しましょう。活用については、特定の調査・分析を外注するものから、協議会運営から計画作成までを包括的に発注するものまで、いくつかの方法があります。状況に応じて活用の内容・範囲を検討しましょう。なお、コンサルタントやメーカー等を選定する際には、プロポーザルによる企画提案により選定する等、豊富な経験に加え、一緒に地域の課題に向き合ってくれるかという点を重視しましょう。

その他、地域における移動データや商業など関連分野における移動以外のデータを活用し、マーケティングの観点から専門的な知識を持つメーカー等の活用も考えられます。地域の実情や都市規模等に応じて、必要に応じて活用を検討しましょう。



#### [ 詳細編を確認 ]

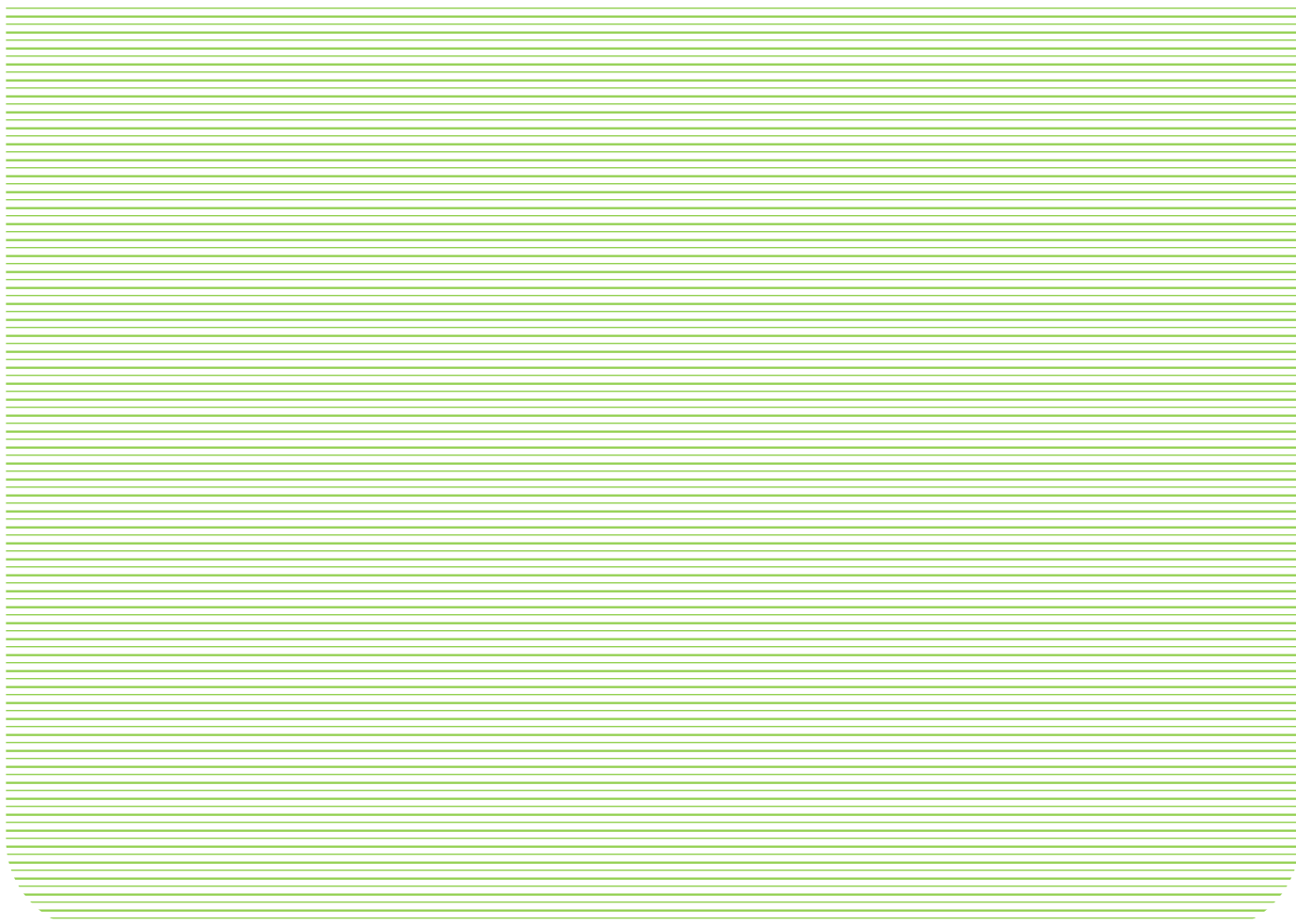
- ・ 詳細編「第8章8.5 アドバイザー・コーディネーター」





# 第4章

目標設定と検証の方法を考えましょう



## 4.1 目標設定・検証の全体像を理解する

### ＜ポイント＞

- ・ 目標設定・検証の全体像と PDCA サイクルについて理解しましょう。
- ・ 「PDCA サイクル」を繰り返し行い、地域旅客運送サービスの改善・向上を図っていきましょう。目標の達成状況に鑑み、計画の内容については適宜見直しましょう。
- ・ 評価の実施、評価結果に基づく事業の充実等の検討、計画の見直しへの反映について、スケジュールと方法、体制を計画内で明記しましょう。
- ・ 交通事業者や住民等の法定協議会メンバーとの役割分担を決め、持続可能なモニタリング・評価の在り方を検討しましょう。
- ・ 目標設定・検証の意義・メリットについて理解しましょう。

### ＜具体的な方法＞

#### ① PDCA サイクルによるスパイラルアップの考え方を理解しましょう

「計画を立て（Plan）」、それに基づいて「実施し（Do）」、実施結果を「確認して（Check）」、計画からズレがある場合には「見直しを行う（Action）」という一連の流れを「PDCA サイクル」といいます。地域公共交通計画の作成に当たっては、この過程を繰り返し行い、地域旅客運送サービスの改善・向上（スパイラルアップ）を図っていきましょう。

地域公共交通計画における PDCA サイクルの一般的な流れは以下に示すとおりです。計画作成（Plan）後、事業を推進（Do）する中で、定期的にモニタリング・評価（Check）を行い、目標とのズレが生じている場合は見直し（Action）を行います。そして、見直し結果を踏まえ、実施計画の修正や改訂（Plan）を行うこととなります。このサイクルの中で地域旅客運送サービスのスパイラルアップを図ることが重要であり、逆に、この流れが確立できていないと、計画と実態がどんどんズレてしまい、せっかく作成した計画が役に立たなくなってしまうところか、地域旅客運送サービスの運営がさらに悪化してしまうことになりかねません。

本章では、4.2 以降で目標設定・検証の方法について詳しく説明しますが、それぞれの項目は PDCA サイクルを構成する要素であることを意識し、各項目のつながりが重要であることを理解しましょう。

### ＜本手引きにおける言葉の定義＞

- **モニタリング**：計画に沿って実施される事業等の実情を継続的に「観察して記録」すること。
- **評価**：モニタリングに基づいて実施された事業等について、「効果があったかをチェック」すること。評価結果に基づいて、次のステップの見直しを行う。

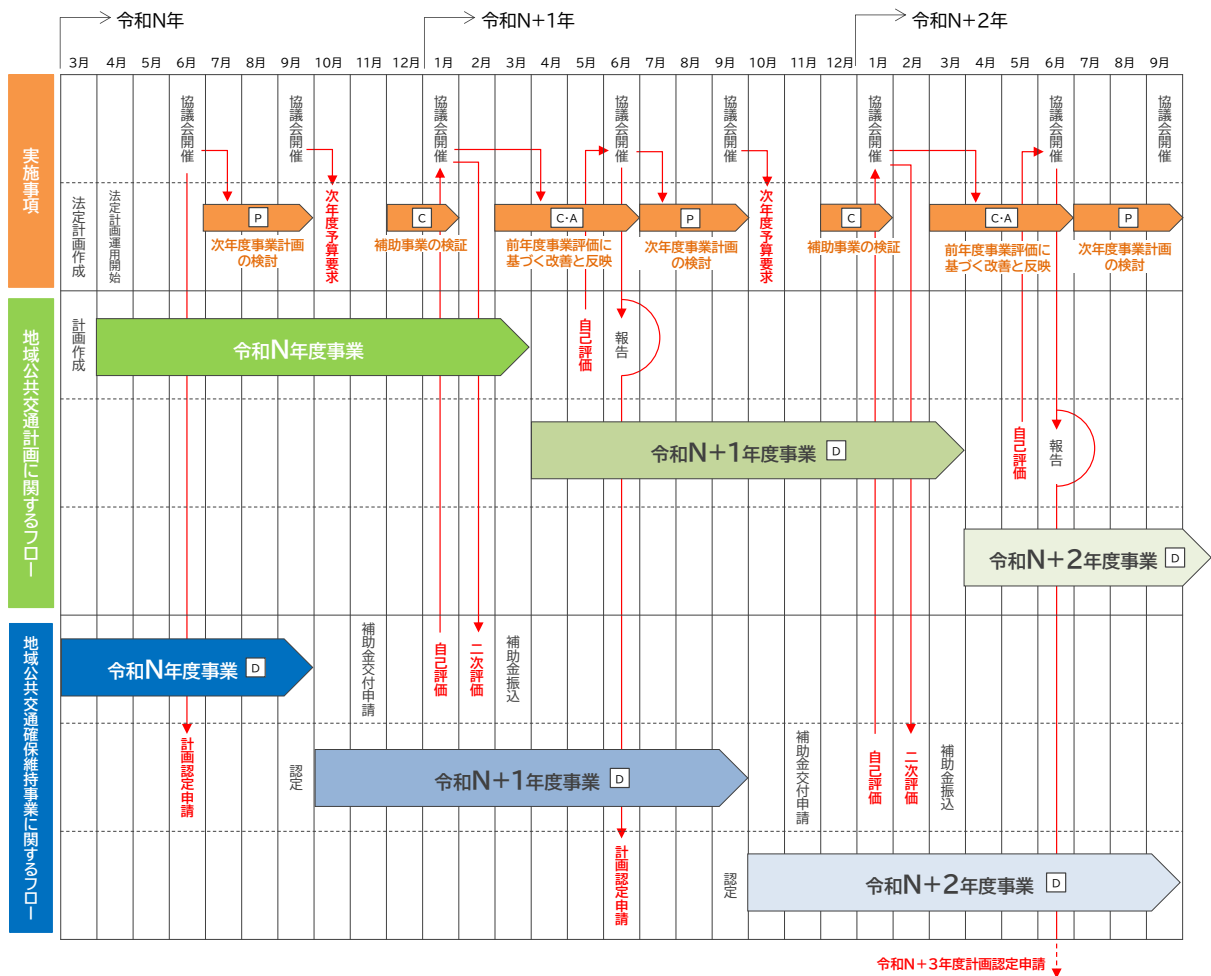
#### ② スケジュール表を用いて PDCA サイクルを構築しましょう

モニタリング・評価時期は、数値指標に応じて設定しましょう。各年度のモニタリング・評価の結果に基づいて事業の充実等の検討を行うとともに、同計画の見直しに反映しましょう。地域公共交通確保維持事業を活用する場合は、同事業の計画認定申請や評価のスケジュールとも連動が必要です。

これら一連の PDCA サイクルを適切に運用するためには、地域公共交通計画（別紙）の計画認定申請の時期（6月）、行政の予算要求時期（秋ごろ）、地方運輸局で実施する2次評価（地域公共交通

確保維持事業の第三者評価委員会)の時期(2月)など、行政的作業のスケジュールとの連携が不可欠です。計画作成時にはこれらのイベントを反映する形でスケジュール表を検討するようにしましょう。以下にPDCAサイクルの一例(計画作成後3年目の途中までのイメージ)を紹介していますので参考にしてみてください。例えば、予算要求時期までに地域公共交通計画に基づいて次年度実施する事業を具体化する、第三者評価委員会の開催時期までにその年度のモニタリング・評価を行う、次年度の計画認定申請時期までに目標や事業の見直し方針を確定する、等のスケジュール管理が必要になります。なお、紹介しているイメージは、地域公共交通確保維持事業を活用しているケースを例にスケジュールを作成しているため、同事業の計画認定申請や評価時期をコントロールとして設定していますが、同事業を活用しない場合、予算要求時期や議会での報告時期等がコントロールになることが想定されます。

また、ここで紹介した1年ごとのPDCAサイクルだけでなく、計画期間全体を俯瞰した大きなPDCAサイクルについても運用し、計画期間終了後の次期計画に繋げていくことも重要です。その際には、総合計画や都市計画マスタープラン等の上位計画や立地適正化計画等の関連計画におけるPDCAサイクルとの連携が必要になりますので、例えば、評価のための調査のタイミングを合わせるなどの調整が重要になります。



▲PDCAサイクルの一例

なお、既存の計画では、PDCA サイクルの概念図をただ貼り付けているだけの計画が数多く見受けられます。このような概念図だけでは評価・見直しスケジュールや評価方法、評価体制の具体的な検討が図られないため、スケジュール表中で明確化するようにしましょう。また、検討した PDCA スケジュールについては、計画内にも記載し、関係者間で認識を共有できるようにしておきましょう。

### ③ 法定協議会の開催スケジュールも同時に考えましょう

PDCA サイクルの運用に当たっては、法定協議会の開催スケジュールとの連動が必須となります。計画作成までは定期的に法定協議会を実施していても、作成後は年に 1 回しか開催されていない例が多く見受けられます。しかし、適切に PDCA サイクルを回そうと思うと年に 1 回の開催では不十分です。一方で、様々な関係者が集まる全体会議を何度も開催するのは労力もコストもかかりますし、何より PDCA サイクルを回す上ではあまり意味がありません。分科会やワーキンググループを立ち上げて議論するなど、議論する内容によって会議の実施方法は柔軟に検討しましょう。法定協議会において議論しやすくする工夫については、入門編「第 3 章 3.2 協議会運営のポイント」を参考にしてください。

### ④ 持続可能なモニタリング・評価体制の構築

特に行政職員が少ない場合、全てのモニタリング・評価を行政が実施することは負担が大きく継続困難となることがあります。交通事業者や住民等の法定協議会メンバーとの役割分担を決め、持続可能なモニタリング・評価の在り方を検討しましょう。その実現のためには、日々の対話が重要なのは言うまでもありません。地域公共交通計画で掲げた目標の達成状況の評価だけでなく、同計画に記載した各種事業についても、実施状況を把握し、効果的・効率的に実施されているかどうかを定期的に評価することが重要です。

また、行政職員は 3 年程度で異動することが多く、計画期間内に担当者が 1 回ないし 2 回変更することも考えられます。担当者が変わることを前提に、分析・評価の具体的な方法や実施タイミング、体制等については地域公共交通計画内で明記し、担当者間で適切に引き継がれるように準備をしておきましょう。

### ⑤ 目標設定・検証の意義・メリットについて理解しましょう

目標を立て、定期的にモニタリング・評価を行うことにより、地域公共交通に関する関係者全員が「今、自分たちの地域の交通がどのような状況なのか」を共有しやすくなります。その他、以下に挙げるように、事業を円滑に進める上で様々なメリットがありますので、今一度、目標設定の意義を意識してみましょう。特に、これまで地域公共交通に関する計画を作成したことがない地方公共団体の職員の方々などは、初めての取組の中で、データ取得や数値指標の算出に苦労されることもあると思いますが、データを集めること自体が目的ではなく、データを活用し目標設定・検証を行うことで事業を円滑かつ合理的に進めることが重要であるという点を意識するようにしてください。▶ **添付資料**

**テーマ「目標設定・評価の工夫」参照**

目標を設定したら、次に、目標を説明する数値指標を設定することになります。数値指標には、「アウトプット指標：事業によってもたらされる結果を示す指標（事業の実施状況や整備の量等）」、「ア

ウトカム指標：事業実施により利用者・交通事業者が受ける効果を示す指標」、「インパクト指標：事業実施により社会全体が受ける効果を示す指標」に分けられます。それぞれの指標については、入門編「第4章 4.2 課題を踏まえて方針・目標を設定する」並びに入門編「第4章 4.4 数値指標・目標値の設定を行う」で解説していますので、参照しつつ地域にとって適切な指標を選定するようにしましょう。

また、地域公共交通計画は乗合バス等の運行費補助と連動しています。そのため、真に公的負担による維持確保が必要な路線を計画内で明確化する必要があり、定量的な目標の設定と実施状況の適切な分析・評価がこれまで以上に強く求められている点にも留意しましょう。

#### <目標設定・検証を行うメリットの例>

- ・ 関係者全員で地域の交通の実態や危機感を共有できる
- ・ 公共交通の実態を経年的に把握できる（特に、担当者交代後も事業の進捗管理がしやすい）
- ・ 目標を達成することが関係者のモチベーションにつながる
- ・ 数値をもって説明することで議論が具体化したり、関係者間の理解促進につながったりする  
など

#### ⑥ PDCA の運用にもコストがかかることを認識しておきましょう

PDCA を運用するためには、計画作成後も定期的にデータを取得・集計したり、アンケート等の調査が必要であったり、法定協議会等の運営を行ったりする必要があり、相応のコストや労力が発生します。計画を作成する段階で、予め計画運用期間に発生するコストや労力については想定した上で、財務当局との調整のもとで予算を確保したり、学識経験者やコンサルタント等のパートナーとの連携を継続したりするなど、必要な準備をしておきましょう。なお、複数の市町村に跨る路線については、沿線の市町村で協力し合って調査費を捻出することで、一市町村当たりのコストや労力の負担を押しさえつつ、持続的な調査が可能になることもあります。

地域公共交通計画は作成することではなく、適切に運用することが目的です。持続性の観点から過大なコストや労力をかけて計画を運用するような体制を構築することは避けるべきですが、必要なコストや労力は投入し、スパイラルアップを図っていくことの重要性については、計画作成段階から関係者間で共通認識を持つようにしましょう。

## 4.2 課題を踏まえて方針・目標を設定する

### ① 地域の課題を踏まえた方針・目標の検討フローを理解する

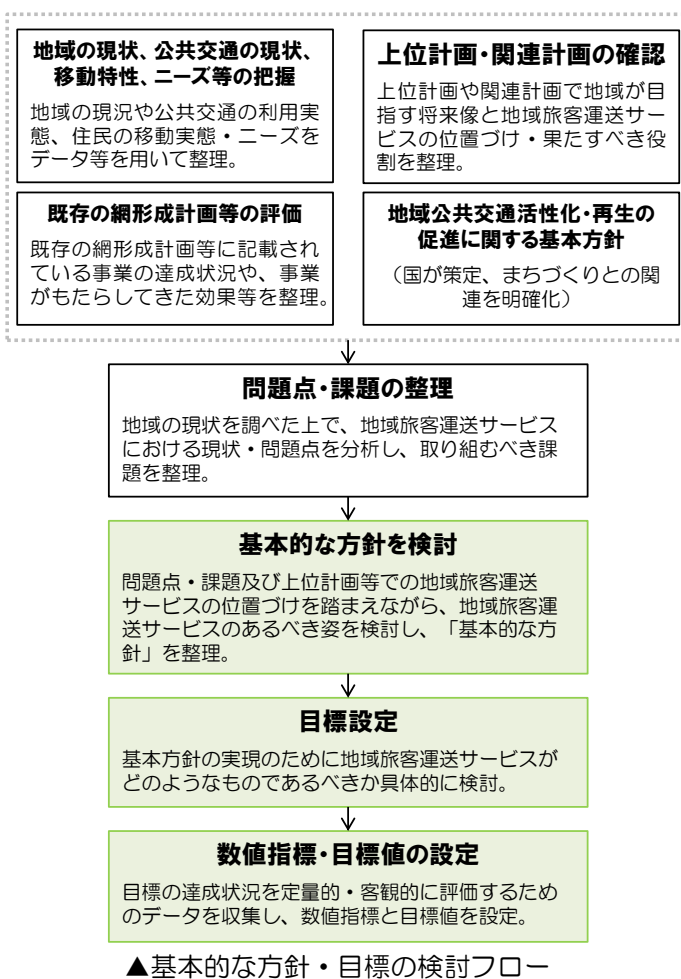
#### ＜ポイント＞

- ・ 地域にとっての課題に整合した方針・目標設定を心掛けましょう。
- ・ 地域旅客運送サービスの問題点・課題を踏まえ、地域の上位計画や関連計画との整合を図りましょう。
- ・ 「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」の記載を確認しましょう。

#### ＜具体的な方法＞

課題整理を踏まえて、基本的な方針及び目標を設定しましょう。基本的な方針及び目標は地域の状況や価値観によって異なるので、他地域の事例をそのまま行うことは避け、地域にとっての課題に整合した方針・目標設定を心掛けましょう。基本的な方針及び目標設定に当たっては、地域旅客運送サービスの問題点・課題を踏まえることはもちろんのこと、地域の上位計画や関連計画で掲げている目標との整合を図りましょう。併せて、地域公共交通確保維持事業の補助を受ける場合については、同事業との連動を意識し、同事業の活用により地域旅客運送サービスの目指すべき姿を念頭に目標設定を行う必要もあります。

また、国が定めている「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」の記載についても十分に留意してください。



#### ＜本手引きにおける言葉の定義＞

- **基本的な方針**：地域旅客運送サービスの在るべき姿。問題点・課題整理、及び上位計画・関連計画や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を踏まえて設定する。
- **目標**：基本的な方針（地域旅客運送サービスの在るべき姿）を実現するため、計画期間中に達成すべきこと。地域旅客運送サービスの問題点・課題に対応させる必要あり。



