

複数自治体が連携した
地域公共交通計画の作成に係る
有効な圏域調査及び策定事例分析業務

報 告 書

令和4年3月

国土交通省 北陸信越運輸局

複数自治体が連携した地域公共交通計画の作成に係る
有効な圏域調査及び策定事例分析業務 報告書

目 次

序. 業務の背景・目的	序-1
序.1 目的.....	序-1
序.2 業務フロー.....	序-2
1. 管内自治体における圏域の調査・分析.....	1-1
1.1 広域計画及び広域計画に基づく施策の実施による効果の整理.....	1-1
1.2 調査・検討に必要となる基礎的な情報の整理	1-10
1.3 管内における圏域調査.....	1-16
2. 広域計画策定事例の調査・分析	2-1
2.1 アンケート調査の実施.....	2-1
2.1.1 アンケート調査の対象計画.....	2-1
2.1.2 アンケート調査の企画	2-4
2.1.3 アンケート調査の結果	2-16
2.2 ヒアリング調査の実施.....	2-32
2.2.1 ヒアリング調査の対象計画.....	2-32
2.2.2 ヒアリング調査の企画	2-35
2.2.3 ヒアリング調査の結果	2-37
2.3 事例調査に基づく広域連携の特徴・傾向.....	2-57
2.4 広域での計画策定手法と留意点	2-62
2.5 有識者ヒアリングの実施	2-74
3. セミナー資料の作成	3-1

序. 業務の背景・目的

序.1 目的

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成 19 年法律第 59 号。以下「法」という。）については、令和 2 年に全ての地方公共団体において地域公共交通計画（以下「計画」という。）の作成を努力義務化する改正がされた。計画については、一般的には、地域住民の生活圏や鉄道・バス等の交通圏を踏まえ、必要に応じて、隣接する複数自治体が連携し広域的なものとして策定する必要があるとされる。しかしながら、北陸信越運輸局管内における複数自治体が連携した広域的な計画（以下「広域計画」という。）について、その策定件数は多くない。この背景には、自治体における住民の生活圏や交通圏の適切な把握の方法、それを踏まえた広域計画の効果的な設定範囲、広域計画の策定による具体的な効果等についての認識不足等も一因となっていることが考えられる。

以上の背景から、本業務は、管内自治体に対し、必要に応じて広域計画の策定を推進していくに当たり、広域計画の必要性について広く認識してもらうとともに、当局において自治体に対して広域計画の策定を促すための助言等の参考に資することを目的として実施するものである。

序.2 業務フロー

本業務の業務フローは、下図に示す通りである。

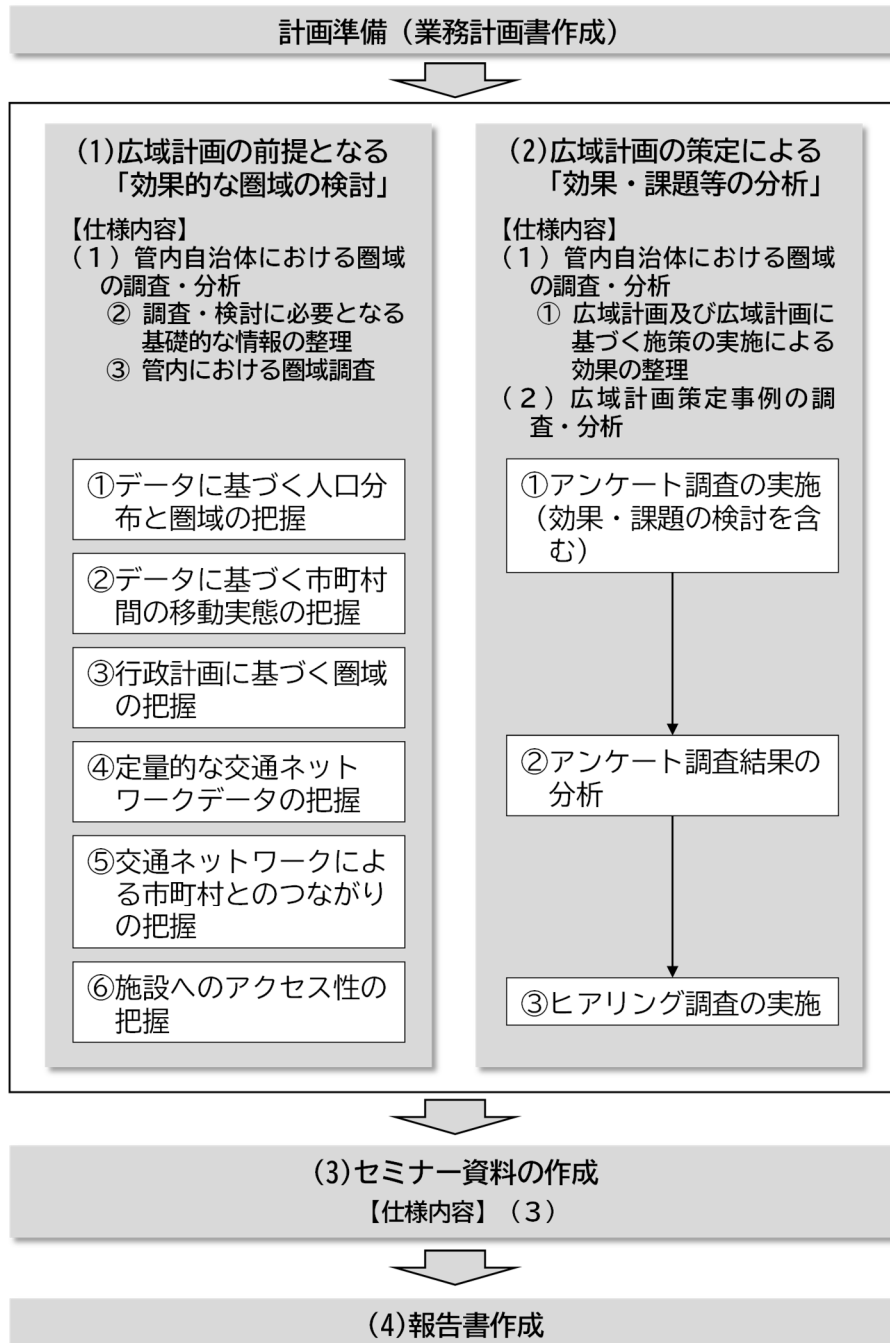


図 序-1 業務フロー

1. 管内自治体における圏域の調査・分析

1.1 広域計画及び広域計画に基づく施策の実施による効果の整理

(1) 圏域で計画を策定する意義

1) 「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き」における意義

- 国土交通省「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））」では、「はじめに.3」において、計画を作成する意義について次のように示されている。

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。

- また、計画作成のメリットについては、次の項目が挙げられている。
 - メリット1：地域公共交通政策の「憲法」
 - ・ 「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
 - メリット2：まちづくり施策や観光施策との連携強化
 - ・ 活性化再生法に位置付けられている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
 - ・ クロスセクター効果の発現
 - メリット3：関係者間の連携強化
 - ・ 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の作成への展開、新たな問題解決に向けた協調行動への協議
 - 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
 - ・ 効率的な地域旅客運送サービスの充実化、連携強化、効率性の向上
 - メリット5：公共交通事業の継続性
 - ・ 政策の継続性の担保、定期的なチェックによるモニタリング機能の稼働、突発的な事象への対応が可能

- さらに、同手引き第1章「1.1 地域公共交通計画の作成主体は？」では、計画の作成主体は「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」のいずれかになることが示されているほか、計画区域と連動した作成主体の考え方について、次のように示されている。

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めます。

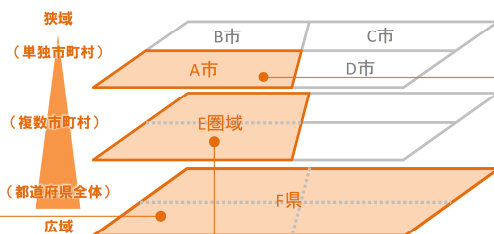
ただし、交通圏によっては、関係市町村数が多い場合や、地理的に遠い市町村が含まれるといったケースもあります。このように、交通圏全体で議論することが容易でない場合は、最初から完璧なものを目指さなくても構いませんので、まずは隣接市町村との連携から始めるなど、できることから徐々に広げていきましょう。一方で、計画制度と補助制度の連動に伴い、地域公共交通確保維持事業の活用のためには補助系統の沿線市町村での連携や、都道府県による広域的な計画区域での計画作成が必要となる場合もあります（詳細については、詳細編「第1章 1.7 地域公共交通計画と乗合バス等の補助制度の連動化」で解説します）。

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。

2) 圏域で作成する意義

- 1) での整理及び法に示される通り、計画を作成する意義として、市町村においては「地域公共交通に対し主体的に取り組むこと」が求められているところ、その地域公共交通が複数市町村に跨がるような場合については、当該市町村が連携して計画区域を定め、協働して作成することが望ましいとされている。また、都道府県においては、「各市町村の区域を越えた広域的見地から市町村と密接な連携を図ること」が求められており、「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、複数市町村に跨がる移動手段の確保」の観点から作成することが望ましいとされている。
- この点については、すなわち、各市町村、都道府県において、市民（県民）の「生活」や「おでかけ」、また、当該市町村（県）への来訪者における「周遊」、「活動」といった観点において、その活動自体を保障、確保するための取組と同義と考えられる。
- 従って、計画の作成には、市民や来訪者の通勤通学、買い物、通院、余暇・観光、業務等の活動を支えるために必要となる「移動手段」を確保するために取り組むべき方向性や具体事業の考え方等を示す意義があり、その活動の範囲が、複数市町村に跨がるように形成されている場合において、または、当該市町村内での活動を支えるための移動手段が他の市町村に跨がるように運行されている場合において、圏域で計画を作成することの意義があると考えられる。

■計画区域のイメージ



■計画作成の例

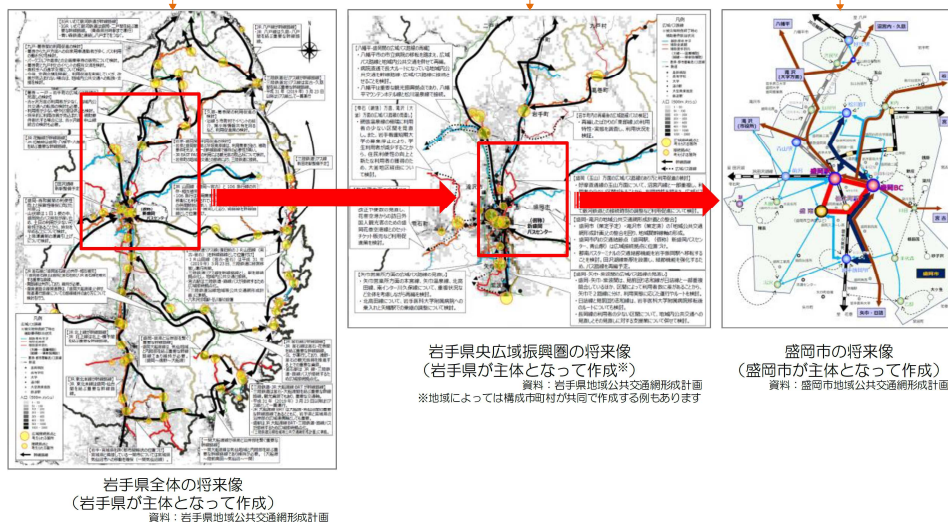


図 計画作成主体と計画区域のイメージ

(出典) 国土交通省「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))」

(2) 圏域で計画を策定する必要性

圏域で計画を作成する必要性について、後述する調査結果を基に次の4つの観点で整理した。

1) 日常生活圏が「自市町村内で完結していない（複数市町村に跨って形成）」

- (1)に示した通り、各市町村において日常的な生活を営むために必要となる移動圏域が自市町村内ではなく隣接する複数市町村に跨がって形成されているような場合については、圏域で計画を作成する必要性が高いものと考えられる。
- 後述する1.2及び1.3に示す通り、例えば通勤通学先について他の市町村への流出率が高い、または他の市町村からの流入率が高い市町村においては、該当する複数の市町村同士で圏域が形成されているものと考えられる。
- また、1.2に示す通り、「卸売業、小売業」、「宿泊業、飲食サービス業」の売上（収入）金額が高い市町村においては、当該市町村居住者のみならず、隣接する複数の市町村から多くの来訪者を受け入れることによって、高い商業売上高を上げているものと考えられる。さらに、商業施設については、敷地面積が大きい大規模商業施設の立地状況、分布状況を把握することで、当該施設が受け持つ圏域を把握することも可能と考えられる。
- 加えて、複数の市町村が連携し「定住自立圏」や「連携中枢都市圏構想」などの行政間が協働した取組を推進している事例や、医療分野における「二次医療圏」の設定等、地域公共交通以外の行政計画において複数市町村間での連携が促進されている事例が見られる。これらの取組を促進するうえでも、人々の移動手段の確保は重要な課題とされていることが多く、そのためにも複数市町村が連携して計画を策定する必要性があるものと考えられる。

2) 自市町村内移動を保障する公共交通網が「自市町村内で閉じていない」

- 後述する 1.3 に示す通り、地域公共交通のうち、鉄道や路線バスの多くは、当該路線・系統が単一市町村内で完結しておらず、複数市町村に跨がって形成されている。
- また、人口規模の小さい市町村においては、自市町村内にバスやタクシーの営業所が存在せず、営業拠点が隣接する規模の大きい市町村内にあるために、当該市町村と結ばれたネットワークが形成されている事例も見られる。
- このような市町村においては、市町村内で地域公共交通を利用して移動しようとしても、隣接市町村に跨がった路線・系統を使わざるを得ない場合も想定される。
- すなわち、仮に 1) に示す市民の活動が市町村内でほぼ完結する形であったとしても、このような市町村では、隣接する市町村との間の公共交通を前提に検討せざるを得ないことから、関係のある市町村と連携して、計画の作成や取組を推進していく必要があるものと考えられる。

3) 交流人口拡大に向けて「他市町村にある幹線系交通機関の結節点との連結が必要」

- 観光振興の観点からは、他地方ブロックと結ぶ幹線系の交通機関の結節点（新幹線駅、特急停車駅、高速バスストップ、空港、港等）と自市町村とを結ぶ二次交通手段の確保が重要と考えられる。
- しかし、幹線系交通機関の結節点が存在する市町村は限られているため、市町村間を結ぶ交通手段の導入・提供が必要と考えられる。
- よって、このような交通手段の導入・提供を行い、かつその移動手段の維持・確保を進めていく観点からも、複数市町村で連携して取り組んでいく必要があるものと考えられる。

4) 複数市町村間を跨ぐ公共交通の路線・系統の維持が困難

- 1)～3)のような地域に該当し、既に複数市町村間を跨ぐ地域公共交通が運行されている中で、当該路線・系統の維持が困難となっている場合も考えられる。
- このような場合には、「地域公共交通特定事業」に基づく補助の適用を受けることができる場合も考えられるほか、全国では各都道府県の独自の支援制度に基づき全部または一部の欠損補助を行っている事例も見られる。
- なお、「地域公共交通特定事業」の認定を受けるためには、計画に対象となる事業を定めることが必要となることから、このような路線・系統に関する取組については、計画を作成する必要があるものと考えられる。
- その他、複数の交通事業者間が協働し、独占禁止法特例法における措置として「共同経営計画」を作成したうえで、独占禁止法に基づく適用除外を受けることを念頭にした場合においても、法においてはその取組を計画に事業として定めることを基本としていることから、このような場合でも圏域での作成の必要性があるといえる。

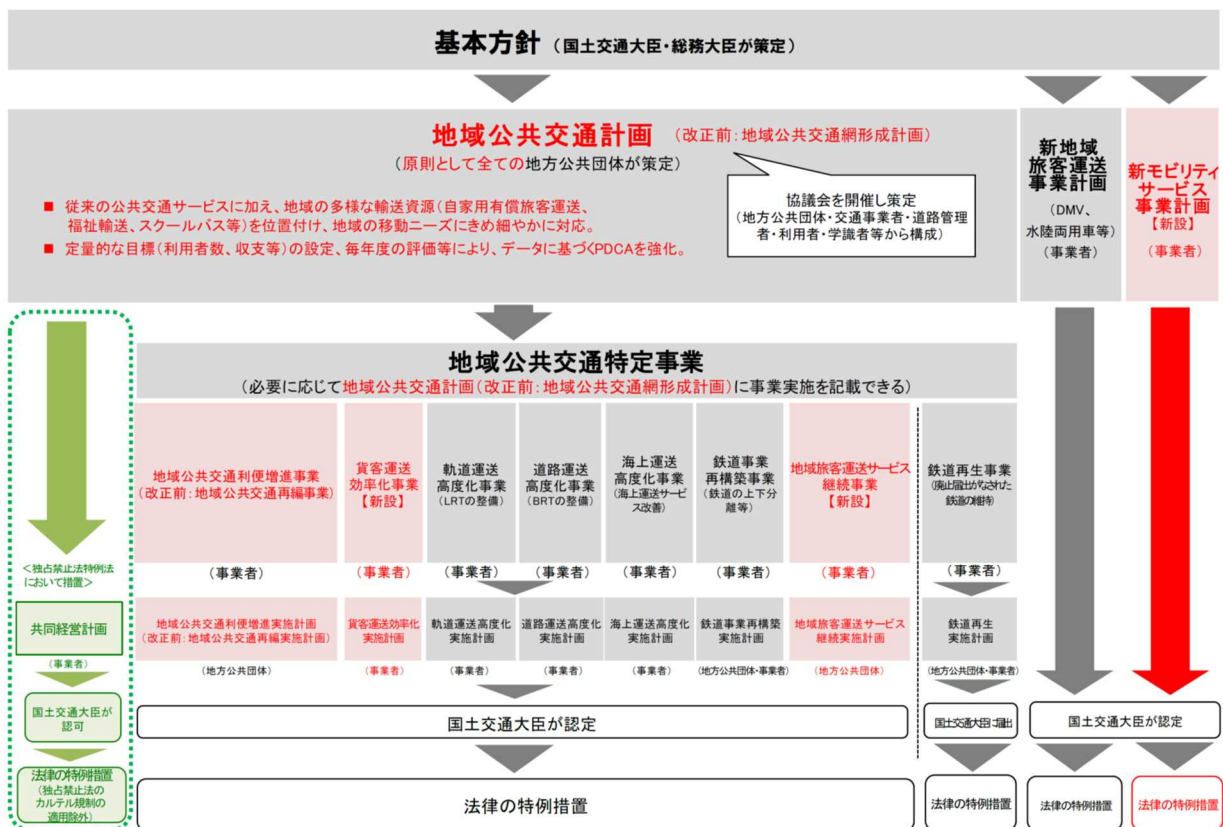


図 法の改正後に基づく計画制度の体系

(出典) 国土交通省「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))」

(3) 圏域で計画を策定する効果・有効性

圏域で計画を作成する効果や有効性について、後述する調査結果を基に、次のとおり整理した。

1) 短期的に発現が期待される効果・有効性

- 2. で示す調査・分析結果や国土交通省が定める手引き等で示される計画を策定する効果・有効性としては次のものがあげられる。

① 公共交通網の維持・確保・地域移動性の向上

- ・ 複数市町村を跨がって形成されている公共交通網については、地域での生活・活動を保障するための手段として、当該路線・系統の維持・確保に係る取組を計画において事業として位置付け、関係機関で協働のもと、取組を推進していくこととなる。
- ・ このため、圏域で計画策定を進めることにより、初期に発現する効果としては、地域の公共交通網の維持・確保が進められるということと考えられる。
- ・ また、公共交通網が維持・確保されることにより、沿線地域住民等が通勤通学、買い物、通院をはじめとした各種活動を行う際に、当該目的地への移動性（アクセシビリティ、到達時間の短縮等）の向上が期待される。

【調査に基づく事例（那須塩原市）】

- 生活交通の部分で、通勤・通学、通院、買い物といった広域的な移動ニーズに合わせた計画事業を立案し、広域連携の実施による公共交通の利便性向上に繋がっている。

② 複数市町村間、県を含む自治体間の連携体制の確立

- ・ 国土交通省の手引きにも記載されている通り、単一自治体であっても計画を策定することにより、関係者間の連携強化が図られ、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の作成への展開、新たな問題解決に向けた協調行動への協議が図られることがメリットとして記載されている。
- ・ また、交通機関同士の役割分担の明確化と連携強化が図られるだけでなく、公共交通事業の継続性を確保することも可能となる。
- ・ これらについて、複数市町村、または県と共同して作成することによって、各地方公共団体間で問題・課題、及び課題への対応方向性（理念・方針・目標）を共有することができ、協働して取組を推進するだけでなく、定期的なチェックによるモニタリング機能の稼働、突発的な事象への対応が可能となるなど、自治体間の連携体制の確立が図られることが期待される。

【調査に基づく事例（山形県）】

- 広域計画に基づく取組により、個別市町村で対応できない箇所を広域的な視点でカバーすることで、広域路線（利便増進計画の策定）の検討や市町村の広域的な取組を協議して連携していくことも可能となった。

2) 中長期的な発現期待、及び計画に基づく事業推進による最終目標としての効果・有効性

- 計画の作成は地域の公共交通に関するマスタープランとしての役割を担っているが、上位・関連計画との整合を図る観点から、地域公共交通の維持・確保が図られることだけでなく、幅広い行政分野における政策目標を達成していくことが期待されるものであると考える。
- ここでは、以下に最終目標として中長期的に発現が期待される効果・有効性について、既存の手引き、他圏域における計画策定内容、2. の調査結果等を参考に考察した。

