

2023年7月28日（金）
令和5年度計画策定セミナー（北陸信越運輸局）
於 オンライン

地域公共交通計画の策定と運用 のポイント

合同会社萬創社 代表
名古屋大学 客員准教授

福本雅之

fukumoto@bansousha.co.jp



公共交通トリセツ

地域公共交通のトリセツ（取組説明書）

<https://kotsutorisetsu.com>

- 【1】 自治体が交通政策を行う意義と地域公共交通計画
- 【2】 地域公共交通計画策定のポイント
- 【3】 地域公共交通計画における評価とPDCA
- 【4】 地域公共交通計画策定作業の実際

【1】 自治体が交通政策を行う意義と 地域公共交通計画

自治体の役割

- 住民が幸福に生活できる地域をつくり、発展させる
- 地域の社会・経済・環境を持続可能とする



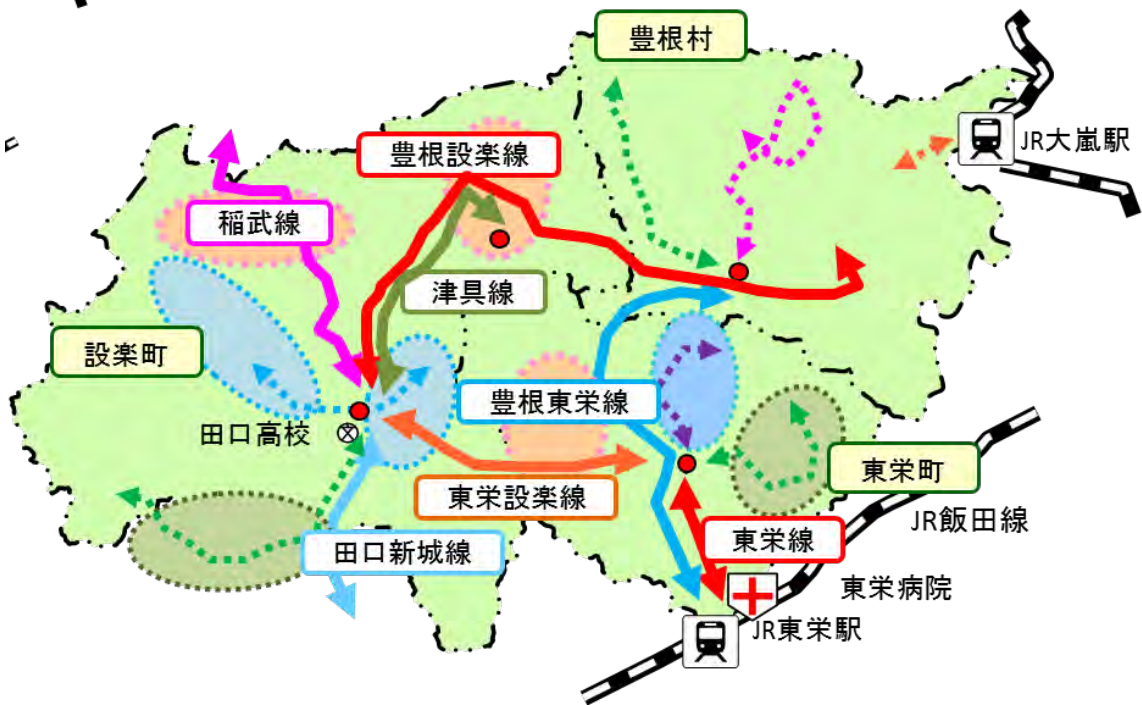
公共交通で何をするのか？
「地域公共交通計画」

通学ができない地域は消滅する

公共交通で通学（特に高校への進学が境目）ができない地区は人口減少が加速する
 進学する高校生だけでなく、それについていく親、**合わせて3人の若年層が減る**
 住民票の異動を伴わない場合、**人口減少の実態がつかみにくい**

おでかけ北設（愛知県北設楽郡）

- 3町村営バスを相互乗り入れし、通学時の乗り継ぎを解消
- 郡内唯一の高校への進学率向上と、下宿率の低下を実現



おでかけしらかわ・ひがししらかわ（岐阜県白川町・東白川村）

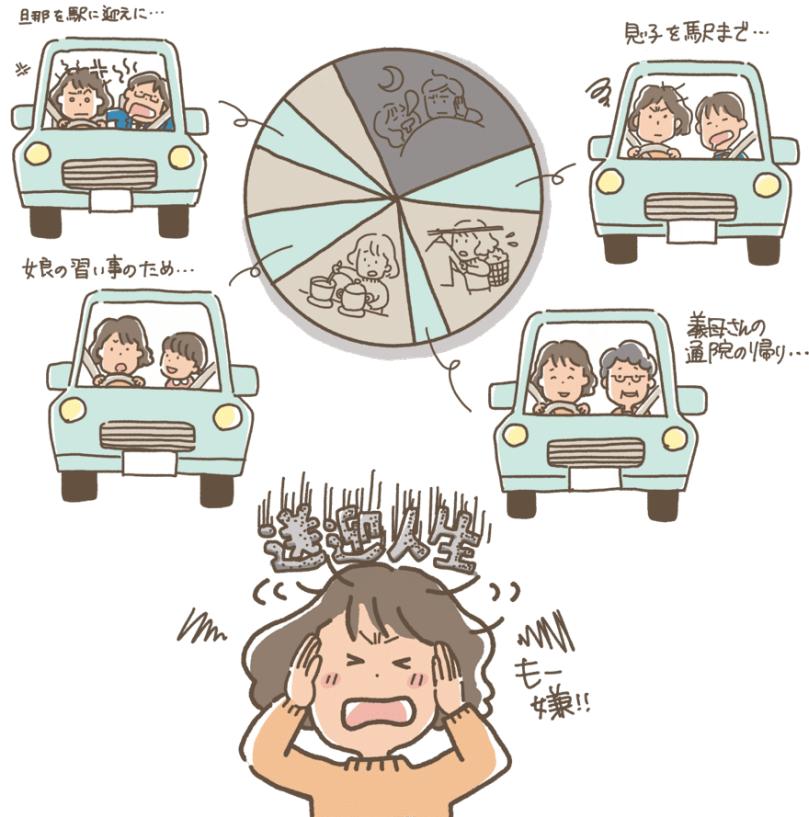
- 路線バス、町村営バス、デマンド交通を組み合わせることで全集落から通学できる環境を整備