## ② 目標を設定する

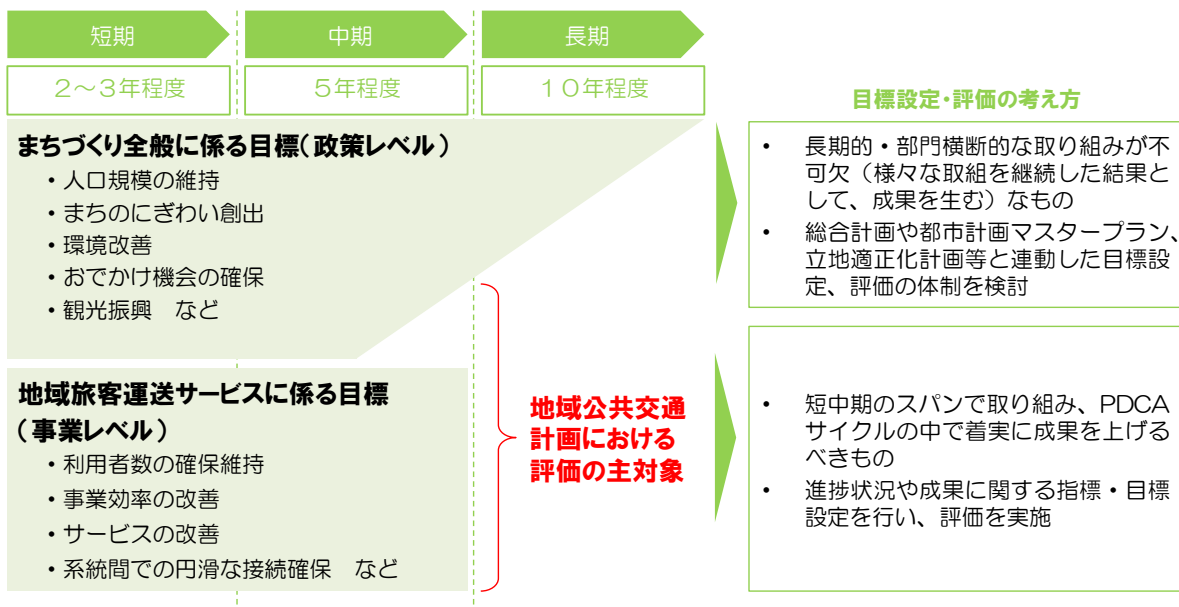
### 《ポイント》

- ・ 目標設定に当たっては、定期的な評価が必要であることも踏まえ、地域旅客運送サービスそのものに関する目標を中心に、バランスよく設定することを心掛けましょう。
- ・ まちづくり全般に係る指標を設定する場合は、実施する事業との因果関係や効果の発現時期に留意しましょう。

### 《具体的な方法》

目標に関しては、まちづくり全般に係るものと地域旅客運送サービスに係るものが考えられます。前者については、目指す方向性にはなりますが、その実現のためには、交通に関する分野だけではなく、都市計画や環境政策等、多様な分野での横断的な取組が必要であり、また長い期間での取組が必要となることが想定されます。

地域公共交通計画においては、地域旅客運送サービスが交通以外の分野にも影響をもたらすことを踏まえて、まちづくり全般に係るものを目標とすることも可能ですが、そのような目標設定に限られてしまうと、効果の発現に長期間を要し、交通に関する分野における取組の成果を検証することが困難となります。定期的な評価が必要であることも踏まえ、短期・中期での効果の発現が想定される地域旅客運送サービスそのものに関する目標を中心に、バランスよく目標設定することを心掛けましょう。



▲地域公共交通計画における目標設定・評価のイメージ

### ③ 「インパクト」と「施策・事業」の関係性を明らかにする

#### a) 「インパクト」を提示することの重要性

「持続可能な公共交通ネットワークの形成」の重要性は、交通政策基本法や活性化再生法においても言及されていますが、「持続可能な公共交通ネットワークを形成し、地域の公共交通を確保・維持すること」自体は、公共交通政策の主目的ではないはずです。公共交通は、例えば「高齢者の外出促進を図り地域全体で健康寿命を延ばす」、「子育て世代の社会参加を通じて孤立感の解消を図る」、「移動需要を集約して輸送することで環境負荷の軽減を図り、低炭素社会の実現に貢献する」等の、社会全体が受ける効果や変化の実現（ここでは「インパクト」と呼びます）のために導入・運用するものであり、持続可能な公共交通ネットワークの形成はインパクトの実現のための中間的な「アウトカム」として位置付けられるものです。同様に、公共交通の「収支の改善」や「利用者確保」の追求についても同じことが言えます。単に公共交通の利用者を増やしたり、事業への投入コストの縮減を図ったりすることが是とされるべきではなく、上述のインパクトの実現に向けた合理性の観点から確保すべき収支や利用者水準を判断することが重要です。

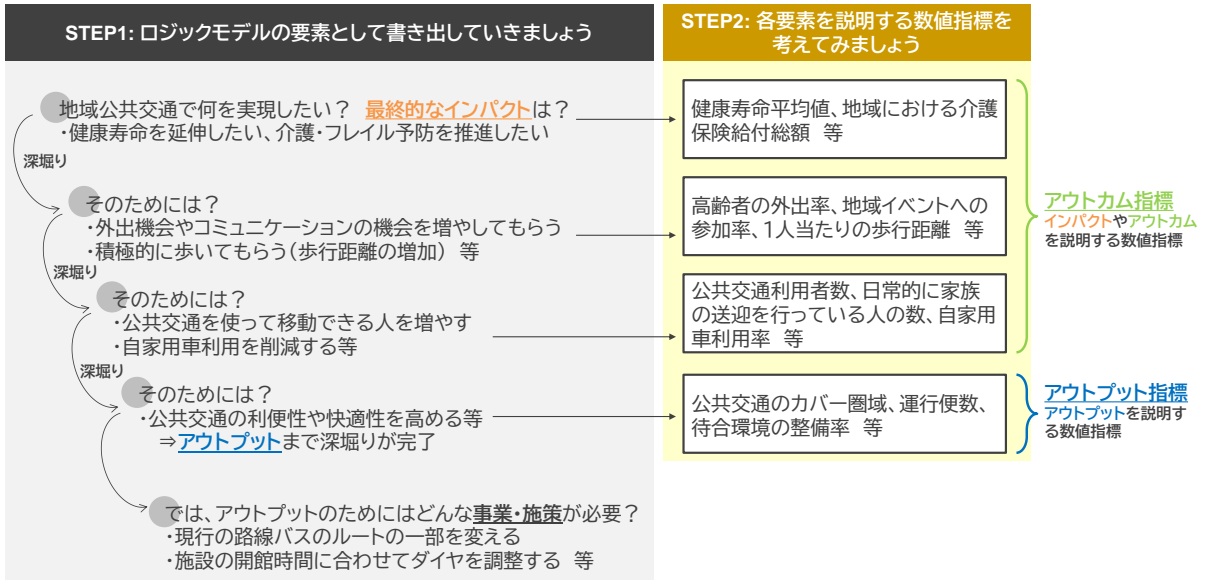
成功している地域の公共交通事業の多くは、「事業によってもたらされる結果（アウトプット）」や「利用者・交通事業者が受ける効果（アウトカム）」だけでなく、その先にある「社会全体が受ける効果（インパクト）」を提示し、その実現を妨げている要因を特定化し解消を図っていく中で、必要となる関係者を戦略的に巻き込んでいます。

#### b) 「インパクト」を実現するための要素の洗い出し

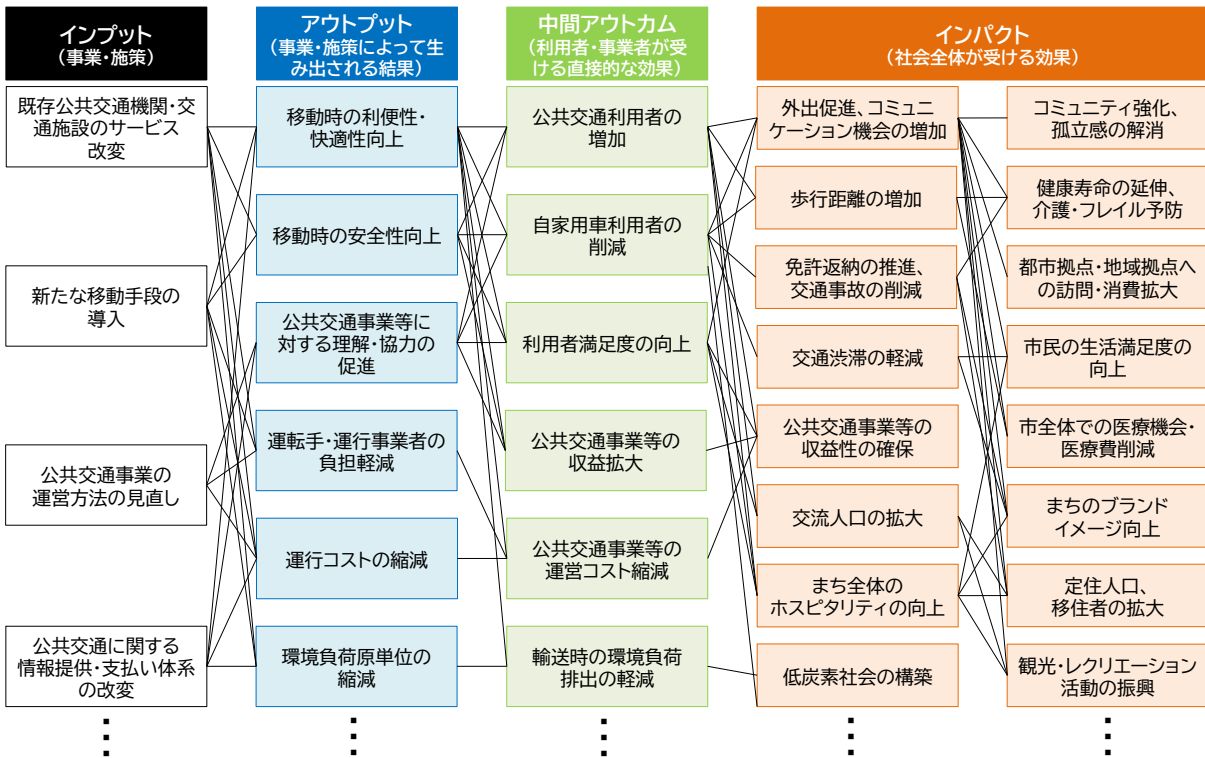
インパクトの実現のための構成要素を体系的にまとめたものを「ロジックモデル」といいます。ロジックとは、事業の実施からその効果が発現するまでの過程のことであり、このロジックを図表として可視化した、「地域公共交通に関する事業の設計図」に当たるものがロジックモデルです。地域公共交通計画の目標を設定し、数値指標の検討や、目標を達成するための事業を検討する段階においてロジックモデルを作成することで、検討の道筋が明確化し、体系的な計画内容の検討に繋がります。

以下に、ロジックモデルの作成に係る具体的な検討フローを示します。まず、地域公共交通によって地域で最終的に達成したい「インパクト」を検討することから始めます。地域公共交通によって「誰の、どんな問題を解決したいのか」を具体的に突き詰めて考えましょう。インパクトが決まった後は、構想・検討している事業にこだわることなく、そのインパクトを達成するために必要な「アウトカム」を洗い出します。アウトカムが一通り固まってきたら、そのアウトカムを実現するためにどのような「アウトプット」が必要になり、そのアウトプットのためにどのような「施策・事業（インプット）」が必要になるのかを考えます。このようにして洗い出した要素を繋ぐことでロジックモデルが構築できます。このような検討においては、移動や交通に限定しない、福祉、まちづくり、観光、教育、環境などの広い視点が必要になります。ぜひ、さまざまな部門を担当する人たちと話をしながら進めてみてください。

その上で、インパクトやアウトカム、アウトプットとして挙げた要素を説明する数値指標についても併せて検討することで、地域で実現したいことと適切に紐づいたモニタリング・評価を行うことに繋がります。なお、数値指標の設定については入門編「第4章 4.4 数値指標・目標値の設定を行う」についても併せて参照してください。



▲インパクトを実現するための要素を洗い出すイメージ



▲地域公共交通に関するロジックモデルの例

### c) 計画での位置付け

作成したロジックモデルに基づいて、地域公共交通計画における基本方針、目標・数値指標、施策・事業を位置付けてみましょう。

基本方針については、大局的な観点から地域のあるべき姿を示す必要がありますので、設定したインパクトを踏まえ、地域の皆さんが地域旅客運送サービスを活用して最終的に何を実現したいのかを総括して設定します。

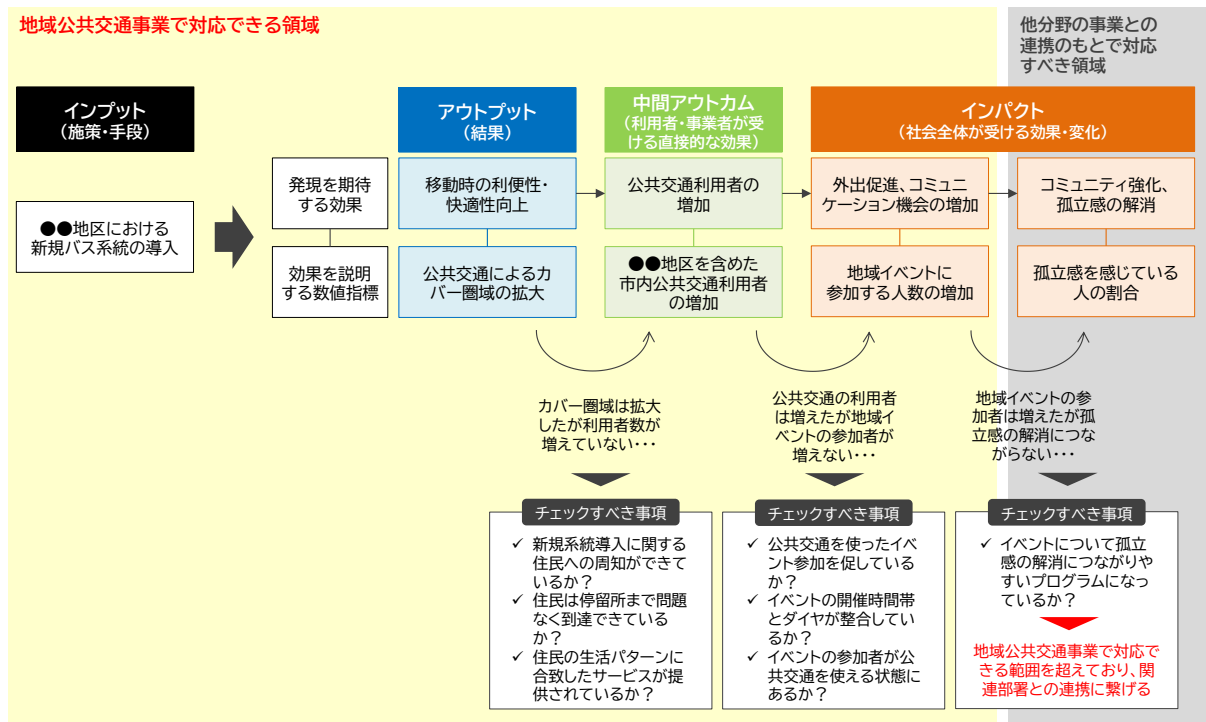
目標については、基本方針の実現に向け、インパクトやアウトカム、アウトプットとして挙げた要素のうち、特に影響が強いものや、制約条件となるものを中心に設定することになります。数値指標については、目標に合わせて設定することになりますが、目標を直接的に表現する数値指標の中には、数値化が難しいものや、計画期間内では効果の発現が難しいものも含まれる場合があります。その際は、目標を間接的に説明する指標を設定しても構いませんので、皆さんの地域においてデータの入手がしやすく、効果の発現が比較の見込みやすい指標を選ぶようにしましょう。ただし、最終的に設定した指標がロジックモデルを構成するどの要素に関連づいているかについては、予め明らかにしておきましょう。

施策・事業についても、ロジックモデルを参考に、目標として掲げた要素と関連の強いものをリストアップしましょう。具体的な施策・事業の検討方法については、入門編「第5章 これからのサービスの在り方を考えましょう」を参照してください。

d) PDCA 等での活用

数値指標の設定に当たっては、下図に示す例のように、インパクトだけでなく、アウトカムやアウトプットに関連する数値指標についても、定期的なモニタリング・評価を行うことで、効果発現のどのプロセスで問題が生じているのかを明らかにすることに繋がり、PDCA の中で見直しが図りやすくなるメリットがあります。

加えて、ロジックモデルの作成を通じて、地域公共交通事業で対応すべき領域を明確にすることも併せて重要です。例えば、以下の例では、「地域公共交通が便利になり、利用者が増加し、地域のイベントに行きやすくなることでイベント参加者が増える」ところまでは地域公共交通事業によって対応できる領域ですが、その先の「イベントへの参加によって孤立感を感じている人が減る」については、地域公共交通事業だけではカバーできない領域であり、関係する部署が抱えている事業との連携の中で対応することになります。このように、地域公共交通事業によって期待できる効果と、他部署との連携が必要になる効果を明確にする際にもロジックモデルが有効です。



▲ロジックモデルと数値指標の関係性／地域公共交通事業による対応領域の明確化のイメージ

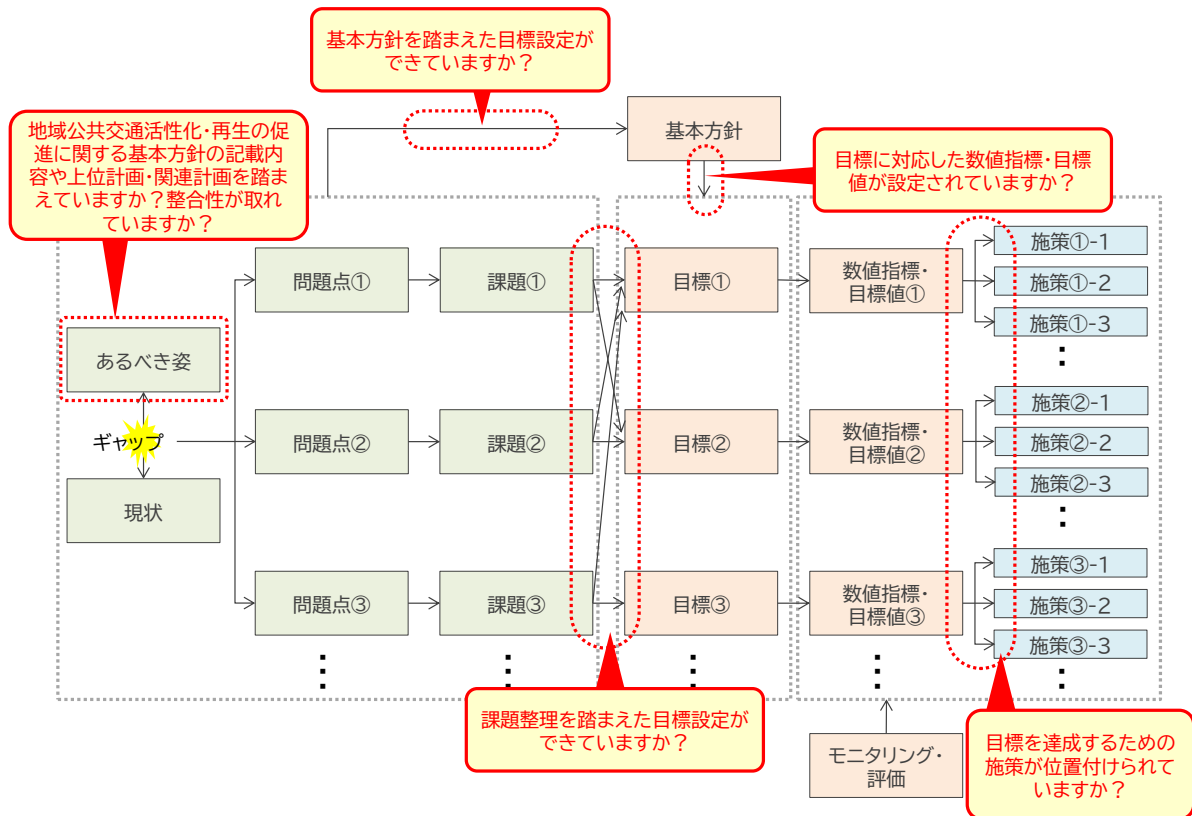
## 4.3 整合性についてのチェックを行う

### ＜ポイント＞

- ・ 数値指標・目標値につなげる意識をもって目標を設定しましょう。
- ・ 現状・問題点、上位・関連計画、国の基本方針、課題、基本的な方針と目標の整合を確認しましょう。

### ＜具体的な方法＞

目標を設定したら、その目標の達成により基本的な方針（地域が目指す在るべき姿）の実現に貢献するものになっているかどうか再度確認しましょう。各目標が地域旅客運送サービスの問題点・課題にきちんと対応しているか確認しましょう。目標設定においては、次節で説明する数値指標・目標値の設定につなげることを十分に意識してください。



▲整合性についてのチェック



## 4.4 数値指標・目標値の設定を行う

### ① 目標に合った数値指標を選定する

#### 《ポイント》

- ・ 定めた目標に合わせて適切な数値指標を設定しましょう。
- ・ 「標準指標」は基本的に全ての計画において設定し、「推奨指標」「選択指標」は地域の目指す姿や事業実施の目的によって設定を検討しましょう。
- ・ 数値指標の設定については、行政・交通事業者・市民それぞれが納得した上で設定しましょう。分かりやすさにも留意が必要です。
- ・ モニタリング・評価を意識し、定期的に収集できるデータの活用を考えてみましょう。

#### 《具体的な方法》

##### a) 標準指標・推奨指標・選択指標の区分を理解しましょう

数値指標は「標準指標」「推奨指標」「選択指標」に分類されます。

#### ■標準指標

地域公共交通計画の趣旨から見て設定する必要性が高いものであり、「住民等の公共交通の利用者数」、「公共交通の収支（収支率・収支差）」、「公共交通への公的資金投入額」の3指標が該当します。これらは基本的に全ての計画において設定することが望ましいです。

#### ■推奨指標

「公共交通の利用頻度」や「平均輸送密度」など、交通事業との関連性が高い指標については、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ですので、積極的に設定することをお勧めします。

#### ■選択指標

地域の目指す姿や事業実施の目的によって設定を検討するものであり、地域の実態に合わせて適切なものを設定してください。選択指標として想定される指標の例を次ページに示していますが、表に掲載されている全ての指標を選択することが必要というわけではなく、地域の目指す姿や事業実施の目的に合致する指標を選定すれば足ります。