① 定住促進（人口減少への歯止め）

- ・ 地域公共交通の維持・確保が図られ、地域の移動手段が確保されている状況が整うと、人々の生活・活動が保障されることにつながるものと考えられる。当該地域で十分に生活を営むことが可能となれば、地域への居住の魅力も維持されるものと考えられる。
- ・ このような好循環を生み出すことで、人口減少傾向となっている市町村においても人口減少傾向に歯止めをかけることが期待される。

② 交流人口の拡大（来訪者数の増加）

- ・ (2)3)で整理した通り、観光振興等を目的とした二次交通手段の整備等を取組とする場合、幹線系交通機関の結節点と当該市町村間を結ぶ移動手段を確保することができ、観光地等への来訪が可能となることから、来訪者数の増加が期待される。

③ 地域経済の活性化（商業・産業・観光等）

- ・ ①・②のような効果とともに、圏域全体での地域経済を活性化させることが期待される。
- ・ 例えば、核都市に位置する大規模商業施設への来訪交通手段として、複数市町村を跨がる地域公共交通手段の導入を計画に基づく事業として取り組んだ場合には、商圈の維持・拡大等が可能となり、商業売上高の維持・増大が期待される。
- ・ また、通勤通学先への交通手段の導入により、産業、学業の維持が期待される。さらに、②とも関連し、観光振興面での効果が期待されるところとなる。

④ 自治体財政の安定化等

- ・ ①～③の効果につながることで、住民税、法人税をはじめとした地域における税収の増加が期待されることとなり、自治体財政の安定化が期待される。
- ・ さらに、地域公共交通網の整備によって、他の行政面で用意すべき移動手段の確保も同時に対することが可能となり、クロスセクター効果の発現（他行政面における間接的な財政負担の軽減等）が期待されることとなる。

(4) 圏域で計画を策定する必要性・有効性等のまとめ

- 広域での計画策定を検討する必要性や有効性等は前項で示した通りであるが、広域計画の策定において「動機付けの部分」と「どこまでを広域とするべきか」についての議論は重要な要素である。
- 身近な生活交通を用いて当該市町村内で日常生活が成立するのであれば、単独自治体での計画策定も一つの形であるが、成立しないのであれば、基幹となる交通と域内の生活交通について、どのようにネットワークを構築すべきか、という議論は広域で考えるべきである。
- 広域での検討においては、核(中心)となる都市がある方がやりやすいケースが多いため、計画策定の動機やきっかけは色々ある中で、核となる比較的大規模の自治体が広域の計画策定を行うことのメリットは重要であると考えられる。

メリット(例)

- ・ 例えば、広域で検討する際、圏域の設定方法の一つとして、連携中枢都市圏構想や定住自立圏構想など、既存の計画・構想で連携して圏域とする場合は、核都市が連携市町村へ呼びかけて音頭を取ることが自然であり、連携市町村が取組に対する特別交付税等の財政措置が受けられるというメリットがある。
- ・ また、どのようなエリア区分を検討すればよいかといった観点で、様々なデータを用いて生活圏を分析した結果、市町村間の結びつきが強く、連携して検討していくことが妥当と考えられる場合は、県が積極的に市町村へ呼びかけていくことが望まれる。
- ・ 一つの生活圏として、例えば幹線やフィーダー補助の対象となることは、小規模の自治体にとっては財政的なメリットがあり、小規模の自治体が望む公共交通と中心都市等の公共交通の二重投資を避けることにもなり、中心都市の側にとっても有効であると考えられる。
- したがって、行政界とは関係なく、広域的な視点を持って移動実態、移動のニーズにあった公共交通ネットワークを構築することができれば、利用者の移動利便性向上はもとより、公共交通の持続可能性が高まり、行政による補助支出の低減も図られることが期待できるため、広域で公共交通施策を検討することが望まれる地域では、積極的に広域連携を推進していくことが望まれるとともに、広域連携で公共交通施策を検討することの意義は大きいと考えられる。

1.2 調査・検討に必要な基礎的な情報の整理

(1) 調査対象圏域の設定

1) 対象都市の抽出視点

- 人口規模（平成 27 年国勢調査の夜間人口）に加え、消費、観光等の経済規模を現す指標として、平成 28 年経済センサス活動調査における「卸売業、小売業」、「宿泊業、飲食サービス業」の売上（収入）金額を整理する。
- 加えて、二次医療圏の圏域を加味して調査対象都市を選定する。
- なお、各県の県庁所在都市は人口規模、経済規模が県内他都市と比較して大きいため、県庁所在都市を除いて整理する。

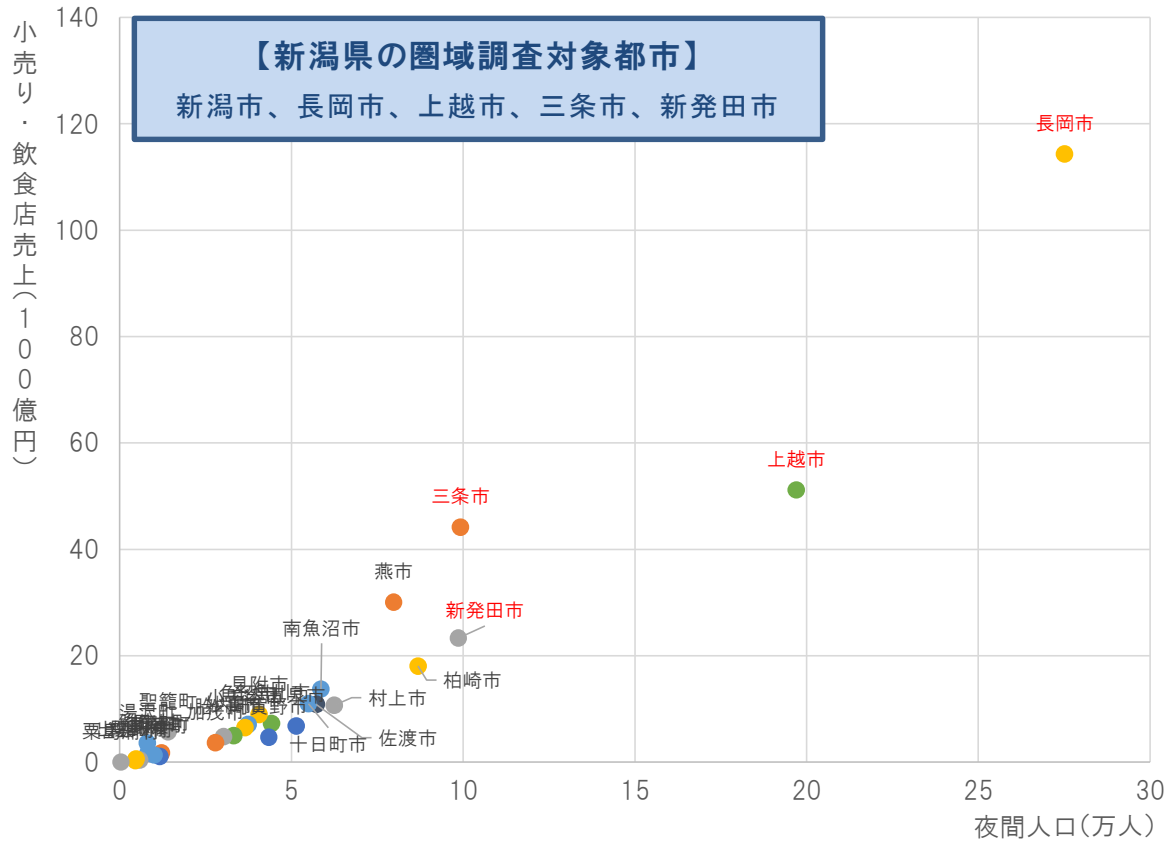
2) 対象都市の選定

① 指標の見方

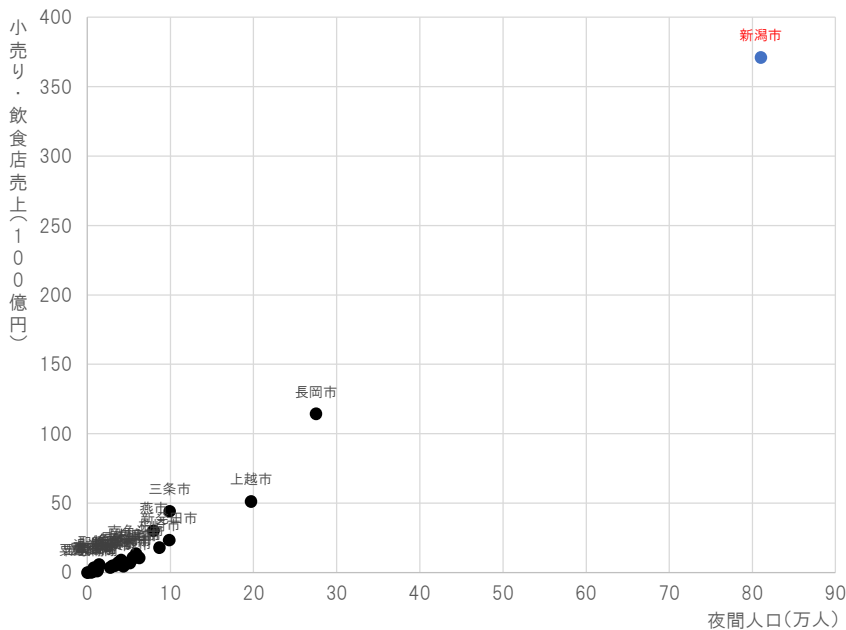
- 横軸を人口規模（国勢調査）、縦軸を「卸売業、小売業」、「宿泊業、飲食サービス業」の売上（収入）金額（平成 28 年経済センサス活動調査）として各市町村のポテンシャルを整理した。
- また、二次医療圏については、各圏域のグルーピングを色分けで整理している。

② 新潟県

- 人口規模、経済規模が大きいのは、『長岡市』、『上越市』であり、二次医療圏が異なっている。また、これら2市と二次医療圏が重複していない都市では、『三条市』、『新発田市』の規模が大きい。そのため、これら4市に『新潟市』を加えた5市を圏域の対象都市とする。

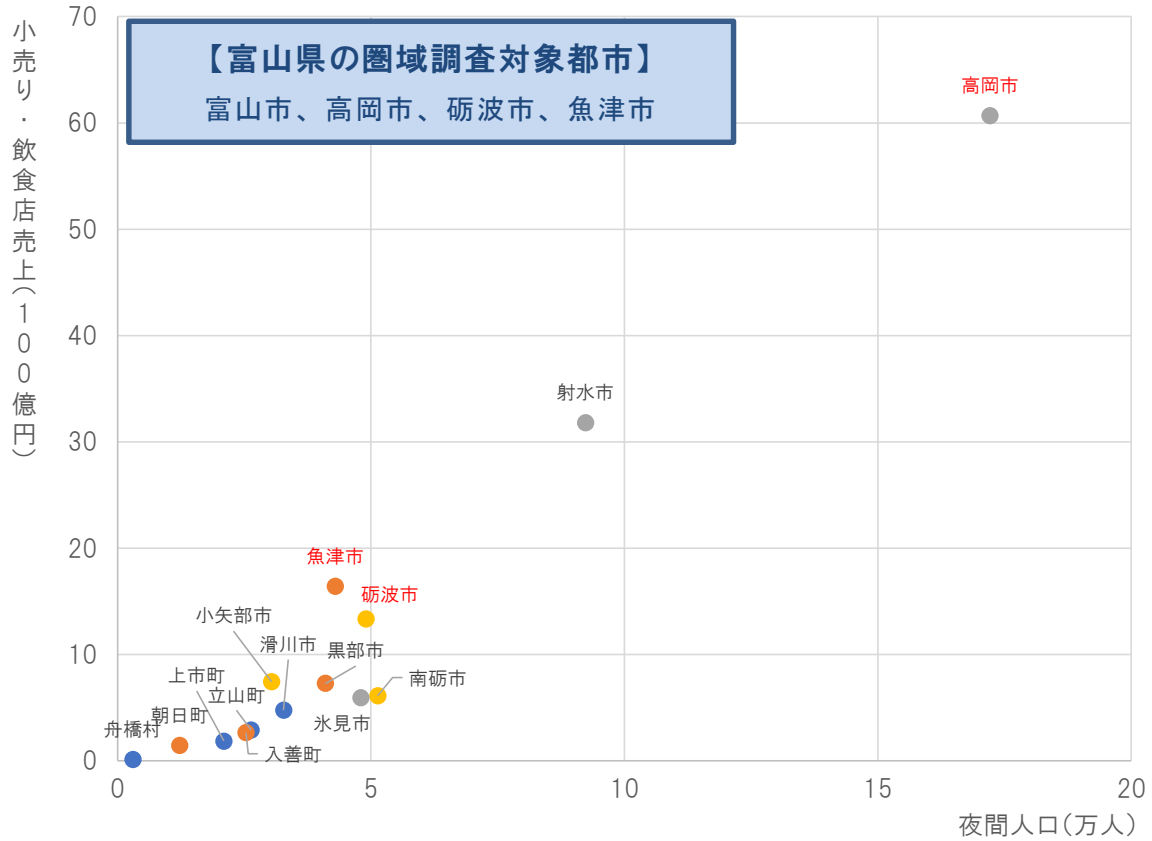


【参考：県庁所在地を加えた都市ポテンシャル】

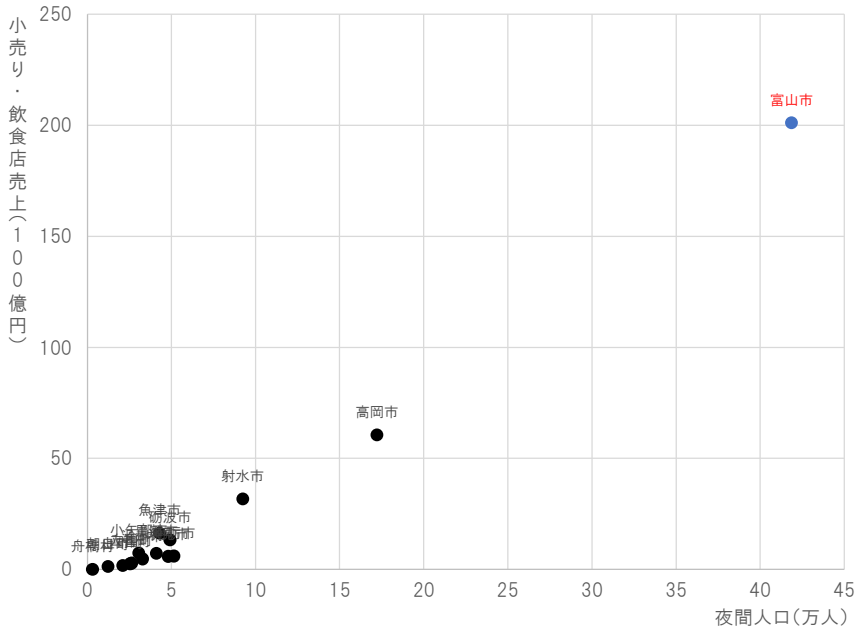


③ 富山県

- 人口規模、経済規模が大きいのは、『高岡市』、『射水市』だが、同じ二次医療圏となっている。これら2市と二次医療圏が重複していない都市では、『砺波市』、『魚津市』の規模が大きい。そのため、これら3市に『富山市』を加えた4市を圏域の対象都市とする。

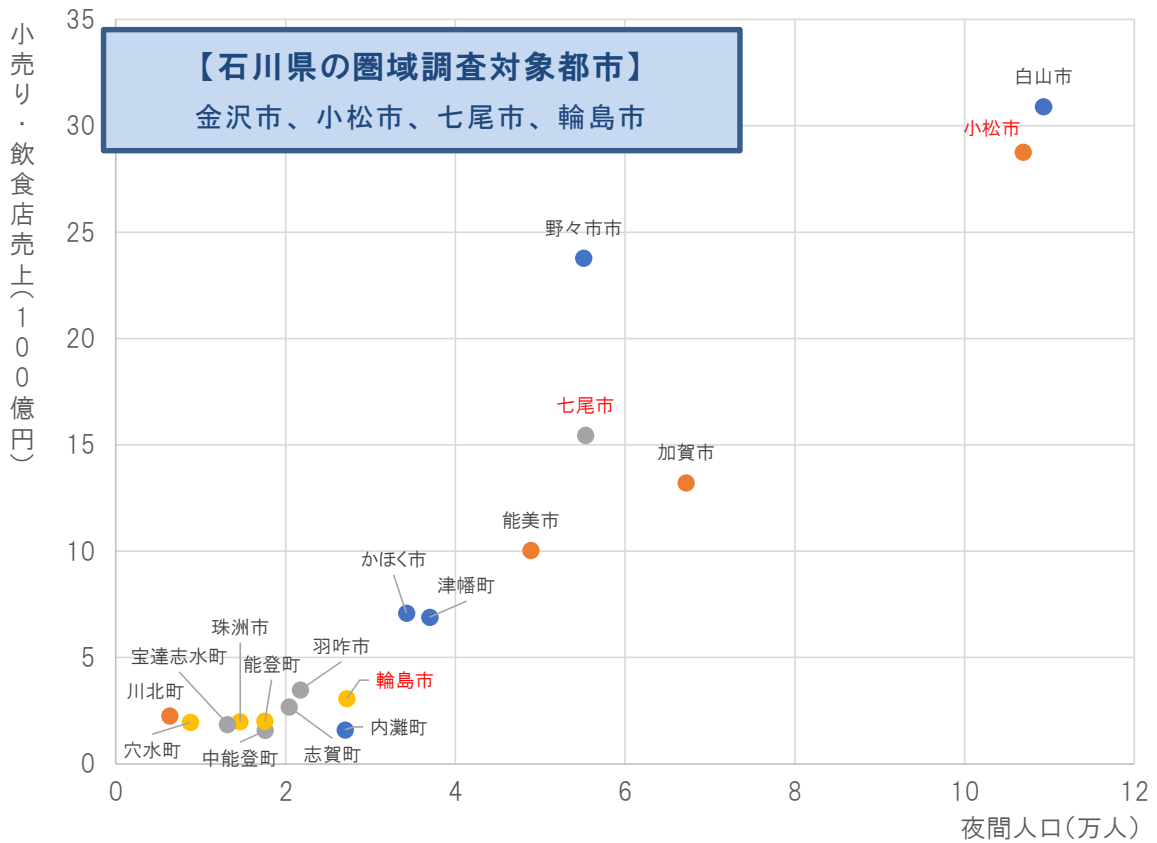


【参考：県庁所在地を加えた都市ポテンシャル】

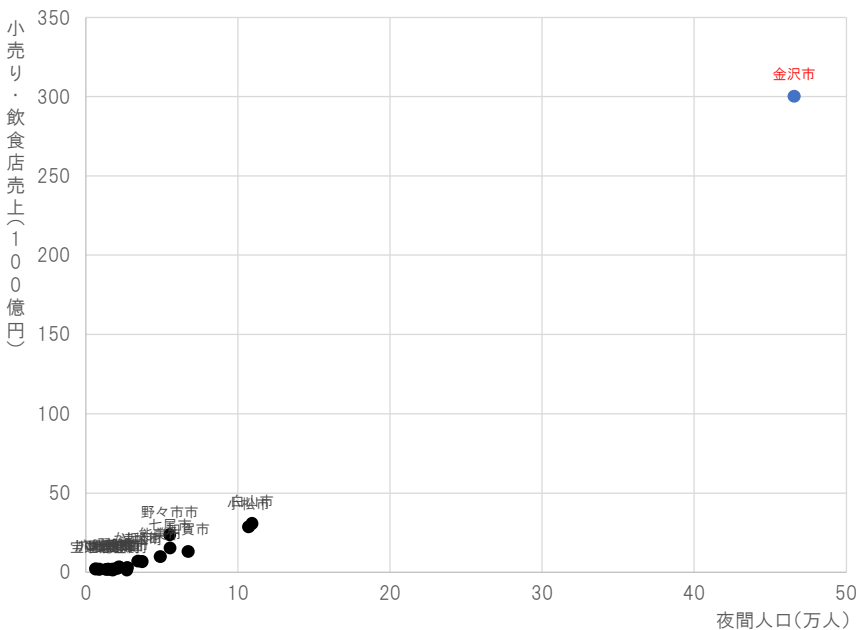


④ 石川県

- 人口規模、経済規模が大きいのは、『白山市』や『野々市市』だが金沢市と同じ二次医療圏となっている。これら2市と二次医療圏が重複していない都市では、『小松市』、『七尾市』の規模が大きい。そのため、これら2市に『金沢市』と、規模は相対的に低いが半島地域である『輪島市』を加えた4市を圏域の対象都市とする。



【参考：県庁所在地を加えた都市ポテンシャル】



(2) 圏域検討に活用するデータ

- 調査対象都市における圏域設定に使用するデータは大きく分けて、「公共交通ネットワーク」及び「人流の流動データ」の2つとする。
- 「公共交通ネットワーク」は、鉄道路線及びバス路線を対象とした。
- 使用データの諸元は下表のとおり。

表 公共交通ネットワークデータの諸元

公共交通ネットワークデータ	データ名	データ出典
鉄道ネットワーク	鉄道時系列データ	国土数値情報 (国土交通省)
バスネットワーク	—	各バス事業者の公開情報

- 「人流の流動データ」については、通勤・通学等の日常的な生活で発生する流動を整理する。また、休日において買い物等が主目的と想定される私的な流動についても整理する。併せて、通院等での移動については、流動データが存在しないため、二次医療圏を整理する。
- 使用データの諸元は下表のとおり。

表 人流の流動データの諸元

圏域把握データ	データ名	データ出典
通勤・通学流動	従業・通学地先人口集計	平成 27 年国勢調査 (総務省)
買い物等が主目的と想定される私的な流動	まちづくりマップ-From-to 分析（滞在人口） * 市区町村→市区町村 (指定地域)における休日 14 時のデータを対象	RESAS
通院の移動	二次医療圏	各県

1.3 管内における圏域調査

(1) 作業手順

1) 公共交通ネットワークデータ

① 鉄道ネットワーク

- 国土交通省では、鉄道ネットワークを毎年更新して、国土数値情報で公開している。
- ただし、本データを使用するには、GIS ソフトが必要となる。
- GIS は有料ソフト以外にもフリーで QGIS が配布されている。ただし、フリーソフトであるため、各自治体のセキュリティポリシーに抵触する場合は活用が困難となるため、当該セキュリティポリシーを確認して、使用可否を判断する必要がある。

The screenshot shows the 'Railway Network' data page on the National Numerical Information Download Service website. The page includes a sidebar with navigation options like 'XML/JSON', 'GML/GeoJSON', and 'Data List'. The main content area displays the 'Railway Network' data details, including a table with columns for 'Update Information', 'Content', 'Data Release Date', 'Related Laws', and 'Source Information'.

