



知っておきたい
公共交通の知識

はじめての 地域公共交通

公共交通担当になったら読む本

CONTENTS

01

はじめに

02

1 地方自治体が地域公共交通に取り組む意義

なぜ地方自治体が地域公共交通に取り組まねばならないのか

03

2 地域公共交通に関する制度

道路運送法はどのような法律？

地域公共交通活性化再生法はどのような法律？

04

3 地域公共交通に関する協議の場

地域公共交通会議と法定協議会の違いとは？

それぞれの会議の構成員は？

法定協議会と地域公共交通会議は別々に設置する必要がある？

06

4 地域公共交通に関する協議の進め方

会議で議論すべきことは？

議論を進めるポイントは？

07

5 地域公共交通計画

地域公共交通計画の位置付け

補助制度と地域公共交通計画の関係は？

地域公共交通網形成計画との違いとは？

10

6 地域公共交通計画の作成

地域公共交通計画の構成はどうすればよい？

計画策定の流れは？

計画策定で気をつけるポイントとは？

16

7 地域公共交通のニーズや利用実態の把握

現在の地域公共交通の情報整理の方法は？

利用実態を把握する方法は？

住民のニーズ調査の方法は？

20

8 地域公共交通の評価・改善方法

地域公共交通におけるPDCAサイクルとは？

評価指標の設定のポイントは？

目標値の設定の方法は？

評価の仕方とは？

23

巻末付録 参考資料紹介

はじめに

モータリゼーションの進展や人口減少などによって、地域公共交通の利用者は減少傾向にあり、交通事業者の独立採算では維持することが困難となった地域が多くなっています。一方、高齢化の進展によって、免許返納後の移動手段が求められるなど、地域公共交通の必要性は高まっています。

こうした状況の中、コミュニティバスやデマンド型交通の運行をはじめとした地域公共交通施策に積極的に取り組む地方自治体が増加しています。

昨年改正された「地域公共交通活性化再生法」では、すべての地方自治体に対して地域公共交通計画の策定が努力義務となるとともに、補助制度が計画と連動するようになるなど、地方自治体による地域公共交通への関わりがより一層求められるようになっていきます。

本書は、地方自治体において地域公共交通の業務を担当される方への「入門書」として作成したものです。地方自治体が地域公共交通に取り組む意義から、協議組織の運営、計画策定のポイント、計画の評価などをわかりやすく解説しています。

本書が、各地方自治体における地域公共交通担当者の業務に活用されることを祈念いたします。

令和3年3月
中部運輸局





なぜ地方自治体が地域公共交通に取り組まねばならないのか

地域公共交通の利用者は、モータリゼーションの進展や人口減少によって減少傾向にあり、民間交通事業者の営利事業として地域公共交通を維持していくことは難しくなっています。このため住民の移動手段の確保について地方自治体の果たす役割が大きくなってきています。

交通政策基本法においても、第9条に地方公共団体の責務として「交通に関し、国との適切な役割分担を踏まえて、その地方公共団体の区域の自然的・経済的・社会的諸条件に応じた施策を策定し、及び実施する責務を有する」と定められています。

また、地域公共交通活性化再生法（2020年、以下「活性化再生法」と表記）第4条第3項にも「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」とされています。

地域公共交通について考えるためには、地域の人口の分布、年齢構成、地形、教育や医療・商業施設の立地状況という定量的・物的なものだけでなく、近隣の地域との結びつき、地域コミュニティの状況、人々の気風といった地域社会のを知ることが必

要です。また、鉄道・バス・タクシーといった既存の公共交通サービスに加え、スクールバス、病院送迎車などの状況も把握することが必要です。

市町村の職員は、こうした情報を深く知ることができる立場にあります。ただ、交通政策担当者が地域の現状を全て把握することはできないでしょう。特に、福祉部局で行われている外出支援策などについては、日頃から情報交換をしていないと把握できません。積極的に他の部局と交流し相談をすることも大切です。また、地域公共交通施策を行う際は、交通事業者との信頼関係が大切になることから、交通事業者とは、頻繁に意見交換することをお勧めします。

現場に近い市町村の職員こそ、住民一人ひとりの状況を踏まえた地域公共交通の政策を行うことが可能なのです。



参考資料

・「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き(入門編)」 p.2
 ※参考資料については、巻末の「参考資料紹介」をチェック!



2

地域公共交通に関する制度

地域公共交通に関する法制度の中でも、「道路運送法」と「地域公共交通活性化再生法」の2つが特に重要



道路運送法はどのような法律？

地方自治体が公共交通施策を実施するとき、バスかタクシーを活用することがほとんどです。バスやタクシーのように、自動車を用いて旅客から運賃を得て移動サービスを提供する際には、国の許認可を得たり、届出が必要です。コミュニティバスやデマンド型交通を運行する場合も同様であり、その際の根拠法令が「道路運送法」です。

道路運送法は元々、交通事業者の間で過当競争が起きてしまうことや、許可を受けずに事業を行う（いわゆる、白タク、白バス）者が現れることを防ぐ目的の法律でしたが、近年は地方自治体が地域公共交通施策に取り組みやすいように改められています。「地域公共交通会議」の制度がその代表です。地域公共交通会議は、地方自治体が主宰して、地域の交通サービスのあり方について協議する場です。地域公共交通会議による協議を経ることで、運行事業者が道路運送法に基づく許認可を得るのに必要な処理期間が短縮されるなどの弾力的な取り扱いを受けることができるため、コミュニティバスやデマンド型交通を運行する際にメリットがあります。

交通事業者による運行が困難な場合は、地方自治体が所有する自家用車を用いた「自家用有償旅客運送」を行うこととなりますが、そのための協議も地域公共交通会議で行うことができます。このような道路運送法上の特別な取り扱いがなされるのは、地域公共交通会議において関係者がサービスの必要性について合意をしているためです。地域公共交通会議を設置することで、地方自治体の実現したい移動サービスを迅速に実現することができるのです。

地域公共交通活性化再生法はどのような法律？

地域公共交通会議には弱点もあります。それは、道路運送法に基づく会議であるため、協議対象がバス・タクシーに限られるということです。実際に地域の移動を担っているのは、バス・タクシーだけでなく、鉄道や航路などが含まれる場合もあります。また、市町村が運営するコミュニティバスやデマンド型交通以外の民間バス路線も重要な役割を担っています。

地方自治体が地域公共交通施策に取り組むには、交通事業者をはじめとして、地域住民や利用者などの様々な関係者と協議を行う必要があります。こうした様々な関係者と個別に協議や調整をして合意形成を図るのは煩雑であり、また、関係者相互の情報共有もできません。したがって、関係者が一堂に会して協議を行う方が効率的です。このための協議組織を設置する根拠法が「活性化再生法」で、協議組織のことを通称「法定協議会」といいます。

法定協議会では、地域公共交通施策の取り組み内容についての計画を策定し、計画に基づいて各事業を実施します。この計画を「地域公共交通計画」といいます。活性化再生法では、地域公共交通計画以外にも、DMV（デュアルモードビークル）や水陸両用車などを用いるための新地域旅客運送事業計画、MaaS（Mobility as a Service）に取り組む際に運賃・料金の届出手続きが簡素化される新モビリティサービス事業計画が規定されています。

参考資料

- ・「地域公共交通会議等運営マニュアル」
- ・「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き(入門編)」 p.1-p.10





地域公共交通会議と法定協議会の違いとは？

地域公共交通に関する協議の場には、道路運送法に基づく地域公共交通会議と、地域公共交通活性化再生法に基づく法定協議会の2つがあります。地域公共交通会議が対象とするのは、乗合バスやタクシーなど、旅客自動車運送事業（道路上で自動車を用い、旅客から運賃を得て運送サービスを提供するもの）と自家用車による有償運送です。