■数値指標の例

目標例	数値指標例	区分	交通施策との関連性の高さ	住民目線でのわかりやすさ	計測に伴う調査・分析の負担
公共交通利用者数の維持・確保	住民等の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	高い	わかりやすい	負担小さい
	住民等の公共交通の利用頻度	推奨	高い	わかりやすい	
	住民等の公共交通利用率	推奨	高い	わかりやすい	
	平均乗車密度	推奨	高い		
	断面輸送量	推奨	高い		
	個別路線・系統の利用者数	推奨	高い	わかりやすい	
	利用者・住民等の地域の地域旅客運送サービス全般に対する満足度	推奨	高い	わかりやすい	
	公共交通に関する高評価（感謝等）、低評価（苦情等）の件数	選択		わかりやすい	
事業効率の改善	公的資金が投入されている公共交通事業の収支（収支率もしくは収支差）	標準	高い	わかりやすい	負担小さい
	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	高い	わかりやすい	負担小さい
	運賃収入	推奨	高い	わかりやすい	
	運行経費	推奨	高い	わかりやすい	
	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	高い		
既存サービスの改善（情報化）	公的資金投入に対する理解度	選択		わかりやすい	
	情報のオープン化（オープンデータ化）	推奨	高い	わかりやすい	負担小さい
	キャッシュレス決済の導入件数・導入率	推奨	高い	わかりやすい	負担小さい
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	高い	わかりやすい	負担小さい
	商店街の来街者数	選択		わかりやすい	
観光振興	商店街最寄りのバス停の乗降者数	選択		わかりやすい	
	観光客数（入込観光客数、宿泊者数等）	選択		わかりやすい	
おでかけ機会の確保	観光地最寄りのバス停の乗降者数	選択		わかりやすい	
	各個人や地域内主要箇所からの通学・通院・買い物等の主な目的地への移動手段の有無・便数	選択		わかりやすい	負担小さい
	主な学校、病院、商店街近辺のバス停等の有無	選択		わかりやすい	負担小さい
	高齢者の外出回数	選択		わかりやすい	
	自宅から通学できる高校生の割合	選択		わかりやすい	
	公共交通カバー率（人口もしくは面積）	推奨	高い	わかりやすい	
	集落カバー率（人口もしくは面積）	推奨	高い	わかりやすい	
	公共交通空白・不便地域率（人口もしくは面積）	推奨	高い	わかりやすい	
	地域間の移動者数【地域間幹線系統確保維持事業の活用の際は設定推奨】	推奨	高い	わかりやすい	
	輸送容量	推奨	高い		負担小さい
環境負荷の軽減	運行回数	推奨	高い		負担小さい
	地域全体の公共交通延長	推奨	高い		負担小さい
	CO2排出量の削減	選択		わかりやすい	
安全確保	自家用車分担率の縮小	選択		わかりやすい	
	渋滞の削減	選択		わかりやすい	
人口規模の維持	免許返納者数の拡大	選択		わかりやすい	負担小さい
	公共交通の沿線人口	選択		わかりやすい	負担小さい
	住宅着工件数	選択		わかりやすい	負担小さい
系統間での円滑な接続の確保	地価公示価格	選択		わかりやすい	負担小さい
	地域間幹線系統に接続している地域内フィーダー系統の便数、接続率【地域内フィーダー系統確保維持事業の活用の際は設定推奨】	推奨	高い	わかりやすい	
	地域間幹線系統に乗り換える地域内フィーダー系統の利用者数【地域内フィーダー系統確保維持事業の活用の際は設定推奨】	推奨	高い	わかりやすい	
	地域内フィーダー系統と地域間幹線系統との平均待ち時間【地域内フィーダー系統確保維持事業の活用の際は設定推奨】	推奨	高い	わかりやすい	
	鉄道・高速バス等との接続便数	選択		わかりやすい	
	鉄道・高速バス等との平均待ち時間	選択		わかりやすい	
	鉄道・高速バス等との接続の有無	選択		わかりやすい	
	接続するフィーダー系統との乗り換え回数	選択		わかりやすい	
	接続するフィーダー系統との平均待ち時間	選択		わかりやすい	
	フィーダー系統との接続数	選択		わかりやすい	
地域間幹線系統との接続の有無	選択		わかりやすい		

## b) 利用者数や事業の効率化に資する指標を設定することの重要性を理解しましょう

地域公共交通計画においては、利用者数及び公共交通の収支や公共交通に対する公的資金投入額などの公共交通事業の効率化に資する指標を「標準指標」として設定することを求めています。このような指標を設定することは、地域のみなさんにとってどのようなメリットがあるのでしょうか。

### ■「今の取組が合理的なのか」を定量的に確認できます

「事業を行うことで得られる効果（利用者数の増加など）が、投入したコストに対して妥当な内容になっているのか」、「今実施している事業の内容は本当に目標達成に対して合理的なのか、実は同じコストでもっと効果が引き出せるやり方や、同じ効果をもっと低コストで実現できるやり方があるのではないか」といったように、みなさんの地域で実施している取組が「合理的」なのか、定量的にチェックすることができます。

### ■交通関連施策・事業の見直しに活用できます

地域旅客運送サービスの多くは赤字経営となっているのが現状ですが、その中でも赤字額や赤字額の増加率をうまく抑制している地域もあります。目標設定や評価を行うことが必ず赤字の抑制につながるとは限りませんが、例えば、これまでのトレンドから大きく外れて利用者や収支が増減していることが判明した場合、その背後にどのような要因があるのか（例：実施している事業が不活性化しているのか、それとも、事業とは関係ない原油高や沿線施設の撤退などの外部要因の影響が大きいのか）といった議論に繋げるなど、関係者全員で経営状況の更なる悪化を食い止めるための建設的な議論を行うためのツールとして、「標準指標」の設定は有効です。

また、地域旅客運送サービスを活用して、地域住民の社会参加を促している地域や、来訪者の移動をうまく支援している地域もあります。このような地域でも目標設定や評価の体制が充実している例が多く見受けられます。赤字を抑制する「守り」の戦略の議論だけでなく、例えば「観光シーズンに向けてどのようなバスサービスを検討すべきか」、「若者の定住・外出促進に公共交通がどのように活用できるか」といった「攻め」の戦略を議論する際にも、利用者数や収支の情報は議論の補助線として有効であり、各地域における交通施策・事業の見直しに活用しやすい指標です。

### ■利用者・交通事業者・行政のコスト負担の在り方について議論しやすくなります

地域旅客運送サービスの多くの事例において、運賃収入だけで運行経費をまかなうことは困難であり、差額分（赤字分）を地方公共団体などが負担している例が多い状況です。しかし、公平性等の観点から、本来は利用者「に」負担を求め、それを原則とした運賃設定を行うことも必要になりえます。

この「応分の負担」は地域によって異なるため、他の地域の運賃設定をそのまま参考にするにはできません。そこで、例えば「赤字額の50%は行政が負担する」と宣言すれば、運賃をどの程度に設定すればいいのか、運賃収入でも足りない部分はどのように補填すればいいのか、といった具体的な議論につながります。このような議論を行うことなく、「他の地域に倣ってコミュニティバスは100円、デマンド交通は300円」という運賃設定をしてしまうと、地域旅客運送サービスの健全な運営が難しくなってしまふことがあります。

## ■関係者とのコミュニケーションに活用できます

住民向けの説明会の機会や行政が発行する広報誌等を活用し、地域住民に対して広く現在の公的資金投入額を提示することにより、地域旅客運送サービスを維持・確保するためにどのくらいの規模のお金が使われているのか、現実感を伴って地域住民に理解してもらうことにつながります。そのほか、地域公共交通計画の中で公的資金投入額等を目標設定することにより、行政内の財政部局との調整が円滑になることがあります。また、利用者数については住民・交通事業者・行政それぞれにとってわかりやすい指標であり、改善効果を共有することが全員にとってモチベーションとなります。このように、単なるモニタリング・評価のための道具ではなく、関係者の相互理解を深め、円滑に事業を進める上でのコミュニケーションツールとしての役割も果たします。

### c) 推奨指標・選択指標を設定しましょう

#### ■地域公共交通計画のテーマに沿った数値指標を選定しましょう

数値指標は地域公共交通計画において定めたテーマと整合したものを選定することが望ましく、例えば、計画内で設定した目標が「コンパクトシティの形成」であれば「公共交通の沿線人口」等の指標が、「高齢者のおでかけ機会の確保」であれば「高齢者の外出頻度」等の指標の選定が考えられます。入門編 66 ページにテーマに応じた指標の例を紹介していますので、検討の際に参考にしてください。

また、数値指標は「アウトプット指標：事業によってもたらされる結果を示す指標（事業の実施状況や整備の量等）」、「アウトカム指標：事業実施により利用者・交通事業者が受ける効果を示す指標」、「インパクト指標：事業実施により社会全体が受ける効果を示す指標」に分けられます。アウトプット指標は、事業の実施によって着実に効果が表れることから、関係者のモチベーションに繋がりがやすかったり、計画に位置付けた事業の進捗管理に使いやすかったりするメリットがあります。一方でインパクト指標やアウトカム指標は、事業の実施によって地域がどのように変わったかを計測するため、基本方針や目標への到達度を関係者にわかりやすく伝えることができるというメリットがあります。地域公共交通計画の作成に際しては、これらの指標をうまく組み合わせて設定できると、PDCA の効果的な運用に繋がります。

#### ■交通事業との関連性が高い指標を選定しましょう

地域公共交通計画作成の目的は、地域旅客運送サービス同士の連携を促進させ、サービス全体の効率化・充実化を図ることにより、持続可能な地域旅客運送サービスの提供を確保することです。その実現のためには、「サービスの提供が正しく行われているか」、「サービスの提供が効率的に図られているか」、「サービスの提供により利用が確保されているか」といった項目を適切に評価する必要があります。上記の視点に立つと、数値指標の選定においては、交通事業との関連性が高く、かつ、運営者（交通事業者、行政）目線で使いやすい指標を選定することが必要です。

なお、これらの指標を計測するには、交通事業者等の関係者からデータを提供してもらう必要があります。関係者との協力体制のもとで必要なデータを入手するようにしましょう。交通事業者との協力体制の構築については、入門編「第2章 2.3 データ等によって検証・分析する」で紹介していますので参考にしてください。

### ■住民や交通利用者目線でわかりやすい指標を選定しましょう

公共交通の利用拡大のためには、広く市民、交通利用者等に地域公共交通計画の目標を理解してもらう必要があります。住民の方々からもわかりやすい指標となるように留意し、数値指標や目標値を活用した対外的な説明のしやすさを意識するようにしましょう。

また、法定協議会の関係者が自分事としてとらえやすい指標やモチベーションにつながりやすい指標を選定することで、法定協議会の議論が盛り上がりやすくなります。クロスセクター効果の観点から各部署に関連する指標を検討することも一考です。▶添付資料「p.28 兵庫県福崎町」等参照

### ■効果計測のための調査・分析の負担について配慮しましょう

設定する指標については、算出のために継続的にデータ収集を行う必要がありますので、モニタリング・評価の持続可能性を考慮した数値指標・目標値の設定を心掛けましょう。モニタリング・評価のための調査や分析に必要なコストをかけることは重要である一方、持続可能性を確保するためには、現実的なコスト負担の中で調査や分析を行うことも重要です。既存の統計データや交通事業者のデータなど、毎年、継続的かつ簡易に収集できるデータの活用も検討し、調査にかかるコストと計測される数値指標の重要性のバランスを踏まえ、設定を行いましょ。

住民・利用者の移動状況や満足度に関する指標等については、そのための独自調査が必要となりますので、数年に1度実施する、あるいは、他部署で実施している総合的な住民意識調査等に組み込んでもらう、などの手法も考えられます。このように、毎年収集できる指標（統計資料や交通事業者のデータ等で把握できるもの）と、数年に一度調査する指標（アンケートや実態調査を伴うもの）を組み合わせて、指標体系を検討していくのも一考です。



#### [ 詳細編を確認 ]

- ・詳細編「第9章9.1 数値指標の設定に当たっての留意点・具体的な算出方法」



## ■標準指標の算出方法

以下に、標準指標の基本的な計測方法等について解説します。

<b>指標 1</b>	<b>住民等の地域旅客運送サービスの利用者数</b>
計測方法	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域内の交通事業者から利用者数のデータを入力し集計します。もし交通事業者が利用者数を計測していない場合は、新たに乗り込み調査等を行う必要があります（調査方法については詳細編「第5章 5.3 移動特性やニーズなどを把握する手法」で紹介します）。</li> <li>数値指標は地域全体の利用者数に限定しませんので、1便当たりや走行台キロ当たりの値を設定しても構いません。その場合は、交通事業者から便数や走行キロのデータも併せて入手しましょう。</li> </ul>
望ましい調査頻度	<ul style="list-style-type: none"> <li>年間を通じて調査することが望ましいですが、体制が整わない場合は定期的（例えば四半期ごと、半年ごと）に1週間～数週間の調査を行うことが考えられます。</li> </ul>
備考	<ul style="list-style-type: none"> <li>基本的には地域内の地域旅客運送サービス全体の利用者数を計測することとします。ただし、大都市部など、地域内の地域旅客運送サービスのほとんどが民間乗合バスで運行されているような地域においては、公的資金が投入されている路線に限定して計測しても構いません。</li> <li>利用者数は「実人数」と「延べ人数」どちらで把握しても構いません。</li> </ul>
<b>指標 2</b>	<b>公的資金が投入されている地域旅客運送サービス事業の収支</b>
計測方法	<ul style="list-style-type: none"> <li>当該事業の運行事業者より、事業報告書、決算報告等の資料から、収入額及び支出額のデータを入力し収支率もしくは収支差を算出します。 <ul style="list-style-type: none"> <li>算出式：収支率＝収入額／支出額　収支差＝収入額－収支額</li> </ul> </li> <li>収入額・支出額の考え方は以下の通りです。 <ul style="list-style-type: none"> <li>収入額：運賃収入額*、運賃外収入額（広告費等） <ul style="list-style-type: none"> <li>※補助あるいは他部署の補てん（通学定期や高齢者優待等の補償）は含めません</li> </ul> </li> <li>支出額：運行経費（人件費、燃料費、維持修繕費、諸経費、減価償却費）</li> </ul> </li> </ul>
望ましい調査頻度	<ul style="list-style-type: none"> <li>年間を通じて調査</li> </ul>
備考	<ul style="list-style-type: none"> <li>基本的には地域内の地域旅客運送サービス全体の収支を計測することとしますが、系統ごとに算出しても構いません。</li> </ul>
<b>指標 3</b>	<b>公的資金投入額</b>
計測方法	<ul style="list-style-type: none"> <li>当該事業への支援を行っている地方公共団体より、公的資金投入額のデータを入力し集計します。</li> <li>数値指標は地域全体の公的資金投入額に限定しませんので、住民1人当たりや利用者1人当たりの値を設定しても構いません。 <ul style="list-style-type: none"> <li>住民1人当たりの公的資金投入額＝公的資金投入額／沿線集落居住者数</li> <li>利用者1人当たりの公的資金投入額＝公的資金投入額／年間利用者数</li> </ul> </li> </ul>
望ましい調査頻度	<ul style="list-style-type: none"> <li>年間を通じて調査</li> </ul>
備考	<ul style="list-style-type: none"> <li>基本的には地域内の地域旅客運送サービス全体の公的資金投入額を計測することとしますが、系統ごとに算出しても構いません。</li> </ul>



なお、各指標について、集計の単位（地域全体で集計するのか、系統単位で集計するのか）については、基本的には地域における課題によって判断することになります。基本的には、地域公共交通は地域全体の公共交通のマスタープランですので、その位置付けに鑑み、なるべく特定の交通機関や特定の系統に限定せず、広い視点から目標設定を行うようにしてください。その上で、特に重要な位置付けを占める個別の交通機関や系統に着目した指標を設定するなどの工夫は、柔軟に検討していただいで構いません。

また、地域公共交通計画の運用において、評価の集計単位を設定することはもちろん重要な視点ですが、人間にとっての「健康診断」と同じように、地域にとっての旅客運送サービスの実態を持続可能な形でチェックし続けることが一番重要な点です。

#### d) 分野横断的な効果（クロスセクター効果）について

地域公共交通は、収支が赤字だから問題があるとは言えません。公共交通の利便性が高まり、高齢者の外出機会が増えることによって、高齢者の健康増進や就労機会が増加し、そのために医療費や社会保障費が削減され、むしろ社会全体としての費用負担が下がる可能性などもあります。こうした効果を「クロスセクター効果」と呼びますが、公共交通だけに限定されない、広い視点から費用負担の在り方について協議を行うことが大切です。

上記の考え方に基づき、例えば兵庫県福崎町では、地域公共交通を廃止したときに追加的に必要となる多様な行政部門の分野別代替費用と、運行に対して行政が負担している財政支出を比較することにより把握できる地域公共交通の多面的な効果を「クロスセクター効果」として計測しています。

また、分野別代替費用に限定することなく、例えば「路線の再編で〇〇スーパーの前にバス停ができ、乗降客が増え、スーパーの経営者も喜んでいる」、「バスのダイヤが改正されたことで、それまで諦めていたクラブ活動に参加できるようになった中学生が増えた」、「デマンド交通が家の近くまで来るようになったので選挙の際に投票に行けるようになった」といったエピソードも、「クロスセクター効果」の一部であり、重要な地域公共交通の役割・効果です。

なお、このような効果・役割を適切に把握するためには、普段から交通関連部署の担当者だけでなく、福祉や防災、商工、観光などさまざまな部門を担当する人たちと話をする機会を設けることが重要です。クロスセクター効果を数値化すること自体もちろん意義のあることですが、効果の把握を通じた議論や、人との繋がり・共感の拡がり、地域公共交通のサポーターを増やすことに繋がり、ひいてはそれが持続的な地域公共交通の運営に繋がっていきます。

▼ 兵庫県福崎町におけるコミュニティバスのクロスセクター効果算出事例

分野	コミバス(サルビア号)が廃止された場合に追加的に必要となる行財政負担項目	費用
医療	<b>病院送迎貸切バスの運行</b> 現在コミ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
	<b>通院のためのタクシー券配布</b> 現在コミ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	→ <u>約450万円/年</u>
	<b>医師による往診</b> 現在コミ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
	<b>医療費の増加</b> コミ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	<u>約30万円/年</u>
商業	<b>買物バスの運行</b> 現在コミバスを利用して買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
	<b>買物のためのタクシー券配布</b> 現在コミバスを利用して買物している高齢者(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	→ <u>約810万円/年</u>
	<b>移動販売実施補助</b> 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	<b>観光地送迎貸切バスの運行</b> 現在コミ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
	<b>観光地送迎のためのタクシー運賃補助</b> 現在コミ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	→ <u>約90万円/年</u>
福祉	<b>タクシー券配布(通院・買物・観光以外の自由目的での利用)</b> 現在コミ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	<u>約720万円/年</u>
財政	<b>土地の価値低下等による税収減少</b> 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	<u>約240万円/年</u>
<b>分野別代替費用</b>		<b>約2,330万円/年</b> ←

資料：近畿運輸局

※クロスセクター効果の詳細説明は近畿運輸局が発行している「クロスセクター効果『地域公共交通 赤字＝廃止でいいの?』」を参考にしてみてください。

## ② 目標値を設定する

### 〈ポイント〉

- ・ 算出基礎になるデータの計測方法、算出方法、計測時期、データの出典元などを計画内に明記しましょう。
- ・ 目標の種類や関連する計画の動向、法定協議会での議論などに鑑み、目標値の設定方法を選定しましょう。
- ・ 関係者の同意のもと、関係者全員のやる気を引き出す目標値の設定を心掛けましょう。
- ・ 他の関連計画の目標値と整合を図りましょう。

### 〈具体的な方法〉

#### a) 関係者のやる気を引き出すことを意識して目標値を設定しましょう

数値指標を選定したら、その目標値を設定します。目標値の算出基礎になるデータの計測方法、算出方法、データの出典元などを計画内に明記しましょう。

目標値の設定に関しては、事業に積極的に取り組んでも実現可能性が乏しいと考えられる値を設定することは適切ではありません。一方で、積極的に取り組まずとも達成が確実視されるような値とすることも望ましくありません。両者のバランスを考えつつ設定しましょう。目標値の設定において重要なポイントの一つに「関係者のやる気を引き出す」ことがあります。関係者間で同じ方向を向いているのであれば、堅実な目標を設定することも、あえて少し高めめの目標を設定することも問題ありません。逆に、関係者間で合意が取れていない状況で行政が目標値を与える形になってしまうと、関係者のモチベーションが下がってしまいます。

#### b) 計画の運用を意識して現実的な目標値を設定しましょう

地域公共交通計画については、現状と比較して地域旅客運送サービスを改善させることを前提に作成するため、目標値の設定において、基本的には現況からの改善を求めることになります。一方で、地方部を中心に、人口減少や交通事業者側の担い手不足など、公共交通を取り巻く環境が厳しくなっている中、公共交通の利用者数（標準指標）については、将来的な人口減少等の外的要因の中で減少する目標を設定することも考えられます。ただし、その場合も地域旅客運送サービスのサービス水準の維持は継続するなど、持続的なサービスをどのように運営していくのか併せて検討し、定性的な表現で構いませんので、計画本体にも考え方を記載することが望ましいです。

一方で、公的資金投入額（標準指標）については、サービス改善のために短期的に現状よりも拡大する戦略的な意思決定を行う場合も想定されます。また、地域旅客運送サービス単体では収支が悪化したり公的資金投入額が拡大していたりする場合でも、地域旅客運送サービスに対して地域がしっかりと「投資」することによって、まちづくり、観光振興、更には健康、福祉、教育、環境等の様々な分野でプラスの効果をもたらしているという状況も考えられます。このような場合は、必ずしも収支の減退や公的資金投入額の増加が社会全体から見てマイナスになるということにはなりません。ここで挙げたいずれのケースについても、データや行政としての政策判断に基づいて、適切な目標設定を行う必要はありますが、地域旅客運送サービス以外の分野も横断的に捉えた際に、収支や公的資金投入額については上昇基調を前提としない、現実的な目標値を設定することも考えられます。ただし、

公共交通への公的資金の投入が無尽蔵にできるわけではないはずですので、「公的資金の増加はどの程度までを想定」し、「その分、どのような項目（数値指標）でプラスの効果を見込んでいるのか」（例えば、公的資金投入額の増加率以上に利用者数の増加を目指す等）を合わせて検討し、定性的な表現で構いませんので、計画本体に考え方を記載することが望ましいです。