「おでかけしらかわ・ひがししらかわ」バスの種類

	定期路線バス	JR接続便	予約制バス	サポート便 (福祉有償運送)
利用対象者		どなたでもご利用できます。		身体等の都合により公共交通の利用が困難な方
利用方法・運行内容	(1) 白川中央線 (2) 白川東白川線 各バス停ごとに決められた時間・路線（定時定路線）で運行します。	JR白川口駅、下油井駅へ朝（行き）と午後（帰り）に運行しています。	地区内、地区外の商店や病院、施設等への利用ができます。	地区内、地区外の商店や病院、施設等への利用ができます。
予約の有無	予約は不要です。	町営バス停から乗車できます。町内各地区～駅の直行便です。	町営バス停またはご自宅から利用ができます。乗り継ぎ場所にて、濃飛バスに乗り継ぎができます。	ご自宅から目的地までを運行します。利用には事前に登録が必要です。
運賃	(1) 白川中央線 1回 100円～200円 (2) 白川東白川線 1回 200円	1回 200円	1回（ゾーン内）200円 1回（ゾーン間）400円	町内 1回400円または500円 町外 1回1,000円～2,000円
運行範囲	白川町及び東白川村	白川町内	白川町及び東白川村	白川町内外

※全てのバスが乗り放題になる「1日乗車券」、「回数券」、「定期券」があります。

日常生活に散在する送迎の負担



夫の通勤、妻の買い物
子供の通学、部活、習い事
父母・義父母の通院

送迎により失われているもの

- 子供の進学を機に仕事の時間を減らした
- 塾帰りの迎えがあるので晩酌はできない
- 近所の親と輪番制で学校までの送迎をしている
- 義母の通院で半日以上つぶれる
- (送迎される側が) 気兼ねをするので外出機会が減る
- 思春期の子供との唯一の会話時間 (ポジティブ)

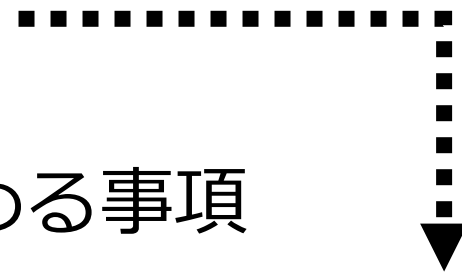
- 移動は地域社会の問題なのに、家庭内の問題となって隠れている
- 送迎が当たり前すぎて、送迎がない生活の気楽さに気づくこともなく受け入れている
- 経済活動の機会 (就労、社会活動など) を奪っている

【2】 地域公共交通計画策定のポイント

必須項目

§5-2

- 1 基本方針
- 2 区域
- 3 目標
- 4 事業及びその実施主体
- 5 達成状況の評価
- 6 計画期間
- 7 その他必要と認める事項



努力項目

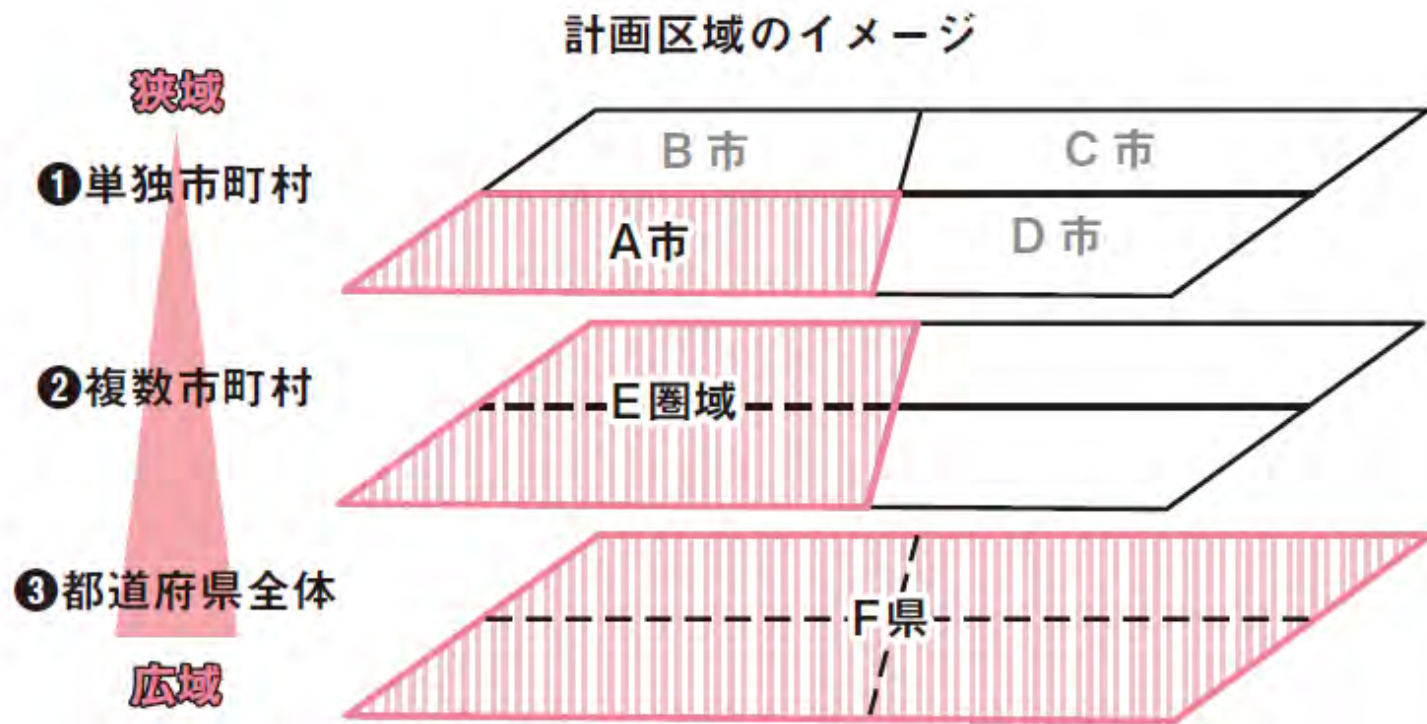
§5-3

- 1 資金の確保
- 2 立地適正化計画との連携
- 3 観光振興との連携
- 4 その他配慮すべき事項

§5-4

利用者数、収支などの定量的なもの

- 指標はこれに限らない
- 定性的評価が否定されるものではない



区域
交通圏単位が望ましい

期間
5年が一応の目安

- どんな地域にしたいという「あるべき姿」
- そのために公共交通は何をすべきかという方向性

関係者が合意形成して決定することが重要
(=協議会の意思決定事項)