更新情報	内容	データ収録年月日	関連する法律	原典資料
昭和28年1月1日から令和2年12月31日までに行っていた全線の概要調査、鉄道の路線や駅の設置・廃止情報として、事業名（幹線線、単線、分岐線、貨物線、第三セクター）、事業番号、路線名、運営会社などの変更履歴を収録（注）、駅位置（点）ごとに時系列に整理したものである（貨物駅と貨物線は除く）。なお、本データは「停車場位置大辞典Ⅰ～Ⅲ（国鉄・JR）」（注）/JIS（プリシオン）を原典の一つとして利用しており、両社から資料、原典目録を併用し、一部路線の経路を導いているものであるため、これに異なった利用をした場合は訂正される場合がございますので注意すること。	平成23年度：令和25年1月1日から平成23年7月31日の間に運行していた鉄道路線 平成24年度～令和28年度：令和25年1月1日からデータ収録年の12月31日の間に運行していた鉄道路線	-	(平成23年度) 国土政策「国土数値情報（鉄道）」 ※平成23年度 国土数値情報「鉄道地図25000（国鉄データ収録）」、「鉄道地図25000（地図情報）」、「旧版地図」 国土交通省鉄道局「鉄道要覧」 ※平成23年度～平成24年度 「国鉄要覧」 ※昭和22年度～平成24年度 日本国有鉄道「停車場一覧」 ※昭和24年、昭和25年、昭和26年～昭和28年、昭和29年、昭和30年、昭和31年 日本国有鉄道「停車場一覧」 ※昭和24年、昭和25年、昭和26年、昭和27年、昭和28年、昭和29年、昭和30年、昭和31年 国土交通省「国土数値情報（鉄道）」 ※データ収録年12月31日時点 鉄道事業者の公式ウェブサイトなど	(平成24年度) 国土交通省鉄道局「鉄道要覧」 ※平成23年度～平成24年度 鉄道事業者の公式ウェブサイトなど (平成25年度～令和3年度) 国土交通省鉄道局「鉄道要覧」 ※データ収録年12月31日時点 国土数値情報「国土数値情報（鉄道）」 ※データ収録年12月31日時点 鉄道事業者の公式ウェブサイトなど

* https://nlftp.mlit.go.jp/ksj/gml/datalist/KsjTmplt-N05-v2_0.html

② バスネットワーク

- バスネットワークも国土数値情報で公開されている。
- ただし、データ年次が平成 23 年であるため、ネットワークが変更されている可能性が高い。そのため、バス事業者が公開している系統情報等を参考にネットワーク情報を更新する必要がある。

2) 人流の流動データ

① 通勤・通学流動

- 平成 27 年国勢調査では、都道府県別に「従業地・通学地による人口・就業状態等集計（人口、就業者の産業（大分類）・職業（大分類）など）」として、自市町村に就業・通学している他の市町村からの流入人口を整理している。

The screenshot shows the e-Stat search results for '国勢調査' (Census). The search criteria are set to '平成27年国勢調査' (2015 Census). The results list various data sets, with a red box highlighting the entry for '従業地・通学地による人口・就業状態等集計 (人口、就業者の産業(大分類)・職業(大分類)など)' (Population and employment status by place of work and school, including population, major industry of workers, and major occupation, etc.). This entry includes 16 data sets released on 2017-06-28.

データセット	公開(更新)日
■ 市道一帯 [1件]	2016-02-26
■ 大層市街・都市圏 [16件]	2017-12-11
■ 人口圏・新設集 [7件]	2017-12-11
■ 平成27年国勢調査における産業分類・職業分類 [2件]	2017-02-28
■ 国勢調査「日本の人口・世帯」統計系 [56件]	2019-01-18
■ 人口基本集計 (男女・年齢・配偶関係、世帯の構成、世帯の役割など) [3,129件]	
- 全国結果 [71件]	2016-12-16
+ 都道府県結果 [3,055件]	
- 統計系に付随する情報 [3件]	2016-10-26
■ 就業状態基本集計 (労働力状態、就業者の産業・職業など) [2,310件]	
- 全国結果 [52件]	2017-04-26
+ 都道府県結果 [2,256件]	
- 統計系に付随する情報 [2件]	2017-02-28
■ 世帯構成基本集計 (男子・女子世帯、親子の同居など) [2,118件]	
- 全国結果 [48件]	2017-09-27
+ 都道府県結果 [2,068件]	
- 統計系に付随する情報 [2件]	2017-09-27
■ 抽出詳細集計 (就業者の産業(小分類)・職業(小分類)など) [722件]	
- 全国結果 [15件]	2017-12-13
+ 都道府県結果 [705件]	
- 統計系に付随する情報 [2件]	2017-12-13
■ 従業地・通学地による人口・就業状態等集計 (人口、就業者の産業(大分類)・職業(大分類)など) [724件]	
- 全国結果 [16件]	2017-06-28
+ 都道府県結果 [705件]	
- 統計系に付随する情報 [3件]	2017-06-28
■ 従業地・通学地による抽出詳細集計 (就業者の産業(中分類)・職業(中分類)など) [290件]	

図 国勢調査のデータダウンロードサイト

* <https://www.e-stat.go.jp/stat-search/files?page=1&toukei=00200521&tstat=000001080615>

② 買い物等が主目的と想定される私的な流動

- 内閣官房デジタル田園都市国家構想実現会議事務局が提供している RESAS では、人流の移動実態を掲載しており、非日常的な移動である休日の流動数が把握できる。
- 「まちづくりマップ」の「From-to分析」を見ることで、休日の自市町村への流入者数を把握することができ、非日常的な流動の圏域が明らかになる。
- 「From-to分析」のデータは、月別の平均値が掲載されている。把握できる時間帯は、「4時」、「10時」、「14時」、「20時」で把握でき、性別と年代のクロスをかけることもできる。
- また、データは2014年から月別に把握できるため、新型コロナウイルス感染症の影響も把握することができる。



図 RESAS のサイト

* <https://resas.go.jp/#/15/15202>

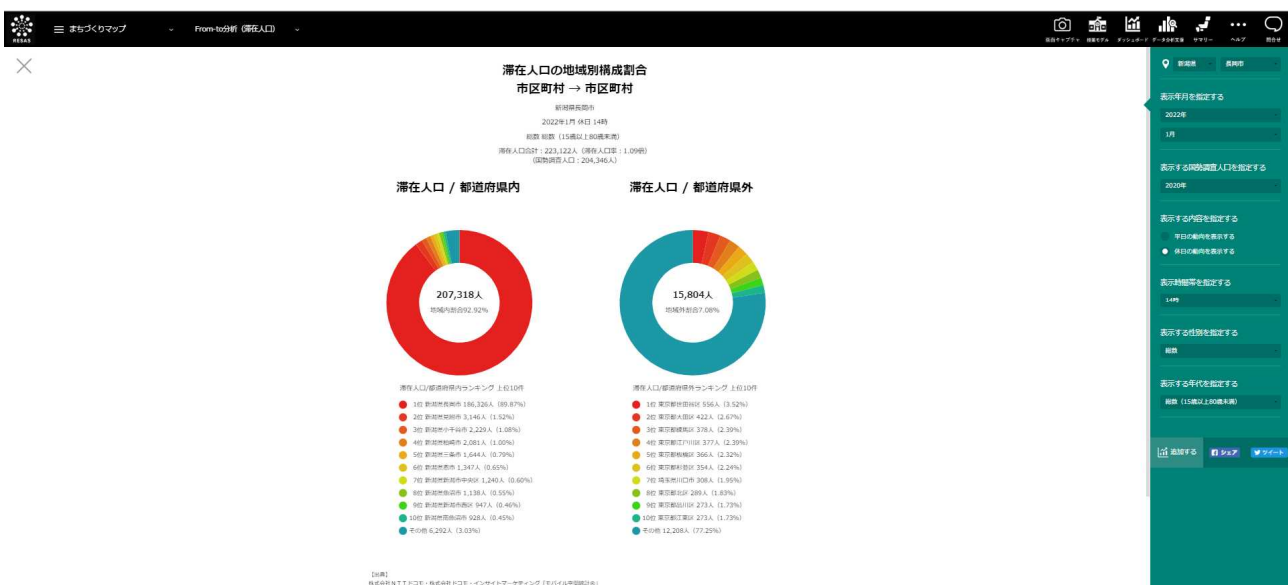


図 「まちづくりマップ : From-to分析」のサイト

③ 通院の移動

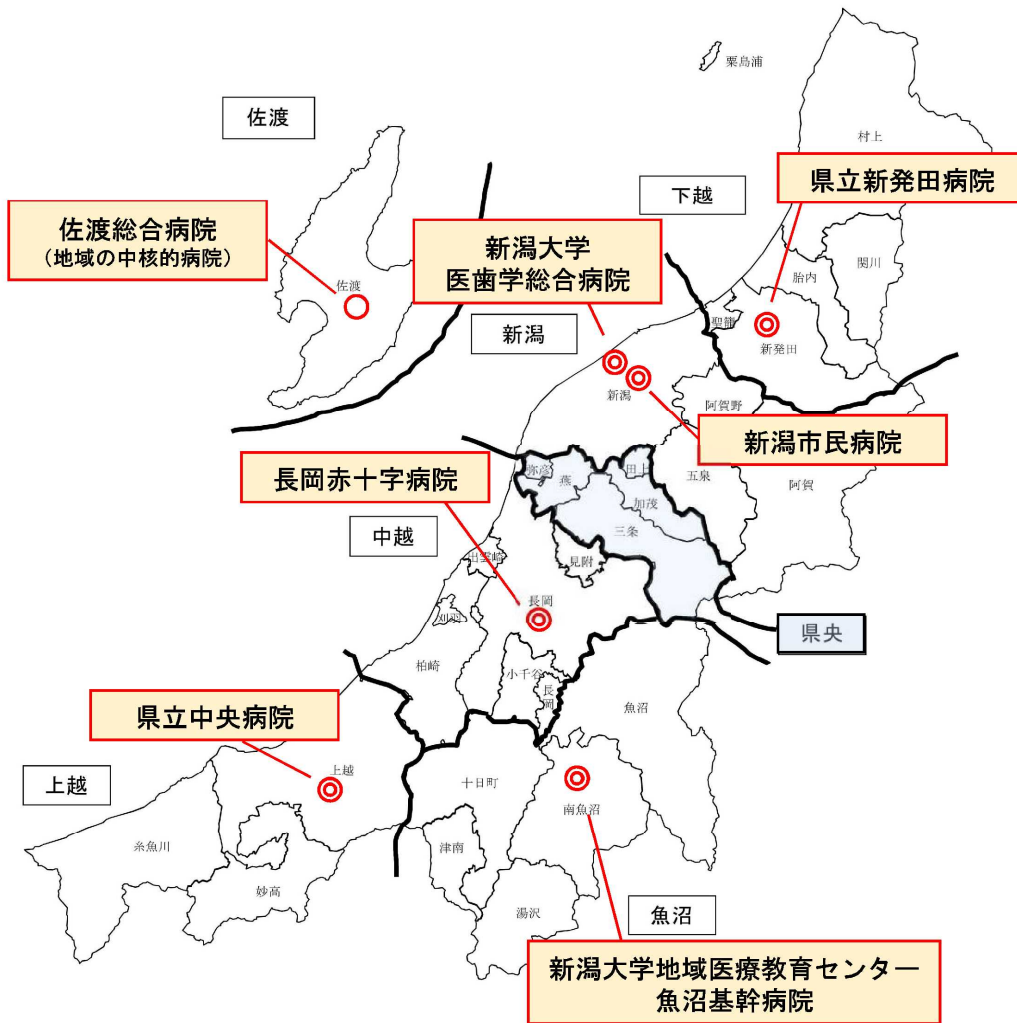
- 各県では、県内の二次医療圏を設定しており、下記サイトから圏域を確認することが可能であり、自市町村がどの市町村と圏域設定されているかを把握することが可能である。
- 次頁以降に、参考として各県の二次医療圏を示す。

表 各県の二次医療圏公開サイト

県	各県の二次医療圏公開サイト
新潟県	『県内二次保健医療圏の設定状況』 https://www.pref.niigata.lg.jp/uploaded/attachment/231548.pdf
富山県	『富山県地域医療構想（平成 29 年 3 月）』 https://www.pref.toyama.jp/documents/2432/01404340.pdf
石川県	『石川県医療計画（平成 30 年 4 月）』 https://www.pref.ishikawa.lg.jp/iryoku/support/iryokukeikaku/documents/zenntaibann.pdf
長野県	『第 2 期信州保健医療総合計画（平成 30 年 3 月）』 https://www.pref.nagano.lg.jp/iryo/kenko/iryo/shisaku/hokeniryo/docum/docum/soan-05-06.pdf