法定協議会は鉄道、旅客船など、全ての交通モードを対象とし、地域公共交通計画を策定して事業を実施していく組織です。



地域公共交通会議		法定協議会	
目的	地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様及び運賃・料金等に関する事項、自家用有償旅客運送の必要性及び旅客から収受する対価に関する事項、その他これらに関し必要となる事項の協議 地域の交通計画を作成（任意）	目的	地域公共交通計画の作成及び実施に関し必要な協議
対象モード	バス・タクシー（乗合）、自家用有償旅客運送	対象モード	多様な交通モード
構成員	市町村、県、運輸局、交通事業者、交通事業者の運転者組織、住民・利用者代表、道路管理者、交通管理者、主宰者が必要と判断する者	構成員	市町村、県、運輸局、交通事業者、住民・利用者代表、道路管理者、交通管理者、主宰者が必要と判断する者
参加応諾義務	なし	参加応諾義務	あり
協議結果	法律上規定なし	協議結果	参加者の尊重義務あり
事業実施	行えない	事業実施	行える



それぞれの会議の構成員は？

地域公共交通会議の構成員には、道路運送法施行規則第9条の3第1項で規定されている、地方公共団体の長、交通事業者、住民または利用者、運輸局（支局）、運転者が組織する団体（労働組合）を必ず含める必要があります。また、第2項で規定されている道路管理者、警察、学識経験者等は、主

宰する地方公共団体が必要と判断した場合に構成員に加えることができます。

法定協議会の構成員は地域公共交通会議の構成員とほぼ同一ですが、地域公共交通計画に基づいて実施する事業の関係者などを適宜追加します。法定協議会の構成員は、主宰者から協議会への参加を求められた際、正当な理由なくして応じることを拒めない参加応諾義務があるほか、協議会で決まったことに対しての結果尊重義務があります。

それぞれの会議の構成員とその役割

構成員	主な役割	構成員	主な役割
市町村	・市町村としての方針を提示 ・地域活性化や町作り等の立場からの発言	運転者団体	・労働条件及び労働環境の観点での助言 ・運行の実情を伝える
都道府県	・市町村の境界を越えた広域的な視点での助言	道路管理者	・道路管理上の観点から助言
地域住民・利用者	・日頃から感じている利用する上での課題、困ったことを伝える ・地域の視点から、公共交通に関する課題や必要な取り組みを提案	公安委員会・警察	・交通保安上の観点から助言
交通事業者	・公共交通運行の当事者としての助言 ・ノウハウを活かした企画立案	学識者	・交通やそれに関連する分野の有識者としてアドバイス
		運輸局・支局	・地域の公共交通のあり方について助言

法定協議会と地域公共交通会議は別々に設置する必要がある？

法定協議会と地域公共交通会議は、機能が違うとはいえ、参加する関係者はほとんどが同じです。さらに、法定協議会で策定した地域公共交通計画に基づく事業を具現化するためには、道路運送法上の手続きが必要であることが多いため、別々に会議を開くことは非効率です。このため、法定協議会と地域公共交通会議を別々に設けるのではなく、1つの協議

組織に両者の機能を併せ持つことができるようになっていきます(二法協議会)。この場合、協議会の設置規約に両者の機能を持つことを規定しておきます。

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ましょう。

参考資料

- ・「地域公共交通会議等運営マニュアル」
- ・「活発で良い議論ができる会議のために」
- ・「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き(入門編)」 p.37-p.43





会議で議論すべきことは？

地域公共交通会議も法定協議会も、地域の移動ニーズに合った公共交通サービスを実現するために関係者が協議を行うことは同じです。そのためのよりどころとして「地域公共交通計画」を策定し、様々な関係者がそれぞれの立場から、計画に基づく事業をよりよくするためのアイデアを出し合うことが望まれます。

地域内には、コミュニティバスやデマンド型交通だけでなく、民間の鉄道や路線バス、タクシーも運

行しており、それぞれが重要な役割を担っています。地域全体の公共交通ネットワークの中で、それぞれの公共交通の役割分担を踏まえて議論することが重要です。

また、不十分な検討のままバスを走らせた結果、当初の想定よりも利用者や収入が少なく、運行に行き詰まってしまうこともあります。将来にわたって持続することができるかという視点での議論も大切になります。

協議の場には、多様な立場の人が参加しており、必ずしも意見が一致するとは限りません。参加者がお互いの立場を尊重して議論ができるようにしましょう。

議論を進めるポイントは？

よりよい地域公共交通の実現のためには多様な関係者の意見を反映させることが必要です。しかし、専門的な内容が多い上、行政関係者などが多数出席する中で、特に住民や利用者の委員が会議中に十分に発言が行えないケースも見られます。実質的な議論を進めるためには、議論しやすい環境を整備することが重要であり、議論する内容について事前に明確化した上で、参加者に事前にコメントをお願いしたりしておくことも有効です。

多様な関係者の意見を反映するために、右のような工夫を行っている例がありますので、参考にして下さい。

事前の意見集約

事前に地域住民や利用者の意見を収集する仕組みや機会を設け、会議でその内容を報告することが考えられる。例えば、地元組織の協力を得るなど、住民意見を普段から収集する仕組みを構築したり、地区（自治会・校区等）ごとに説明会や意見交換の場を開催し、事前に意見等を集約しておくもよい。

下部組織（作業部会・分科会）の設置

会議は参加者が多いため、限られた時間の中では十分な議論が行えないこともある。このため、下部組織として地方自治体担当者、住民代表、交通事業者などで構成する作業部会・分科会を設置することで、事前に協議内容について調整を図ることも有効。

住民委員への情報提供

年度が変わって新たに委員になった場合、これまでの取組みの経緯が分からないため積極的に意見が述べられないことや、そもそも生活の中で公共交通を利用していないため、状況が十分にわからないようなことも。事前に関係情報を提供するなどの配慮を。

交通事業者との情報交換

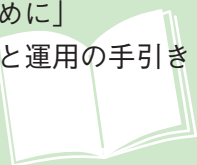
鉄道や路線バス、タクシーなど、地域内の既存の交通事業者と定期的に意見交換するなど、普段から良好な関係を構築しておくことが重要。

資料の事前送付・事前説明

会議資料を当日配布するのではなく、会議を効率的に進めるために資料を会議開催前に委員に送付する。また、必要に応じて事前に簡単に内容を説明することも有効。

参考資料

- ・「活発でよい議論ができるために」
- ・「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き（入門編）」





地域公共交通計画の位置付け

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」であり、地方自治体が地域の移動に関する関係者を集めて法定協議会での協議を行って作成するものです。

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・企業等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も活用することで、持続可能な地域旅客運送サービスの提供を確保し、地域住民や観光客などの幅広い利用者が利用しやすい交通サービスが提供されることを目指します。

地域公共交通計画は、地域の社会・経済を交通の面から支える基盤となるものです。そのため、計画を作成することがすべての地方自治体の「努力義務」とされています。

地域旅客運送サービスのイメージ



出典：「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き（入門編）」p.3

「地域公共交通計画」策定の効果

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。策定によって、交通政策の在り方や個別事業の実施理由や効果が明確になります。また、計画に事業の位置付けが明確化されることによって事業実施の根拠となり、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がスムーズとなることも期待できます。

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。

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、関係者間の連携が強化され、様々な取組へとつながることが期待されます。

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を対象とするものではなく、地域内で運行を行う交通機関の連携によって、移動サービスを充実するための計画です。地域全体の公共交通ネットワークについて、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、活用できるサービス同士の連携を強めたり、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。