なお、目標値を定める場合には「目標設定重視（バックキャスト）」、「推計重視（フォアキャスト）」の2つの考え方があります。目標の種類や関連する計画の動向、法定協議会での議論などを鑑みて設定方法を選定しましょう。

#### ■目標設定重視（バックキャスト）で目標値を定める場合

目標値設定の根拠としては、国や県の目標値や上位計画等を参考にする場合や、持続可能性を考えれば自明なもの、市民の明確な合意形成の元で数値が定められる場合などがあります。（算出例は詳細編を参照してください）

#### ■推計重視（フォアキャスト）で目標値を定める場合

交通量予測等の手法を用いて推計に一定の根拠を与えることが望ましいです。ただし、選定した指標によっては推計作業に過大な労力を必要とすることもあるので気を付けましょう。場合によっては簡易的に過去から現在までのすう勢（トレンド）を用いて推計することもできます。（算出例は詳細編を参照してください）

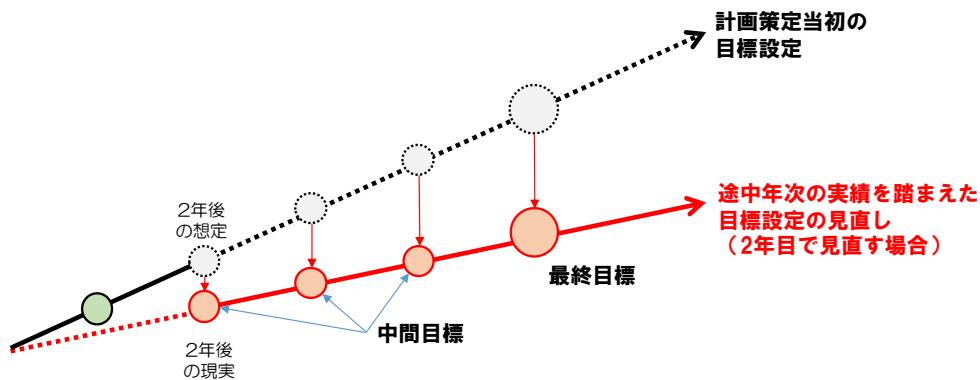
#### c) 他の関連計画と整合を図りましょう

数値指標の設定において他の関連計画との整合を図ることはもちろんですが、目標値の整合についても留意しましょう。

#### d) 必要に応じて目標値は途中で見直しましょう

目標値は一度定めたら変更できないということはありません。社会情勢の変化や商業施設の地域からの撤退など、計画作成当初に想定していなかった出来事により、目標値が実態から乖離してしまうことがあります。目標値と実態が大きく乖離した状態が継続してしまうと、PDCA が不活性化したり、関係者のモチベーションの低下に繋がったりするケースもありますので、必要に応じて計画を改訂し、目標値の見直しを行うようにしましょう。

特に、事業実施 1 年目は、計画作成当初想定していなかった効果が出る 경우가多く、目標設定や事業の見直しが必要となる 경우가多くあります。実態に応じて柔軟に見直しを行いましょう。



▲ 途中年次での目標値見直しのイメージ



#### [ 詳細編を確認 ]

- ・ 詳細編「第9章9.2 目標値の設定手法」

## 【参考】目標設定・数値指標・目標値について

### ■具体的な目標となっていない例

目標：まちづくりと連携した持続可能な公共交通ネットワークの形成

本計画では、△△路線を再編し、持続的な公共交通ネットワークを目指すことで、市民の交通手段を確保することを目標とします。

#### 【アドバイス】

これは目標ではなく、「基本方針」を整理したものです。「持続可能な公共交通ネットワーク」とはどういった状態のことなのかを議論し、具体的な目標に落とし込みましょう。

### ■目標に合った数値指標となっていない例①

目標：高齢者の移動手段の確保

〇〇市では、高齢化が進んでいるため、高齢者が使いやすい公共交通ネットワークを形成します。

数値指標・目標値：ノンステップバスを〇〇台導入

#### 【アドバイス】

ノンステップバスの導入状況のみで、高齢者が使いやすい公共交通ネットワークの形成の達成状況を評価することが可能でしょうか？高齢者の公共交通の利用状況や、外出機会の拡大の状況など、社会的な成果に関する指標も含めて、幅広い視点から複数の数値指標を検討しましょう。

### ■目標に合った数値指標となっていない例②

目標：観光客の移動手段の確保

××町では、年間〇〇万人の観光客が来訪しており、観光客の移動手段として公共交通の利用促進を図ることで公共交通の利用を増加させるとともに、観光活性化につなげます。

数値指標・目標値：観光入込客数を〇〇人増加

#### 【アドバイス】

観光客の移動手段の確保を示す数値指標として「観光入込客数の増加」は適切でしょうか？例えば、観光客の市内移動時の公共交通利用者の割合や、公共交通を利用した観光入込客数など、目標と直接的に関連する指標を検討しましょう。



## 4.5 モニタリング・評価の仕方を考える

数値指標と目標値を設定したら、次は達成状況のモニタリング・評価の仕方を検討しましょう。作成した地域公共交通計画に従って取組を進めようとしても、何らかの理由で計画が思ったように進まない場合があります。また、取組が計画通りに進んでいても、思ったような効果が発現しない場合も考えられます。このような問題に臨機応変に対応し、最終的に目標を実現するためには、ただ漫然と計画通りに取組を実施していただくだけでは不十分で、収集可能なデータは毎年度収集しつつ、定期的・継続的に計画の進捗状況や効果の発現状況などをモニタリング・評価し、必要に応じて取組の追加や変更を検討していくことが重要です。▶ **添付資料 テーマ「目標設定・評価の工夫」参照**

### ① モニタリング・評価の意義を理解する

#### ＜ポイント＞

- ・ 「モニタリング・評価」の結果については様々な使い方があることを理解しましょう。

#### ＜具体的な方法＞

モニタリング・評価の活用先には大きく分けて「①計画の見直し」、「②マーケティング」、「③対外的な効果の情報共有」、「④庁内関係者への情報共有」の4つがあります。

本節では特に地域公共交通計画の運用において定期的実施する必要がある「①計画の見直し」を想定しつつ解説を行います。なお、活用用途によってモニタリング・評価の実施のタイミングや結果の打ち出し方等が若干異なりますので注意しましょう。

#### ▼モニタリング・評価結果の活用先

①計画の見直し	・ 地域公共交通計画や補助事業に係る毎年度の定期的な進捗管理や事業や目標等の見直しに活用する。
②マーケティング	・ 公共交通の利用促進や公共交通事業の経営改善、公共交通を活用した新たなライフスタイルの提案等に活用する。
③対外的な情報共有	・ 住民や議会等の庁外の関係者に対して公共交通の効果・影響を共有し、合意形成や調整を円滑に進めるために活用する。
④庁内関係者への情報共有	・ 庁内関連部局に対して公共交通の効果・影響を共有し、分野横断的な取組の活性化や予算確保に向けた調整を円滑に進めるために活用する。

## ② 全体実施期間とモニタリング・評価のタイミングを設定する

### 《ポイント》

- ・ 他の上位・関連計画や事業の内容、効果の発現時期等に鑑み、地域の実情に即した期間を設定してください。
- ・ 各数値指標について、モニタリング・評価のタイミングを設定してください。

### 《具体的な方法》

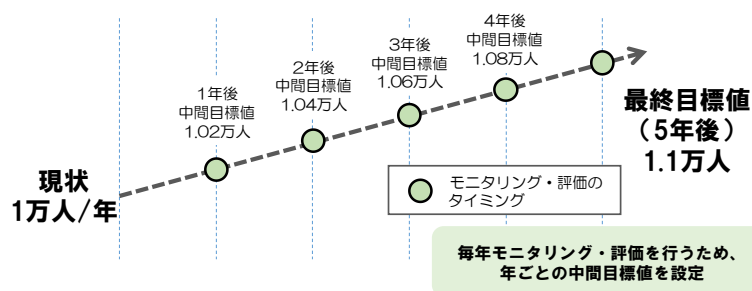
#### a) 全体実施期間

地域公共交通計画の計画期間は原則5年程度としていますが、地域の上位・関連計画との整合、財政状況や関係者との合意形成に要する時間、社会実験が必要な場合はその期間、事業実施による効果の発現時期等、様々な要素を考慮して地域の実情に即した期間を設定してください。また、数値指標については、設定した全体実施期間内で着実に効果の発現を見込むことができるものを中心に選定するようにしましょう。

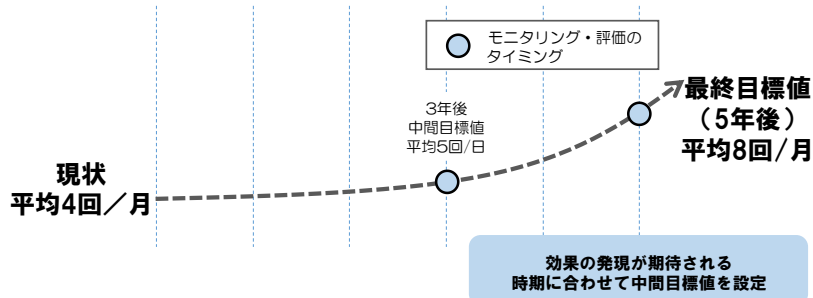
#### b) モニタリング・評価のタイミング

設定した数値指標によって適切なモニタリング・評価のタイミングは異なります。例えば、公共交通機関の利用者数や収支などは、交通事業との関連性が比較的高く、短期的に効果が発現することが多い傾向にあります。このような指標は毎年モニタリング・評価を行う必要があります。逆に、住民の公共交通の分担率や沿線人口の増加、地価の変動などは、効果発現に時間を要することが多いため、計画期間終了時に1回もしくは中間年も含めて2回といった形でモニタリング・評価を行うことが考えられます。効果の発現タイミングを踏まえ、必要となるモニタリング・評価を効率的に行うようにしましょう。

#### ■効果が短期的に発現しやすい指標（公共交通利用者数など）



#### ■効果が短期的に発現しにくい指標（高齢者の外出回数など）



#### ▲数値指標によるモニタリング・評価の実施タイミングの違い

中間年にモニタリング・評価を行う際には、中間目標値を設定することが計画の進捗管理上効果的です。計画期間終了時に最終目標値に到達させることを想定すると、各評価時点でどの程度の途中経過が求められるか想定し、中間目標値を設定してください。そして、計画を推進する中で、中間目標値と実態の乖離が生じた際には、法定協議会でその要因を明らかにするとともに、必要に応じて目標値の見直しを行うようにしましょう。数値をもとに改善案を議論することは、実態に沿った効果的かつ実現可能な案を検討することにつながります。

なお、マーケティングの用途で評価結果を活用する場合は、自己評価用途での活用と比較して高い即時性が求められるため、年に1回のタイミングではなく、例えば月に1回等のより高い頻度でのデータ確認が必要になることもあります。入門編「第5章 5.5 マーケティングの観点から公共交通を考える」にも関連した解説がありますので参照してください。

### ③ データを取得し、数値指標を計測する

#### 《ポイント》

- ①で設定したタイミングに合わせて必要となるデータを取得し、数値指標を計測しましょう。

#### 《具体的な方法》

①で設定したタイミングに合わせて必要となるデータを取得し、数値指標を計測しましょう。具体的なデータ取得方法については入門編「第2章 2.3 データ等によって検証・分析する」を、数値指標の算出方法については入門編「第4章 4.4 数値指標・目標値の設定を行う」で解説していますので、それぞれ参考にしてみてください。

### ④ モニタリング・評価結果のフィードバックを考える

#### 《ポイント》

- モニタリング・評価結果をもとに見直し方針を検討しましょう。
- 必要に応じて計画の改訂を行いましょ。
- 評価結果を公表し、様々な人に興味を持ってもらいましょう。

#### 《具体的な方法》

##### a) モニタリング・評価結果をもとに見直し方針を検討

モニタリング・評価に当たって、単に数値指標の計測結果と目標値を比較し、「目標に達成した・達成していない」の区分を行うだけで終わってしまっている例もありますが、このようなやり方では改善に繋がらず、ただ行政担当者等に負担がかかる苦しいだけの作業になってしまいます。モニタリング・評価は、自分たちの取組が想定通り機能しているかを確認し、機能していない場合は方針を見直し、機能している場合は更なる改善の余地がないか検討する「きっかけ」となるものです。

よって、モニタリング・評価の結果、いずれかの指標が目標値に到達していない場合、法定協議会で背後要因の究明を行い、次の年度に向けた事業の見直しや目標の見直しを行いましょ。背後要因については、自分たちの取組が何らかの理由でうまく機能しなかったという「内部要因」と沿線施設の撤退や原油価格の変動などの「外的要因」に分けられます。前者については地域の実態・ニーズと

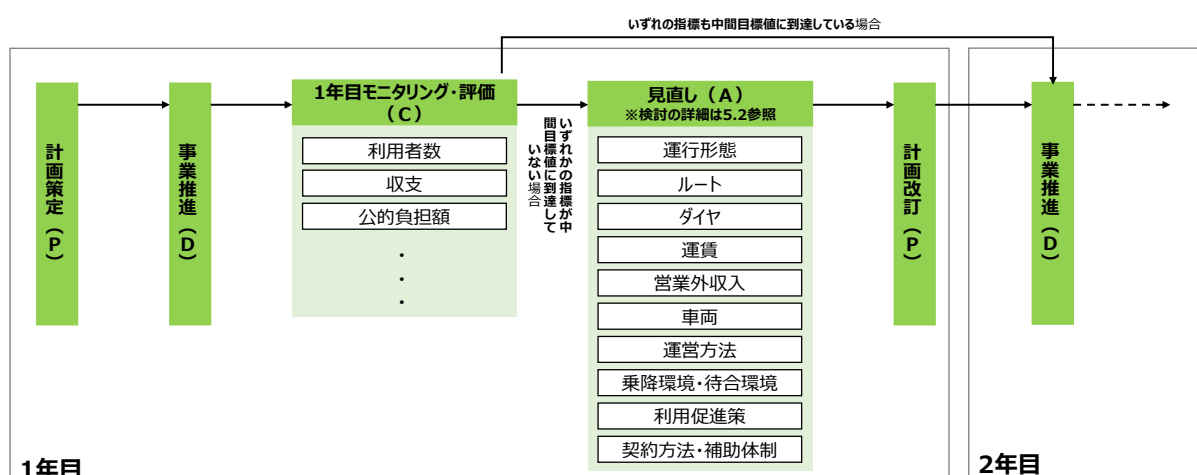
事業の方向性のギャップを見直す等の対応が主になりますが、後者については、外的要因による負の影響をいかに軽減していくかという対応が主になり、見直しの方向性が異なります。両者については明確に区分して整理するようにしましょう。

事業の見直しの範囲は、次頁図に示すように、公共交通の運行形態やルート、ダイヤ、運賃、利用促進策等々多岐にわたります。目標値に到達していない原因に応じて必要となる見直し項目を検討するようにしましょう。具体的な検討方法は、入門編「第5章 5.2 必要となる事業を考える」を参考にしてみてください。

また、これらの議論における合意事項や検討事項は、口頭で議論するだけでなく、必ず文章で記録するようにしてください。文章化することにより、関係者に広く情報共有することができ、その後も何度も振り返って確認することも可能になります。また、文章化することで自分の中で改めて議論内容を精査することにも繋がります。文章での記録については、詳細編「第9章 9.3 モニタリング・評価の進め方」で掲載している評価様式を活用すると便利です。

また、時々、「目標に達しなかったので、事業そのものをやめて他の事業をやる」という意思決定をされる地域がありますが、まずは「なぜ目標に達しなかったのか」協議会で徹底的に議論し、その原因を解消するためにどのような対応が必要か検討し実行しましょう。そのような試行錯誤を行った上で、どうしても地域においてその事業が目標達成に繋がらないということが明らかになれば、そこで初めて事業から撤退するという選択肢が現れます。

なお、目標に達していない要因としては、取組内容に見直しの余地がある場合もありますが、目標値の設定が高すぎているということも考えられます。目標の見直しが必要な場合は、入門編「第4章 4.4 数値指標・目標値の設定を行う ②目標値を設定する」で目標値の見直し方法について解説していますので、参考にしてみてください。



▲モニタリング・評価を踏まえた見直し

**b) フィードバックの実施（計画の改訂）**

地域公共交通計画は作成後もいつでも見直しができます。モニタリング・評価を行う中で、事業内容や目標設定、スケジュールを見直すような大きな変更が生じた場合は、計画の改訂を検討しましょう。実際に、モニタリング・評価結果を踏まえ、計画内容を見直した地域のほうが、数値指標は改善傾向にあることが確認されています。計画の改定を伴う変更がない小さな見直しの場合も、評価結果を踏まえ次年度にどのような見直しを図るのか、法定協議会を通じて報告・議論するようにしましょう。

また、計画最終年度やその前年度については、現行計画に基づく事業推進並びにモニタリング・評価を行いつつ、次期計画の内容の検討を並行して進める必要がありますので、次期計画の計画スケジュールについては、法定協議会での議論を通じて、余裕をもって検討するようにしましょう。次期計画の作成については、検討のベースとなる現行計画があることに加え、毎年モニタリング・評価を行うことから、毎年のPDCAの延長で作成できる部分も多くあります。計画更新時期に焦らないためにも、定期的なモニタリング・評価と計画内容等へのフィードバックが重要となります。

**c) 評価結果の公表**

モニタリング・評価の結果については、法定協議会で報告を行い、法定協議会のホームページで公表するだけでなく、議会や住民懇談会等で積極的に提示することで、様々な関係者に自分事として事業を捉えてもらいやすくなります。その他、地域によっては、広報誌や地元メディア、ホームページ等をうまく活用して評価結果をPRしている例もありますので、参考にしてみましょう。

**d) 評価結果の提出**

モニタリング・評価の結果については、速やかにその結果を国土交通大臣に送付することが定められています（法§7の2②）。管内の各地方運輸局へご提出ください。

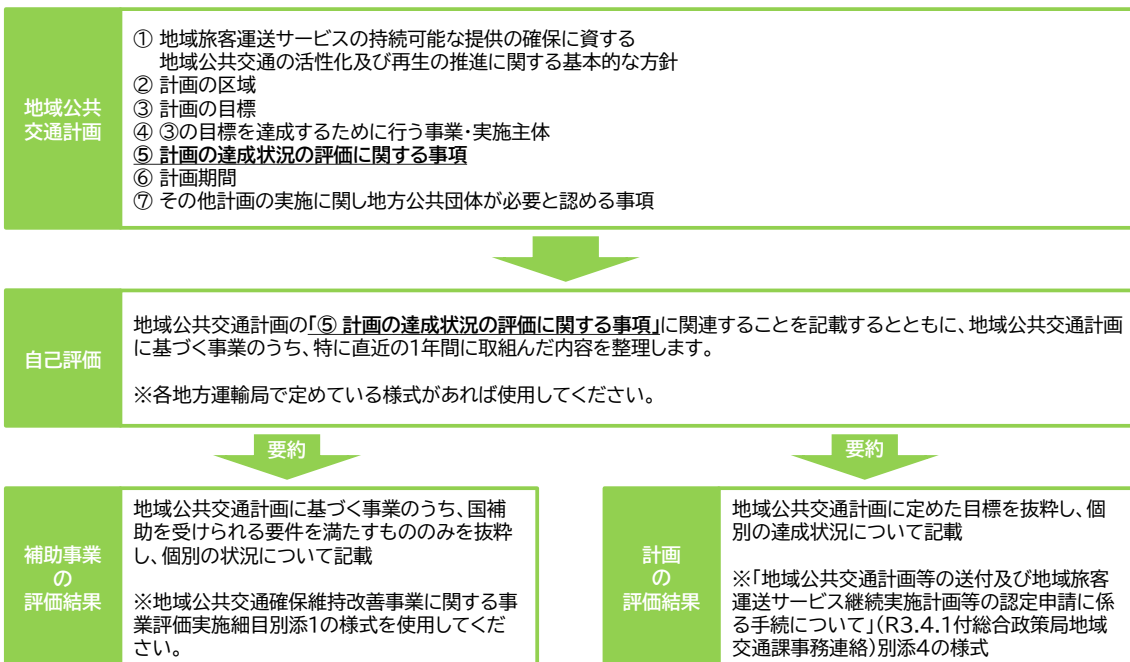
**[ 詳細編を確認 ]**

- ・詳細編「第9章9.3 モニタリング・評価の進め方」

### 【参考】地域公共交通計画の評価と地域公共交通確保維持改善事業の評価について

地域公共交通計画の自己評価に当たっては、地域におけるこれまでの取組が地域にもたらした影響について振り返り、得られた効果について整理することで、効果的な取組が実施できたかどうかを確認するとともに、今後の改善に繋げるための議論を行ってください。

地域公共交通計画の評価結果（地域公共交通計画における本体）並びに補助事業の評価結果（地域公共交通計画における別紙）の報告に当たっては、上記の自己評価結果を要約し、それぞれ定められた様式（本省様式）で整理・提出してください。