注) 令和 3 年度時点の公開サイトである

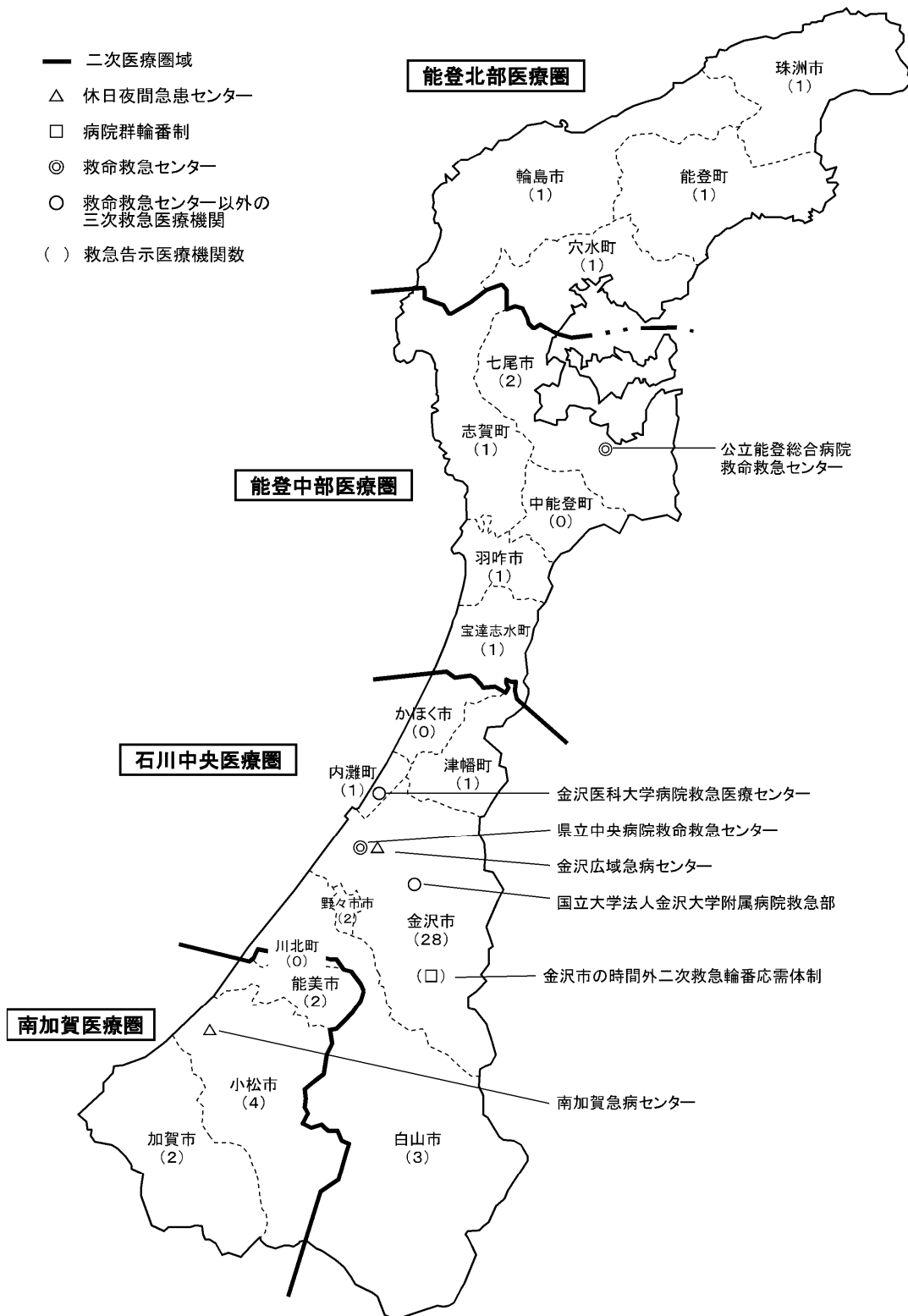
【新潟県】



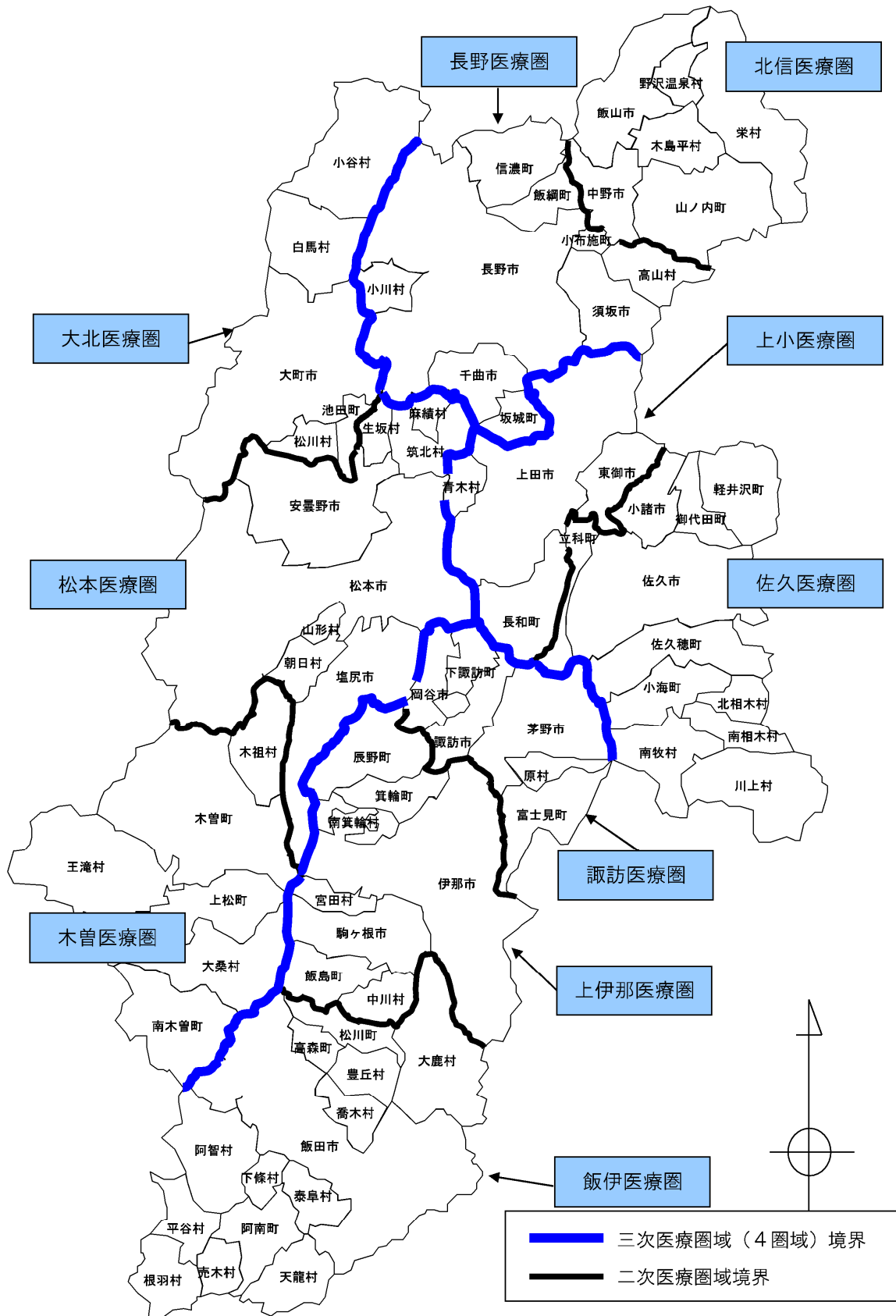
【富山県】



【石川県】



【長野県】

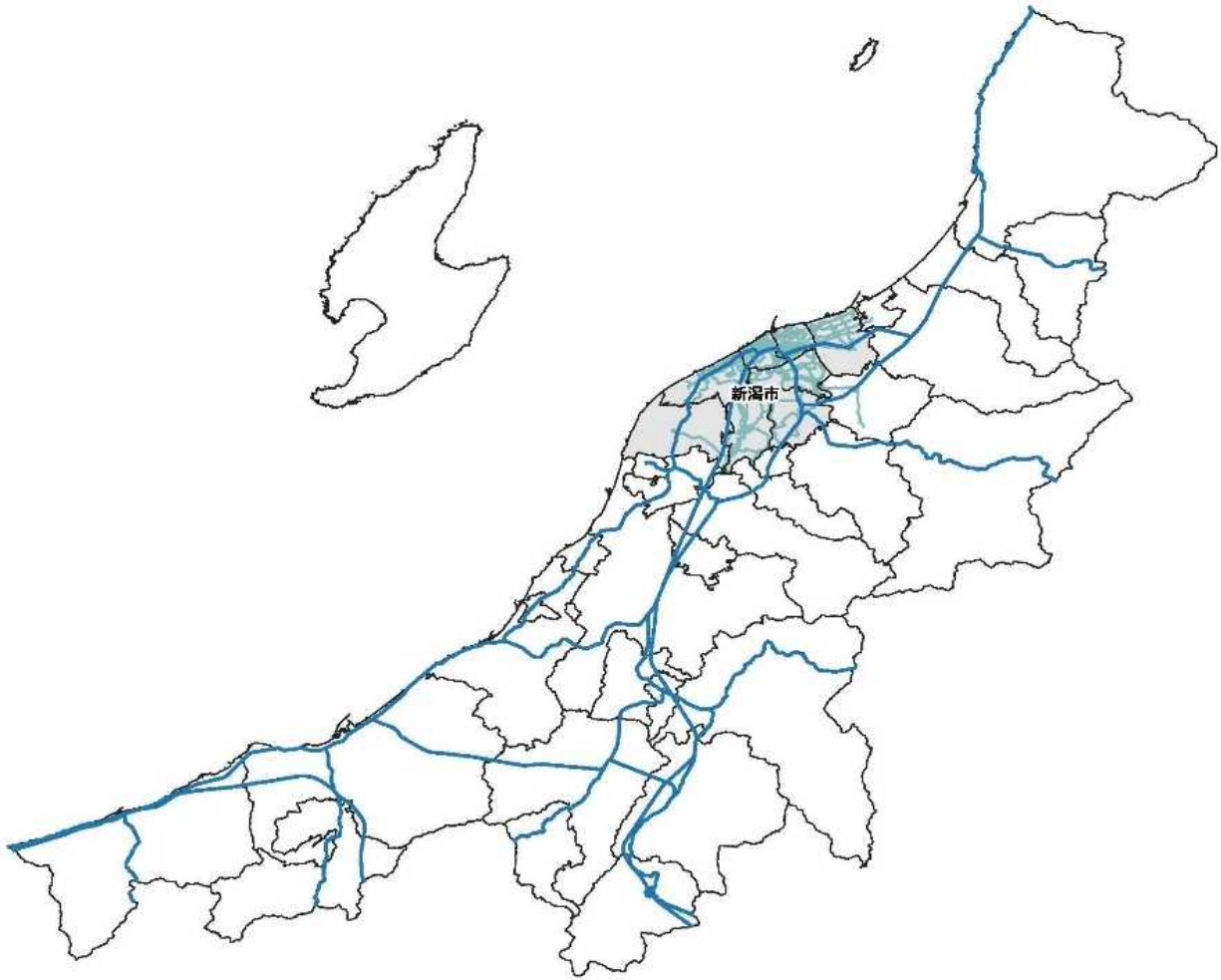


(2) 新潟県

1) 新潟市

① 公共交通ネットワーク

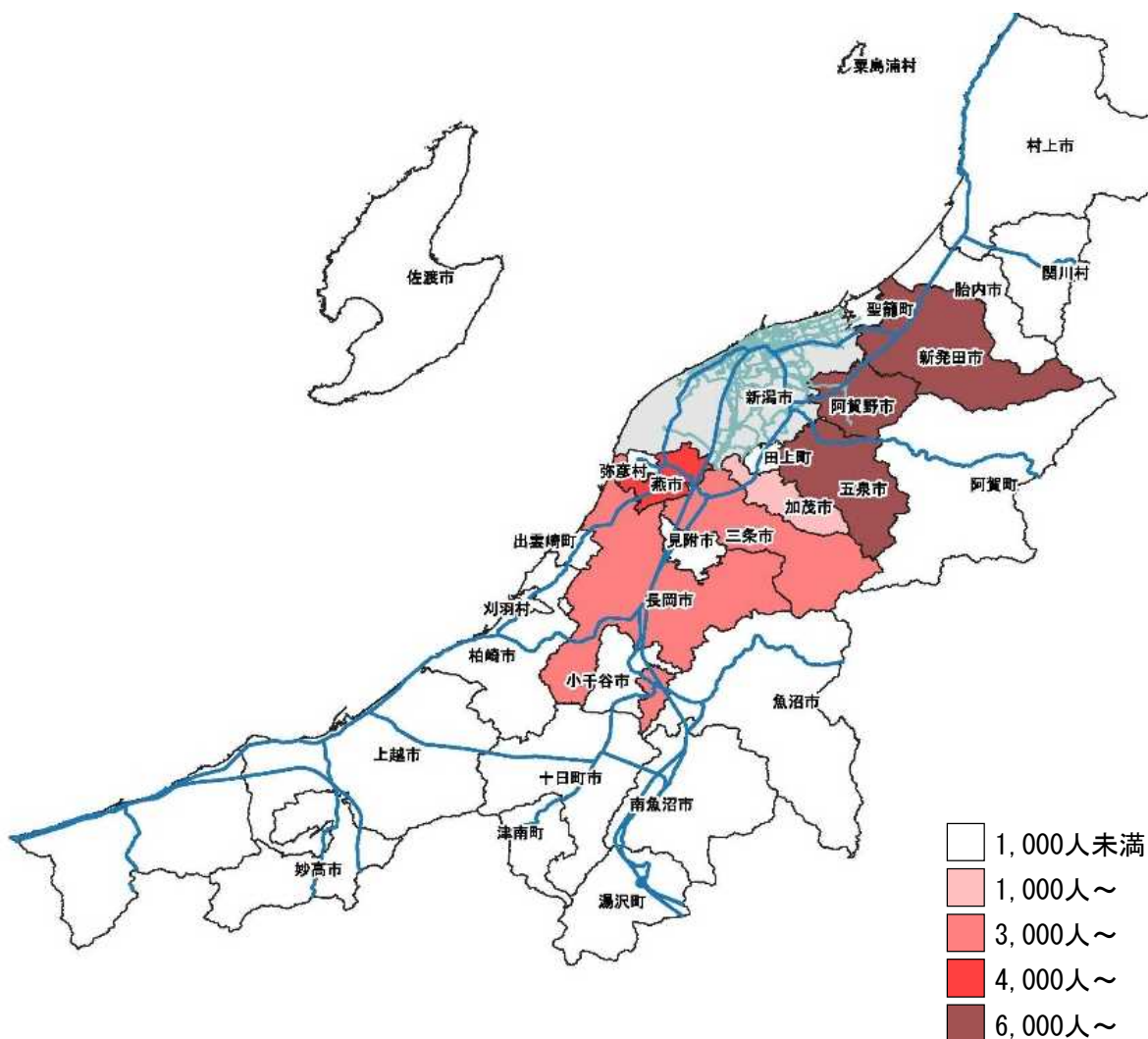
- 新潟市を通過するバスネットワークの多くは、市内を中心としたネットワークを形成しており、周辺市町村に跨がるネットワークは一部の路線に限られている。
- 一方、鉄道ネットワークは、広域に跨がり、長距離移動を支えるネットワークを形成している。



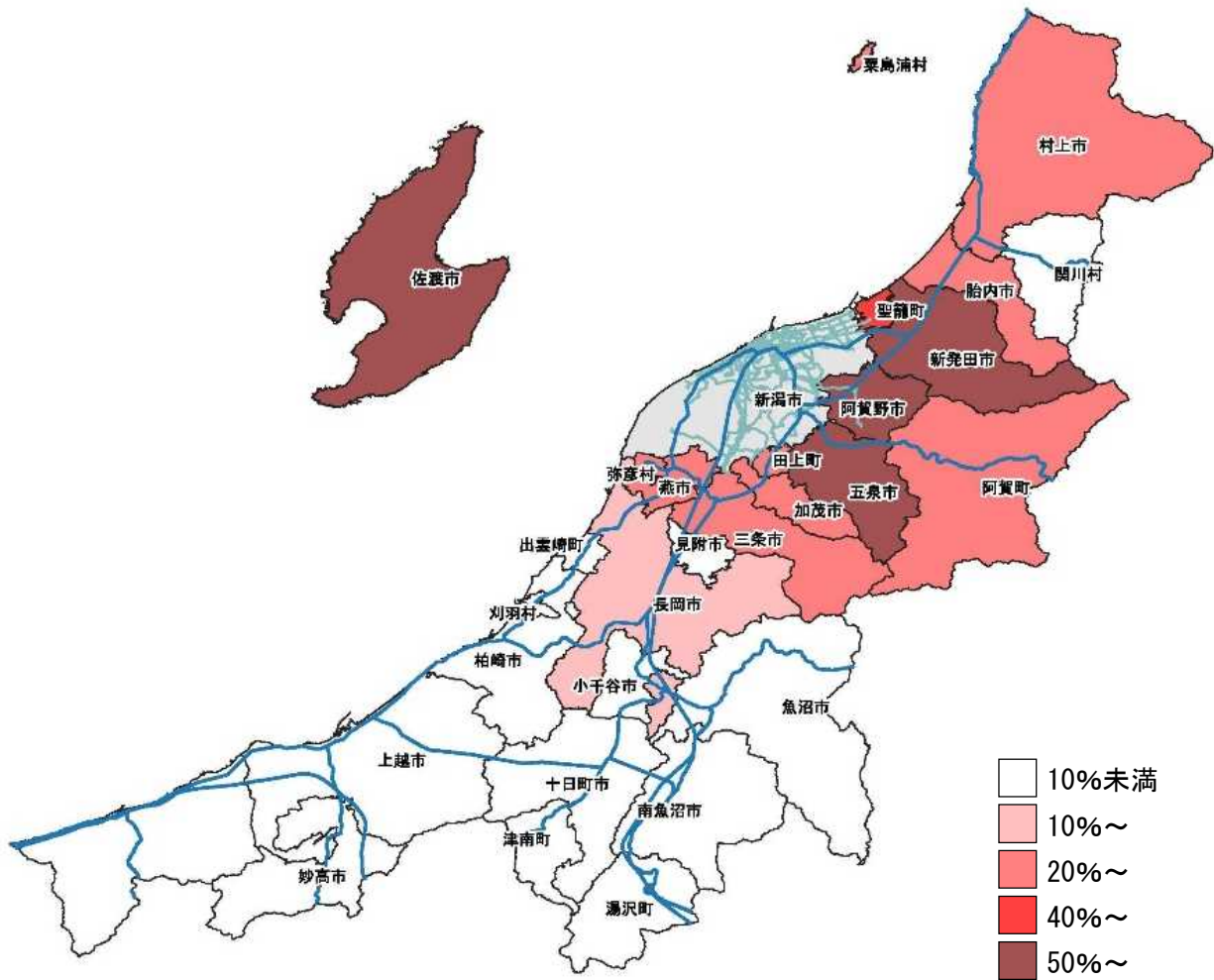
② 通勤・通学流動

- 全国パーソントリップ調査によると全国平均のバス分担率は2.7%となっている。バス乗車の最大定員を60名と想定すると、6,000名程度の流動があることで、バスが満員となるため、流動量については6,000人を基準に閾値を設定した。(以降の市も同様)
- 新潟市に隣接している新発田市、阿賀野市や五泉市からの流入者数が多くなっている。
- 各市の就業・就学者の市外流動量のうち新潟市に流入している割合を見ると、流入数と傾向は変わらず、流入数が多い新発田市、阿賀野市や五泉市は市外に通勤・通学している人の5割以上が新潟市に流入している。また、より広域な市町村で新潟市との繋がりが強いことがうかがえる。
- これらの市町村をつなぐ公共交通ネットワークを見ると、流入数が多い市町村には主に鉄道ネットワークが形成されており、鉄道ネットワーク沿線に圏域が拡大していったことがうかがえる。

《実数》



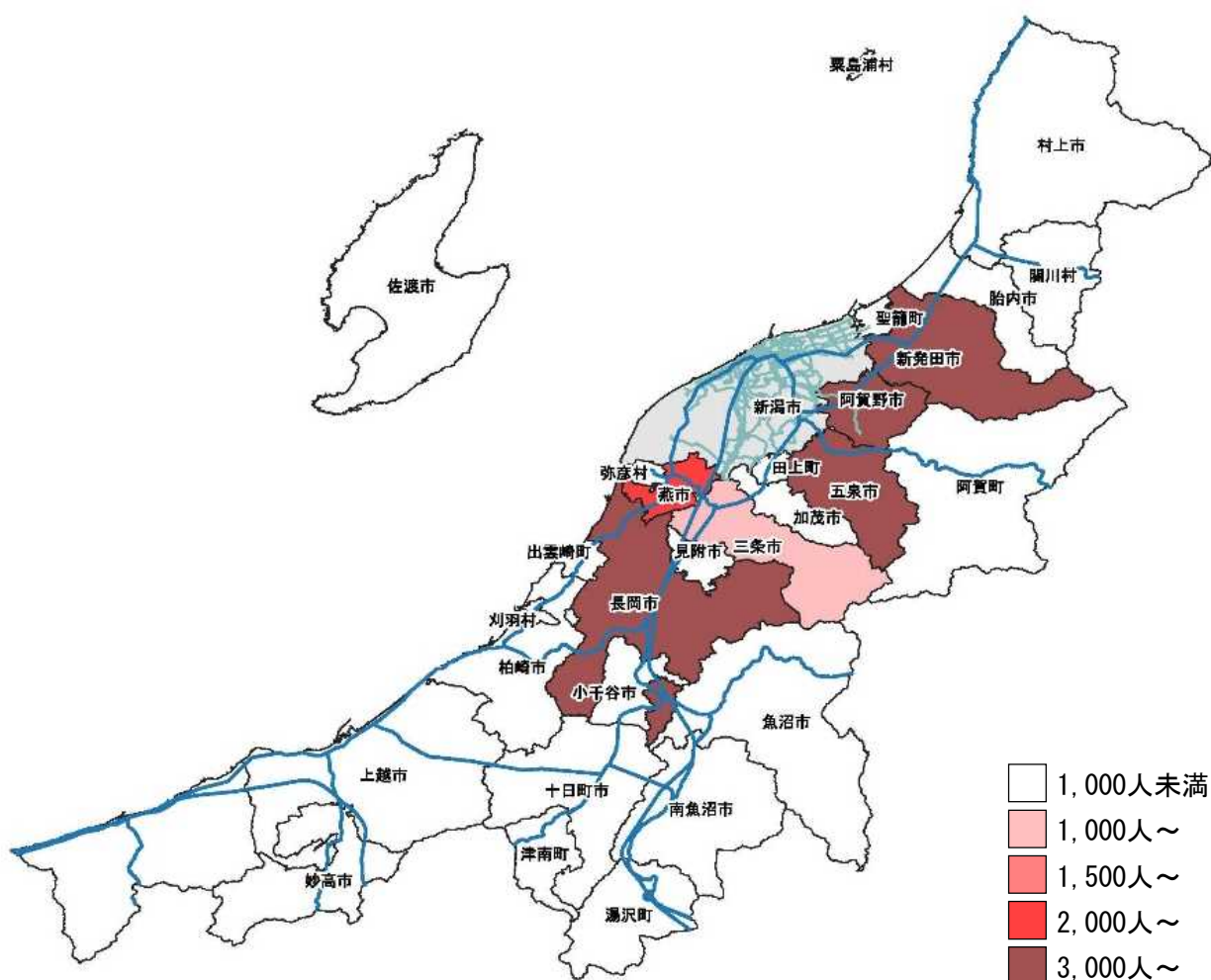
《割合》



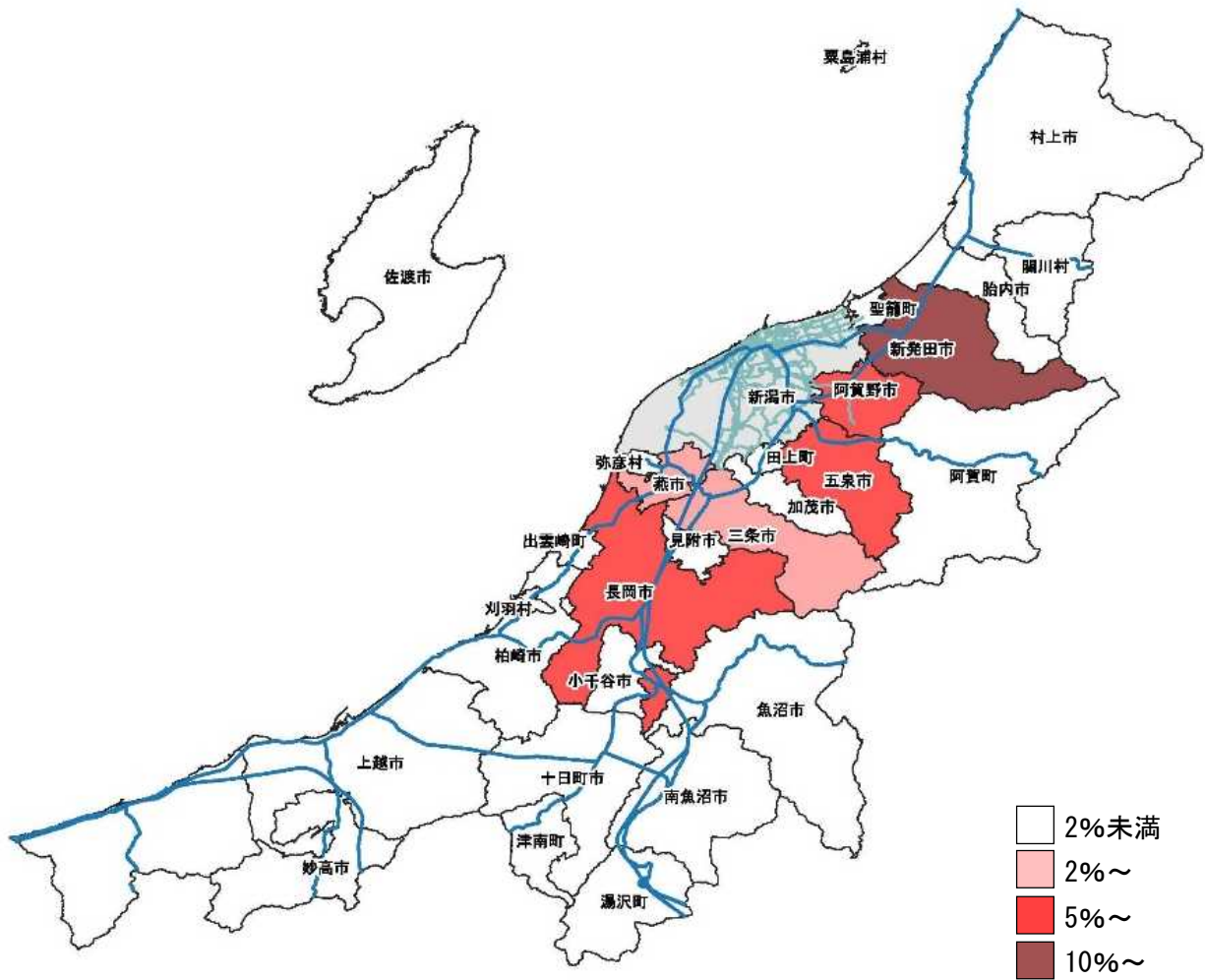
③ 休日 14 時の流動（買い物想定）

- 平日の閾値を 6,000 人としたため、休日については、設定値として半分の 3,000 人を閾値として設定した。（以降の市も同様）
- 休日 14 時の流動を見ると、通勤・通学流動と大きく傾向は変わらないが、長岡市からの流入も見られる。
- RESAS では、着地側への流入数上位 10 市町村がわかるが、発地側の全ての流出先が不明である。そのため、各市からの流出先として観測された市町村のみの合計値を母数として、各市町村の割合を算出した。割合を見ると、新発田市からの割合が高い。また、本集計値は居住者の定住者となっており、各市町村に宿泊して周遊するような観光客、ビジネス客等の交流人口は含まれていない。