公共交通政策の継続性

地方自治体の職員の方は数年間で異動してしまうことが多く、引継ぎがうまく機能しなければ、方針が変わることや事業が頓挫する可能性があります。しかし、地域公共交通計画が次の担当者に引き継がれることにより、政策の継続性が確保されることが期待されます。



補助制度と地域公共交通計画の関係は？

地域公共交通の維持に対する支援制度である「地域公共交通確保維持改善事業」については、これまで法定計画の作成を補助要件として求めていませんでしたが、真に公的負担により確保・維持が必要な路線等に対し、効果的・効率的な支援を実施するため、活性化再生法の改正に伴い、地域公共交通計画の計画制度と補助制度が連動化することになりました。

今後、補助制度を活用するためには、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づける必要があります。また、今後は原則として法定協議会に対し補助を交付する点についても留意してください。

地域公共交通計画を策定することで、「地域公共交通特定事業」を活用した各種の公共交通活性化策の実施に対して、特例制度や財政支援の特例等を活用できるようになります。

地域で実現したいことと事業の活用イメージ

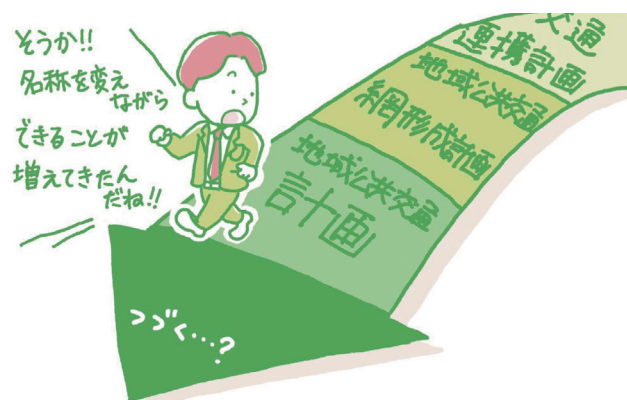
地域で実現したいこと	活用できる事業	事業の概要
複数事業者間で路線やダイヤ・運賃の調整を行いたい	地域公共交通利便増進事業【新設】 (改正前：地域公共交通再編事業)	<ul style="list-style-type: none"> ● 地域公共交通の利用者の利便性を増進するため路線等の再編や事業内容の変更、等間隔運行や定額制乗り放題運賃の設定等を行う事業 ● 併せて、独占禁止法特例法により、乗合バス事業者間等の共同経営について、カルテル規制を適用除外する特例を創設
貨客混載に取り組むたい	貨客運送効率化事業【新設】	<ul style="list-style-type: none"> ● 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)	<ul style="list-style-type: none"> ● 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)	<ul style="list-style-type: none"> ● BRT等の導入による定時性、速達性及び快適性に優れた道路運送を確保する事業
海上輸送を見直したい	海上運送高度化事業	<ul style="list-style-type: none"> ● 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	<ul style="list-style-type: none"> ● 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】	<ul style="list-style-type: none"> ● 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
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	<ul style="list-style-type: none"> ● 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

出典：「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き（入門編）」p.8



地域公共交通網形成計画との違いとは？

地域公共交通計画は、地域公共交通網形成計画など従来の計画から更に対象や内容、位置づけ、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との違い

	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"> ● 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 ● 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 	<ul style="list-style-type: none"> ● 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 	<ul style="list-style-type: none"> ● 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
位置づけ	<ul style="list-style-type: none"> ● 地方公共団体による作成を法的に努力義務化 ● 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 	<ul style="list-style-type: none"> ● 地方公共団体による作成が可能 	<ul style="list-style-type: none"> ● 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）
実効性確保	<ul style="list-style-type: none"> ● 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 ● 定量的なデータに基づく PDCA の取組を強化 	<ul style="list-style-type: none"> ● 可能な限り具体的な数値指標を明示 ● 原則、計画終了時・見直し時に達成状況を評価 	<ul style="list-style-type: none"> ● 可能な限り具体的かつ明確な目標を設定

出典：「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き（入門編）」p.9

網形成計画等の取り扱いについて

- 改正法施行前に作成された網形成計画は、改正法施行後は地域公共交通計画とみなされるため、計画の修正など手続きは不要です。計画見直しのタイミング等に、地域公共交通計画で定められている記載事項を満たしているか確認を行いましょう。
- 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、地域公共交通計画に位置づけることができます。





地域公共交通計画の構成はどうすればよい？

地域公共交通計画を策定するためには、活性化再生法第5条第2項に定められた、下記に示す記載事項を満たさなければなりません（法定記載事項）。

これらの他に同条第3項で、資金の確保に関する事項や、立地適正化計画との連携、観光振興との連携などについても記載することに努めることと定められていますが、第5条第2項に定められた1～6号の事項を最低限記載すれば、地域公共交通計画の要件を満たすことになります。

地域公共交通計画の記載事項

- 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地域公共交通計画の区域
- ③地域公共交通計画の目標
- ④前号の目標を達成するために行う事業及びその実施主体に関する事項
- ⑤地域公共交通計画の達成状況の評価に関する事項
- ⑥計画期間
- ⑦前各号に掲げるもののほか、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

計画策定の流れは？

計画を策定するための作業は、法定記載事項に沿って考えると、大きく右の5つのステップに分けられます。

それぞれのステップについては、次ページ以降で詳しく紹介しています。

公共交通計画策定の 5 つのステップ

- STEP1** 計画の区域と計画期間を決める
- STEP2** 地域のあるべき姿の中で地域公共交通が担うべき役割について基本的な方針を決める
- STEP3** あるべき姿を実現するために達成すべき目標を立てる
- STEP4** 目標を達成するために行う事業を決める
- STEP5** 目標が達成されたかどうかを評価する方法を決める

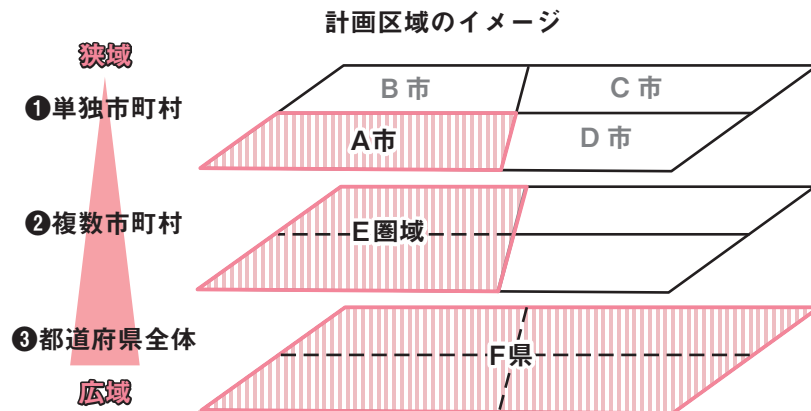


STEP 1

計画の区域・ 計画の期間

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の移動がなされる交通圏が基本です。この区域の範囲によって、地域公共交通計画の作成主体が以下のいずれかになるかが決まります。

- ① 単独市町村
- ② 複数市町村が共同
- ③ 都道府県と区域内の市町村が共同



出典：「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き（入門編）」p.12 に基づき作成

計画の期間については、3年以内程度の短期間では事業の継続性が担保できませんし、逆にあまりに長いと、社会情勢の変化に計画の内容がついて行けなくなる可能性があります。このため、5年程度とすることが一般的ですが、それ以上の計画期間を設定する場合には、3～5年程度で中間見直しの機会を設けることが望ましいでしょう。