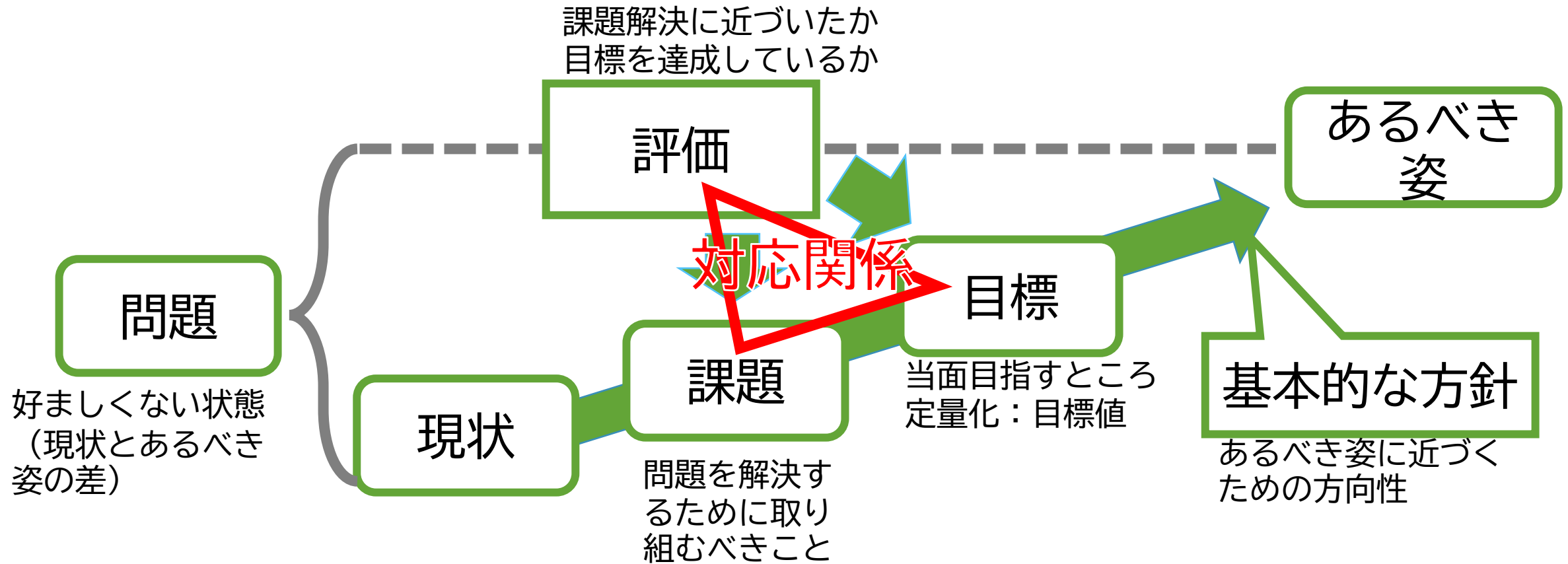
住んでよかった、住んでみたい街に。
～地域公共交通網の維持で定住を推進～

市の重点施策や所管課の業務内容を強く意識



「行きたいまち、住みたいまち。」
～公共交通の改善により、選ばれるまちへ～

3年間にわたる詳細な課題抽出と、近隣市との差別化を意識



Point: 課題と目標と評価は対応関係を持つ

現状把握＝アンケート？

よくあるアンケート結果の報告
〇〇コミュニティバスについて

- ・利用者は高齢女性が8割以上
- ・利用目的は6割が通院、3割が買い物目的

実態を知りたいなら、乗った方が早いですよ。



現状が抱える問題
の明確化

住民の要望・苦情、運行事業者の意見
その他、担当として感じる「困りごと」

問題解決のための
仮説構築

問題の本質的な原因を考え、解決のために取り
得る方法（**事業**）、必要な情報について検討

既存データや
調査結果の確認

国勢調査、市統計書、市政アンケート、総合計
画などで使える情報はないか確認

調査内容・方法の
検討

調査対象者、調査項目とそれに適した調査方法
を検討

検証しようとする仮説によって、調査対象者と調査項目、調査方法は異なる

	目的	調査法
量	定量的なニーズ（需要量）の把握	統計データ 住民アンケート（選択式）
質	定性的な個別の事情の把握	住民アンケート（記述式） グループインタビュー インタビュー調査

アンケートにおける悪手の例

予算が取れたからいろいろ盛りだくさん

市民アンケートのついでに公共交通の設問

満足度を聞いてみる

アンケートにおける対象者と設問内容の関係

市民全体を対象→政策全体の是非

例) ○○市では公共交通の維持に年間○億円を支出しているが、これは適切な負担額だと思うか？

対象者を絞る→個別具体のニーズや施策

例) 高齢者の通院先の把握、高校生の保護者の送迎の状況、○○線の利用促進策の実施

アンケートが過大推計となる理由

【悪い例】

この地区にデマンド交通を導入したら使いますか？

→単に欲しいかと聞いたら欲しいと言うに決まってる結果、
過大推計に陥り、あとで困る

【改善例】

- 1) この地区にデマンド交通を導入するためには年間800万円の税金が使われます。導入すべきだと思いますか？
- 2) 導入できるサービスは1日5便程度、近くの総合病院やスーパーまで利用でき、運賃は300円程度で、乗車の際に電話予約が必要です。あなたは利用しますか？

→なるべく回答者の都合の良い解釈を減らし、過大推計となる割合を避けるように質問する

インタビュー調査や意見交換会の留意点

オフィシャルな場で意見を聞いて本音が出てくるか？

- 公式な場に出てくるのは「利用しない利用者」
- 真の利用者の声は公式な場で拾えない

本音を聞くには足を運ぶしかない

- 時間があつたらではなく「時間を作って」バスに乗る
- ドライバー、乗客の話に話を聞きまくる
- 車内外の利用者の挙動を観察する
- 忘れないうちに清書して何度も読み返す
→必要ならアンケートで検証