《実数》

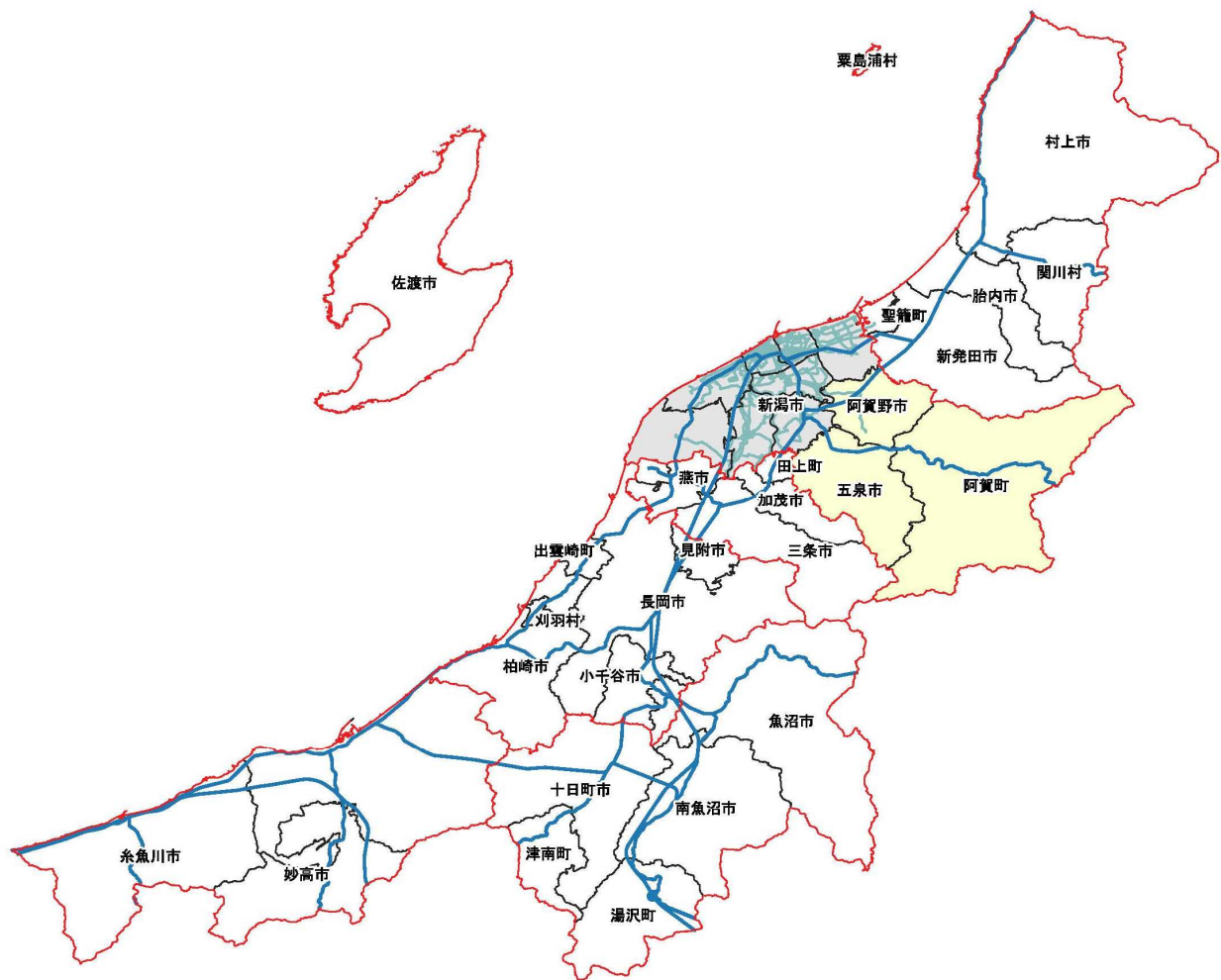


《割合》



④ 二次医療圏

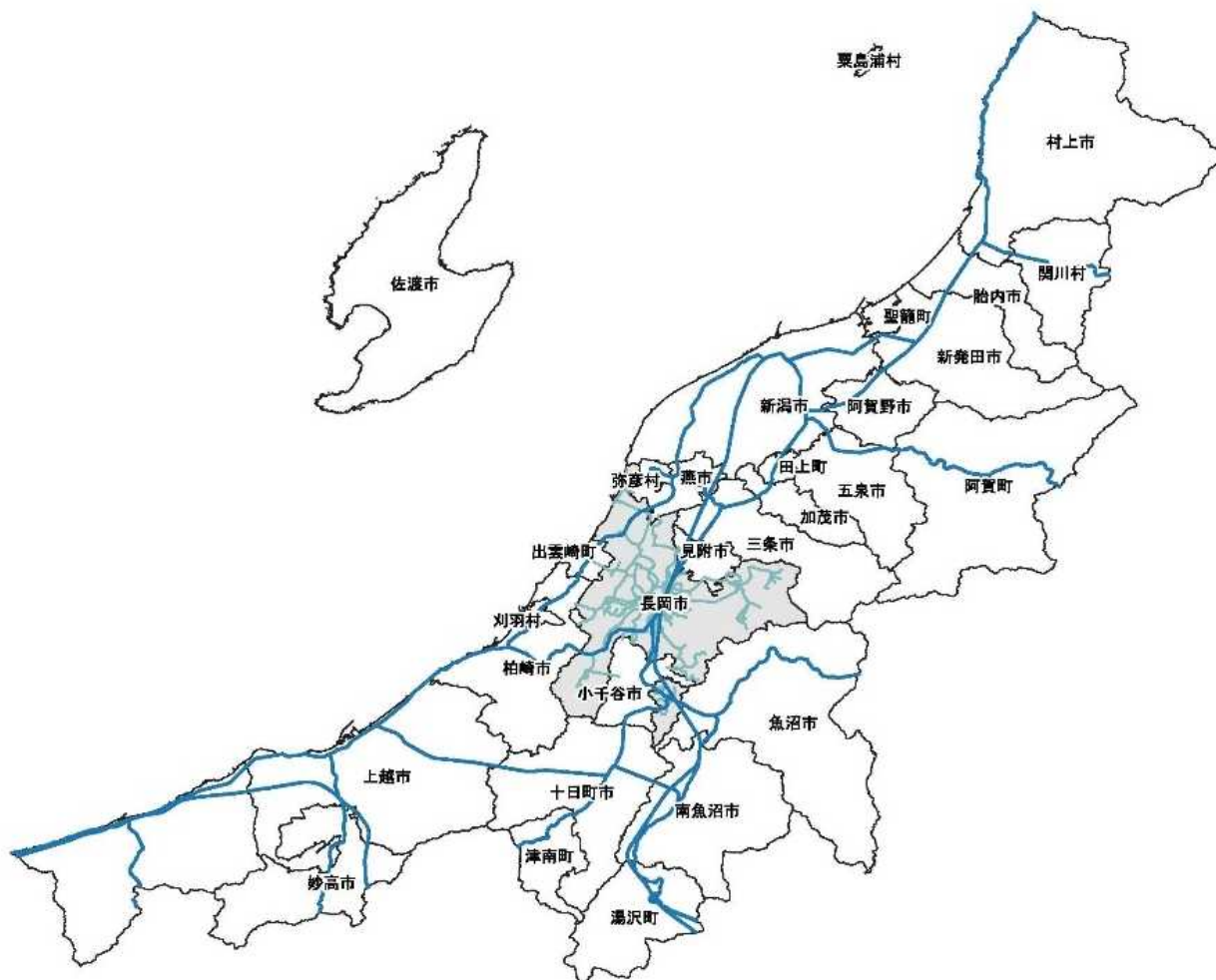
- 新潟市を含む二次医療圏は東西市町村に跨がるように設定されており、阿賀野市、阿賀町、五泉市が医療圏として設定されている。



2) 長岡市

① 公共交通ネットワーク

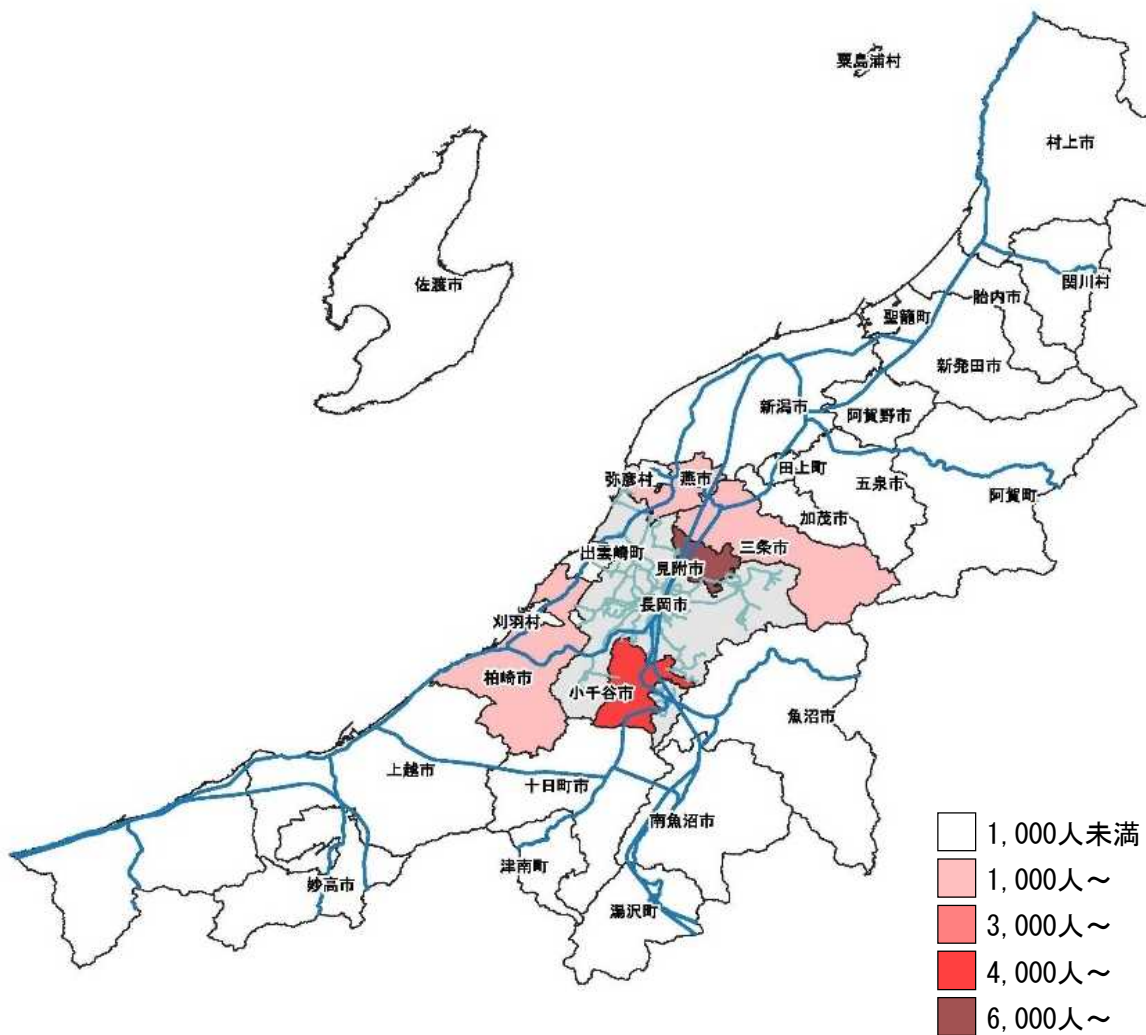
- 長岡市を通過するバスネットワークの多くは、市内を中心としたネットワークを形成しており、ほとんどが市内で完結している路線となっている。
- 一方、鉄道ネットワークは、南北を広域に跨がり、長距離移動を支えるネットワークを形成している。



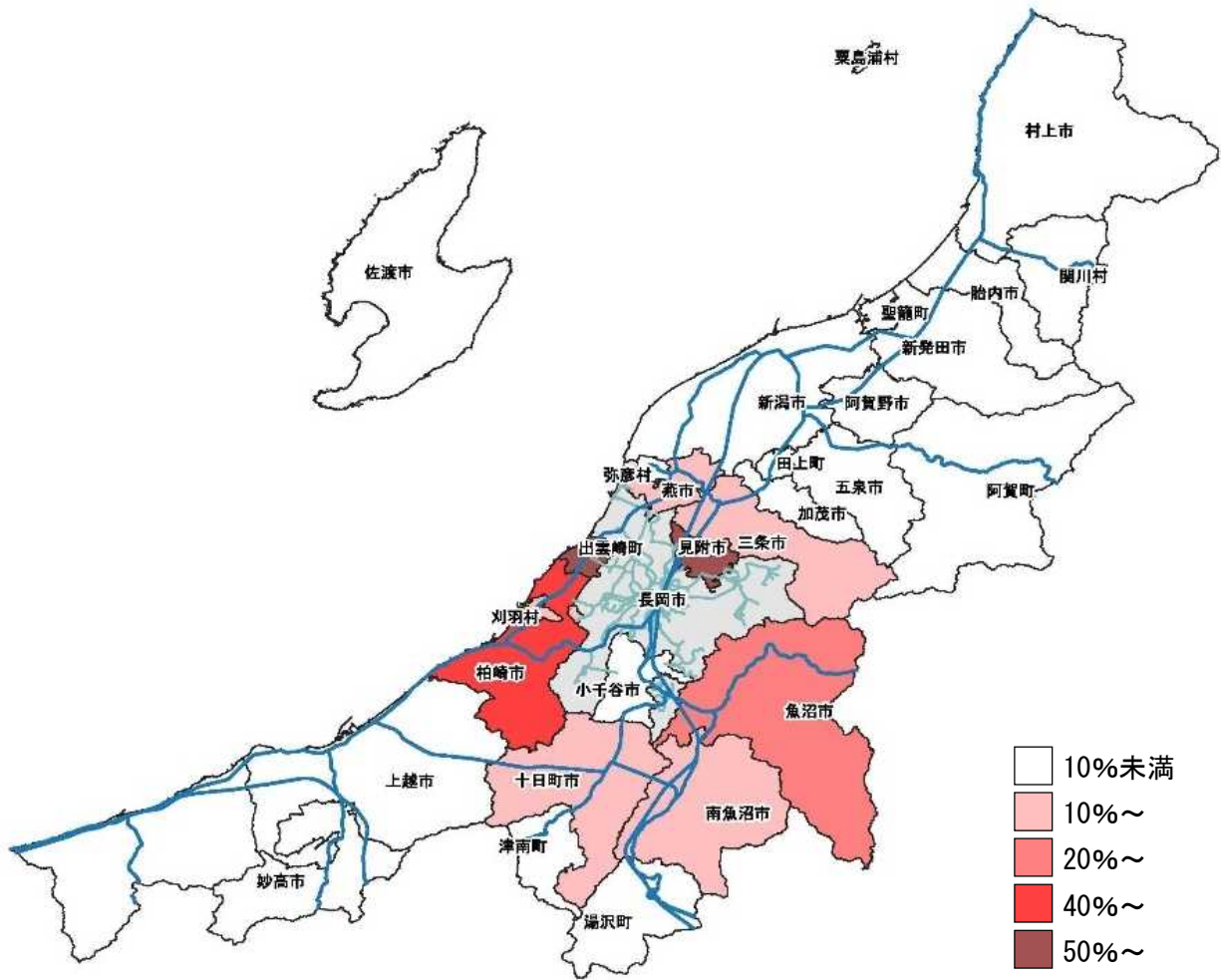
② 通勤・通学流動

- 長岡市に隣接している見附市、小千谷市からの流入者数が多くなっている。
- 各市の就業・就学者の市外流動量のうち長岡市に流入している割合を見ると、出雲崎町は長岡市と結びつきが強いことがうかがえる。また、より広域な市町村で長岡市とのつながりが強いことがうかがえる。
- これらの市町村をつなぐ公共交通ネットワークを見ると、流入数が多い市町村には鉄道ネットワークが形成されている。

《実数》



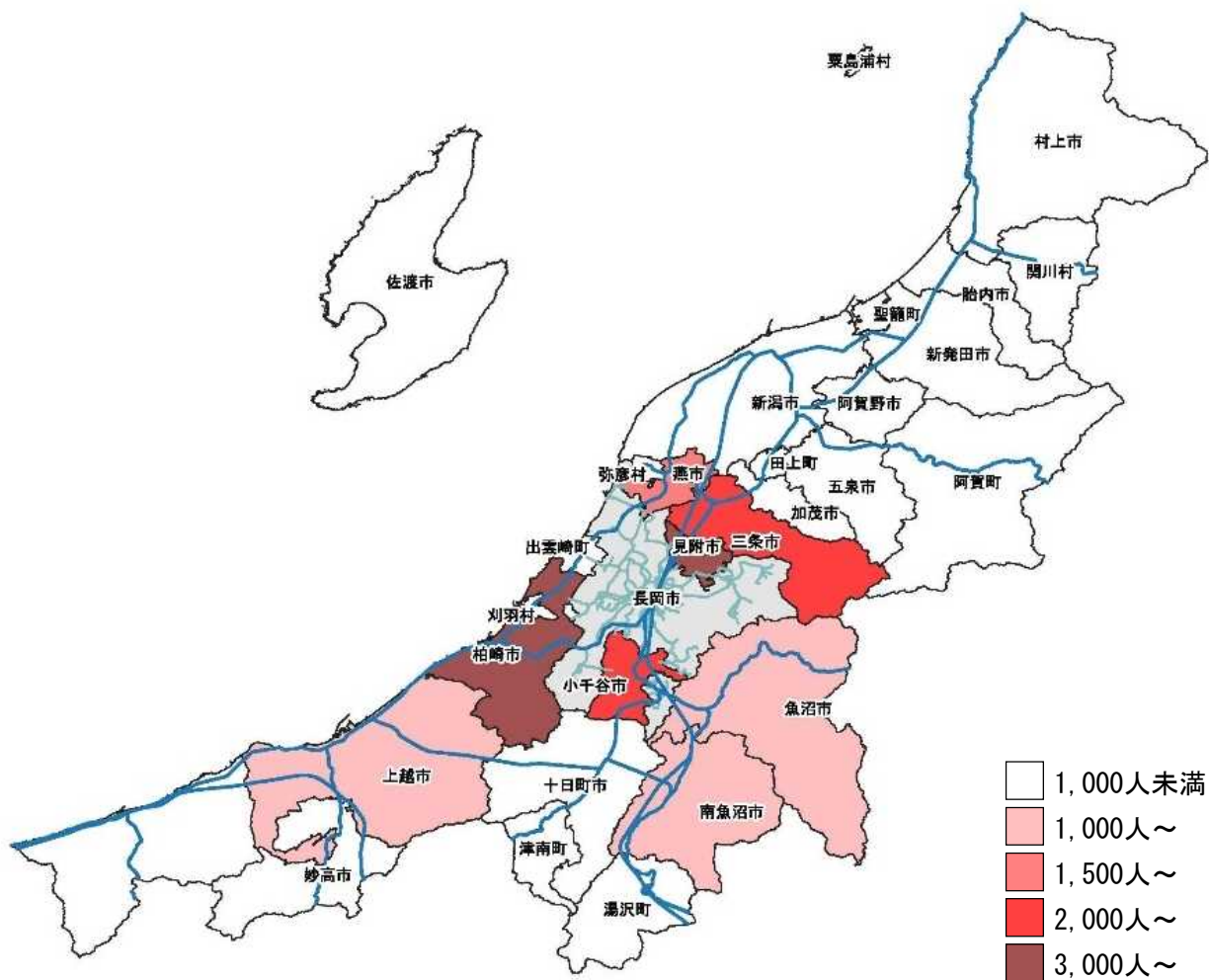
《割合》



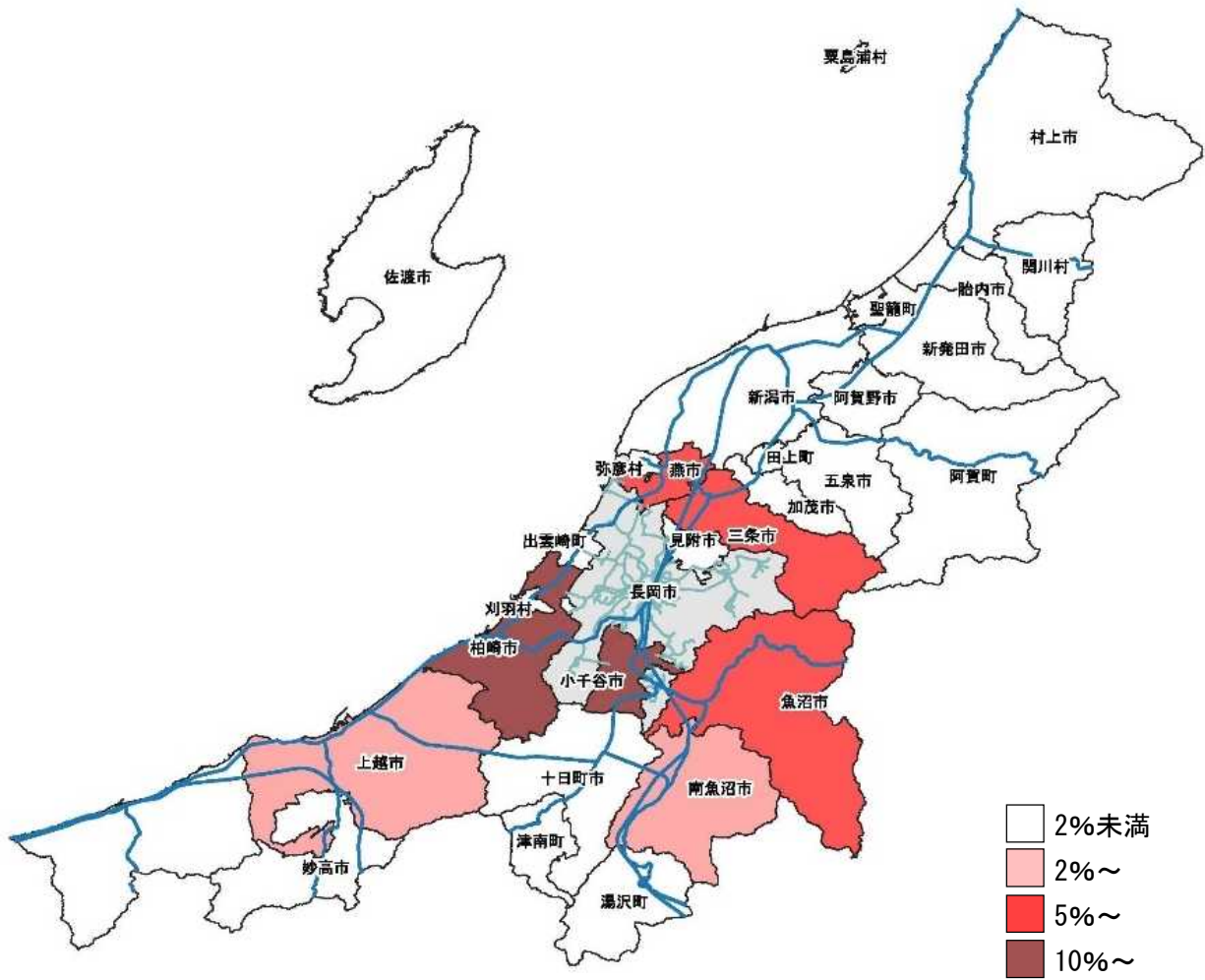
③ 休日 14 時の流動（買い物想定）

- 休日 14 時の流動を見ると、通勤・通学流動と大きく傾向は変わらないが、柏崎市からの流入も見られる。
- 長岡市に流入している各市町村の流入者構成比を見ると、柏崎市、見附市、小千谷市からの割合が高い。