STEP 2

基本的な方針

基本的な方針は、地域のあるべき姿・なりたい姿を描き、その中で地域公共交通がどのような役割を担うべきかについての、いわばスローガンです。よって、総合計画などの上位計画で示されている将来的なまちづくりの方針を踏まえ、その中で地域公共交通に何が求められるのかを考えることが大切です。

STEP 3

達成すべき 目標

基本的な方針を実現するために、達成すべき目標を具体的に定めます。大学受験で言えば「〇〇大学の入試を突破する」というのが基本的な方針。そのために、「英語の成績を上げる」「数学の成績を上げる」、というのが目標ということになります。では、具体的にどのように目標を設定すべきでしょうか？まずは、現状を把握することから始めましょう。



①現状の把握

現状を把握して、**なりたい姿とどのくらいのギャップがあるのかを認識**する必要があります。このときに把握すべき事項としては

- 現在の地域公共交通の状況（鉄道・バス・タクシー等の運行状況、路線網、運行本数など）
- 地域内で行われている公共交通以外の移動支援サービスの状況（福祉有償運送の実施状況、スクールバス・福祉バス等の運行状況、福祉タクシーチケットの配布、ボランティアによる外出支援の状況など）
- 地域内の施設の立地状況、人口の分布状況
- 地域住民や利用者の移動に対するニーズ

などが代表的なものとして挙げられます。これらを用いて、人口分布や移動ニーズと、地域公共交通サービスの関係を整理することが第一歩です。

現状を知る方法	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	乗継場所や待ち時間、情報提供の分かりやすさ等
対象地域を自らの目で見る	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
交通事業者、バス・タクシー運転手等へのヒアリング	地図上では分からない道路状況（バスが通れない）、年齢・性別等で見た利用者特性、利用促進の問題点等
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、変更して欲しい便やルート等
自治会・町内会、民生委員等へのヒアリング	地域の方の移動特性、移動に際して抱えている問題点、高齢者が病院やスーパーに通う頻度等
学校、病院、商業施設、地元企業等へのヒアリング	地域の方の移動特性、移動に際して抱えている問題点、高齢者が病院やスーパーに通う頻度等
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、多様な立場の方から幅広く意見を聴取

出典：「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き（入門編）」p.24 に基づき作成

②ニーズ調査

ニーズ調査とは、対象地域の人々がどんな目的で活動をしているのか、どんな活動を行いたいと考えているのかを把握することです。

計画を策定するためのニーズ調査というと、真っ先に「アンケート調査」を思い浮かべる人が多いかもしれませんが、アンケート調査は必要な場合のみに実施すべきものです。

ニーズ調査で何よりも必要なことは、現地調査を行うこと、すなわち、現地に足を運び、自分の目や耳で状況を知ることです。これによって、人の動く時間帯や方向、電車やバスを利用している人の年齢層など様々なことが観察できます。この観察を通じて、現在の**地域公共交通サービスの改善すべき点**が何かという仮説を立ててみましょう。



この仮説はあくまでも担当者の限られた観測回数によるものですし、主観的な判断も入っています。そこで、**仮説が正しいかを検証**するための調査が必要となります。この時によりやくアンケートを行うべきかどうかを検討します。

仮説検証のための調査にはアンケート以外の方法もあります。地域公共交通の計画策定の際によく使われるものとしてグループインタビュー調査があります。アンケート調査が薄く広く調査をするものなのに対して、グループインタビュー調査は狭く深く調査をするものです。調査結果についても、アンケート調査は定量的な集計結果を出しやすいですが、グループインタビュー調査では定性的な記述が中心となります。

地域公共交通の場合、住民に占める公共交通利用者の割合は決して多いものではありませんから、住民全体を対象としたアンケート調査を実施するよりも、公共交通利用者を集めて話しを聞くグループインタビュー調査を実施して、ニーズを深掘りしていく方が適していることも多いと思われます。

③解決すべき課題から目標を導く

調査を通じて把握したデータなどは、地図上にマッピングしたり、グラフ化するなどの「見える化」をして会議での議論に活用しましょう。そして、現状をあるべき姿に照らし合わせて評価してみましょう。そうすると、住民や利用者のニーズが高いにもかかわらず、現在のサービスでは充足されていないものが解決すべき課題として見えてくるでしょう。この**課題を解決することが計画の目標**となります。

しかしながら、細かな目標をいくつも立てるのは好ましくありません。後に触れますが、目標が達成できたかどうかは評価しなければなりませんから、目標が多いと評価が大変です。課題は共通する事柄でグルーピングして、目標の数は3つから多くても5つ程度としておくことが望ましいでしょう。

それぞれの目標を達成するための事業を考えていきましょう。ここには「こういうことをやれたら良いな」という夢物語を書くのではなく、計画期間中に確実にやる、あるいはやるべき事業を漏らさず書くことが大切です。この事業は、新たに取り組みを始めるものだけでなく、以前から継続しているコミュニティバスの運行なども忘れずに記載しておきましょう。

STEP 4

目標を達成するための事業





新たな事業の場合は、実施の時期や内容がしっかり固まっていない場合もあるかも知れませんが、そうした場合には大まかな方向性だけでも書いておく方が良いでしょう。一方で、すでに実施する内容がはっきりしているものについては、できるだけ具体的な内容を記載しておくことが求められます。

また、スケジュール表を作成し、いつの時期に何の事業を行うかを明文化しましょう。事業の実施には予算措置を伴うことが多いので、スケジュール表がないと予算要求を忘れるなどの問題が生じる恐れもあります。なお、活性化再生法では、事業に必要な費用の調達方法についても記載することが望ましいとされています。

事業を記載する際に忘れてはならないのが「実施主体」です。事業の実施主体がほとんど「市」となっている計画が少なからず見られます。つまり、ほとんどの事業を地方自治体を実施するということですが、地域公共交通活性化の取り組みは地方自治体だけが頑張っても実現できるものではありません。交通事業者をはじめ、公共交通活性化の取り組みの便益を受ける主体が事業実施主体に名を連ねるべきですし、事務局（＝多くの場合、自治体の担当部局）は様々な主体を巻き込むような事業の進め方をするべきです。

STEP 5

目標達成の 状況の評価

計画に記載された様々な事業を実施した結果、目標を達成できたかどうかを評価します。「STEP3 達成すべき目標」の項目で大学受験の例を挙げましたが、ただ漠然と「成績を上げる」というだけでは、入試を突破できるだけの学力が付いたかどうかわかりません。具体的に、テストの点を10点上げるとか、クラスで5番以内に入るなどの目標値を設定する方が努力のしがいがあるでしょう。地域公共交通計画の目標も同様で、目標はなるべく定量的な数値で達成度合いを表現できるものとしておくことが望ましいです。

なお、活性化再生法第5条第4項では、目標について「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」と定められています。

評価は、評価することそのものが目的ではなく、改善に結びつけることが真の目的です。あまりに凝った評価指標を採用したり、評価指標を多数設定したりすると、評価をすることだけで疲弊してしまい、肝心の改善が疎かになってしまいます。評価指標は自分たちで入手や取り扱いをしやすい数値を用いるようにしておくことをお勧めします。