課題設定

- 問題を解決する具体的に取り組む課題を設定する
- 1つの問題に対して課題は複数ある可能性があることに注意

目標設定

- 課題に取り組むことによって当面目指すところを決める
- 課題が解決された時の具体的な姿を定性的な言葉で示す
- 課題と目標は対応関係を持つが、1:1とは限らない
- 目標はあまり多くしない方がよい（目標同士が錯綜・重複する）

事業の考え方

計画の
目標達成に
資するもの



取り組むべき
課題に
合致したもの



地域の抱える
問題の原因を
取り除くことに
つながるもの

事業毎に実施主体、事業内容、スケジュールを記載

1-2. 高校生のバス通学者を増やします

【事業概要】

- 市街地から比較的近い地域に住む学生は、自家用車での送迎で高校へ通うため、バス利用が少ない現状があります。また、加子母・付知方面が始発のバスは、市街地に近づくほど乗客が多くなるため、バス通学が敬遠されているとも考えられます。
- バス路線や時刻表、定期券などの情報を提供し、バスでも高校へ通学ができることを周知するためのチラシの配布、学校の保護者会などでバス利用をすすめます。
- 利用者と交通事業者の意向を把握し、バイパス経由の快速便の運行や田瀬橋発の便を新設するなど、バス通学者の利便性を向上し、利用増に結び付ける取り組みの実現可能性を探ります。



▲ 中学3年生向けに配布するチラシ

【実施時期】

	時期	実施内容
各年度	8月	「バスで行ける高校」チラシの作成
	9月	校長会でチラシ配布の依頼 重点地区の中学3年生を対象にチラシ配布
	12月	市内全中学3年生を対象にバス通学補助金制度のチラシを配布（再掲）
随時		新たな系統の開設に向けた検討、協議

【実施主体】 中津川市、交通事業者

出典：中津川市地域公共交通計画

事業の名称

事業の説明

事業のスケジュール

事業の実施主体

事業毎に実施主体、事業内容、スケジュールを記載

第5章 地域公共交通を維持するために行う事業

第5章 地域公共交通を維持するために行う事業

2. 事業の実施スケジュール

- 各事業の実施主体と実施期間、目標との関係は次のとおりです。

事業名	目標1	目標2	目標3	実施主体	実施期間(年度)				
					2022	2023	2024	2025	2026
1-1 高校生のバス通学を支援します	●			中津川市	継続実施	→			
1-2 高校生のバス通学者を減やします	●	●		中津川市/交通事業者	継続実施	→			
1-3 市民病院行きバスの乗り継ぎを円滑にします	●	●		交通事業者/中津川市/公共交通会議	継続実施	→			
1-4 パーク&ライドで地域公共交通の利用を推進します	●	●		交通事業者/中津川市	継続実施	→			
1-5 地域公共交通の運行を継続します	●			交通事業者/地域住民組織/中津川市/公共交通会議	継続実施	→			
1-6 タクシーを活用したおでかけを推進します	●			中津川市/交通事業者	事前研究、検討	→			
1-7 明知鉄道の運行を支援します	●			中津川市/交通事業者	継続実施	→			
1-8 路線バスとコミュニティバスの乗り継ぎ割引を行います	●	●		中津川市/交通事業者	事前研究、検討	→			
1-9 免許返納者へのタクシー割引制度を継続します	●			交通事業者	継続実施	→			
1-10 安全・安心に利用できる地域公共交通を目指します	●			交通事業者/中津川市	継続実施	→			
2-1 観光資源を生かした地域公共交通を運行します		●		交通事業者/協力団体/中津川市/公共交通会議	継続実施	→			
2-2 地域公共交通を使ったおでかけ情報を発信します		●		中津川市/協力団体/地域住民組織/交通事業者/公共交通会議	継続実施	→			
2-3 路線バスの企画切符を発行します		●		交通事業者/協力団体/中津川市/公共交通会議	継続実施	→			
2-4 ラッピングバスやデコレーションバスを運行します	●	●		交通事業者/協力団体/中津川市	継続実施	→			
2-5 地域公共交通の利用促進活動を行います	●	●		中津川市/協力団体/地域住民組織/交通事業者/公共交通会議	事前研究、検討	→			
2-6 経路検索の充実に向けたデータ整備を行います		●		交通事業者/中津川市/協力団体/公共交通会議	継続実施	→			
2-7 公共交通オープンデータを活用します	●	●		中津川市/交通事業者/協力団体/公共交通会議	継続実施	→			
2-8 にぎわいプラザバス待合所を改善します		●		中津川市/交通事業者	継続実施	→			
3-1 運転手の採用に向けて取り組みます			●	交通事業者/中津川市/公共交通会議	継続実施	→			
3-2 女性限定の運転手体験会を開催します			●	交通事業者/中津川市/公共交通会議	事前研究、検討	→			

複数の目標に対応する事業がある
 → 目標にぶら下げるのは困難

星取表で目標との関係を整理する方が
 わかりやすい

【3】 地域公共交通計画における評価と PDCA

評価：取り組みの結果、計画目標が達成したかを確認

- 定性的な目標を評価指標を用いて定量的な目標値へと置き換えることで表現しやすくすることが有用
- 目標にも模範解答がなければ、評価指標と目標値にも模範解答はない。関係者の合意形成で決めることが肝要
- 数値の達成・未達成にとらわれるのではなく、その背後にある理由を考察することがより重要
→ 評価のための評価でなく、改善のための評価を！

評価指標設定の注意点

- 評価指標以外の情報を捨ててていることを忘れない
- アウトプット指標とアウトカム指標の使い分け
- 評価指標の算出方法・使用データを明確に
- 目標値の設定根拠を明確に

【超重要!】
計画書に
明記する!