《実数》

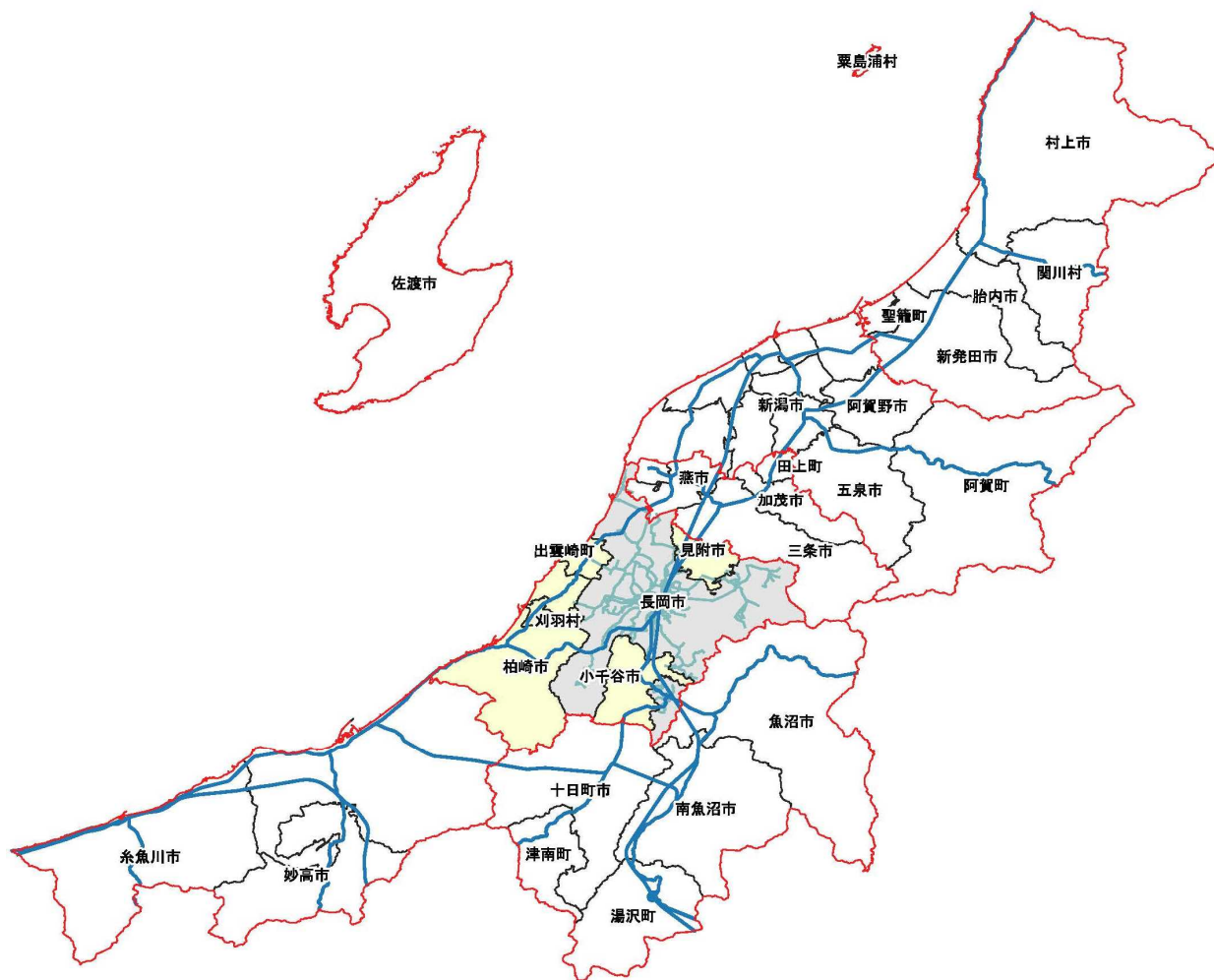


《割合》



④ 二次医療圏

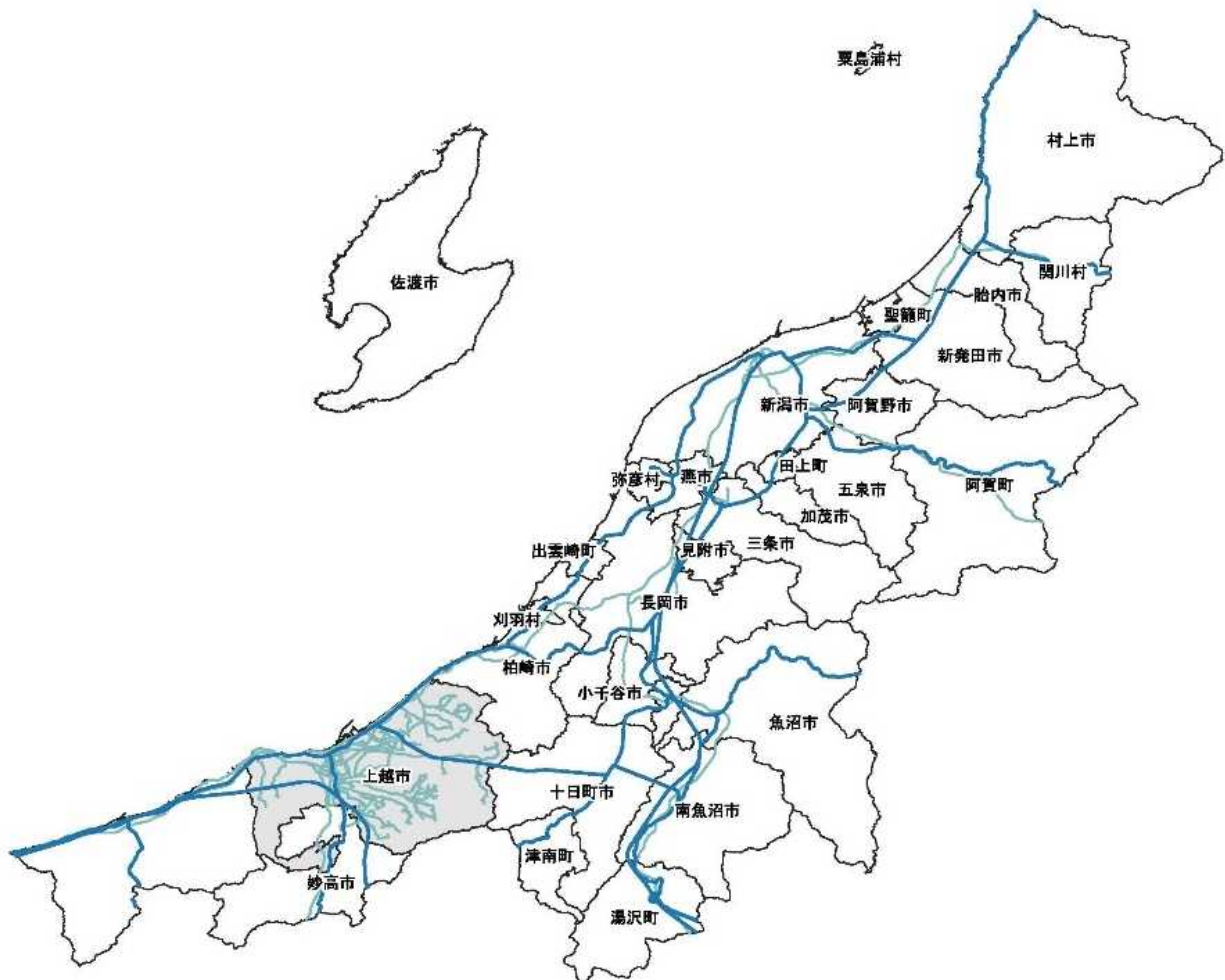
- 長岡市を含む二次医療圏は西側市町村に跨がるように設定されており、出雲崎町、刈羽村、柏崎市、小千谷市が医療圏として設定されている。



3) 上越市

① 公共交通ネットワーク

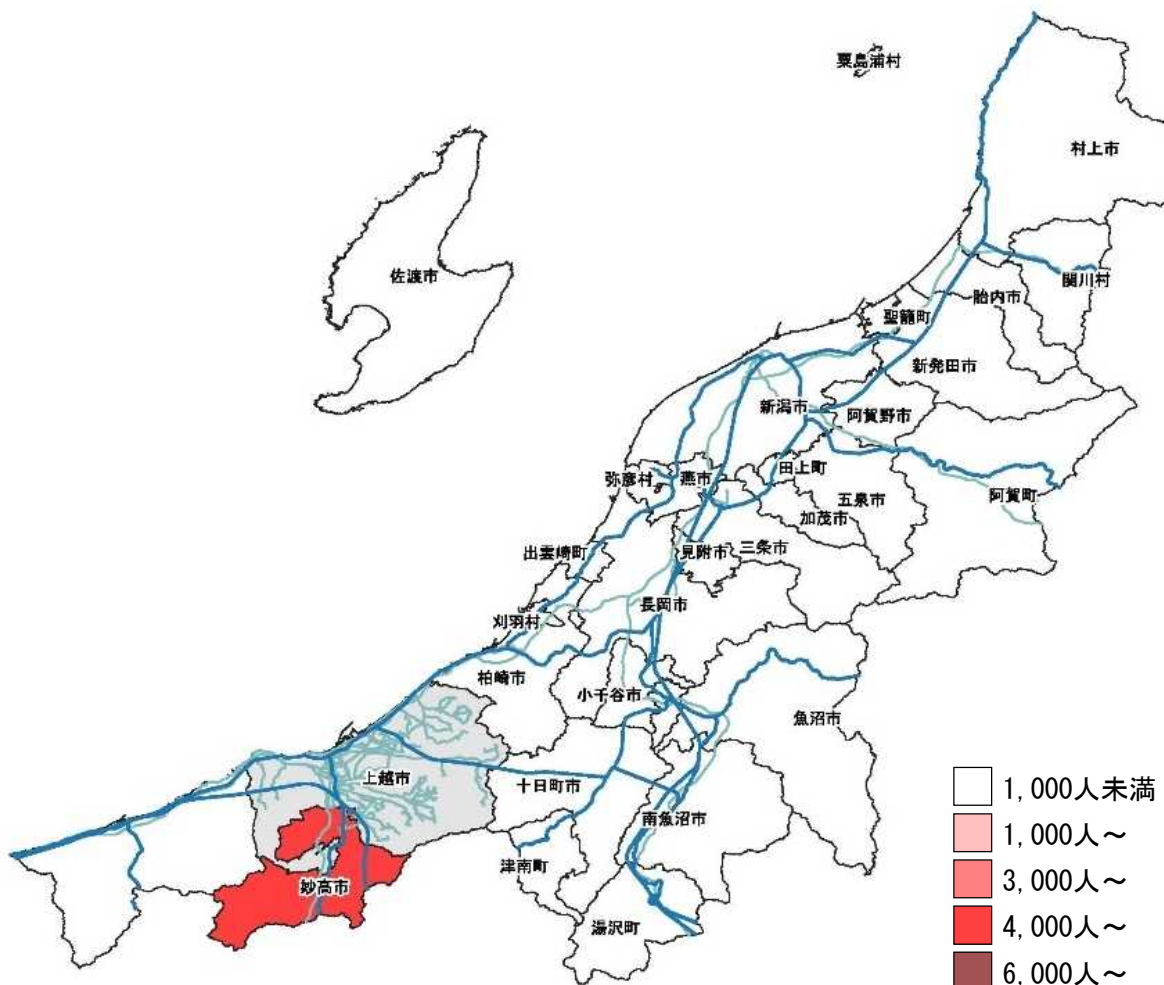
- 上越市を通過するバスネットワークの多くは、市内を中心としたネットワークを形成しており、周辺市町村に跨がる広域ネットワークも見られる。
- 一方、鉄道ネットワークは、広域に跨がり、長距離移動を支えるネットワークを形成している。



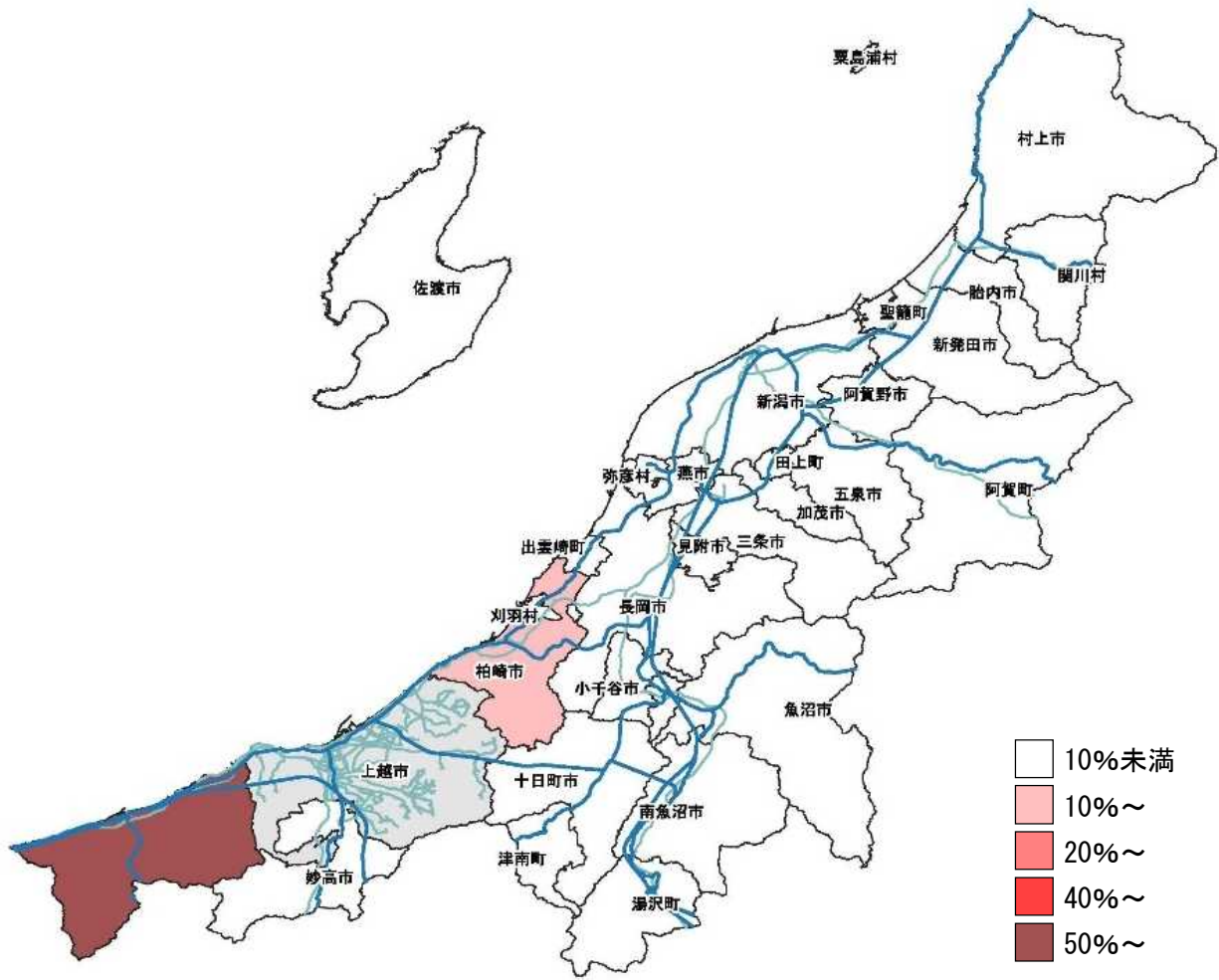
② 通勤・通学流動

- 上越市に隣接している妙高市からの流入者数が多くなっている。ただし、閾値として設定した6,000人を超える流入数とはなっていない。
- 各市の就業・就学者の市外流動量のうち上越市に流入している割合を見ると、糸魚川市、柏崎市は上越市と結びつきが強いことがうかがえる。
- これらの市町村をつなぐ公共交通ネットワークを見ると、流入数が多い市町村には鉄道ネットワークが形成されている。

《実数》



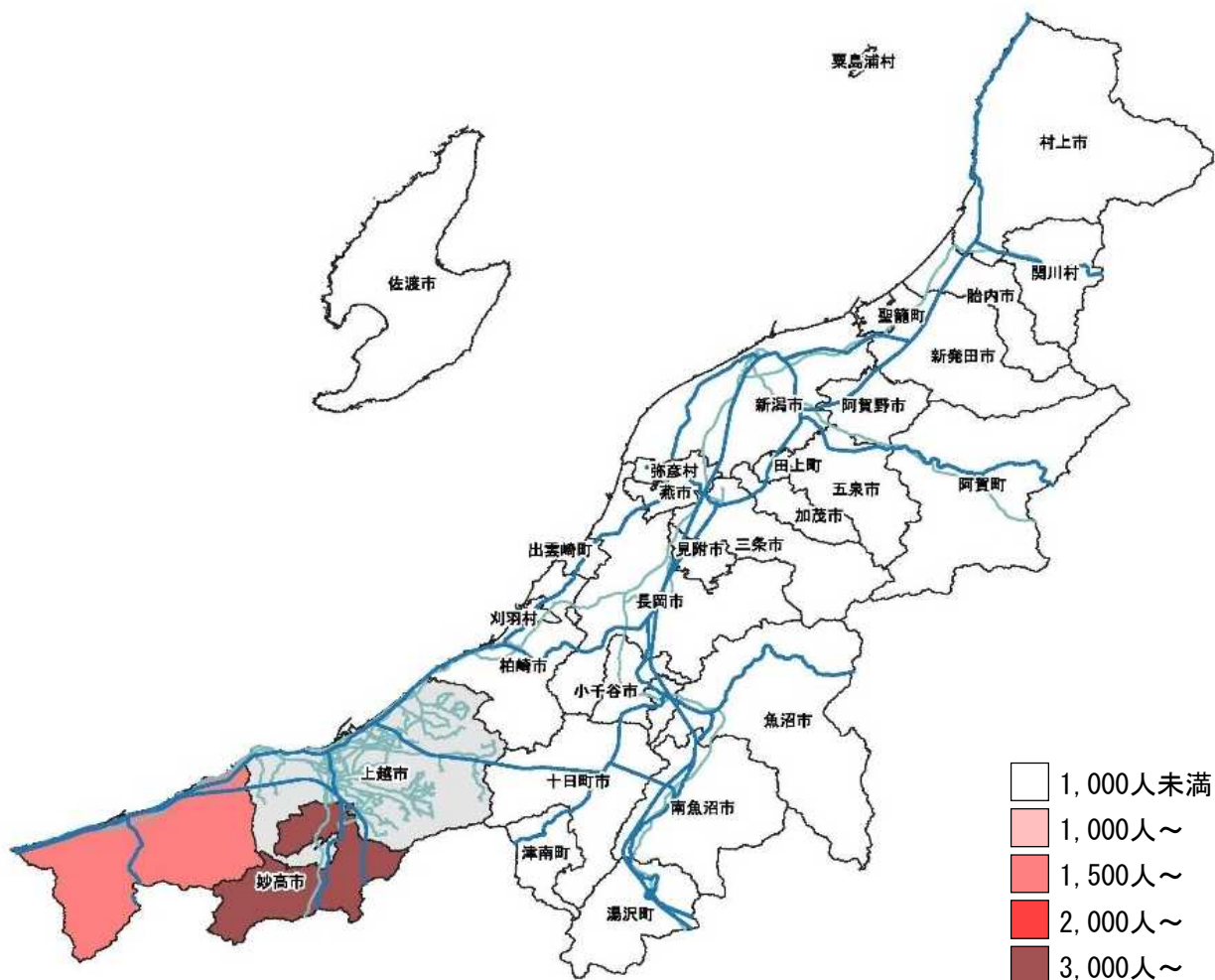
《割合》



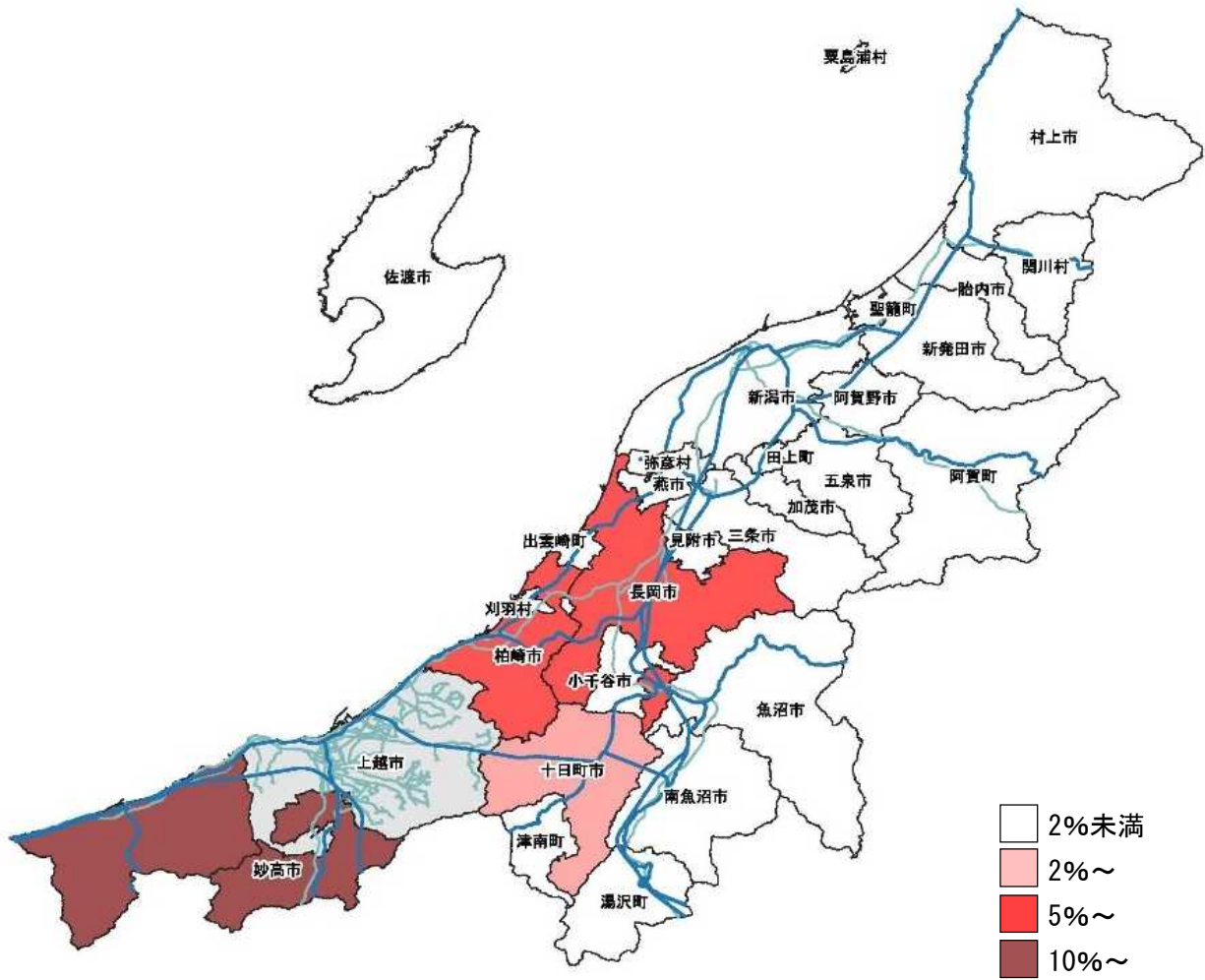
③ 休日 14 時の流動（買い物想定）

- 休日 14 時の流動を見ると、通勤・通学流動と大きく傾向は変わらないが、糸魚川市からの流入も見られる。
- 上越市に流入している各市町村の流入者構成比を見ると、上記 2 市に加え、柏崎市、長岡市、小千谷市、出雲崎町からの割合が高い。