計画策定で気をつけるポイントとは？

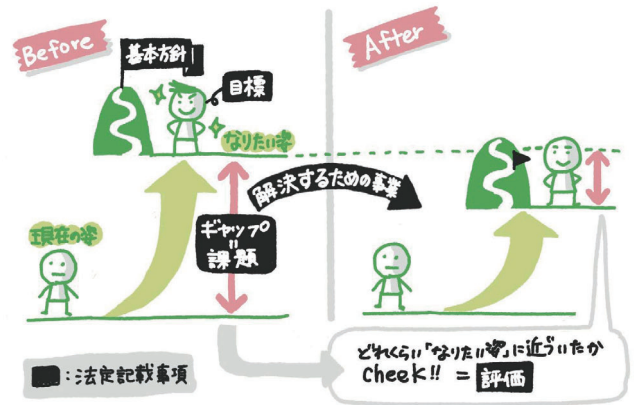
計画の項目のうち、「課題」「目標」「評価」は対応関係を持つことを意識しておくべきです。今ある「課題」が解決された状態が「目標」であり、それが実現されたかどうかを検証するために「評価」を行うのですから、この3者は対応関係を持つのが自然です。

例えば、課題が「高齢者の外出が困難」だとしたら、目標は「高齢者が外出しやすい環境の実現」になり、評価の指標は「高齢者の外出率」といったものになるはずですが。

一方で、「目標」に対して個別の「事業」をぶら下げるが行われがちですが、複数の目標にまたがる事業が存在するなど、必ずしも1対1で対応させられるとは限りません。むしろ、どの事業がどの目標に関係しているのかを表にまとめる方がわかりやすいでしょう。

計画は作成することが目的ではなく、これを使って様々な施策を実施することが目的となります。また、この計画は人事異動があった際に担当者の「引継書」にもなり得るものです。良い引継書であるためには、具体的でわかりやすい内容であることが何よりも大切です。こうした意識で計画作成と毎年の施策実施と計画の見直しをすると良いでしょう。

課題・目標・評価の対応関係



目標と事業の関係性の整理 (例)

区分	事業名	目標				事業概要
		① 都市間や地域拠点と中心拠点をつなぐ・通勤交通をつなぐ	② 郊外地域と各拠点をつなぐ・地域内交通をつなぐ	③ 中心拠点を快速に移動できる公共交通をつなぐ	④ 市民・交通事業者・行政の協働による公共交通の利便性向上	
鉄道	1-① 鉄道の運行	●				・JR中央線、JR太多線の運行
	1-② 多治見駅における案内板設置等、公共交通案内の改善	●		●	●	・多治見駅における総合案内板設置等、公共交通案内の改善
路線バス	2-① 基幹交通の維持	●				・基幹交通におけるサービス水準の維持
	2-② 200円バスの継続実施	●				・200円バスの継続的な実施と事業見直し検討
	2-③ バス停の新設・改善	●	●	●		・バス停の新設及び既存バス停における安全確保
	2-④ バリアフリー車両の導入	●				・ノンステップバス等の導入
	2-⑤ 片道定期券等の導入	●				・送迎者を対象としたバス転換策(片道定期券等)の実施
	2-⑥ バス乗務員確保	●				・交通事業者、県等と連携した乗務員就労支援
コミュニティバス	3-① コミュニティバス中心市街地線の運行			●		・中心市街地線の運行と継続的な運行改善
	3-② 乗継ぎ利便性の向上	●		●		・コミュニティバスと路線バスの乗り継ぎ利便性の向上
地域内交通	4-① 地域あいのりタクシーの充実		●			・あいのりタクシーの制度見直し・導入拡大
	4-② 地域内交通の導入支援		●			・市による地域内交通の導入支援
	4-③ 地域内交通の導入		●			・地域の実情に応じた地域内交通の導入
タクシー	5-① タクシー車両のバリアフリー化		●			・タクシーの導入拡大
	5-② タクシー乗務員確保		●			・交通事業者、県等と連携した乗務員就労支援
	5-③ 新たな交通手段導入の研究		●	●		・タクシー事業者のノウハウを活用した自家所有運送の体制づくりの研究
自家所有運送	6-① 福祉有償旅客運送事業の適正な運営		●	●		・障がいのある方等の移動手段の確保に向けた適正な事業運営の協議
公共交通利用促進	7-① 分かりやすい公共交通情報の提供				●	・200円バス乗換券やGoogle MAP対応による情報提供
	7-② 企画乗車券の導入				●	・既存交通手段を活用した企画乗車券の導入
	7-③ 高齢者を対象とした利用促進				●	・高齢者を対象とした乗り方教室等の開催
	7-④ 子どもを対象とした利用促進				●	・園児・小学生等を対象とした公共交通イベントの開催

出典：多治見市地域公共交通網形成計画

参考資料

・「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き(入門編)」 p.11-p.36





現在の地域公共交通の情報整理の方法は？

現状整理の際、まずは既存の地域公共交通に関する情報を整理しましょう。こうすることで、地域内の公共交通の全体像がつかみやすくなり、競合している部分や足りない部分がわかりやすくなります。



地域公共交通に関する基礎データの整理（例）

	路線バス	コミュニティバス			スクールバス	福祉バス
		ルート①	ルート②	ルート③		
事業概要	事業主体	市			教育委員会	市
	運行主体	バス事業者A	バス事業者A	タクシー事業者A	バス事業者B	社会福祉協議会
	道路運送法	4条			—	79条
	運行形態	定期路線	定期路線	区域運行	—	区域運行
	運行区間	○—○	○—○	○—○	○—○	○—○
	対象者	沿線住民	沿線住民	○○地区の住民	○○高校の学生	沿線住民
	運行目的	—	交通空白		通学	主に病院
サービス水準	運行本数	24本/日	5本/日	4本/日	2本/日	5本/日
	運行曜日	毎日	月～金	火・木	月～金	月・水・金
	運行時間帯	6:00～20:00	8:00～17:00	8:00～17:00	8:00～17:00	8:00～17:00
	運賃	対キロ	200円		無料	100円
	割引制度	—	未就学生無料		—	65歳以上無料
	車両数(定員)	— (39人乗り)	1台(28人乗り)	1台(11人乗り)	1台(39人乗り)	1両(11人乗り)
利用状況	利用者数	…	…	…	…	…
	平均乗車密度	…	…	…	…	…
収支分析	運賃収入	…	…	…	0	…
	経国	…	0	0	0	0
	費県	…	…	…	0	…
	負市町村	0	…	…	0	…
	担その他	0	…	…	…	0
	経費合計	…	…	…	…	…
	収支率	…%	…%	…%	…%	…%
	1人1回あたり輸送コスト	0円	150円	480円	655円	—
					—	820円

出典：地域公共交通をよりよいものにするためのガイドライン

利用実態を把握する方法は？

公共交通の改善のための施策を立案し、それを実行するにあたっては、公共交通の利用実態を正しく把握することが必要です。利用実態の把握の仕方は様々な方法があります。把握したい内容や予算、調査期間によって、適切な方法を取捨選択する必要があります。

利用実態を把握する代表的な方法について次ページの表にまとめました。

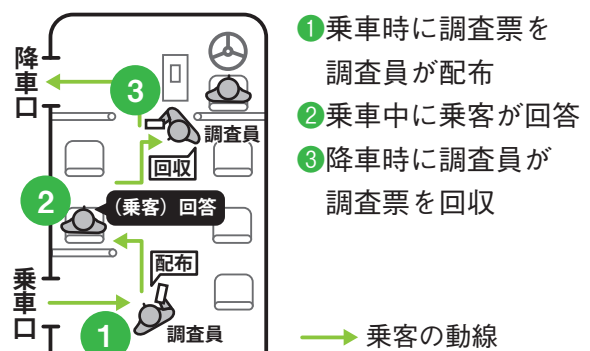
目視による調査は、運転士が行えば毎日計測することが可能ですが、安全運転に支障がない範囲での調査に限られますので、あまり複雑な調査項目を設定することはできません。

調査員が車内に乗り込んで調査する方法は、調査員の雇用が必要ですので、毎日計測することは困難ですが、利用者の利用目的を聞きたいなど、複雑な調査項目を設定したい場合に有効です。