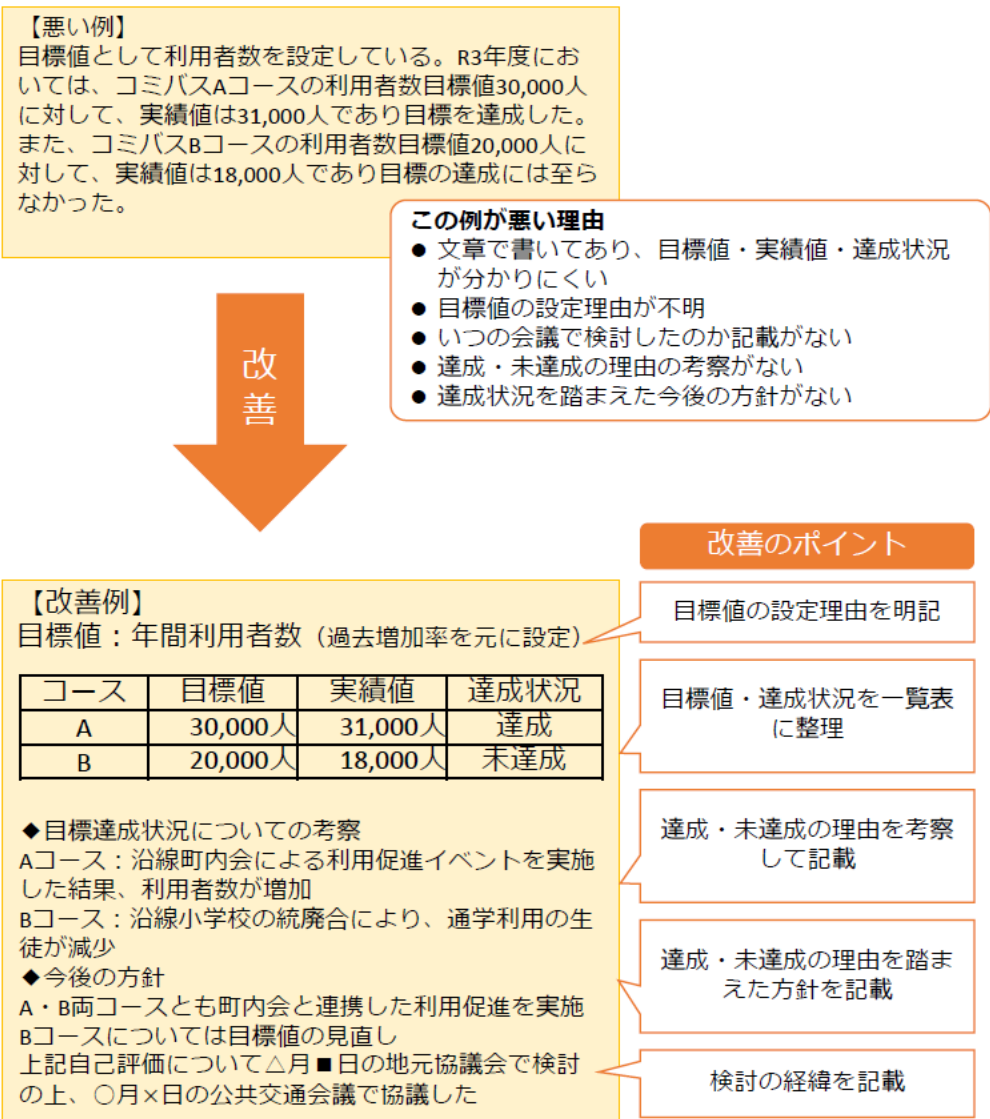


### ▲地域公共交通計画の評価と地域公共交通確保維持改善事業の評価について



**【参考】 良い評価方法・悪い評価方法について**

評価の目的は数字を出すことではなく、その数字に至る経緯を把握し、今後の改善に繋げることです。目標の達成・未達成の状況を明確に示すとともに、なぜその目標を達成できたのか・できなかったのか、その理由を考察し明記することが必要です。また、理由の究明（Check）で終わるのではなく、その理由を踏まえた方針（Action）も関係者で協議し、記載するようにしてください。また、図表等を使ってわかりやすい整理を行うことは、市民の方々などに情報発信する際にも有効です。



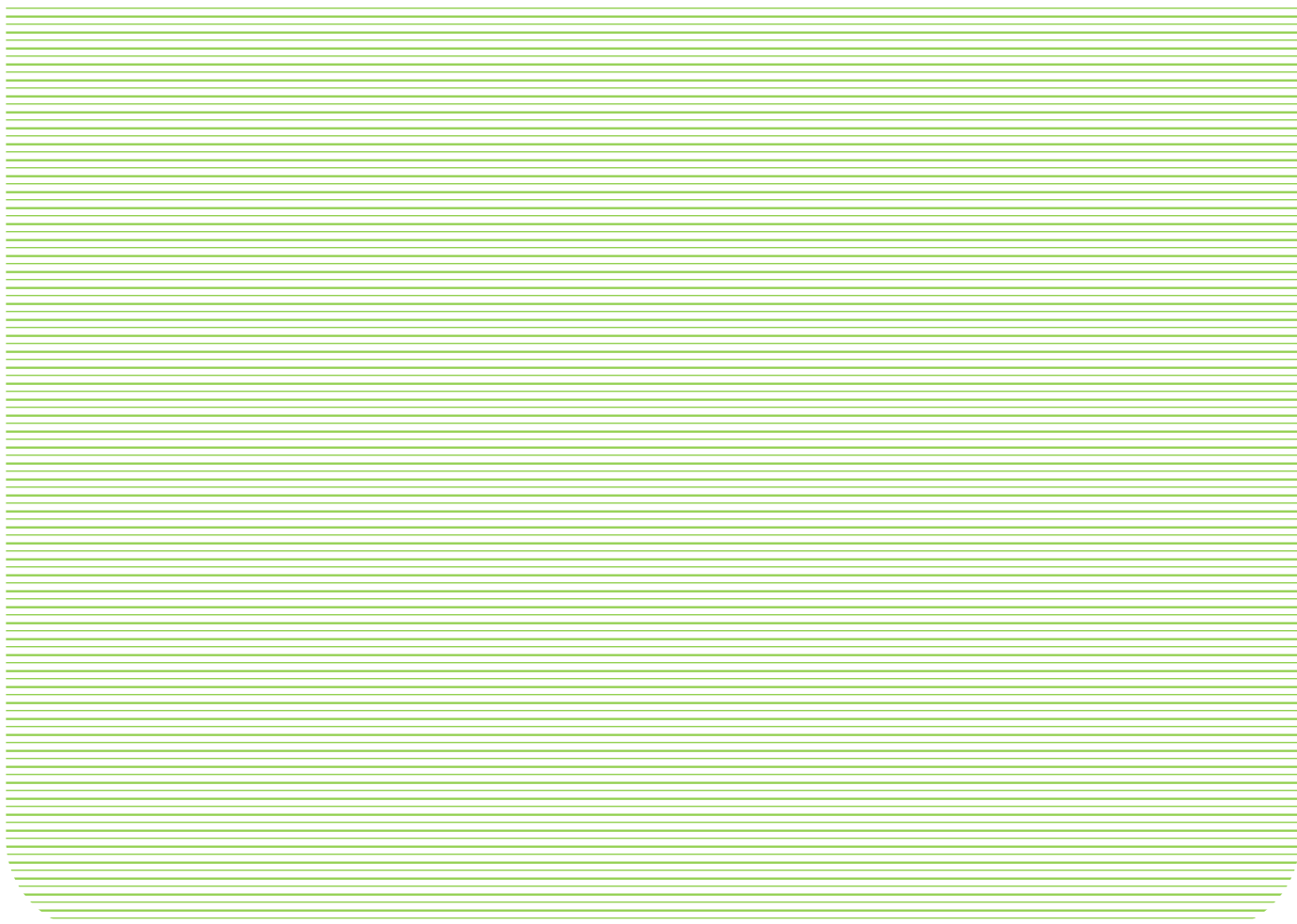
▲良い評価方法・悪い評価方法

資料：中部運輸局「第三者評価委員会資料（中部様式）作成の手引き【令和3年度改訂版】」



# 第5章

これからのサービスの  
在り方を考えましょう



## 5.1 これからの地域旅客運送サービスを考える

### 《ポイント》

- ・ まずは既存の公共交通サービスを最大限有効活用する方法を考えましょう。
- ・ 既存サービスの活用だけでは望ましいサービスの提供が困難な場合は、さらにその他の移動手段も活用して、移動ニーズに応える地域旅客運送サービスを考えましょう。

#### 視点1) 既存の公共交通サービスの改善

現在運行している乗合バスやコミュニティバス等の公共交通サービスの内容を見直すことで、既存の輸送資源を最大限活用しましょう。利用しやすい地域旅客運送サービスの提供を心掛け、ネットワークの再構築や、ダイヤや運賃などの見直しなども考えましょう。

また、新技術の積極的な活用により、効率的な運行を図ることも大事な視点です。

#### 視点2) 多様な輸送資源の活用

乗合バスなどの維持がどうしても難しい場合は、地方公共団体が関係者と協議して、路線バスなどに代わり地域の実情に応じたメニューによる地域旅客運送サービスの継続を考える必要があります。自家用有償旅客運送やスクールバス、福祉輸送、病院・商業施設・宿泊施設・企業などの既存の民間事業者による送迎サービス等、地域の輸送資源を活用し、地域に必要な地域旅客運送サービスの提供を検討しましょう。



▲これからの地域旅客運送サービスのイメージ

## 5.2 必要となる事業を考える

限られた資源の中で、地域旅客運送サービスの確保・維持を実現するために必要となる事業内容を検討します。

### ① 事業の検討における基本的な考え方を押さえる

#### ＜ポイント＞

- ・ 事業の検討に当たっては、まずは今あるサービス内容を見直し、既存の交通事業者などに最大限の力を発揮してもらうことにより対応できないか考えましょう。
- ・ 地域が有する公共交通以外の移動手段（例えば、スクールバスや福祉バスなど）を有効に利用することも考えましょう。
- ・ 新たなサービス導入に際しては、特定の手段ありきで検討を進めず、いくつかの代替案を列挙し、最も効率的・効果的な手段を選定するようにしましょう。
- ・ 事業内容によって、比較的短期的に効果が発現するものと、効果発現までに時間が必要なものがあります。計画期間や数値指標の選定とセットで検討するようにしましょう。

#### ＜具体的な方法＞

##### a) 公共交通ネットワークやダイヤ、運賃などを見直す

必要な公共交通を確保していくために、まず考えるべきなのは、現状で提供されている公共交通サービスを有効に活用することにより対応できないかということです。今あるサービス内容を見直し、既存の交通事業者などが緊密に連携・調整し、最大限の力を発揮してもらうことにより対応できないか考える必要があります。公共交通ネットワークは適切か、ダイヤや運賃は利用しやすいものになっているかなど、サービスの改善について検討しましょう。ただし、限られた財源の中で持続可能なサービスとするよう留意してください。場合によっては、交通事業者から提案してもらうことも考えましょう。▶ **添付資料 テーマ「路線再編、ダイヤの見直し、運賃体系の見直し」参照**

なお、複数事業者間で路線、運賃、ダイヤ等の調整を行う場合、これまでは独占禁止法上問題があり実現が難しかった事業メニューもありましたが、独占禁止法特例法による共同経営により可能になった事業メニューがあります。これまで以上に利便性が高く、かつ効率的なサービスの提供が実現しやすくなり、また、単一の交通事業者では対応が困難なサービス改善が実現しやすくなっていますので、今後の検討の際に念頭に置いてみてください。独占禁止法特例法による共同経営の取組を行おうとする場合は、原則として地方公共団体があらかじめ地域公共交通計画を作成していることが前提となります。その上で、共同経営により可能となる事業メニューを盛り込んだ「地域公共交通利便増進計画（以下、利便増進事業と呼びます ※詳しくは詳細編第4章）」を作成し、交通事業者と一体となって取組を進めていくことが望まれます。▶ **添付資料 テーマ「共同事業の実施」参照**

## b) 地域の実情に合わせた交通手段の見直しを図る

既存の地域公共交通サービスの見直しだけでは地域にとって必要となる地域旅客運送サービスの確保が困難な場合は、交通手段や運行方法の大幅な見直しを検討する必要があります。路線バスで運行していたサービスを地方公共団体の公的負担によるコミュニティバスや乗合タクシーに変更する、タクシー（乗用）の活用を検討する、路線定期運行で運行していたサービスをデマンド型に変えるなど、地域の実情に合わせてダウンサイジング等の検討を行ってみましょう。もちろん、これらの見直しに合わせて、運行経路・ダイヤ等の見直しについても同時に検討してみましょう。

バス・タクシーによるサービスの提供が困難な場合は、地域が有する公共交通以外の移動手段（例えば、自家用有償旅客運送やスクールバス、福祉輸送、病院・商業施設・宿泊施設・企業などの既存の民間事業者による送迎サービス等）を有効利用することによってサービスを確保できる可能性もあります。これらのサービスの活用を検討する際には、まずは地域に存在する移動手段を把握するところから始めましょう。▶添付資料 テーマ「自家用有償旅客運送の活用、タクシーの活用、地域資源の活用、貨客混載」参照

なお、公共交通以外の移動手段の活用には、既存の公共交通と路線やダイヤ等が競合しないよう、利用者のニーズだけでなく、交通事業者や公共交通以外の移動手段のサービス提供者の実態もしっかりと把握する必要があります。

## c) 地域に適した新しいサービスを考える

見直しに当たって、既存の公共交通サービスに加えて新たなサービスを導入することも考えられます。その際は、特定の手段ありきで検討を進めないでください。例えば空白地対策として、単に「デマンド交通」を導入すればよいというわけではありません。既存バス路線への補助や、既存タクシーの活用などの可能性も考えられるはずで、いくつかの代替案を列挙し、メリット・デメリットを十分に考察した上で、地域にとって最も効率的・効果的な手段を選定するように検討してください。



## ② 具体的なサービス改善内容を考える

### ＜ポイント＞

- ・ 現在・将来の地域住民の移動特性と移動ニーズを踏まえた上で具体的なサービス改善内容を考えましょう。
- ・ サービス内容の改善に当たっては、新技術の活用についても検討してみましょう。

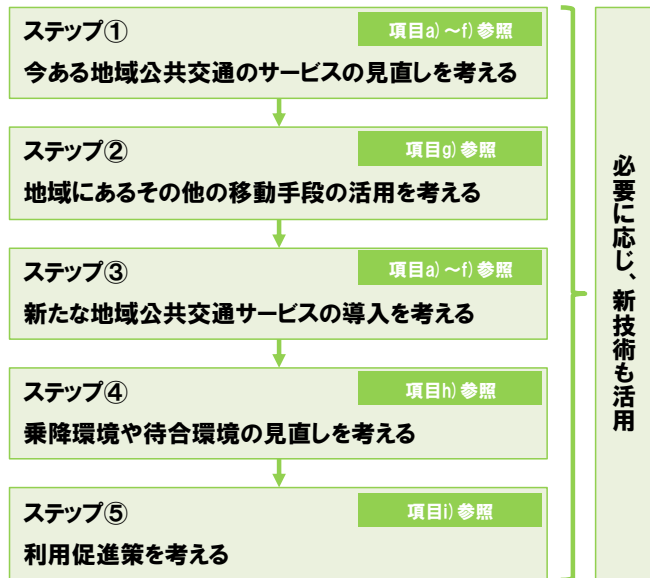
### ＜具体的な方法＞

具体的なサービス改善内容については、一般的には以下の項目 a) ～ i) もしくはこれらの組合せにより検討します。いずれも、現在の地域の状況や利用者の特性、需要の大きさなどを踏まえ検討を進めましょう。

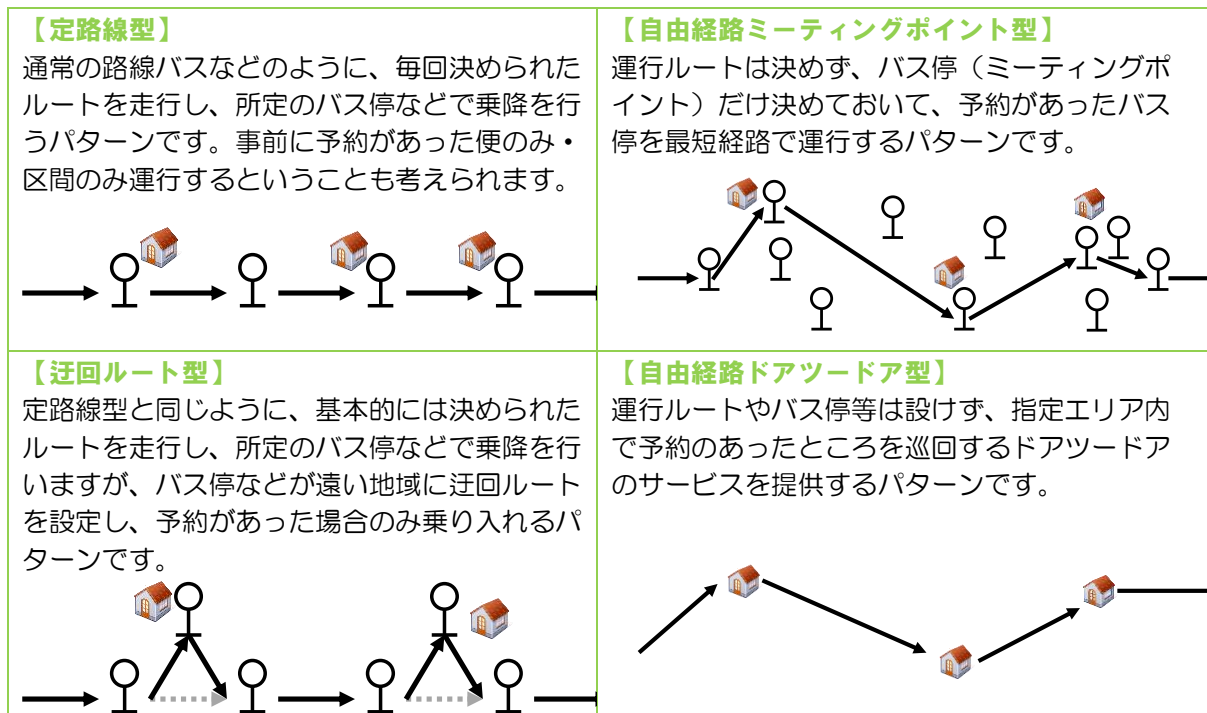
#### a) 運行形態を考える

運行形態は主として以下のようなものがあります。それぞれ、向き不向きがありますので、地域の実情に合った最適なものを選ぶ必要があります。

また、例えば同じ市町村内でも運行するエリア（例えば中心部と中山間地）では最適な運行形態が変わる場合がありますので気を付けましょう。



▲必要となるサービス改善の検討フロー



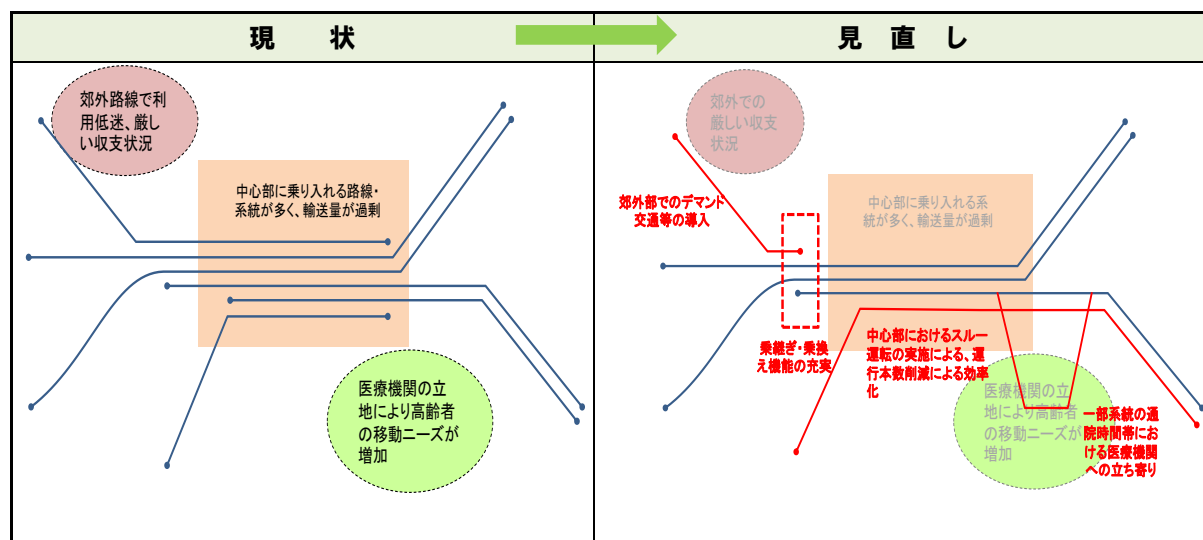
資料：九州運輸局「なるほど！！公共交通の勤どころ」記載事項を参考に作成

## b) ルートを考える

### ■ ルートの効率化を図る場合

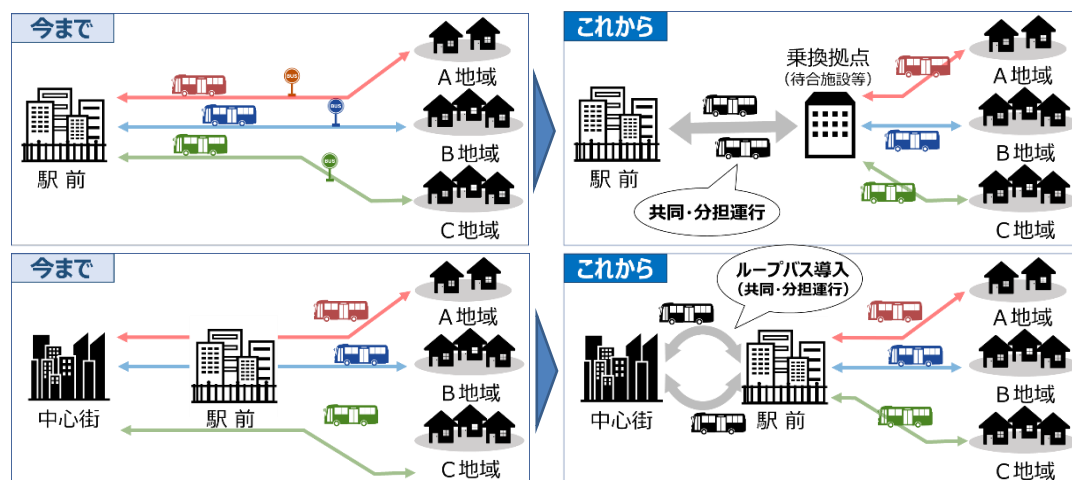
特定の区間に数多くの系統が重複し、競合が生じているような場合、幹線・支線の区分により役割分担を明確にすることで効率化を図ることを考えてみましょう。ただし、幹線・支線の分割により乗継ぎが発生することで、利用者の負担は増加する可能性があります。やみくもに区分するのではなく、区分した際のメリット・デメリットを事前に想定し、関係者間で十分に協議・調整を行いましょう。