《実数》

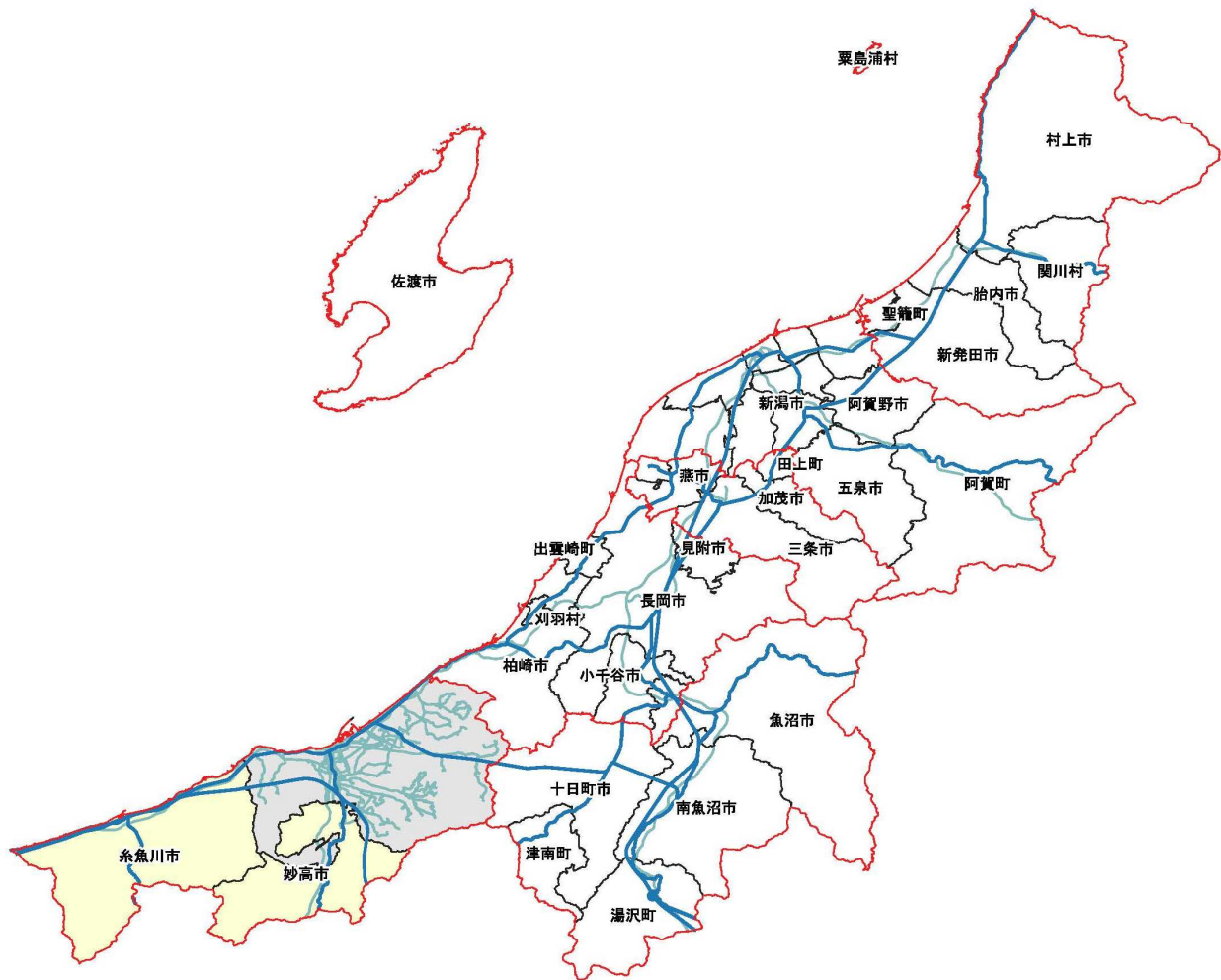


《割合》



④ 二次医療圏

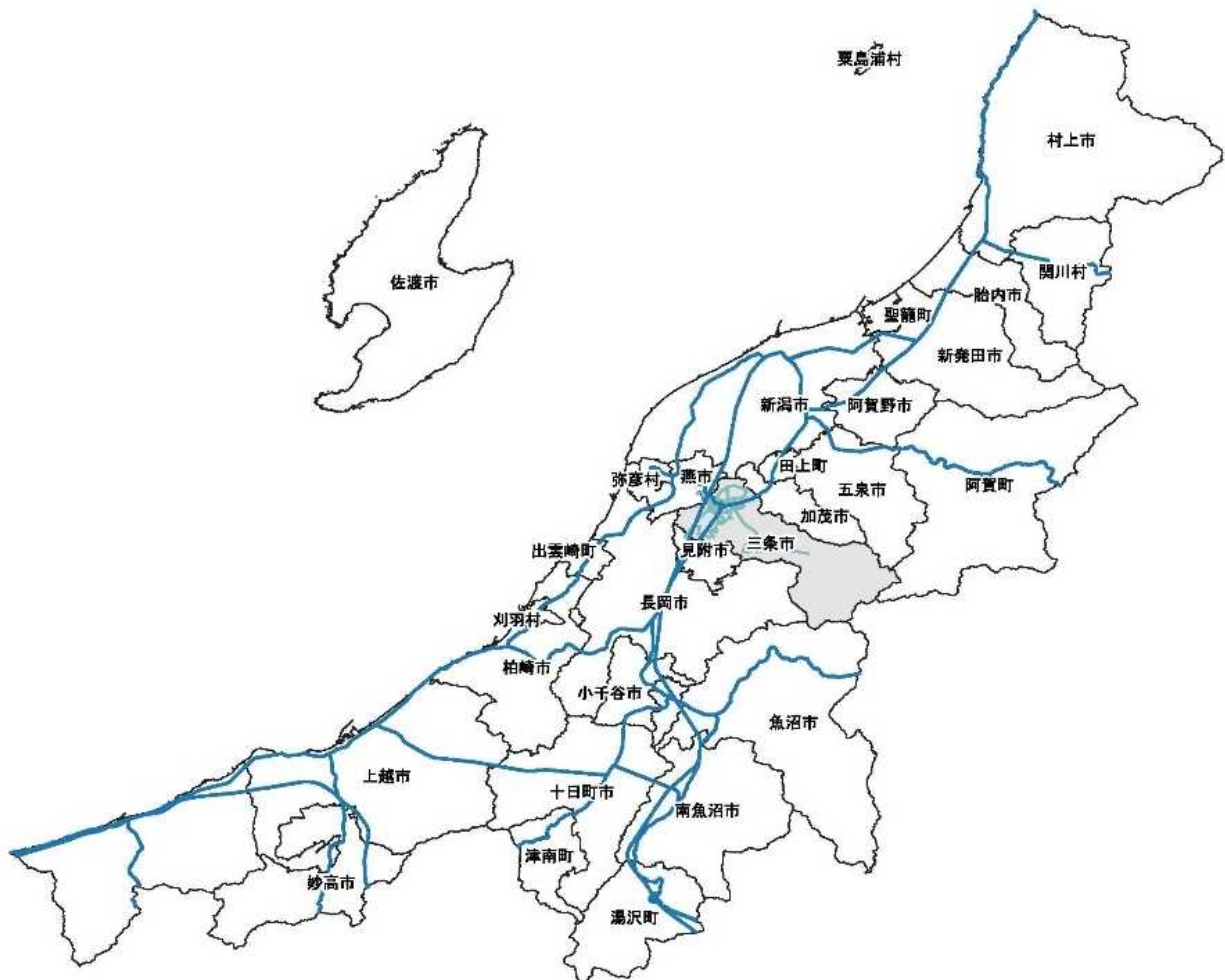
- 上越市を含む二次医療圏は東西市町村に跨がるように設定されており、妙高市、糸魚川市が医療圏として設定されている。



4) 三條市

① 公共交通ネットワーク

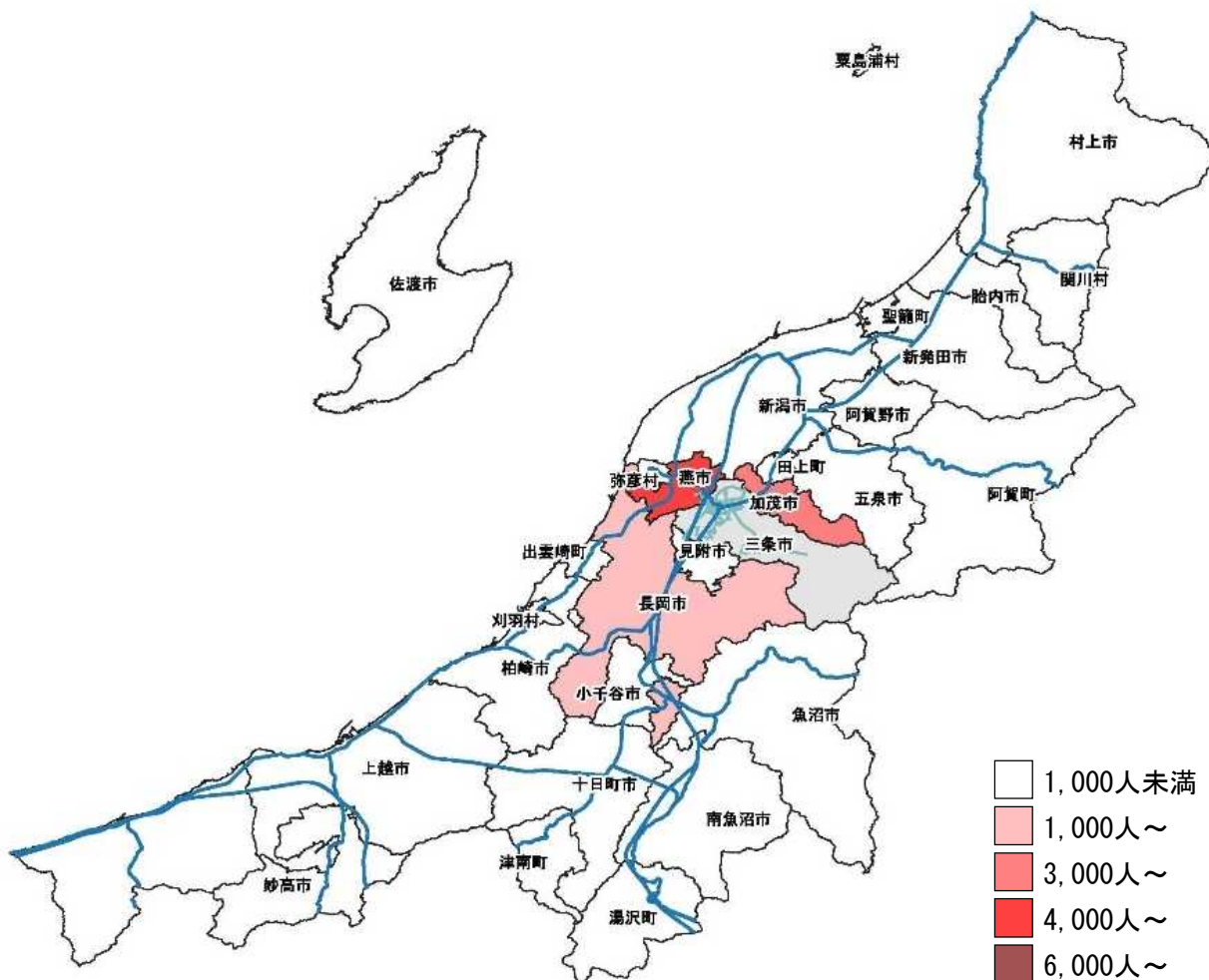
- 三條市を通過するバスネットワークの多くは、市内を中心としたネットワークを形成しており、周辺市町村に跨がるネットワークは一部の路線に限られている。
- 一方、鉄道ネットワークは、市北西部を起点として広域に跨がり、長距離移動を支えるネットワークを形成している。



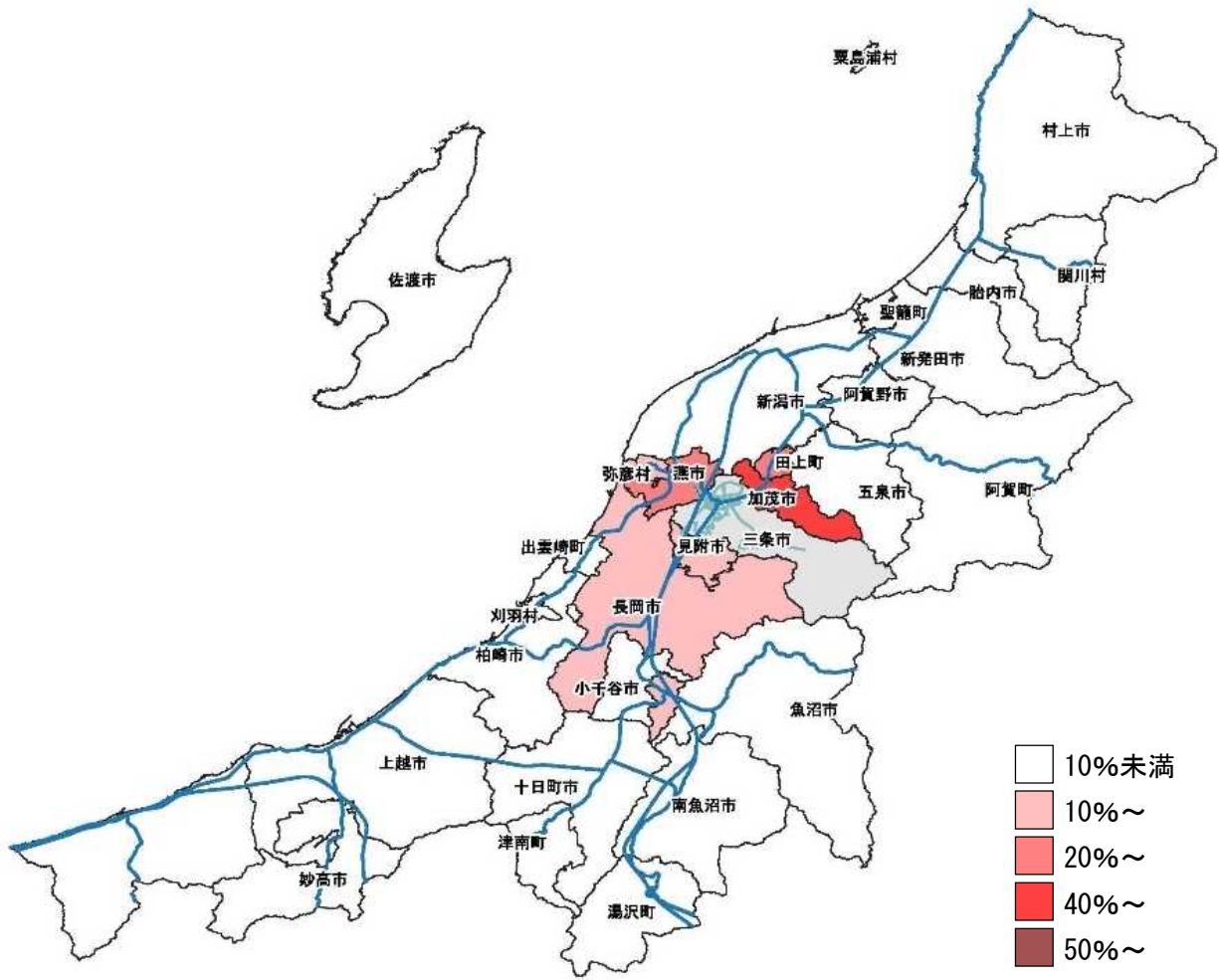
② 通勤・通学流動

- 三条市に隣接している燕市からの流入者数が多くなっている。ただし、閾値として設定した6,000人を超える流入数とはなっていない。
- 各市の就業・就学者の市外流動量のうち三条市に流入している割合を見ると、加茂市は三条市と結びつきが強いことがうかがえる。また、より広域な市町村で三条市との繋がりが強いことがうかがえる。
- これらの市町村をつなぐ公共交通ネットワークを見ると、流入数が多い市町村には鉄道ネットワークが形成されている。