ICカードが導入されている場合には、こうした

人手を使った調査を行わなくても、ICカードのログデータを集計することで同様の情報を得ることが可能な場合もあります。毎日データが取得できるためサンプル数が多く、年に1度のOD調査よりも精度的に安定していると考えられます。また、ICカード利用率が分かっているならば、精度高く全利用者のおおよその状況を類推することができ、乗降客数、OD及び経年変化など多様な集計が可能となります。ただし、ICカードの集計には専門的な知識が必要です。

OD調査の実施方法（例）





代表的な利用実態調査（例）

	乗車（降車）人員調査	乗降人員調査（バス停別）	OD 調査
概要	<ul style="list-style-type: none"> ● 単純に1便ごとの乗車数（または降車数のどちらか）を記録する方式 ● 毎日の乗車数を記録する最も簡便な調査 	<ul style="list-style-type: none"> ● バス停留所ごとの乗車人数と降車人数の両方を、目視で記録 	<ul style="list-style-type: none"> ● 調査員1～2名がバスに乗車し、乗車時に停留所番号等が書かれた調査カードを配布し、下車時に回収する方式 ● 最も多くの情報を得ることができるが、費用と労力がかかる
調査方法	<ul style="list-style-type: none"> ● 調査票に運転席横の前扉を通過した人員を記録 ● 運転士の負担が小さい 	<ul style="list-style-type: none"> ● 運転士または添乗調査員がバス停別の乗車及び降車人員の両方を記録 	<ul style="list-style-type: none"> ● 添乗調査員が、乗車口で乗車位置の分かるカードを配布、降車口で回収
調査頻度	<ul style="list-style-type: none"> ● 運転士が調査する場合、毎日の調査が可能 ● 毎日実施でない場合でも定期的に実施することで、年別、月別などの変化を追うことが可能 	<ul style="list-style-type: none"> ● 運転士が調査する場合、毎日の調査が可能だが、乗車・降車の両方を計測するため負担が大きい ● 定期的（四半期ごと、半年ごと、1年ごと）に調査員による調査を実施すれば利用の変化を追うことが可能 	<ul style="list-style-type: none"> ● ODペア、通過人員のほか、支払券種、性別、年齢層など、幅広い項目が取得可能 ● 人の流れを詳細につかむことができるため、路線見直し、経路変更の検討に活用可能
集計方法	<ul style="list-style-type: none"> ● 日別・路線別（便別）の乗車数を集計することで、便別・路線別の乗車数の推移が把握可能 	<ul style="list-style-type: none"> ● バス停の乗降データ（便別・ダイヤ別）が得られるほか、停留所ごとの乗車人数と降車人数を差し引きすることで、停留所間の通過人員（車内に何人が乗車しているか）、乗車定員に対する乗車率をバス停ごとに算出可能 	<ul style="list-style-type: none"> ● ODペア、通過人員のほか、支払券種、性別、年齢層など、幅広い項目が取得可能 ● 人の流れを詳細につかむことができるため、路線見直し、経路変更の検討に活用可能
留意点	<ul style="list-style-type: none"> ● 1便当たりの乗車数が1人で数えられる程度の場合や、小型車（1扉車）の場合に有効 	<ul style="list-style-type: none"> ● 記録、集計の手間が増えるため毎日計測するのは困難 ● 1便当たりの乗降者数が多い場合、または2扉車の場合、調査員の配置が必要 ● 小型車の場合でも、運転士が調査する場合は負担が増加することに留意 	<ul style="list-style-type: none"> ● 便ごとの利用動態や平均乗車密度を正確に把握するには、可能な限り調査日の全便を調査することが望ましい ● 調査員の都合で1日での全数把握が難しい場合、複数日にわたり全便を調査するなどの工夫が必要

※OD 調査とは・・・O は起点 (origin)、D は終点 (destination) を表し、一人一人が「どこから」「どこへ」動いているのかをみる調査のこと。





住民のニーズ調査の方法は？

住民や利用者のニーズを把握する際、まず住民アンケートを実施する、という場面が往々にしてあるかと思いますが、公共交通に対するニーズを聞くのに、住民アンケートは最善でしょうか？公共交通の利用率が極めて低い地域では、無作為抽出による住民アンケート調査を実施しても、公共交通を使わない人の回答ばかりが寄せられる、ということも十

分あり得ます。

単にニーズを把握すると言っても、「誰に」「何を」「どのように」聞くのか、を考える必要があります。

調査対象者としては、下記のような対象が考えられます。

ニーズを調査する方法にはそれぞれ特徴があり、誰に何を聞くのか、何のために聞くのかを吟味して、適切な調査方法を選択するようにして下さい。ニーズ把握のための主な調査手法の比較表を次ページでご紹介します。

調査対象者

調査の視点

①対象エリアの住民



対象エリアの住民一般が交通に対してどのようなニーズを持っているかを聞く場合は、住民から無作為に抽出して、郵送によるアンケートを実施することが一般的です。公共交通利用者以外（自動車ユーザー）も含めて、住民がどのエリア（施設）に移動しているか、どの時間帯に移動しているか、などを客観的・定量的に知るためには有効です。

一方、地方部で自動車に過度に依存しているエリアでは、公共交通に関心の低い人に調査票が届く可能性が高く、公共交通に対する具体的な意見・提案を把握することは難しくなることに留意すべきでしょう。

②現在の公共交通利用者



駅やバス停、車両内で簡単なアンケート（聞き取り、またはハガキなどを配布して回答を依頼）を行うことで、現に公共交通を利用している人のニーズや生の声を把握することが出来ます。または、日々交通事業者（または自治体交通担当）に寄せられる声を路線別・地域別に集計し、次のダイヤ改善等の参考にすることも可能です。いずれも、現在の利用者の評価を知るといふ点では有効な手立てですが、現在利用していない方を掘り起こすこと、すなわち潜在ニーズの把握には向いていないことに留意して下さい。





③移動に困っているような人



自動車が運転できない、家族の送迎に頼っている、バス停が遠くにしかない不便地域にお住まいなどの理由で、公共交通を利用したいが利用できない（しにくい）方に対して、どのような移動ニーズがあるかを聞くことが重要です。この場合、例えば老人クラブや婦人会、町内会の会合における意見交換会・ワークショップや、特定エリアを対象とした戸別訪問などが手法として考えられます。労力を伴う作業ではありますが、双方向のコミュニケーションにより、運行改善のヒントや気づきを得られる有効な方法です。



ニーズを把握するための主な調査手法

調査方法	メリット・特徴	デメリット・留意点
住民アンケート調査 	<ul style="list-style-type: none"> ● 多数の意見を広い範囲から集めることができる ● 客観性の高い定量的なデータを得ることができる ● 現在公共交通を利用していない人も含めた移動の実態が把握できる 	<ul style="list-style-type: none"> ● 公共交通に対する詳しい意見や具体的な内容を把握することが他調査に比べ困難 ● 把握したい情報(質問)が限られるため、何を知る必要があるのか、調査項目に吟味が必要
利用者アンケート調査(OD調査含む)、車内における聞き取り調査 	<ul style="list-style-type: none"> ● 利用者の行動(乗降バス停、属性)と、実際に使っている人から見た意見、要望を定量的かつ簡易に把握することができる 	<ul style="list-style-type: none"> ● 車内で調査する場合、ごく簡単な設問しか実施できない
バス停や戸別訪問による聞き取り調査 	<ul style="list-style-type: none"> ● 意識や行動を詳細かつ具体的に把握できる ● 双方向コミュニケーションにより、質問内容を柔軟に変更することができる ● 住民の生の声に触れることで調査者の「気づき」が得やすい 	<ul style="list-style-type: none"> ● 定量的・客観的なデータを得にくい ● 調査員の技量(聞き取り技術)に結果が左右される
住民意見交換会、ワークショップ 	<ul style="list-style-type: none"> ● 特定の地区における意向を掘り下げて把握できる ● 意識や行動を把握するに当たっての前提となる詳細な情報を提示できる 	<ul style="list-style-type: none"> ● 公共交通による移動手段の確保が必要な人の参加を工夫する必要がある ● 意見が多岐にわたり、集約が難しい場合がある