アウトプット評価とアウトカム評価の違い

インプット
事業実施

事業のためのリソース**投入**
事業に投入した人員・予算（工数）

アウトプット
進捗管理

インプットの**結果出力**
作成されたチラシ、イベント実施回数、
施設整備数、コミュニティバスの運行実績など

視点：事業が予定通り実施できたか？

アウトカム
計画目標

得られた**成果**

公共交通利用の増加、外出率の増加、
公共交通分担率の増加、交通事故件数の減少など

視点：なりたい姿に近づいたか？

アウトプット・アウトカムと計画評価の関係

	進捗状況 の評価	事業効果 の評価
計画全体の評価	アウトプット	アウトカム
地域公共交通計画	各事業の 実施状況	計画目標の 達成状況
個別事業の評価	アウトプット	アウトカム
確保維持改善計画	運行計画の実 施実績	輸送実績

評価の落とし穴

定量的＝論理的？ 定量的＝客観的？？

定量化により失われる情報

理想的な評価＝優れた評価？

利用者数・収支率はよくなるとダメ？

収支率以外の効率性評価指標

	内容	具体例
問題	現状の抱える好ましくない状態	通学が不便なため、進学を機に市外転出する高校生が存在
課題	問題を解決するために取り組むべきこと	高校への通学手段の充実
目標	課題に取り組むことで、あるべき姿に近づくために当面目指すところ	市内全地区から高校へ通学できる交通手段の整備
評価指標	目標の達成状況を定量的に表現するための数値	Output: 高校へ行ける地区数 Outcome: 転出者の減少
目標値	目標達成を評価指標の数値で表現したもの	Output: 100% Outcome: 基準年比50%



【年間スケジュール】

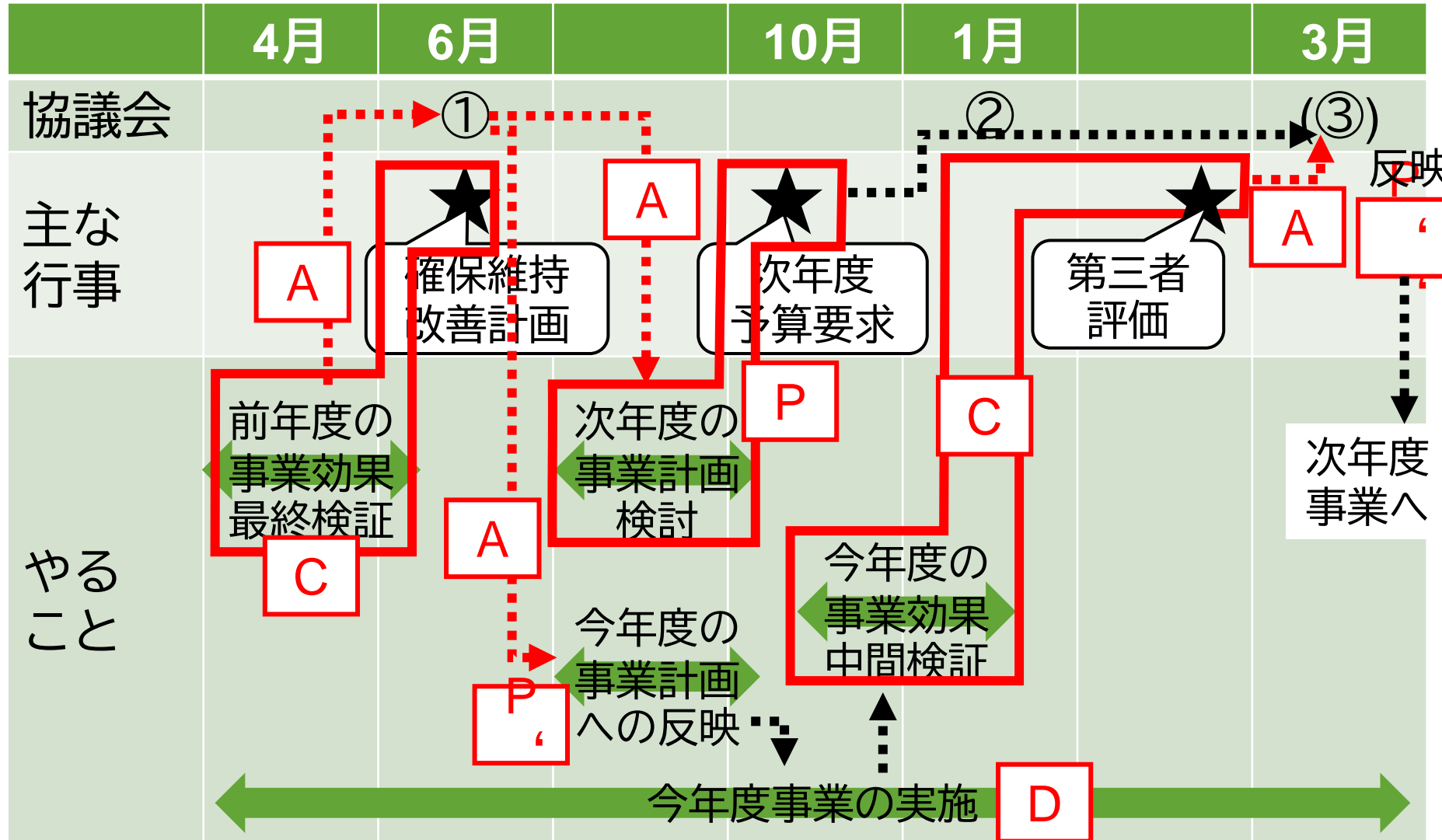
	4月	6月		10月	1月		3月
協議会		①			②		(③)
主な 行事		★ 確保維持 改善計画		★ 次年度 予算要求		★ 第三者 評価	

- 前年度決算・今年度予算
- 第三者評価委員会報告
- フィーダー補助申請

- 自己評価
- 第三者評価

評価改善のための事業推進体制の構築

【年間スケジュール】



年間を通じてPDCAの要素がある



スケジュールリングが最重要

計画に掲げた事業の進捗状況（アウトプット評価）

1 関市地域公共交通網形成計画の目標を達成するための事業の実施

目標番号	事業内容	実施有無	実施内容・未実施理由
1-1	公共交通の運行	○	12月に路線別の評価基準値に基づき、評価を行い、課題を明確にし、対応方針を打ち出しました。
1-2	バス路線の再編	○	第2回協議会で市街地病院循環線廃止後の路線案について検討しました。
1-3	交通結節点の整備・改善	○	関シティターミナル駐輪場を40台増設しました。
1-4	バス停環境の改善	—	令和元年度は、バス停環境の改善を伴う道路改良工事等が無かったため、令和2年度以降に実施予定。
1-5	バス・鉄道の連携強化	○	鉄道やバス、タクシーなどの移動手段を統合し、1つのサービスとして提供する「Ma a S」の仕組みについて勉強会を開催した。 R2. 2. 21 関市役所にて運行事業者、沿線市町の観光担当者及び観光協会が参加 長良川鉄道の運賃がR1. 7. 1 からPayPayで支払えるようになりました。
2-1	市内における統一的な運賃体系の構築	—	地域内バスの有償化後に実施予定。
2-2	お得な共通定期券の導入	—	地域内バスの有償化と【2-1】市内における運賃体系の見直し後に実施予定。
2-3	学生通学支援補助制度の導入	○	①関市内から関シティバスと長良川鉄道(株)の通学定期券を利用し、通学する高校生の保護者に対して補助を行いました。 令和元年度実績 4名35月分(前年比+1名+20月分) ②市内から市連バス路線を介して通学する高校生及