▶添付資料 テーマ「路線再編」参照



▲ルートの効率化による公共交通サービス向上のイメージ

なお、ルートの効率化を検討する中で、「ハブ&スポーク型」のネットワーク再編や、「ループバス」導入によるネットワーク再編が事業メニューとして検討されることがありますが、これらのネットワーク再編に伴い、複数事業者による路線・運行系統の共同・分担運行を行うことが望ましいと考えられる場合は、共同経営計画の作成を積極的に検討し、独占禁止法の適用除外制度と利便増進事業の一体的な活用を図ることが重要です。



▲「ハブ&スポーク型（上）」と「ループバス」導入（下）によるネットワーク再編のイメージ

■ 個別ルートの見直しを行う場合

現状の運行ルートが地域の特性や利用者のニーズと合致していない場合、必要に応じてルートを見直してみましよう。特に、鉄道駅や港などの交通拠点、大きな企業や商業施設、病院などが立地しているエリア、人口集積が進んでいるエリアでバスが利用しやすい状況にあるかどうか確認してみましよう。また、経由地を変更・追加することでこれまで複数の車両で対応していたエリアを1台で効率的にカバーしたり、交通空白地を解消したりできないか検討してみましよう。

■ 新規路線を設定する場合

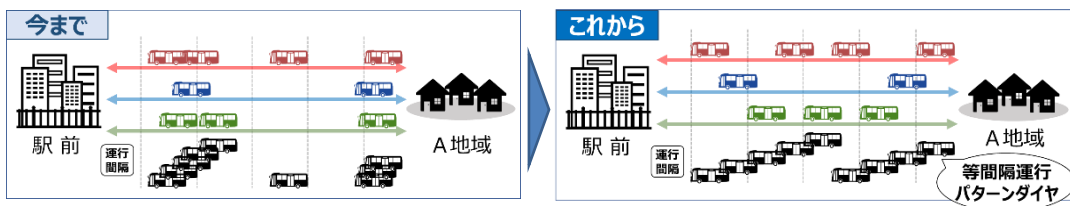
新規路線のルート検討に当たっては、既存路線バスと競合・重複するようなルートは避けましよう。ただし、競合回避を優先するあまり、利便性が極端に低下すると本末転倒です。交通事業者との協議・調整のもとで利便性を確保できるルートの設定を行うようにしましよう。

c) ダイヤを考える

ダイヤの見直しに当たっては、まず、検討対象路線の利用状況をしっかり把握しましよう（例えば、主要な施設について到達必要時刻に間に合うかどうか、滞在時間とダイヤが整合するかどうかのチェックを行いましよう。また、朝夕のラッシュ時だけでなく、昼間時間帯のニーズが高い場合もあります）。移動ニーズの分布によっては、時間帯によってルートを変える、特定の曜日のみ運行するなどの柔軟な対応を考えることも重要です。また、他の路線や交通機関との乗継ぎが円滑にできるかどうかについても、確認しましよう。利用者に分かりやすいように、等間隔での運行や、毎時〇分発、といったパターンダイヤの導入も検討しましよう。▶添付資料 テーマ「ダイヤの見直し」参照

たくさんの便が走れば利便性は高まりますが、それに見合った利用が無ければ財政負担が増大してしまします。まずは財政負担の状況から実現できる運行便数を設定し、その上でダイヤを考えることが重要です。

なお、独占禁止法特例法により、乗合バス事業者間などの共同経営について、カルテル規制を適用除外する特例が創設されたので、路線の変更などを伴わない「運行間隔の調整（等間隔運行、パターンダイヤなど）」についても柔軟に考えることが可能です。



▲等間隔運行、パターンダイヤのイメージ

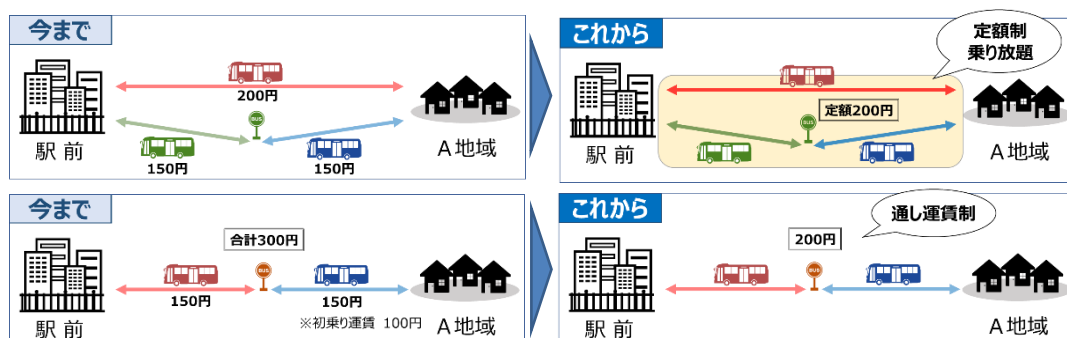
#### d) 運賃と営業外収入の在り方を考える

特に地方部では、運賃などの収入だけで運行経費を賄うことが難しいケースが多くあります。その際に、赤字分は市町村などが負担することになりますので、公平性などの観点から、利用者に「応分の負担」を求めることを原則として考えましょう。利用者にとってわかりやすく、納得して支払ってもらうことが基本となります。利用者の負担を検討する際には、既存の公共交通やタクシーの運賃とのバランスを考えましょう。また、安易な無料化や安価な運賃（ワンコイン運賃など）の設定をすると、公平性や採算性の面で問題が生じる恐れがあるほか、既存の交通機関にも悪影響を及ぼす可能性がありますので、注意が必要です。

他の路線や他の公共交通機関への乗継ぎが発生するネットワーク計画を検討している際には、乗継ぎの円滑化のため、乗継割引、事業者間共通運賃やゾーン運賃制の導入、ICカード等の活用も考えてみましょう。また、運賃設定においても、独占禁止法特例法により、複数事業者間での「定額制乗り放題運賃」「乗継ぎ割引運賃（通し運賃）」等のサービス改善が可能になりました。

なお、運賃の見直しや利用促進による運賃収入の増加が公共交通の経営改善に向けた増収策の基本ですが、運賃収入だけでは事業の維持が困難な場合など、新たな原資が必要な場合は広告収入やネーミングライツ等の営業外収入による増収策の導入や、特に地方部において鉄道や乗合バスなどの輸送力に余裕がみられる場合には、貨客混載などによる新たな収入源の確保も考えられます。▶添付資料

テーマ「運賃体系の見直し」参照



▲定額制乗り放題（上）と通し運賃（下）のイメージ

#### e) 使用する車両を考える

車両のサイズが大きければ多くの利用者を一度に輸送することができますが、車両の購入費や維持費は高くなります。一方で、ニーズに対して車両が小さすぎると、車内混雑や積み残しが生じる可能性があります。また、道路状況や転回場所の状況などにより、使用できる車両に制限がある場合もあります。

適当な車両のサイズが分からない場合は、まずはリース車両などを活用して需要を見極めてから購入するという方法も考えてみましょう。なお、車両を小型化した場合に、車両購入費が低減しても必要なドライバー人数や人件費は変わらないことから、全体費用は大きくは削減できない場合があることに留意してください。

f) 運営の方法を考える

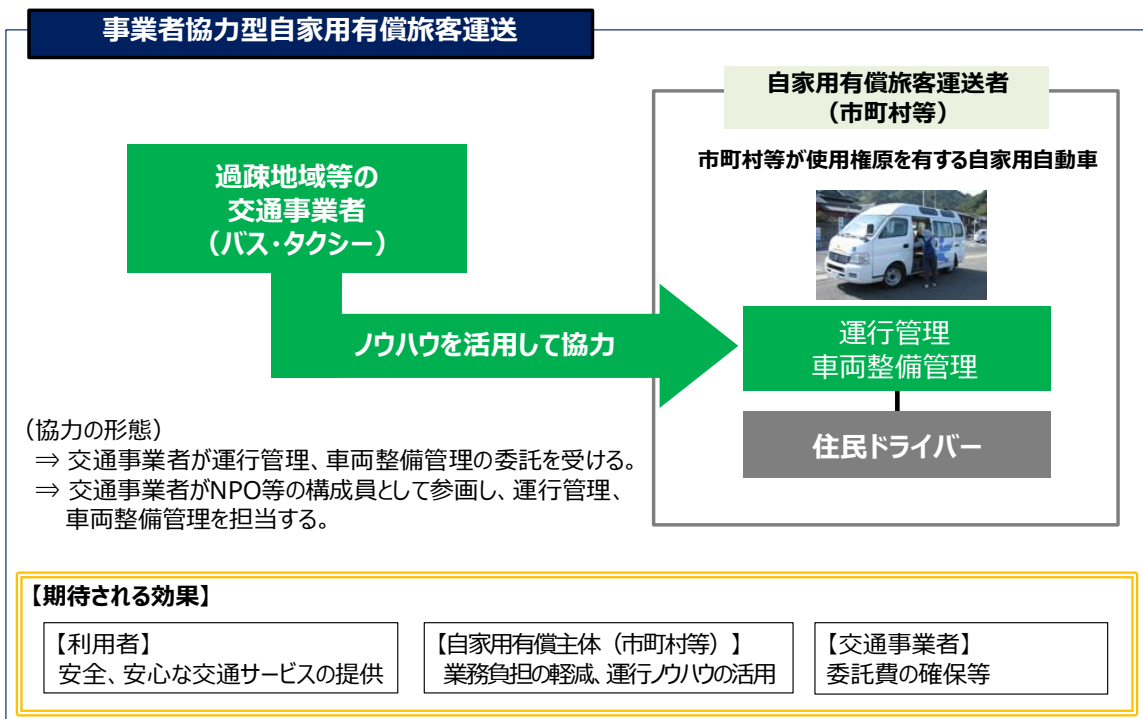
地域公共交通については、まずは民間の交通事業者が運営主体となることが基本ですが、民間の交通事業者による運営が難しい路線については、市町村又は地域自らが主体となって運営していくことを考える必要があります。

市町村が運営主体になる場合、まずは道路運送法第4条に基づく運行（緑ナンバーによる運行）を考慮することが基本です。つまり、一般乗合旅客自動車運送事業者（道路運送法第4条により許可を受けた交通事業者）に運行を委託することをはじめに考えましょう。一般乗合旅客自動車運送事業者への委託が困難な場合には、次に、貸切事業者やタクシー事業者など、地域の交通事業者をできる限り活用することを考えましょう。

緑ナンバーでの運行が困難なときなど、地域の交通事業者がどうしても確保できない場合は、道路運送法第78条に基づく「自家用有償旅客運送」が考えられます。自家用有償旅客運送は事業化の手続きが比較的容易で、使用する車両に関する基準等も緩やかですが、市町村が運行責任を負わなければならないことも認識しておきましょう。▶添付資料 テーマ「自家用有償旅客運送の活用」参照

市町村などによる自家用有償旅客運送の実施に際しては、地域における協議が円滑に進まないケースも散見されますが、地域の交通事業者にも実施主体に参加してもらう「事業者協力型自家用有償旅客運送」により、運送の安全性を向上させつつ、事業実施の円滑化を図ることも考えられます。

なお、道路交通法第44条第2項第2号において、一般旅客自動車運送事業及び自家用有償旅客運送については、関係者の合意を得た場合は、本来禁止されている路線バスの停留所の駐停車が可能となり、乗客の乗り入れを行うことができます。



▲事業者協力型自家用有償旅客運送



#### g) 地域にあるその他の移動手段の活用を考える

スクールバス、福祉輸送、病院・商業施設・宿泊施設・企業などの既存の民間事業者による送迎サービス等、既に運行されている地域にある様々な移動手段を有効に活用することにより、必要な地域旅客運送サービスを確保することも考えられます。検討に当たっては、交通事業者との役割分担を考える必要があるとともに、活用に際して手続きや関係者との協議（例：スクールバスの場合、PTAや学校など）が必要になることがありますので注意しましょう。▶添付資料 テーマ「地域資源の活用」

参照

#### h) 乗降環境や待合環境を考える

炎天下や風雨の中でバスを待つことは、利用者にとっての負担が大きく、停留所においては、快適にバスを待ち、安全にバスの乗り降りができることが望まれます。特に高齢者や障害者等の利用が多い停留所から、上屋やベンチの設置について検討してみましょう。また、他の系統や公共交通機関との乗継ぎが想定される場所では、相互の乗降場所をできるだけ近づけるなどの配慮も必要です。

とりわけ、一本の路線を幹線・支線に分割したときは、乗継距離・バリアの軽減、接続ダイヤ、乗継運賃や一体運賃等の手段によって、乗継ぎへの抵抗感を最大限減らすよう努めましょう。これらの配慮と併せて、バス接近表示器などの情報提供についても、バス待ち環境を快適にする上で有効です。情報提供によって待ち時間の大体の目安が把握できるため、利用者の不安感を軽減することができるほか、時間を有効に利用することができるようになる点もメリットです▶添付資料 テーマ「情報提供」

参照。

なお、歩道が狭くベンチなどが設置できないバス停留所や、利用者が多く歩道にあふれるバス停留所などでは、より快適なバス待ち環境を創出するため、地域や民間事業者等の協力を得ながら「バスの駅」のような施設を設置することも考えられます。

#### 【参考】京都市の「バスの駅」

京都市では、歩道に隣接する敷地や建物の一部を活用して、バス待ちスペースを設置しています。地域や民間事業者等の協力のもと敷地や建物施設の一部を無償で借り受け、行政が上屋やベンチ、バス接近表示器などを整備するものです。

#### i) 利用促進策を考える

せっかく公共交通ネットワークを整備しても、公共交通の乗り方はどうすればいいのか、目的地に向かうバスがあるのか、どこからどのバスに乗ればいいのか、運賃はいくらか、帰りの便はあるのか、などといった基本的な情報が住民に十分に伝わっていないと、不安感につながり、公共交通の利用を妨げる大きな要因になってしまう恐れがあります。

公共交通を実際に利用してもらうためには、車両や停留所、ターミナル等において、上記で検討したサービス内容はもちろんのこと、利用の仕方なども含めて分かりやすく情報提供し、安心して地域公共交通を利用できる環境を整えていくことが非常に重要です。また、通学、通院、買い物等、目的



別に路線や時刻を案内するなど、想定される主な需要に対応した案内も望まれます。加えて、「移動」は移動により達成できる目的（本源的な需要）に付随した行動（派生的な需要）ですので、公共交通での移動を促すには、移動により達成できる目的の側から考え、目的（イベント等の行事も含む）と一体になった促進策が必要になります。特に、これまでに公共交通を利用した経験が薄い人には、何らかの利用のきっかけ作りが必要です。イベント、地域行事、観光、スーパーの売り出しなどといった目的を公共交通で行けば楽しく達成できることをPRすることも検討の重要なポイントになります。

なお、情報提供を考える際には、公共交通の利用者には高齢者が多いことを考えると、紙媒体の活用や説明会の実施など、アナログな情報提供も不可欠です。交通事業者を中心としたサービス供給側の取組と合わせて、地域の住民、学校、企業等の公共交通の利用促進を支援するモビリティ・マネジメントの適用の可能性についても可能性を考えてみてください。一方で、AI・IoT 技術などを有効に活用することで、利用者の利便性が大幅に向上することが期待されるため、新技術の動向については常に注意を払いつつ、導入可能性についても継続的に検討することが重要です。

今後は、公共交通にもマーケティングの視点を加え、移動に関する情報を蓄積するとともに、それらを活用しながら顧客志向での取組を推進し、利用促進を図りましょう。▶添付資料 テーマ「利用促進」参照

### 【参考】『エコ通勤』による公共交通の利用促進

「エコ通勤」とは、クルマから、環境にやさしいエコな通勤手段に転換することです。

鉄道・バス・自転車・徒歩などへの転換のほか、パーク・アンド・ライドによる通勤交通の一部を公共交通の利用へ転換することも「エコ通勤」となります。

国土交通省及び公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団では、「エコ通勤」に積極的に取り組む自治体、事業所を「エコ通勤優良事業所」として公的な認証を行っています。特に優秀な取り組みを行っている自治体や事業所は、国土交通大臣表彰に推薦されることがあります。

鉄道やバスの利用を促す「エコ通勤」の推進は、地域の公共交通を支える役割が期待されています。地域が一体となって「エコ通勤」の取り組みを行うことは、将来にわたり地域の足を維持することに貢献します。

「エコ通勤」の推進には、継続して取り組める仕組みを構築することが必要不可欠です。そのため、地域公共交通計画に「エコ通勤」の推進を取り入れたり、インセンティブを設けることが地域公共交通の利用推進を促す活性化につながります。

例えば、新居浜市では、誰もが使いやすい持続可能な公共交通網の形成を目指すため、平成30年3月に「新居浜市地域公共交通網形成計画」を策定し、過度に自動車に依存した状況から公共交通への転換を図るための施策のひとつとして、「企業が主体となったエコ通勤の実施」を設定しています。

また、愛知県では「エコ通勤」に取り組む事業所に対して、強力なインセンティブを設けています。県内の事業所が、「あいちエコモビリティライフ推進協議会（行政・事業者・各種団体・NPOなど幅広い分野の関係主体により構成。会長：愛知県知事）に加入し、かつエコ通勤優良事業所認証を受けている」場合には、入札参加の際に加点となる制度を導入しています。この制度により、県内の多くの事業者がエコ通勤優良事業所認証を取得するきっかけとなり、取り組みを推進するあいちエコモビリティライフ推進協議会は令和2年度環境保全優良事業者等大臣表彰を受賞しました。

自治体自身が積極的に「エコ通勤」に取り組むことにより、説得力のある働きかけやノウハウの提供を地域内の事業者へ行うことが期待できます。

### ③ 必要なサービスを継続的に確保する

#### 《ポイント》

- ・ 既存の交通事業者による運行継続が困難になった場合は、地方公共団体が主体となり、交通事業者を含めた関係者とサービス継続の在り方を考えましょう。
- ・ サービス継続の実施方針を策定した上で、継続してサービス提供できる交通事業者を確保しましょう。

#### 《具体的な方法》

様々な取組を検討・実施した結果、それでも既存の鉄道や路線バスなどの運行の継続が困難となった場合は、既存の交通事業者を含めた関係者と十分に協議したうえで、サービス継続のための実施方針を策定し、新たなサービス提供事業者の確保を図りましょう。地域にとって、継続的にサービスが提供されることが必要不可欠ですので、多様な手段を選択的に活用することで地域の移動手段を確保することが重要です。（地域旅客運送サービス継続事業）

地域旅客運送サービスの継続に際しては、②で示した各視点から、地域に適し、かつ実現可能なメニューの導入について検討しましょう。また、上記の取組の前提として、日頃から既存の交通事業者の存在を「あって当たり前」と思わず、存在が継続できるよう関係者もその存在を理解し、努力することが重要です。交通事業者の経営状況について関係者で共有し、経営困難になった場合に対応できないという事態にならないようにしましょう。

### ④ 収支のバランスを考える

持続可能な地域旅客運送サービスを実現するためには、地域公共交通計画の検討に当たって見直した、又は新たに導入したサービスについて、ネットワーク全体の収支バランスについても検討しましょう。

#### a) 持続可能な事業環境への転換の必要性

#### 《ポイント》

- ・ 需要に対して適切な供給を行うことを念頭に置いて事業内容を検討しましょう。
- ・ 路線単独での収支に着目するのではなく、ネットワーク全体での収支に着目しましょう。また、公共交通だけに限定されない広い視点から費用負担の在り方について考えましょう。

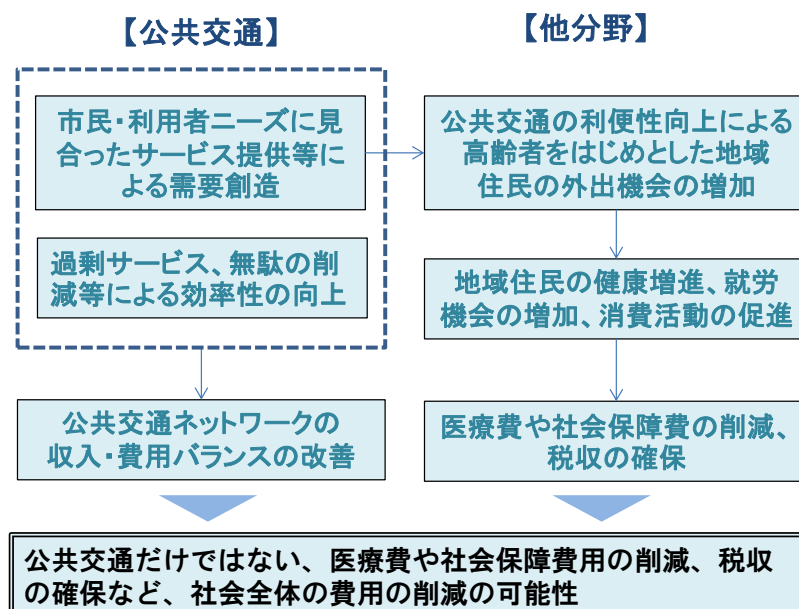
#### 《具体的な方法》

地域旅客運送サービスを維持・充実するためには、交通事業者が有する人材、車両等の経営資源を有効に活用しながら、効率的な事業運営を行い、できる限り、財政負担を軽減していく必要があります。そのためにも、需要に対して適切な供給を行うことを念頭に置きましょう。

この際に、収支が赤字だからと言って、必ずしも問題があるとは言えません。地域づくりを進めていくために必要な経費として位置付けることも可能だからです。例えば、公共交通の利便性が高まることで高齢者の外出機会が増えるならば、高齢者の健康増進、就労機会や消費活動の増加につながり、結果として、医療費や社会保障費が削減されるとともに、税収の確保につながるなど、むしろ社会全

体としての費用負担が下がる可能性もあります（クロスセクター効果）。このように、公共交通だけに限定されない、広い視点から費用負担の在り方について協議を行いましょう。また、実際に、地域公共交通サービスの運営に当たり、運賃収入と市の交通部門の財政負担だけでなく、企業や病院からの協賛金で賄うなど、費用負担の役割分担を工夫している例もありますので参考にしてみましょう。