出典：「地域住民の移動ニーズ把握マニュアル」(平成30年3月、岡山県) に基づき作成

参考資料

・「地域住民の移動ニーズ把握マニュアル」(平成30年3月、岡山県)





地域公共交通における PDCA サイクルとは？

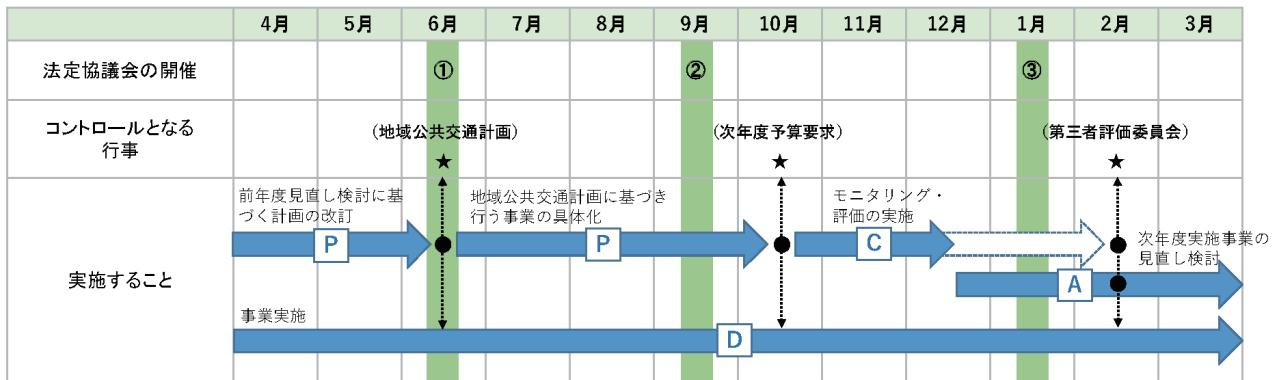
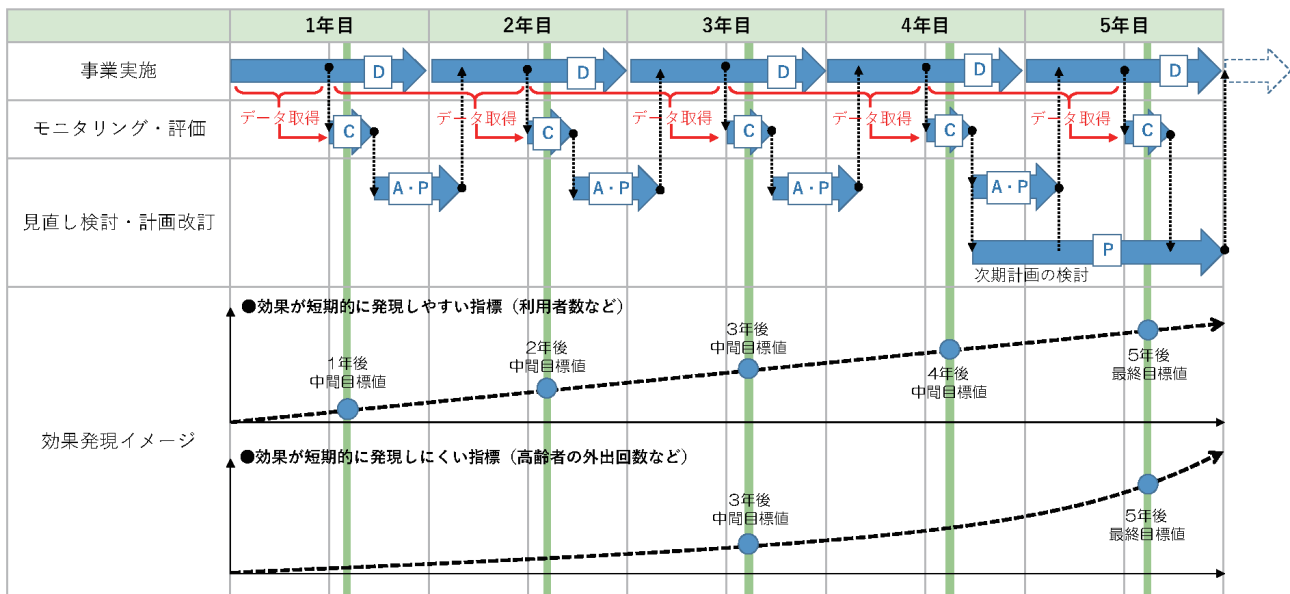
「計画を立て (Plan)」、それに基づいて「実施し (Do)」、実施結果を「確認して (Check)」、計画からズレがある場合には「見直しを行う (Action)」という一連の流れを「PDCA サイクル」といいます。地域公共交通計画においても、計画作成 (Plan) 後、事業を推進 (Do) する中で、定期的にモニタリング・評価 (Check) を行い、目標とのズレが生じている

場合は見直し (Action) を行うことが重要です。

一連のPDCAサイクルが機能するためには、生活交通確保維持改善計画の提出時期(6月)、行政の予算要求時期(秋頃)、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を考慮することが不可欠です。



PDCA サイクルの一例



出典：「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き (入門編)」 p.49

参考資料

・「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き(入門編)」 p.47- p.68





評価指標の設定のポイント？

PDCA サイクルにおいて重要なのがモニタリング・評価（Check）であり、地域公共交通計画に定めた目標の達成状況を確認する作業がこのプロセスです。

このため、評価指標は目標と対応している必要があります。さらに、目標の達成状況を客観的に評価するためには、定量的に表現可能な数値指標であることが望ましいといえます。数値指標は、原則としてすべての地域公共交通計画において設定することが望ましい「標準指標」、事業の必要性や有効性を計測しやすい「推奨指標」、地域の実態において設定する「選択指標」の3つに分類されます。