- 計画に掲げた事業のうち、実施することになっていた事業が実施されたか
- 実施した内容や回数、その結果、利用者や参加者がどの程度であったか
- 事務局としてその事業の実施結果をどのように受け止めているかの考察

計画目標の達成状況（アウトカム評価）

計画目標	評価指標 目標値	達成状況					考察
		1年目 (R3)	2年目 (R4)	3年目 (R5)	4年目 (R6)	5年目 (R7)	
【目標1】 市民に日常から 認識してもらえる 公共交通	路線バス等の 年間利用回数 約31.7万回/年 (R1) ↓ 32.8万回/年	288,688回	-	-	-	-	目標は未達成だが、路線変更 による高校の通学利用も一部 加わり、R2比では増加した。 (R2: 282,484回/年)
【目標2】 高齢者や高校生に 移動手段として 選んでもらえる 公共交通	運転免許証の 自主返納者数 353人/年(R2) ↓ 400人/年	331人	-	-	-	-	令和元年度をピークに減少傾 向にあり、免許返納に伴う運 転免許経歴証明書を発行せず、 失効する方も一定数いると考 えられる。
	路線バスの 通学定期券の 利用人数 394人/年(R1) ↓ 410人/年	398人	-	-	-	-	路線変更やダイヤ改正により、 利用人数は増加した。 (R2年度: 383人)
【目標3】 地域で支え合う 公共交通	地域主体による 移動手段の 運行地区数 2地区(R1) ↓ 5地区	3地区	-	-	-	-	(仮称) 地域タクシーの試験 運行を実施した袋井東地区を 追加し1地区増とした。

【評価】

- 目標値が達成している/いない
(近づいている/いない)
- その理由に対する考察

計画目標の達成状況（アウトカム評価）

計画目標	計画目標の現在の到達点	今後の取組方針
<p>【目標1】 市民に日常から認識してもらえる公共交通</p>	<p>基準年(R1)からはコロナ禍の影響により減少しているが、近年の利用者数は回復傾向にある。</p>	<p>袋井駅南の商業施設からの利用など新規利用者の取り込みに向け、更なるPR活動や周知方法の改善を実施する。</p>
<p>【目標2】 高齢者や高校生に移動手段として選んでもらえる公共交通</p>	<p>返納者数が大きく上昇した令和元年度からは減少傾向となっている。</p>	<p>公共交通の利用促進に加え、高齢者の運転免許更新が厳格化されたことも踏まえ、制度の周知とともに、引き続き免許証の返納の促進を図る。</p>
	<p>経路変更やダイヤ改正も起因し、コロナ禍においても通学定期券の利用者は横ばいで推移している。</p>	<p>高校や近隣市町と連携した周知を行うとともに、通学を控えた中学生向けへのPR活動も併せて実施していく。</p>
<p>【目標3】 地域で支え合う公共交通</p>	<p>既存の地域に加え、集中支援地区として位置づける地域を中心に検討を進めている。</p>	<p>試験運行した袋井東地区において、運行方法の改善を図った上で令和5年4月から運行を再開する。また、他地区においても勉強会の開催やニーズ調査の実施など、導入の可能性を検討する。</p>

【改善】

- 評価の考察を踏まえた改善の方向性



目標達成に着実に近づけるよう、関係者間で今後の進め方について合意形成

評価の材料はルーチンワークにすることで負荷を減らす



出典：関市公共交通活性化協議会資料

(2) 進捗状況評価シート (市町村用)
進捗状況評価シート 令和●年度(市町村用)

①前年度の取組の概要

※前年度に実施した取組の概要および社会情勢等について簡潔に記載

②事業の実施状況

取組主体	事業名	実施状況	実施内容等
市町村、地域公共交通会議	移動不便地区の解消	実施の有無を○×などで記載	具体的な内容、回数、作成した物品などについて記載
	運行態様の見直し		
	効果的な運行便数等の検討		
	乗り換えの改善		
	わかりやすい運賃体系		
	定期券、回数券の充実		
	公共交通利用促進事業		
	高齢者等の免許返納後の移動支援		
	エッセンス決済決済の導入		
	各路線のオンライン化		
	統一された時刻表フォーマットに即した時刻表の改正		
	各市町村におけるホームページによる情報提供		
	乗り方教室の開催		
	公共交通に親しむイベントの開催		
	補助金の活用		
貸客自転車の導入			
二次交通の利用も見据えた乗降場の改善(阿智村、飯田市)			
自転車シェアリングとの連携			
自動運転の導入			
A1 オンデマンド交通等の活用			
災害時等の運休に対する対応			

③事業の実施結果に対する考察

※事業を実施した結果、得られた成果やその理由などについて考察

④今後の取組方針

※今後の事業への反映など「改善」を意図して記載

出典：南信州地域公共交通計画

計画の評価様式

- ・ 計画で定めた評価指標ごとに毎年、数値を埋めるように
- ・ 数値を埋めたら、目標値と比較して**考察**を行う

	R5	R6	R7	R8	R9	目標値
指標1						
指標2						
指標3						
・ ・						

事業の評価様式

- ・ 事業一覧を年ごとに作成し、各事業のやったやらないをチェック
- ・ やった成果、やらなかった理由について**考察**する

事業名	実施状況	考察
①	○	
②	×	
③	—	
④	○	
.		