▶添付資料 テーマ「事業スキーム」参照



▲持続可能な収支バランス検討のイメージ

## b) 収支バランスの検討

### 《ポイント》

- ・ 「ネットワーク全体」の将来の収支バランスについて、現状のサービスが維持された場合と、事業が導入された場合で比較し、必要となる財政負担額を試算しましょう。
- ・ 結果の妥当性については法定協議会で議論しましょう。

### 《具体的な方法》

「ネットワーク全体」の将来の収支バランスについて、現状のサービスが維持されたとした場合の収入・支出計画を概ね10年を期間として作成します。具体的な検討手法は詳細編を参照ください。

続いて、事業導入による「(i) 既存サービスの再編・効率化による収支改善効果」と「(ii) 新たなサービスの導入に要する追加的費用」を算出します。ネットワーク全体の収入・支出計画に上記の(i)、(ii)を反映して、事業導入によるネットワーク全体の収支バランスを分析するとともに、必要となる財政負担額を試算します。

財政負担額が妥当かどうかについては、先に示したとおり、他分野を含めた社会的な費用全体の削減の可能性もありますので、削減額を試算・提示して法定協議会において議論するなど、その妥当性について議論してください。



#### [ 詳細編を確認 ]

- ・詳細編「第 10 章 具体的な施策・事業の検討について」
- ・詳細編「第 6 章 6.5 収入・費用の推計への発展」
- ・詳細編「第 6 章 6.6 簡易な収支分析手法」

#### [ 参考資料を確認 ]

##### ①事業全体の組立て

- ・国土交通省 九州運輸局「なるほど！！公共交通の勤どころ」（平成 26 年 3 月）
- ・国土交通省 自動車交通局（現 自動車局）「地域公共交通づくりハンドブック」（平成 21 年 3 月）
- ・土木学会「バスサービスハンドブック」（平成 18 年 9 月）

##### ②具体的なサービス内容の検討

- ・国土交通省 中部運輸局「デマンド型交通の手引き」（平成 25 年 3 月）
- ・国土交通省 中部運輸局「続・デマンド型交通の手引き」（平成 26 年 3 月）
- ・国土交通省 中部運輸局「地域公共交通会議における適切なバス停車施設のあり方に関する調査」（平成 30 年 3 月）
- ・国土交通省 自動車局「自家用有償旅客運送ハンドブック」（令和 2 年 11 月改定）

##### ③利用促進策

- ・国土交通省 総合政策局「モビリティ・マネジメント 交通をとりまく様々な課題の解決に向けて」（平成 19 年）
- ・土木学会「モビリティ・マネジメントの手引き」（平成 17 年）
- ・国土交通省 総合政策局「地域公共交通の利用促進のためのハンドブック～地域ぐるみの取組～」（平成 25 年 5 月）
- ・国土交通省 中部運輸局「地域公共交通の確保・維持・改善に向けた利用促進策事例集」（平成 27 年 3 月）
- ・乗合バス事業生産性向上策の評価・検証に関する検討会（国土交通省 中部運輸局監修）  
「地域間幹線バスが地域で役立つようにするために一利用者増加による生産性向上を目指して一」（平成 31 年 3 月）

## 5.3 多様な輸送資源の活用例

地域旅客運送サービスを確保する上では、これまで説明してきた通り、路線バスなどの既存公共交通機関の活用を最優先で検討すべきですが、既存公共交通機関の維持が困難な場合や、既存公共交通機関だけではカバーしきれない移動ニーズが出てくることも考えられます。

その際は、地域の努力や創意工夫を反映しつつ、潜在する資源も十分活用して、移動ニーズに対応しましょう。例えば、自家用有償旅客運送やスクールバス、福祉輸送、病院・商業施設・宿泊施設・企業などの既存の民間事業者による送迎サービス、物流サービス等、地域にある輸送資源を活用し、地域旅客運送サービスの維持に努めることも考えましょう。

### ① 地域に最適な地域旅客運送サービスの継続

#### ＜ポイント＞

- ・ 地方公共団体と既存の交通事業者を含めた関係者で、既存の地域旅客運送サービスの継続の在り方についてしっかりと検討しましょう。
- ・ 地域の実情に応じて、路線バスなどの継続のほか、コミュニティバスやデマンド交通、タクシー、自家用有償旅客運送などの多様な手段を活用し、安定的な移動手段の確保に努めましょう。

#### ＜具体的な方法＞

路線バスなどの維持が困難と見込まれる段階で、地方公共団体が関係者と協議してサービス継続のための実施方針を策定し、公募により地域に適した新たなサービス提供事業者等を選定したうえで、路線バスなどに代わるメニューによる地域旅客運送サービスの継続を図ることができます。（地域旅客運送サービス継続事業※詳しくは詳細編「第3章 地域旅客運送サービス継続事業について」を参照ください。）

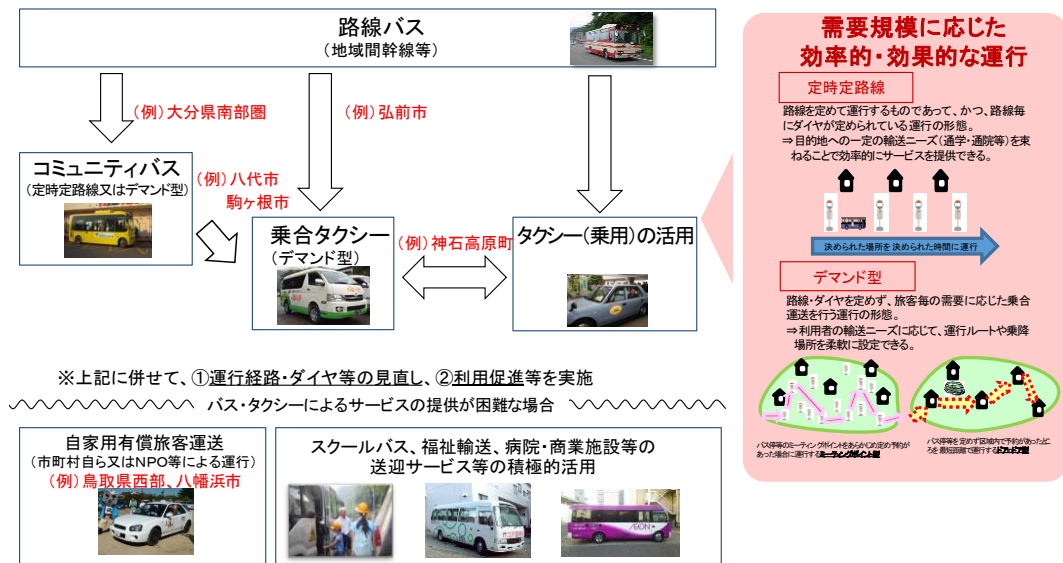
地域の実情に合わせた交通手段の見直しとして、ダウンサイジング（車両の小型化、経路やダイヤの見直し等）による最適化、乗合タクシー導入や定額タクシーなどのタクシーの柔軟な活用、スクールバスや福祉輸送などの混乗による移動手段の確保など、地域の輸送資源を最大限活用したサービス継続を考えましょう。▶ **添付資料 テーマ「自家用有償旅客運送の活用、タクシーの活用、地域資源の活用、貨客混載」参照**

#### ＜サービス継続のための実施方針に定めるメニュー例＞

- ①乗合バス事業者などほかの交通事業者による継続
- ②コミュニティバスによる継続
- ③デマンド交通（タクシー車両による乗合運送）による継続
- ④タクシー（乗用事業）による継続
- ⑤自家用有償旅客運送による継続

※必要に応じて、上記のメニューに、福祉輸送、スクールバス、病院や商業施設等への送迎サービス等を組合せ





▲地域の実情に合わせた交通手段の見直しのイメージ (再掲)

**[ 詳細編を確認 ]**

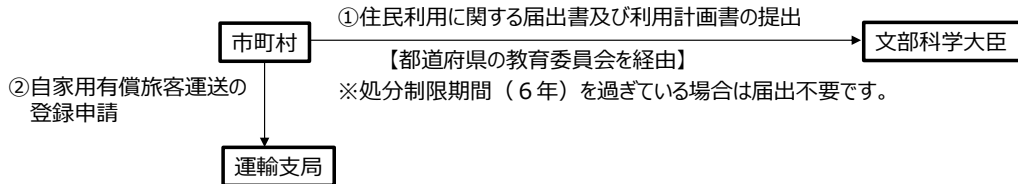
- ・ 詳細編「第3章 地域旅客運送サービス継続事業について」
- ・ 詳細編「第2章2.2 各事業のイメージ」

第5章

5.3 多様な輸送資源の活用例  
これからのサービスの在り方を考えましょう

## 【参考】スクールバスの住民利用に必要な手続きについて

へき地児童生徒援助費等補助金（文部科学省所管）で整備したスクールバスを地域住民の利用に供する際には、下記の手続きが必要となります。



※・**無償**で住民の利用に供しようとする場合は、上記②の手続き（自家用有償旅客運送の登録申請）は不要です。

・**有償**で住民利用に供する場合、住民利用に関する運賃を定めるに当たっては、住民利用に係る総収入の額が住民利用に要する運行経費の額を超えることのないようにする必要があります。

### ▲スクールバスの住民利用に必要な手続きの流れ

なお、住民利用に当たっては次に定める全ての要件に該当する必要があります。

- ①スクールバスを利用する児童生徒の登・下校に支障のないこと。
- ②安全の面で万全を期すよう配慮されていること。
- ③交通機関のない地域等の住民に係る運行であること。
- ④市町村の教育委員会が住民利用に供することを差し支えないと認めたものであること。
- ⑤都道府県の教育委員会が住民利用に供することを差し支えないと認めたものであること。

資料：へき地児童生徒援助費等補助金に係るスクールバス・ボートの住民利用に関する承認要領（平成8年4月17日付け文教財第20号教育助成局長裁定）より作成

## ② 自家用有償旅客運送の実施の円滑化

### ＜ポイント＞

- ・ 過疎地での輸送や福祉輸送などの地域での住民生活に必要な輸送について、市町村や NPO 法人などが自家用車を用いて有償で運送できる「自家用有償旅客運送制度」の活用も考えられます。

### ＜具体的な方法＞

#### a) 自家用有償旅客運送制度

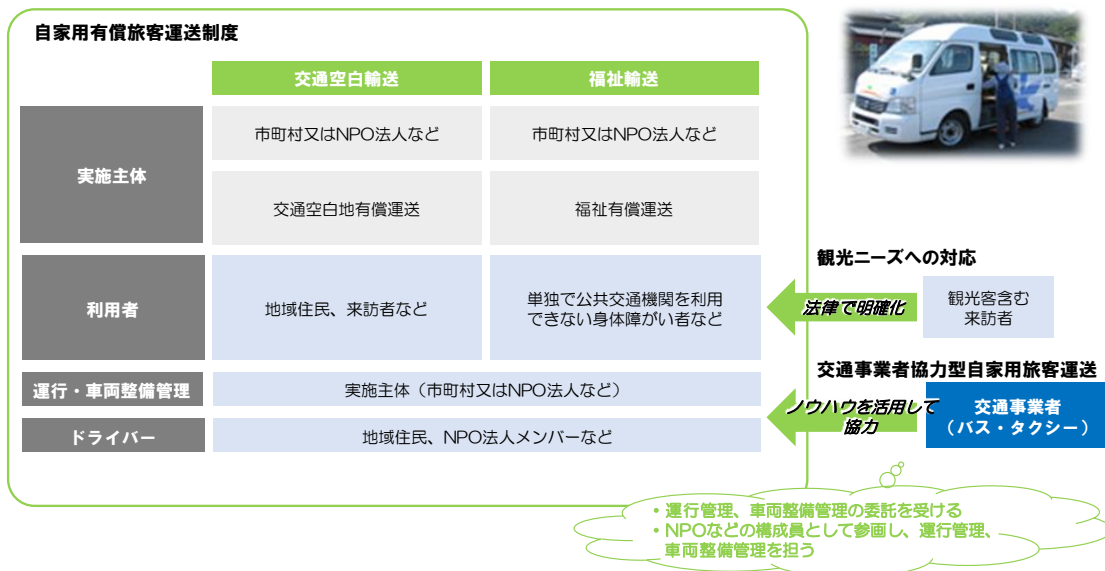
自家用有償旅客運送制度では、既存の交通事業者では対応しきれないニーズに対して、市町村や地域の NPO などが主体となった有償運送を行うことができます。ただし、登録要件があることと、関係者の協議が調うことが必要な点に留意が必要です。なお、地域公共交通計画に自家用有償旅客運送の導入について定められた場合は、関係者の協議が調ったものとみなすことができます。▶添付資料 テーマ「自家用有償旅客運送の活用」参照

#### b) 交通事業者が協力する自家用有償旅客運送制度（事業者協力型自家用有償旅客運送）

バス・タクシー事業者が運行管理や車両整備管理に協力することで、プロのノウハウを活用した安全安心な交通サービスを提供する方法もあります。また、交通事業者と連携することで、自家用有償旅客運送の導入に対する協議の円滑化も期待されます。

#### c) 観光ニーズへの対応

自家用有償旅客運送制度における従来の考え方では、輸送対象は原則として「地域住民」であり、市町村長が認めた場合の特例として「地域住民＋観光客を含む来訪者」となっていましたが、道路運送法の改正により輸送対象が「地域住民又は観光客を含む来訪者」に明確化されました。観光ニーズもうまく取り込むことで、生活交通を含めた地域交通の持続化を目指しましょう。



▲自家用有償旅客運送制度の概要



[ 詳細編を確認 ]

- ・ 詳細編「第2章2.2 各事業のイメージ」

### ③ 貨客混載に係る手続きの円滑化

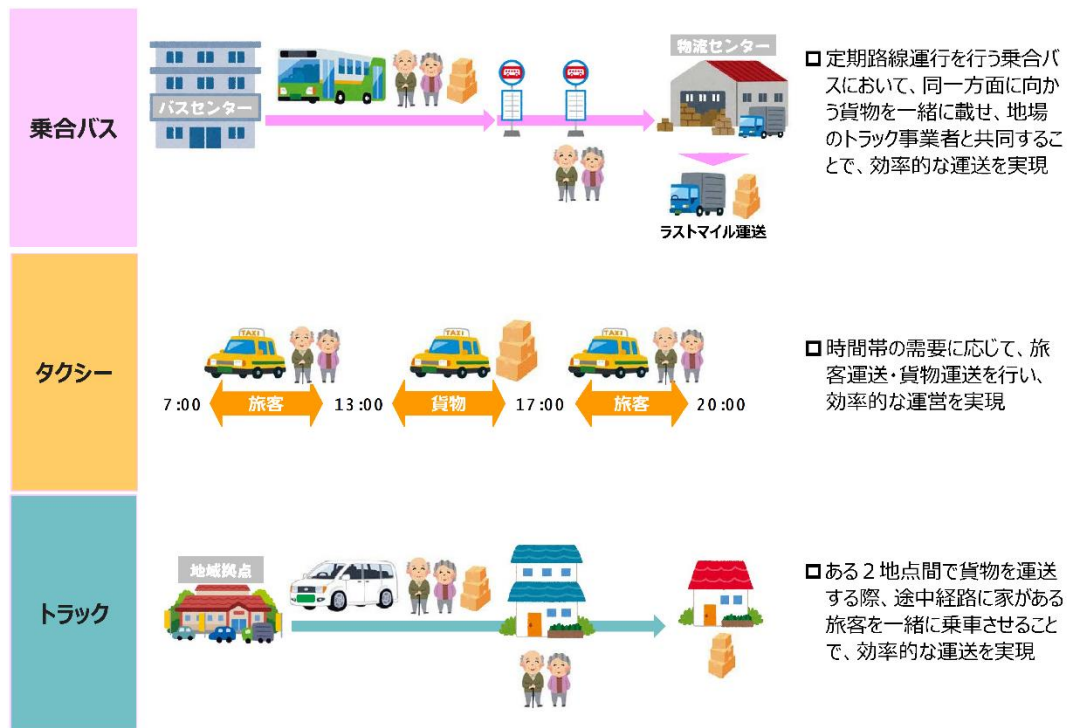
#### 《ポイント》

- ・ 物流サービスの確保や公共交通サービスの収支の悪化が課題となっている地域では、輸送容量に余裕がある鉄道や乗合バスを活用した貨客混載の導入も考えられます。

#### 《具体的な方法》

過疎地などにおいて、乗合バスやタクシーなどが提供するサービスをかけもちし、旅客運送と併せて貨物も運ぶことで、物流サービスの生産性向上と地域旅客運送サービスの持続的な提供が実現できる場合があります。貨客混載を実施する場合は、物流事業者と交通事業者の適切な役割分担が重要になります。▶添付資料 テーマ「貨客混載」参照

なお、令和2年の活性化再生法の改正に伴い、鉄道や乗合バス等における貨客混載を行う「貨客運送効率化事業」が創設されました。国土交通大臣の認定を受けた場合における法律上の特例措置により、貨客混載の実施の円滑化を支援しています。



▲貨客混載のイメージ



#### [ 詳細編を確認 ]

- ・ 詳細編「第2章2.2 各事業のイメージ」

## 5.4 アクションプランを考える

事業実現のために実施する具体的なアクションプランについて考えましょう。

### ＜ポイント＞

- ・ 優先順位を踏まえて検討した事業を具体的なスケジュールに落とし込みましょう。
- ・ 事業実現のための行政（国・県・市町村・警察など）、交通事業者、住民の役割分担を法定協議会で議論し、明確化しましょう。
- ・ 新たな取組を始める際には、モデル地区での実証実験を行い、効果や課題を見極めつつ徐々にエリアを拡大しましょう。

### ＜具体的な方法＞

関係する様々な事業を地域公共交通計画に掲載する際には、優先順位を踏まえて具体的なスケジュールに落とし込むことが重要です。その際には、計画の目標年次と関連し、実現時期についても可能な限り明確化します。短期的（概ね3年程度）に実施する事業については、より具体的な運行計画や実施計画などを立案する必要があります。また、事業実現のための行政（国・県・市町村・警察など）、交通事業者、住民の役割分担を明確化することが重要です。法定協議会などで意見を出し合いながら検討を進めていくことが有効です。

何か新しい取組を始める場合には、最初から本格的な導入や対象地域全体での完成形を目指すのではなく、実証実験やモデル地区での部分的な導入・実施によって、取組の効果や課題を見極め、必要な見直しを行った上で本格的な導入やエリアを拡大することも考えましょう。思ったような結果が得られない場合は撤退することも視野に入れましょう。なお、こうしたモデル的な取組については、実施期間が短すぎて、きちんとした成果検証ができない例も見受けられます。取組のねらいや目的を明確にした上で、適切な実施期間の設定を心掛けましょう。

なお、上記で検討した結果については、「将来像」や「将来ネットワーク」として計画内でも掲載しましょう。



#### 【 詳細編を確認 】

- ・ 詳細編「第9章 方針・目標の設定及び評価手法について」

## 5.5 マーケティングの観点から公共交通を考える

公共交通の収支改善、さらには持続的にサービスを提供するため、公共交通マーケティングの視点から分析し、利用促進を図るために必要な情報を得るとともに、新たな利用者を積極的に取り込むことは、今後一層求められます。

### ＜ポイント＞

- ・ 地域の実情に応じて交通事業者と地方公共団体などが適切に役割分担し、地域ぐるみで公共交通マーケティングの活用とPDCAサイクルへの反映を徹底しましょう。
- ・ 公共交通の利用者側の意識を高め、過度な自動車利用から公共交通などを適切に利用するよう促す取組も重要です。
- ・ 移動の先にある目的（観光、イベント、人との交流など）を念頭に、目的側と連携した移動ニーズを取り込むことも重要です。

### ＜具体的な方法＞

“顧客満足” “広報・宣伝” “モニタリング” “リサーチ” “PDCA” などの「マーケティング」の視点から、公共交通の利用促進を図る取組を推進しましょう。公共交通のODや公共交通に限らない移動に関する情報（モビリティデータ）を把握し、それらの把握・分析により利便性と効率性の向上を図ることや、地域における移動意識調査や公共交通利用の増減要因の分析などによる潜在需要の取り込みなどの視点から、いかに多くの人に公共交通を利用していただけるかを、顧客志向を意識して考えることが肝要です。▶ [添付資料 テーマ「利用促進」参照](#)

### ＜公共交通に係るマーケティングの視点例＞

- ・ 利用実態に係る詳細なデータの把握・分析によるマーケティングリサーチ
- ・ サービス内容がわかりやすい良質なコンテンツづくり、宣伝
- ・ 利用したくなるような企画、商品化
- ・ 公共交通を利用しやすい環境の整備（運行サービス、情報プラットフォーム、交通施設など）
- ・ 利用者側の意識変容の働きかけ
- ・ MaaSの展開、異なる交通事業者や地方公共団体などの関係者の連携によるシームレス化

また、公共交通分野の情報提供については、各種経路検索システムなど充実化され、日々進展していますが、利用者利便のさらなる向上や円滑な輸送を目指すためには、公共交通に関する情報のオープンデータ化についても検討しましょう。

オープンデータ化が進むことにより、交通事業者側の開発コストの低減や、複数の交通機関にまたがるリアルタイム情報が提供されることによる利用者の利便性向上、データを用いた多様なサービスの創出・提供、公共交通の維持が困難な地方部における地域に即した担い手によるデータ公開など、



様々な効果が期待されるとともに、後述する新技術の導入に向けても広く活用できるものであると考えられます。

ただし、オープンデータ化で生じるコストやオープンデータ化に伴う収入の取り扱いについては、議論が必要です。

なお、このような公共交通の「マーケティング」を機能させるためには、当然のことながら、計画作成後のモニタリング・評価の実施と PDCA の運用が不可欠です。また、5年に1回の地域公共交通計画の作成・更新と、年に1回の自己評価だけでは PDCA のスパンが長すぎて十分な対策が実施できないというケースも考えられます。マーケティング用途で PDCA を運用する場合は、地域の関係者（行政・交通事業者等のコアメンバー）が定期的に（例えば、月に1回程度の頻度で）集まり、利用者数等の無理なく定期的に取得できる数値を見て議論する習慣をつけるだけでも、地域公共交通に関する見直しのアイデアが生まれたり、関係者が腹を割って話すことができる関係性が構築できたりすることに繋がります。