数値指標（例）

目標別	数値指標	区分	交通施策との関係性の高さ	住民理解でのわかりやすさ	計測に特化した調査・分析の負担	
公共交通利用者の確保	住民等の公共交通の利用者数（輸送1便当たり、走行台半口当たり等）	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			
	新路線開通	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公共交通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（態度等）、低評価（苦情等）の件数	選択	高い	わかりやすい		
	利用者・住民等の地域の地域公共交通サービスに対する認知度	推奨	高い	わかりやすい		
	認知度が向上している公共交通事業者の取次（取次者もしくは団体代表者）	標準	高い	わかりやすい	負担小さい	
事業効果の改善	公共交通への補助金投入額（輸送、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		
	クロスセクター協業（分野別代替機材と海陸交通の連携）	推奨	高い			
	公共交通導入に対する理解度	選択		わかりやすい		
	情報のオープン化（オープンデータ）	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		
	新・更新施設、運行情報、広報媒体等の多言語対応	推奨	高い	わかりやすい	負担小さい	
	車内の多言語対応	選択		わかりやすい		
	乗込降車時のバスの乗降者数	選択		わかりやすい		
観光振興	観光客数（入込観光客数、宿泊客数等）	選択		わかりやすい		
	観光地等へのバスの乗降者数	選択		わかりやすい		
	各個人や団体等が主要観光地からの徒歩・通車・乗り物等の主な目的地への乗降者数（乗降者数）	選択		わかりやすい	負担小さい	
	主な学校、病院、観光施設等の乗降者数	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		
	自宅から徒歩でできる高齢者の割合	選択		わかりやすい		
	公共交通カバー率（人口もしくは世帯数）	推奨	高い	わかりやすい		
	乗降カバー率（人口もしくは世帯数）	推奨	高い	わかりやすい		
	公共交通空白・不便地域率（人口もしくは世帯数）	推奨	高い	わかりやすい		
	道路網の移動者数【加齢別乗降者数（乗降者数）の割合は設定推奨】	推奨	高い	わかりやすい		
駅周辺での環境の確保	乗降者数	推奨	高い		負担小さい	
	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		
	自家発電比率の向上	選択		わかりやすい		
	洗車設備	選択		わかりやすい		
	安全確保	免許運転者数の拡大	選択		わかりやすい	負担小さい
	公共交通の登録人口	選択		わかりやすい	負担小さい	
	人口総数の増大	住民登録件数	選択		わかりやすい	負担小さい
	住民登録件数	住民登録件数	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	地域間移動システムに接続している地域内フィーダー系統の乗降者数【地域内フィーダー系統確保維持事業の活用（活用状況）】	推奨	高い	わかりやすい		
	地域間移動システムに接続してい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（活用状況）】	推奨	高い	わかりやすい		
	地域内フィーダー系統と地域間移動システムとの平均待ち時間【地域内フィーダー系統確保維持事業の活用（活用状況）】	推奨	高い	わかりやすい		
	鉄道・高速バス等との接続回数	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回数	選択		わかりやすい		
	地域間移動システムとの接続の有無	選択		わかりやすい		

出典：「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き（入門編）」p.55

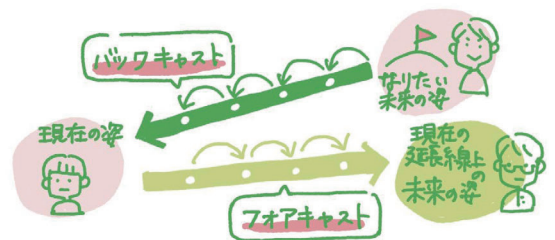
目標値の設定の方法は？

目標値の設定に際しては、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。とはいえ、積極的に取り組まずとも達成が現実視されるような値も望ましくありません。データや行政の政策判断に基づいて、現実的な目標設定を行ってください。

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。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ったような場合には、必要に応じて計画を改定し、目標値の見直しを行うようにしましょう。





評価の仕方とは？

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す。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。

ポイント① 評価のタイミング

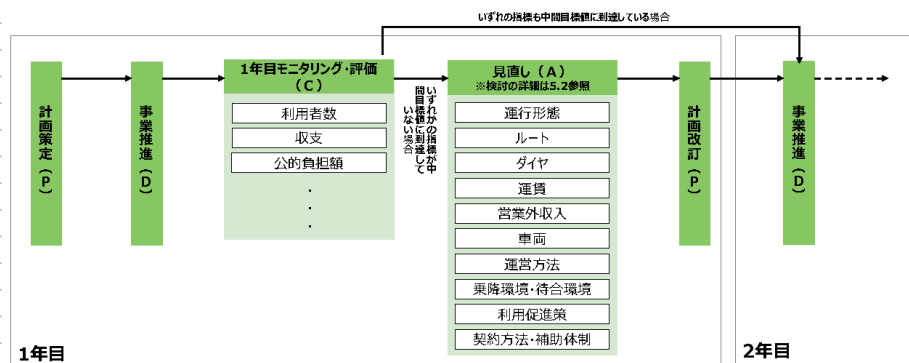
指標によって適切なモニタリング・評価のタイミングは異なります。短期的に効果が発現する指標（利用者数、収支率など）は毎年モニタリング・評価を行う必要がありますが、効果発現に時間を要するような指標（公共交通分担率や沿線人口の変化変動など）については、計画期間終了時に1回もしくは中間年も含めて2回といった形でモニタリング・評価を行うことが考えられます。

ポイント② 評価結果の フィードバック

モニタリング・評価の結果、指標が目標値に到達していない場合には、原因の究明を行い、事業や目標の見直しを行きましょう。この時に大切なのは、目標値を達成したか否かではなく、**なぜ達成できたのか、あるいは、なぜ達成できなかったかを考察し、次期計画や事業に反映することです。**

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必要が生じた場合は、計画の改定を検討しましょう。また、モニタリング・評価の結果については、議会や住民に積極的に提示して、地域公共交通への意識付けに活用しましょう。

モニタリング・評価を踏まえた見直し




出典：「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き（入門編）」 p.68





「地域公共交通会議等運営マニュアル」

発行：国土交通省中部運輸局


公共交通ライブラリー 

地域公共交通会議等での協議の進め方や注意すべきポイントなどを解説したマニュアル。令和2年改正の地域公共交通活性化再生法を反映。

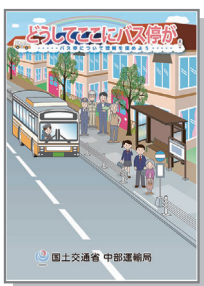


「活発で良い議論ができる会議のために」

発行：国土交通省中部運輸局

公共交通ライブラリー 

初めて地域公共交通会議等に参画される方への入門書となるパンフレット。



「どうしてここにバス停が」

発行：国土交通省中部運輸局


どうしてここにバス停が 

バス停の設置について、様々な立場からそのルールや検討方法を解説したパンフレット。地域公共交通会議等や地域におけるバス停の協議に活用を。



「自家用有償旅客運送ハンドブック」

発行：国土交通省自動車局旅客課


自家用有償旅客運送ハンドブック 

自家用有償旅客運送の運行に関する手続きについて、網羅的に解説した冊子。



「地域公共交通に関する事業評価の手引き (H28年度改訂版)」

発行：国土交通省中部運輸局

公共交通ライブラリー 

地域公共交通の事業評価について、考え方やプロセスを詳しく解説したパンフレット。



「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き（入門編）」

発行：国土交通省総合政策局

公共交通 作成と運用



地域公共交通計画の策定の手順と考え方について詳しく記載された手引書。より詳しい内容を知りたい方は「詳細編」もご覧ください。（下段参照）。



「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き（詳細編）」

発行：国土交通省総合政策局

公共交通 作成と運用



「入門編」から更に踏み込んで、地域公共交通計画策定の調査・分析手法などについて詳しく記載された手引書。



「地域交通の把握に関するマニュアル」

発行：国土交通省自動車局旅客課

地域交通の把握



移動手段の確保が必要になっている可能性が高い地域の把握について解説したマニュアル。



「『交通』と『福祉』が重なる現場の方々へ～高齢者の移動手段を確保するための制度・事業モデルパンフレット」

発行：国土交通省総合政策局交通政策課

交通と福祉 モデルパンフレット



高齢者の移動手段確保のための制度や事業モデルについて分かりやすく解説。



「バスデータ活用大百科」

発行：国土交通省中部運輸局

公共交通ライブラリー



バスの利用状況をデータで把握する方法について、調査方法からデータ分析方法まで網羅した解説書。

協力 本冊子は「地域公共交通のトリセツ」（地域公共交通のトリセツ編集会議代表：土井勉 一般社団法人グローバル交流推進機構理事長）の協力を得て、一部記事を編集のうえ掲載しています。



公共交通トリセツ





「はじめての地域公共交通」
—公共交通担当になったら読む本—

発行：国土交通省中部運輸局

令和3年3月