コミバスやオンデマンド交通の評価様式

- ・ 系統ごとの利用状況や補助に関する指標を整理
- ・ 利用状況の変化やその理由を**考察**する

中部運輸局が

- ・ 地域間幹線系統分析シート
 - ・ コミバス・フィーダー分析シート
- の参考様式を公表しているのです是非活用されたい

コミバス・フィーダー分析シート (令和○年度)						
系統の概要	運行系統名		運行事業者		運行区間	
	運行回数	平日	土曜日	日祝	起点	
					主な経由地	
	系統キロ程	往路		国・県補助	県補助	
復路				国補助		
年	年間 運行回数 (回)	年間 運行経費 (千円)	公的負担			
			市町村負担額 (千円)	県補助額 (千円)	国補助額 (千円)	公的負担計 (千円)
1年目						0
2年目						0
3年目						0
4年目						0
5年目						0
年	年間 利用者数 (人)	収入			今年度実施した取組	
		運賃収入 (千円)	その他収入 (千円)	収入計 (千円)		
1年目				0		
2年目				0		
3年目				0		
4年目				0		
5年目				0		
年	1回あたり 利用者数 (人/回)	収支率 (%)	利用者1人あたり公的負担		利用状況等についての考察	
			市町村のみ (円/人)	全公的負担 (円/人)		
1年目						
2年目						
3年目						
4年目						
5年目						
今後の取組方 針・予定						

協議会を活用した評価・改善のために

- 数字を数字のまま見せない
 - 表やグラフ、図示にする努力
 - 数字の持つ意味を考察
- 単年度の数値のみを見ない
 - 単年での目標達成・未達成では議論ができない
 - 評価指標の経年変化の傾向から対策が考えられる
- 結果を公表する
 - 協議会資料、議事録は公表するのが原則
 - WEBサイトに載せるのは最低限、できれば市民に広く知ってもらう努力をするのが望ましい

本質的には・・・

・何のために協議をしているのか？ということを考えて資料作成・説明をいただきたい

協議事項とすべきか、報告事項とすべきか問題

→協議事項：

手続き上必要なもの、協議会としての意思決定が必要なもの

報告事項：

意思決定は不要だが委員に報告しておくべきもの、
協議の参考となる情報

次第の議題番号と資料番号を統一
→会議中に資料が迷子にならない

通しのページ番号を振るとなお良い

第〇回 〇〇市公共交通会議 次 第

- 1.開会
- 2.会長あいさつ
- 3.議題
 - (1) 〇〇線のダイヤ改正
 - (2) 利用促進事業の実施
 - (3) フィーダー補助の申請
- 4.その他
- 5.閉会

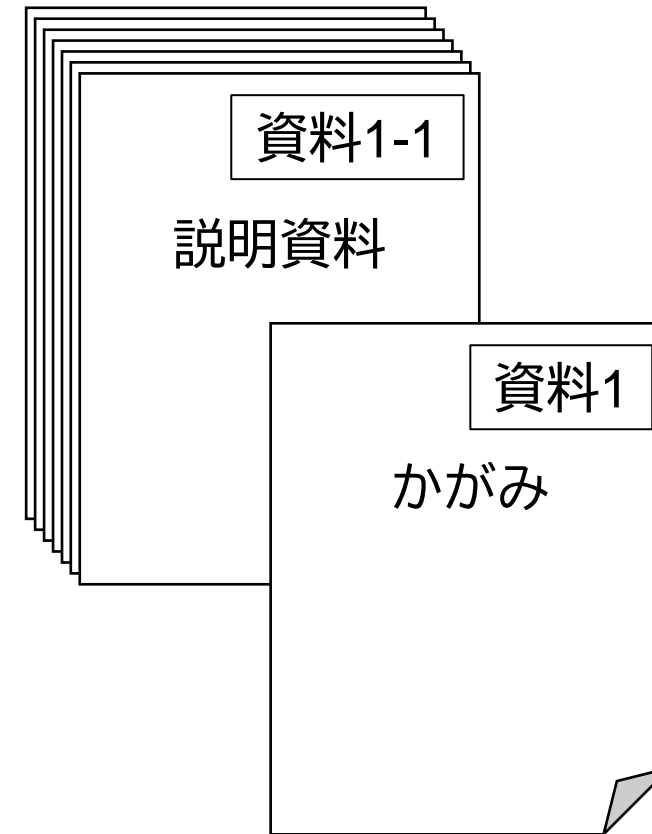
資料1
資料2
資料3

かがみには

- ・ 協議の内容
- ・ その理由
- ・ 事前調整の結果

を簡潔に書く
(A4片面～A3見開き)

時刻表・路線図などの
説明資料は別にする



資料の作り方③ 協議のポイントを目立たせる

資料1

コミュニティバス〇〇線の再編について

【協議内容】

コミュニティバス〇〇線の経路一部見直しと運行時刻の変更について協議願います

【変更の理由】

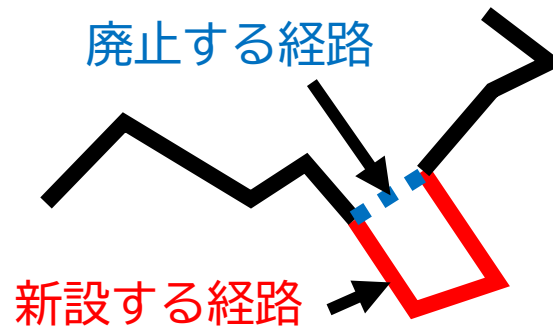
沿線の病院の移転に伴い、利用者の通院利便性確保のため一部路線を変更して対応
運行距離の延長に伴い、運行時刻を変更する必要