また、地域全体の公共交通の利用者数や収支の情報だけでは、個別系統の具体的な見直しが難しいケースも考えられます。地域全体を包含した数値指標・目標値に加えて重点的に対策を講じていくべき個別系統に着目した数値指標・目標値を設定するなど、マーケティングに使いやすい数値指標を設定することも一考です。



【 詳細編を確認 】

- ・ 詳細編「第5章 地域の現状や移動特性・ニーズを把握する手法について」
- ・ 詳細編「第6章 将来の公共交通を考える手法について」

## 5.6 新技術の活用を考える

移動手段の効果的な確保、必要な費用の削減、データの把握・分析による利便性向上など、移動や公共交通の課題を解決する有効な手段として、AI や IoT などの新たな技術の活用が考えられます。

これらの新技術の積極的な活用により、地域における移動利便性の向上や、地域旅客運送サービスの維持・活性化を目指しましょう。▶ [添付資料 テーマ「新技術の活用」参照](#)

### ＜ポイント＞

- ・ 先進事例を参考に、新たな技術の導入可能性について検討しましょう。
- ・ 蓄積したデータの活用は、利用促進や運行内容の検討に有効に活用できます。効率的かつ費用を抑えたデータの取得についても考えましょう。
- ・ 現状では、新技術の導入に際して、インシャルコストが高額になるケースが多いため、将来を見据えた地域に必要な技術を活用するよう心がけましょう。

### ＜具体的な方法＞

#### ① 新技術の積極的活用

近年の AI・IoT などの技術革新に伴い、様々な新たなモビリティサービスが登場しているところです。これらの新技術を積極的に活用し、持続可能な地域旅客運送サービスを確保しましょう。特に、キャッシュレス決済の導入や交通事業者のデータ化のためのシステム整備など、MaaS のための基盤整備についても引き続き取組を進める必要があります。

また、「外国人観光旅客の来訪の促進等による国際観光の振興に関する法律」においても、訪日外国人観光客の公共交通の利用に係る利便を増進するために必要な各種施策の検討・実施が求められており、近年の訪日外国人観光客の急増を踏まえ、多言語による情報提供機能の強化や公衆無線 LAN その他のインターネット環境の充実など、公共交通におけるインバウンドのニーズに対応した環境の整備がますます重要になっているという社会的な背景もあります。このような取組を通じた地域旅客運送サービスの「質」の向上は、日本人観光客も含めた交流人口の拡大・観光振興の基盤の整備にも繋がることが期待されます。

また、これらの取組の検討・調整・実装のためには、交通事業者等の持つ運行情報などのデータについて積極的に共有を図るとともに、潜在的な需要喚起にも有効である個人の移動等のモビリティデータについて、その積極的な利活用に取り組むことも重要です。

### ＜新たな技術やサービスの活用による利便性向上の促進例＞

- ・ スマートフォンによる運行状況や経路検索の提供
- ・ 情報提供の充実（案内標識の多言語機能化、駅構内・車内における公衆無線 LAN 整備等）
- ・ キャッシュレス決済の導入促進（交通系 IC カード、二次元コード等）
- ・ オンデマンド交通における AI の活用
- ・ MaaS の展開
- ・ 運行情報データ等の共有、個人の移動等のモビリティデータの利活用 など

【参考】標準的なバス情報フォーマットとは

GTFS (General Transit Feed Specification) とは、公共交通機関の時刻表や停留所、経路等に関するデータに関する共通フォーマットのことであり、交通事業者と経路検索等の情報利用者との情報の受け渡しのために活用されます。データはテキストエディタや表計算ソフトでの閲覧が容易な CSV 形式で作成されています。なお、作成されたデータをオープン化することで、誰もが使用できます。標準的なバス情報フォーマットは、国際的に広く使われている GTFS を基本に、日本の状況を踏まえて拡張されたもので、時刻表や停留所等の静的データ「GTFS-JP」と、車両の走行位置等の動的データ「GTFS リアルタイム」から構成されます。

現在、路線バスの経路や時刻表等を調べる際の情報取得先としてインターネット等の経路検索が活用される例が多く、多言語案内にも対応した経路検索サービスに掲載されることで、来訪者や外国人にバスの存在を認知してもらいやすくなります。また、他のバス路線や鉄道、徒歩等も併せてシームレスな案内も可能になります。▶添付資料「p.28 広陵町、p.41 串間市」等参照



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

区分	フォーマット名	対象とする情報
静的データ	GTFS-JP	停留所、路線、便、時刻表、運賃等
動的データ	GTFSリアルタイム 略称:GTFS-RT	遅延、到着予測、車両位置、運行情報等

いずれも国際的に広く利用されている「GTFS」(General Transit Feed Specification)を基本としているため、整備した情報が迅速に世界中の経路検索サービスに反映されるという特長があります。

▲標準的なバス情報フォーマットの構成



標準的なバス情報フォーマット (GTFS-JP)

2017年3月に国土交通省が定めた形式  
バス停の位置情報、時刻表、ルート、運賃などの複数の CSV ファイルを格納した ZIP ファイル

GTFS-JP のオープンデータ化→バスの活性化に



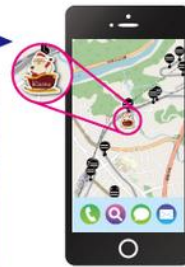
スマホで経路検索  
インターネットで  
バス経路の検索が  
可能に



サイネージで運行案内  
バス車両の現在位置情報など  
を組み合わせ、リアルタイム  
で運行情報を案内



調査・分析の基礎データ  
GTFS-JP と国勢調査 5 次メッシュ  
人口を利用した、高齢者の  
人口分布とバスサービスの  
可視化の例



クリスマスバスでバスロケ  
単なる移動手段ではない  
「楽しみの公共交通」の  
創出と、公共交通の魅力  
を引き出す

▲標準的なバス情報フォーマットの導入事例(中津川市)

資料：中津川市 HP「公共交通オープンデータ“最先端田舎”への挑戦」

## ② MaaS の円滑な普及促進

新たなモビリティサービスである MaaS は、スマートフォン専用アプリなどにより、マイカー以外の複数の公共交通機関や移動手段を最適に組み合わせ、目的地までの移動に関して一括した検索・予約・決済などを提供するサービスです。MaaS の活用により、複数モードを跨ぐ移動について経路・ダイヤの確認が必要なくなるとともに、アプリでのキャッシュレスな運賃支払いが可能になり、シェアサイクルなどの新たな移動手段も含めた組合せも提案することができます。

各交通モードの交通事業者の運賃・料金設定に係る届出の手続きが一括化される認定制度（新モビリティサービス事業計画）を活用するなど、MaaS の円滑な普及促進に向けた取組を進めましょう。

ただし、アプリなどを開発すること自体を目的とするのではなく、MaaS を交通や移動を中心とした地域の課題を解決するための関係者連携を促すツールとして捉えることが肝要です。

### <MaaS の導入により期待される効果>

- ・ 移動利便性の向上、運行効率化による料金の値下げ、公共交通の維持・活性化
- ・ 高齢者の移動機会の創出、健康増進
- ・ 観光地での周遊促進、観光消費の拡大
- ・ マイカー利用の減少に伴う温室効果ガスの削減や渋滞の緩和 など

### 【参考】MaaS とは

MaaS(マース: Mobility as a Service)とは、

- 地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービス
- 手段としてスマホアプリ等を用いることが多い。
- 新たな移動手段(シェアサイクル等)や移動目的に関連したサービス(観光チケットの購入等)も組み合わせることが可能

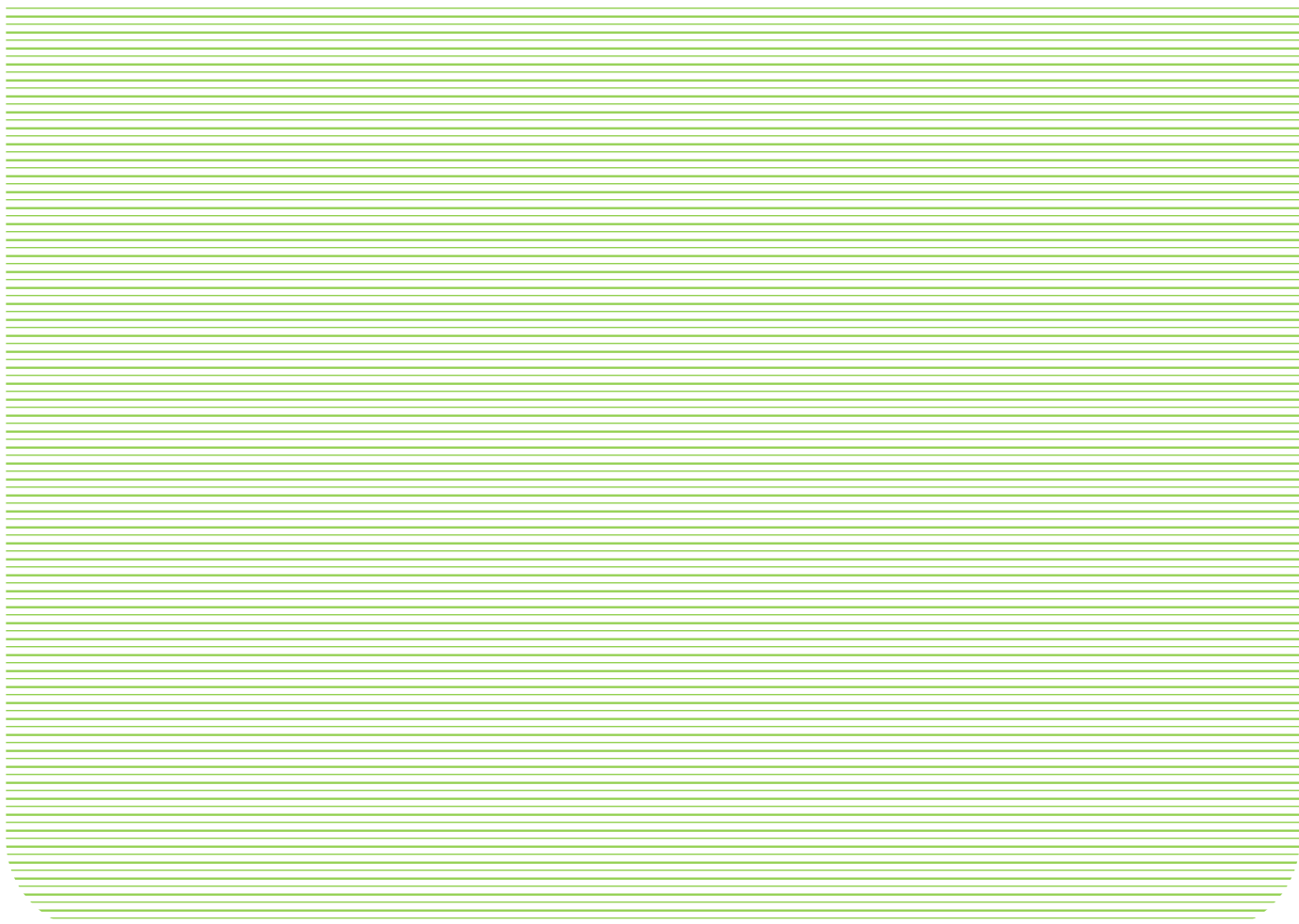


#### [ 詳細編を確認 ]

- ・ 詳細編「第 11 章 新モビリティサービス事業について」

# おわりに

作成した地域公共交通計画の  
記載事項をチェックしましょう





法§5②I～VIに規定されている事項については、地域公共交通計画に必ず記載する必要があります。地域公共交通計画を作成した際には、全て記載されているかチェックするようにしましょう。また、地域公共交通計画は基本方針に基づき作成する必要があります。地域公共交通計画の記載内容が基本方針の内容を踏まえたものとなるよう、検討過程から意識するとともに、計画に反映させるようにしましょう。以下のチェック表は記載事項と基本方針の対応を整理したものです。確認作業を行う際の参考としてください。

最後に、地域公共交通計画は地域の移動手段に関する「マスタープラン（ビジョン+事業体系を記載するもの）」であることに鑑み、提出・公表の前には、以下の2点について確認してください。

- <最終チェック>**
- ・計画内容が地域全体の「戦略」を視野に入れたものになっているか。個別事業（戦術）の単なる羅列になっていないか。全体の戦略と個別事業（戦術）の関係性が明記されているか。
  - ・計画に位置付けている事業が「実施することのリスト」になっているか（位置付けた事業が全て「検討する」で終わっていないか）。どの事業から実施する予定なのかが明記されているか。

※基本方針本文についても詳細編内資料編に掲載されていますので併せて確認するようにしましょう。

※表内斜体部分については、基本方針において直接の記載はないものの、基本方針の考え方の補足説明として記載しているものです。

▼地域公共交通計画記載事項のチェック表

■必ず記載する必要がある事項

法定の記載事項	留意点	手引き内関連箇所
①基本的な方針 【法§5②I】 【基本方針二1(1)】	地域が目指すべき将来像とともに、その中で公共交通が果たすべき役割を明確化した上で、公共交通の活性化及び再生に向けた取組の方向性を記載。 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 地域が目指すべき将来像</li> <li>・ 公共交通が果たすべき役割</li> <li>・ 公共交通の活性化及び再生に向けた取組の方向性</li> <li>・ まちづくり、観光振興等の地域戦略との一体性の確保</li> <li>・ 地域全体を見渡した地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保</li> <li>・ 地域特性に応じた多様な交通サービスの組合せ</li> <li>・ 住民の協力を含む関係者の連携</li> </ul> 【基本方針二1(1)①～④】	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 入門編「第1章 1.5 地域公共交通計画の作成・運用に当たっての10のポイント」</li> <li>・ 入門編「第4章 目標設定と検証の方法を考えましょう」</li> <li>・ 詳細編「第1章 1.3 地域公共交通計画作成に必要な検討項目①」</li> <li>・ 詳細編「第9章 方針・目標の設定及び評価手法について」</li> </ul>
	※これらの項目については、地域公共交通計画の記載事項である「基本的な方針」の中に必ず設ける必要があるということではなく、「基本的な方針」「目標」「事業・実施主体」をはじめとした計画の内容やその検討プロセスにおいてこうした点に十分に留意がなされていることが必要。	



■必ず記載する必要がある事項（つづき）

法定の記載事項	留意点	手引き内関連箇所
②計画の区域 【法§5②Ⅱ】 【基本方針二1(2)】	住民の通勤、通学、買物といった日常生活に関して形成される交通圏を基本とし、個別・局所的にならないよう留意。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・入門編「第1章 1.5 地域公共交通計画の作成・運用に当たっての10のポイント」</li> <li>・入門編「第2章 2.3 データ等によって検証・分析する」</li> <li>・詳細編「第1章 1.3 地域公共交通計画作成に必要な検討項目②」</li> </ul>
	交通圏の範囲が複数の市町村にまたがる場合は、関係市町村や都道府県が連携して、当該地域にとって最適な地域旅客運送サービスの持続可能な提供を確保するよう取り組むことが重要。	
	市町村の行政区域中に複数の交通圏が存在する場合には、単独で又は他の地方公共団体と共同して、複数の地域公共交通計画の作成が可能。	
③計画の目標 【法§5②Ⅲ】 【基本方針二1(3)】	可能な限り具体的かつ明確な目標を設定する必要がある。 ※目標（定性的な記載）	<ul style="list-style-type: none"> <li>・入門編「第4章 目標設定と検証の方法を考えましょう」</li> <li>・詳細編「第1章 1.3 地域公共交通計画作成に必要な検討項目③」</li> <li>・詳細編「第9章 方針・目標の設定及び評価手法について」</li> </ul>
	地域が自らの目指す方向性を具体的な数値目標として明示することが重要。 ※数値指標（定量的に設定）及び選定した理由 ※目標値・具体の数値・年次、及び選定した理由	
	特に、地域公共交通の利用者数や収支状況、当該地域公共交通に投じられる公的負担額など事業の効率性に関する指標について、定量的に設定するよう努めるものとする。	
	地域が目指す将来像の実現に貢献するアウトカムに係る目標についても、可能な限り定量的に設定することが望ましい。	
	地域公共交通がもたらすクロスセクター効果に着目した目標を設定することが望ましい。	
	地域旅客運送サービスについての利用者の数及び収支その他の国土交通省令で定める定量的な目標を定めるよう努めるものとする。【法§5④】	
④事業・実施主体 【法§5②Ⅳ】 【基本方針二1(4)】	計画区域における地域公共交通を一体的に計画の対象とした上で、目標達成のために提供されるべき地域旅客運送サービスの全体像を明記することが重要。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・入門編「第5章 これからのサービスの在り方を考えましょう」</li> <li>・詳細編「第1章 1.3 地域公共交通計画作成に必要な検討項目④」</li> <li>・詳細編「第10章 具体的な施策・事業の検討について」</li> </ul>
	サービスの実現のために必要な事業・実施主体を整理して記載。	
	既存路線の維持といった継続的な取組や、民間事業者による取組を記載するほか、公共交通サービス以外のスクールバスや福祉輸送、病院・商業施設等の送迎サービスなどの地域の輸送資源を総動員する取組も含め、目標達成のために必要となる事業を網羅的に記載。	
	事業については、可能な限り具体的かつ明確に記載。（施策・事業名、事業の概要、主なエリア、実施主体、実施時期等） なお、当面事業の実施の見込みがない場合には、検討の方向性を記載。	
	地域公共交通特定事業に関する事項を定めることが可能。【法§5⑤】	

おわりに

作成した地域公共交通計画の記載事項をチェックしましょう

■必ず記載する必要がある事項（つづき）

法定の記載事項	留意点	手引き内関連箇所
⑤達成状況の評価 【法 § 5②V】 【基本方針二 1(5)】	達成状況の評価時期は原則として、毎年度、計画に定められた施策の実施状況に関する調査、分析及び評価を行うこととする。  毎年度の定期的なフォローアップに加え、計画に位置づけられた各種事業の実施状況を適切に管理することも重要。（その際、基本方針六に定める事項に留意）  ※基本方針六に定める事項 ・数値目標の達成状況だけではなく、各種事業の実施状況の把握・評価が重要 ・達成状況の評価は、原則として、毎年度、地域公共交通計画に定められた施策の実施状況に関する調査、分析及び評価を行うこととする。	<ul style="list-style-type: none"> <li>入門編「第4章 目標設定と検証の方法を考えましょう」</li> <li>詳細編「第1章 1.3 地域公共交通計画作成に必要な検討項目⑤」</li> <li>詳細編「第9章 方針・目標の設定及び評価手法について」</li> </ul>
⑥計画期間 【法 § 5②VI】 【基本方針二 1(6)】	原則5年程度（ただし、計画目標や地域の実情等を踏まえ、柔軟な設定も可能）。  中長期的に地域が目指すべき将来像も念頭におきつつ作成することが適当。  計画期間中又は計画期間終了時における計画見直しの手順等についても明示することが望ましい。	<ul style="list-style-type: none"> <li>入門編「第4章 目標設定と検証の方法を考えましょう」</li> <li>詳細編「第1章 1.3 地域公共交通計画作成に必要な検討項目⑥」</li> <li>詳細編「第9章 方針・目標の設定及び評価手法について」</li> </ul>
⑦その他、地域公共交通計画の実施に関し当該地方公共団体が必要と認める事項【法 § 5②VII】		

■可能な限り記載することが望ましい事項

記載事項	留意点	手引き内関連箇所
①資金の確保に関する事項【法 § 5③I】		<ul style="list-style-type: none"> <li>入門編「第2章 2.3 データ等によって検証・分析する」</li> </ul>
②都市機能の増進に必要な施設の立地の適正化に関する施策との連携に関する事項【法 § 5③II】		<ul style="list-style-type: none"> <li>入門編「第1章 1.5 地域公共交通計画の作成・運用に当たっての10のポイント」</li> </ul>
③観光の振興に関する施策との連携に関する事項【法 § 5③III】		<ul style="list-style-type: none"> <li>詳細編「第1章 1.3 地域公共交通計画作成に必要な検討項目⑦」</li> </ul>
④地域旅客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【法 § 5③IV】		<ul style="list-style-type: none"> <li>詳細編「第7章 上位・関連計画との連携について」</li> </ul>

■その他留意点

	留意点	手引き内関連箇所
<p>都市計画等との調和が保たれているか 【法 § 5⑥】 【基本方針二 2】</p>	<p>地域公共交通は、まちづくり、観光振興、健康、福祉、環境など様々な分野と密接な関係を有する。立地適正化計画、観光圏整備計画、地方公共団体実行計画など、他の分野の計画が作成されている場合には、地域公共交通計画にその旨を明示し、これらの計画との連携を図るべき旨を共有し、取組を行うことが望ましい。 都市計画、市町村都市計画マスタープラン、中心市街地活性化基本計画、バリアフリー基本構想、港湾計画との調和を確保しなければならないことに留意。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 入門編「第1章 1.5 地域公共交通計画の作成・運用に当たっての10のポイント」</li> <li>• 詳細編「第1章 1.3 地域公共交通計画作成に必要な検討項目⑦」</li> <li>• 詳細編「第7章 上位・関連計画との連携について」</li> </ul>
<p>関係者との協議がなされたものであるか 【法 § 5⑩】</p>	<p>法定協議会が組織されている場合は法定協議会における協議がなされていること。 法定協議会が組織されていない場合には</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 関係する公共交通事業者等</li> <li>• 関係する道路管理者</li> <li>• 関係する港湾管理者</li> <li>• その他地域公共交通計画に定めようとする事業を実施すると見込まれる者</li> <li>• 関係する公安委員会</li> </ul> <p>と協議がなされていること。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 入門編「第3章 協議会運営を工夫しましょう」</li> <li>• 詳細編「第8章 法定協議会等について」</li> </ul>
<p>住民、地域公共交通の利用者その他利害関係者の意見を反映させるための措置が講じられているか 【法 § 5⑦】</p>	<p>パブリックコメントや住民説明会の実施により意見を収集し、意見を反映させるための取組を行う必要がある。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 入門編「第3章 協議会運営を工夫しましょう」</li> <li>• 詳細編「第8章 法定協議会等について」</li> </ul>

おわりに

作成した地域公共交通計画の記載事項をチェックしましょう