【事前調整状況】

運行事業者確認済み
道路管理者・交通管理者協議済み
地権者承諾済み

資料1-1

〇〇線運行路線図



資料1-2

〇〇線時刻表

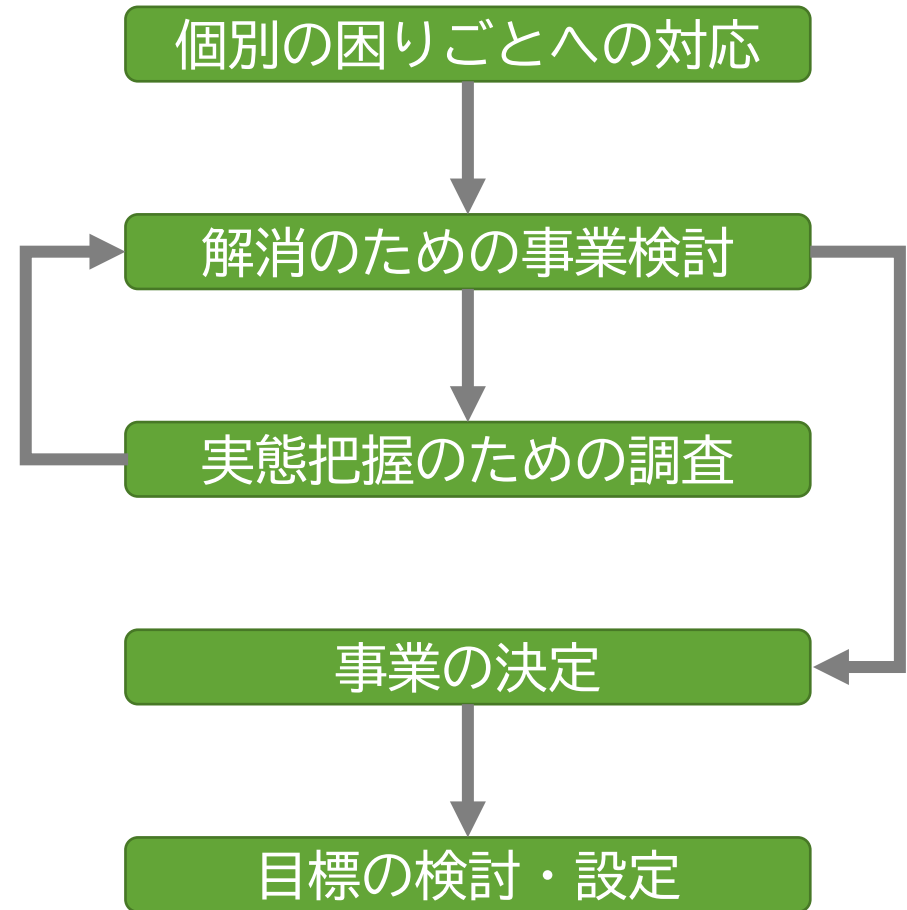
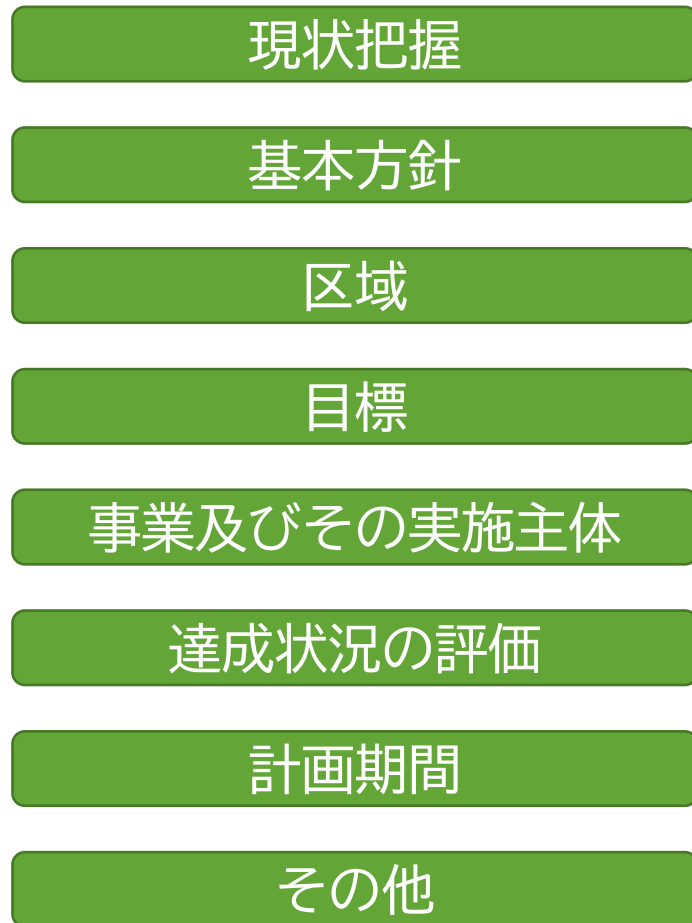
【変更前】

【変更後】

...

【4】 地域公共交通計画策定作業の実際

- 計画の構成と、策定作業の手の動かし方は連動しない



日々の業務の中で感じる問題点
市民や利用者から寄せられる要望
事業者から伝えられる意見



これらの本質的な原因を考える「なぜなぜ分析」

田の字表による整理

①問題の明確化

地域が抱える移動に関する
問題の原因



②課題設定

問題を解決するために
取り組むべき課題



③目標設定

課題の何を、どこまで
解決しようとするのか



④評価指標の設定

目標をどのような数値に
置き換えて計測するか

策定までのスケジュールを立てる

協議会実施のタイミングと議題
調査や分析、パブコメに必要な期間
予算や議会のタイミングとの関係

協議会の進め方の工夫

関係者への事前調整
前回の議事録確認と今回決定すべき事項の明示
意見を言いやすい進行

最重要はそれぞれの事項への合意形成

計画書のボリューム

計画書本編は20～30ページ程度
業務実施上の重要項目を掲載

- ・ 評価指標の設定根拠・算出方法
- ・ 施策策定の根拠とした事柄

引継書となることを意識

後任者によくわかる内容であることが重要

必要に応じて柔軟に見直し

策定はゴールではなくスタート

コンサルの使い方を誤らないで！

コンサルに頼むのが悪いのではなく、コンサルに丸投げするのがダメ

コンサルは手下ではなく、専門知識を備えた助っ人

計画策定に必要な作業のうち、①役所内で内製すべきもの、②内製できない技術を要するもの、③外注した方が効率が良いものは何か？を仕分けして仕様書を作る

計画の**コンセプト**を作るのはあくまでも発注者！コンセプトなくして仕様書なし！

計画策定の動機は「努力義務化」「補助制度連動化」でも可
→でもせっかく作るなら、実効性のある計画にしませんか？

【今日のおさらい】

- 20～30ページ程度のわかりやすい計画書
- 困りごとをリストアップすることからはじめる
- コンセプトをしっかりと考える
- 課題・目標・評価の対応関係を常に意識
- 評価指標は達成・未達成でなく、理由の考察が重要
- PDCAはスケジューリングで機能

はじめての地域公共交通 中部運輸局発行（R3）

公共交通ライブラリー

検索



地域公共交通会議等運営マニュアル 中部運輸局発行（R3）

公共交通ライブラリー

検索



地域公共交通に関する事業評価の手引き 中部運輸局発行（R4）

公共交通ライブラリー

検索



トヨタ・モビリティ基金 移動の仕組み8STEP

移動の仕組み

検索



地域公共交通のトリセツ
<https://kotsutorisetsu.com>

公共交通トリセツ

検索



公共交通トリセツ