《実数》



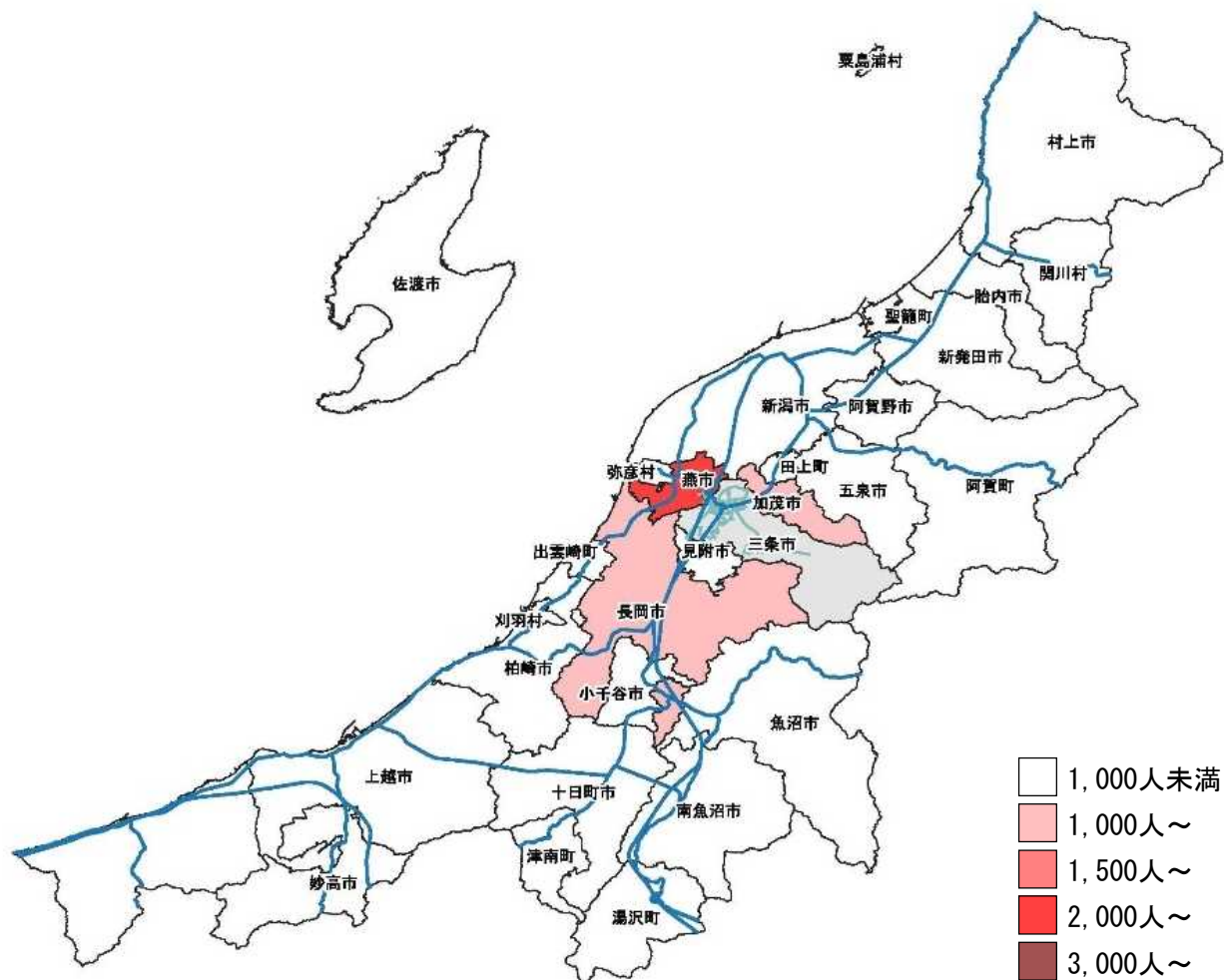
《割合》



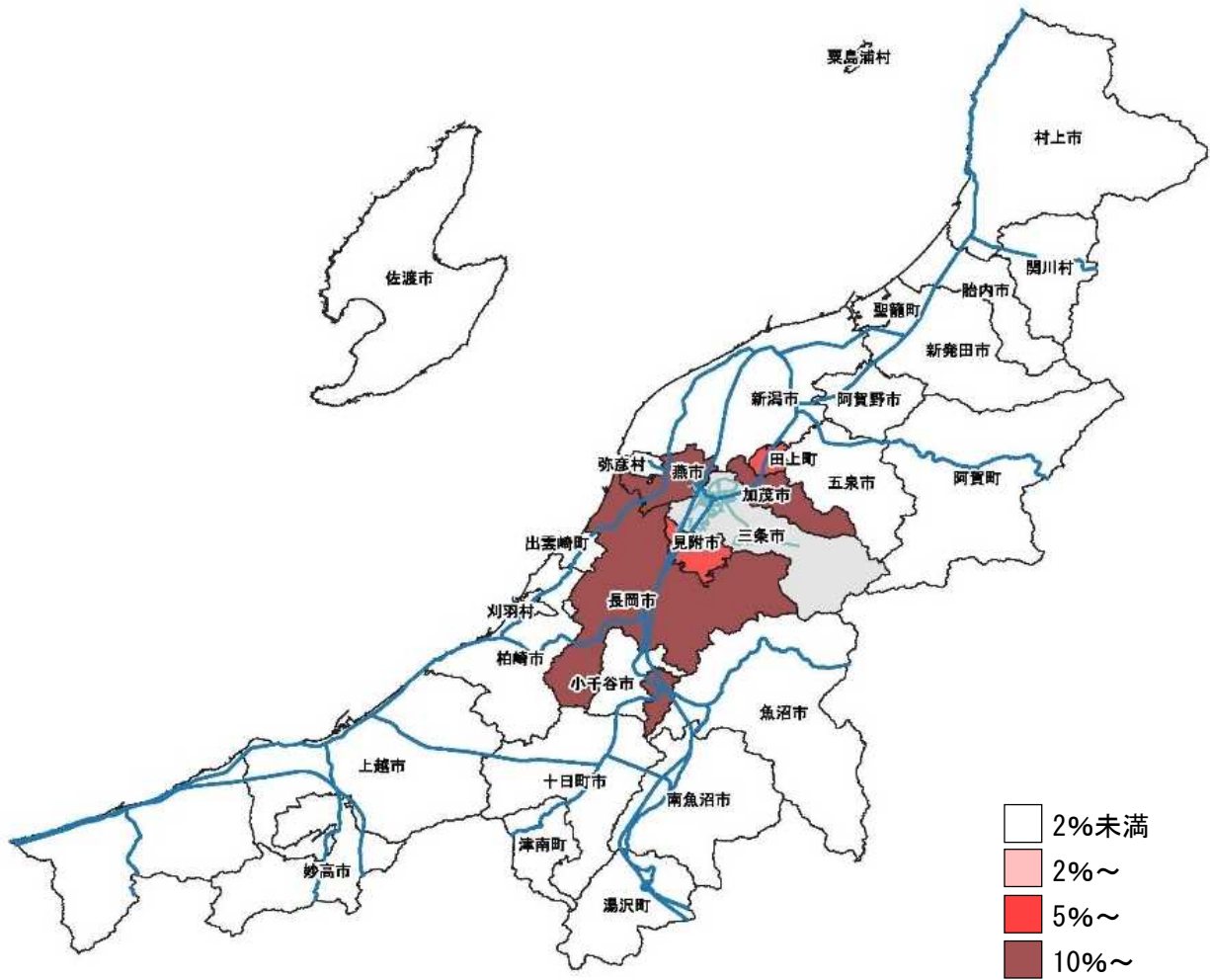
③ 休日 14 時の流動（買い物想定）

- 休日 14 時の流動を見ると、通勤・通学流動と大きく傾向は変わらない。
- 三条市に流入している各市町村の流入者構成比を見ると、燕市、長岡市、加茂市からの割合が高い。

《実数》

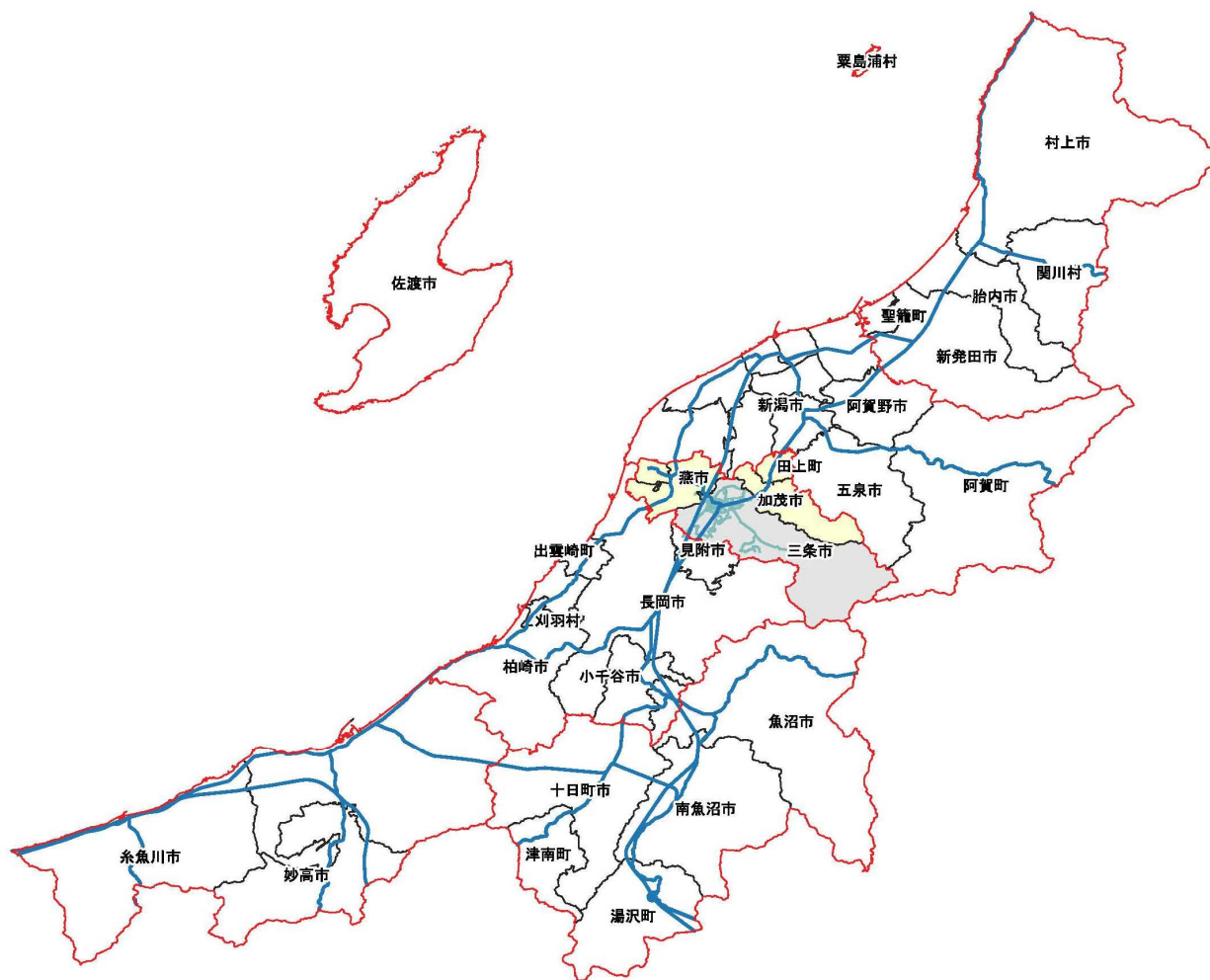


《割合》



④ 二次医療圏

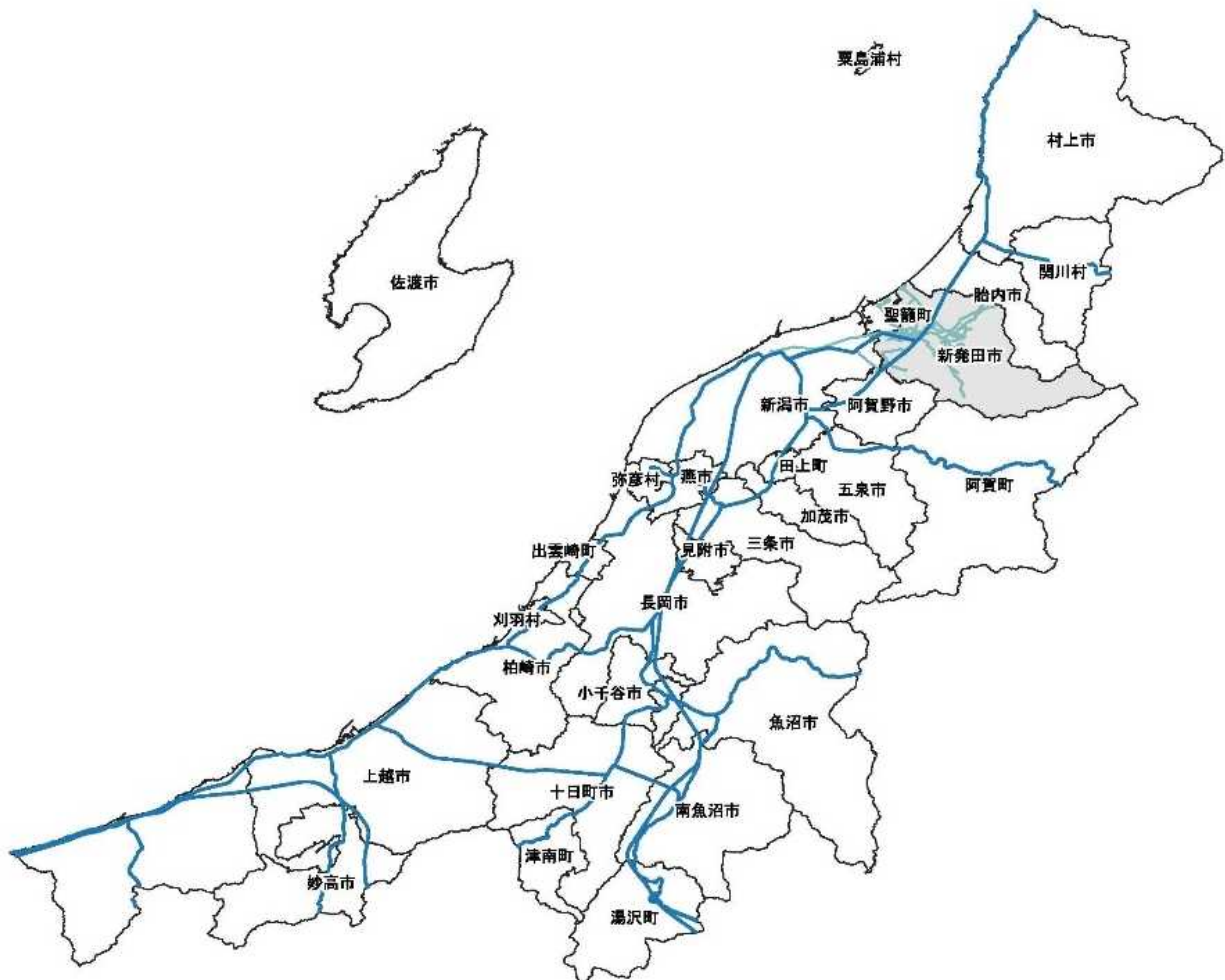
- 三条市を含む二次医療圏は三条市を中心に設定されており、加茂市、見附市、燕市、弥彦村が医療圏として設定されている。



5) 新発田市

① 公共交通ネットワーク

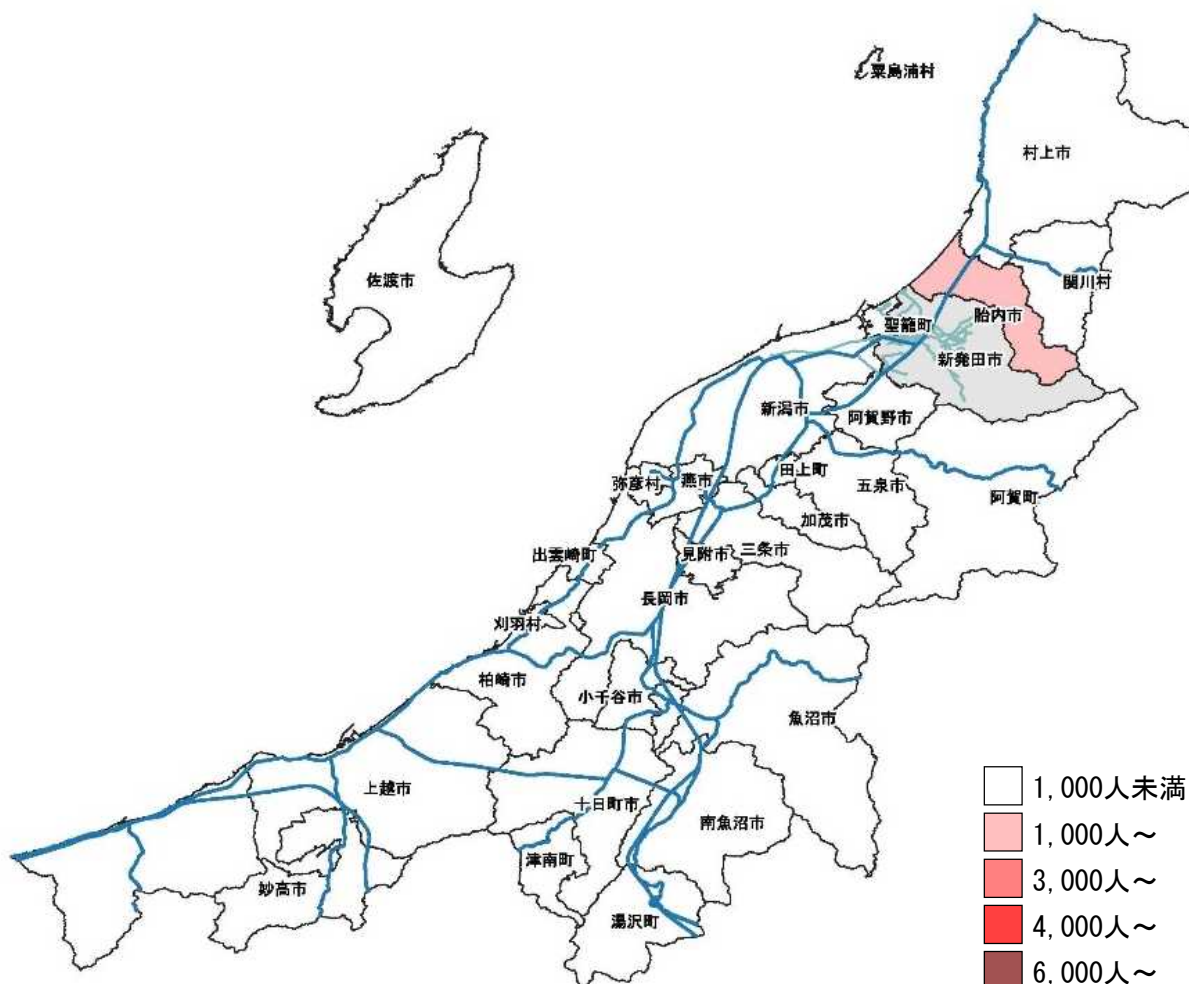
- 新発田市を通過するバスネットワークの多くは、市内を中心としたネットワークを形成しており、一部、聖籠町、新潟市に跨がるネットワークが形成されている。
- 一方、鉄道ネットワークは、広域に跨がり、長距離移動を支えるネットワークを形成している。



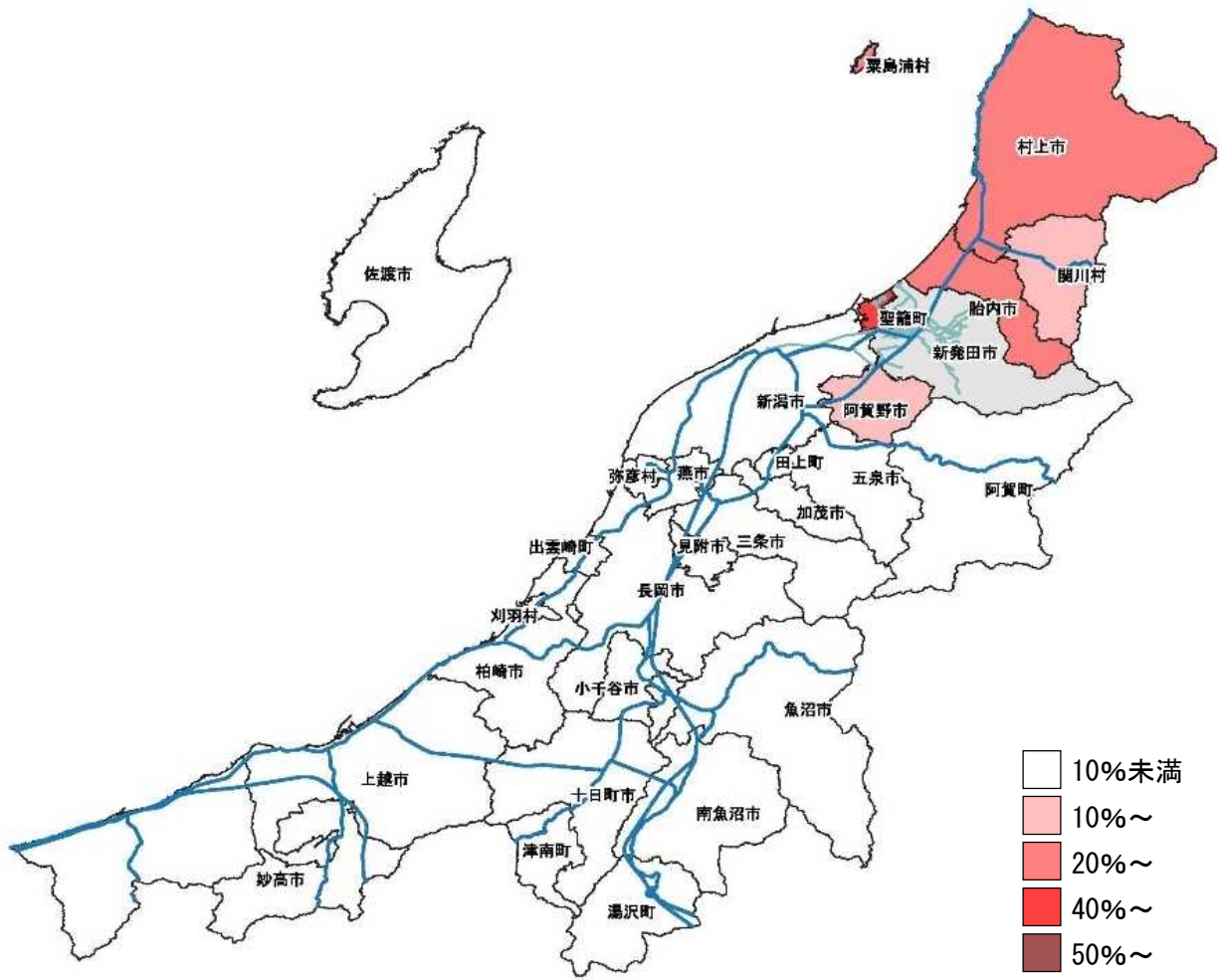
② 通勤・通学流動

- 新発田市に隣接している胎内市からの流入者数が多くなっている。ただし、閾値として設定した6,000人を超える流入数とはなっていない。
- 各市の就業・就学者の市外流動量のうち新発田市に流入している割合を見ると、胎内市に加え、聖籠町、村上市も新発田市と結びつきが強いことがうかがえる。また、より広域な市町村で新発田市とのつながりが強いことがうかがえる。
- これらの市町村をつなぐ公共交通ネットワークを見ると、流入数が多い市町村には鉄道ネットワークが形成されており、鉄道ネットワークがない聖籠町にはバスネットワークが形成されている。

《実数》



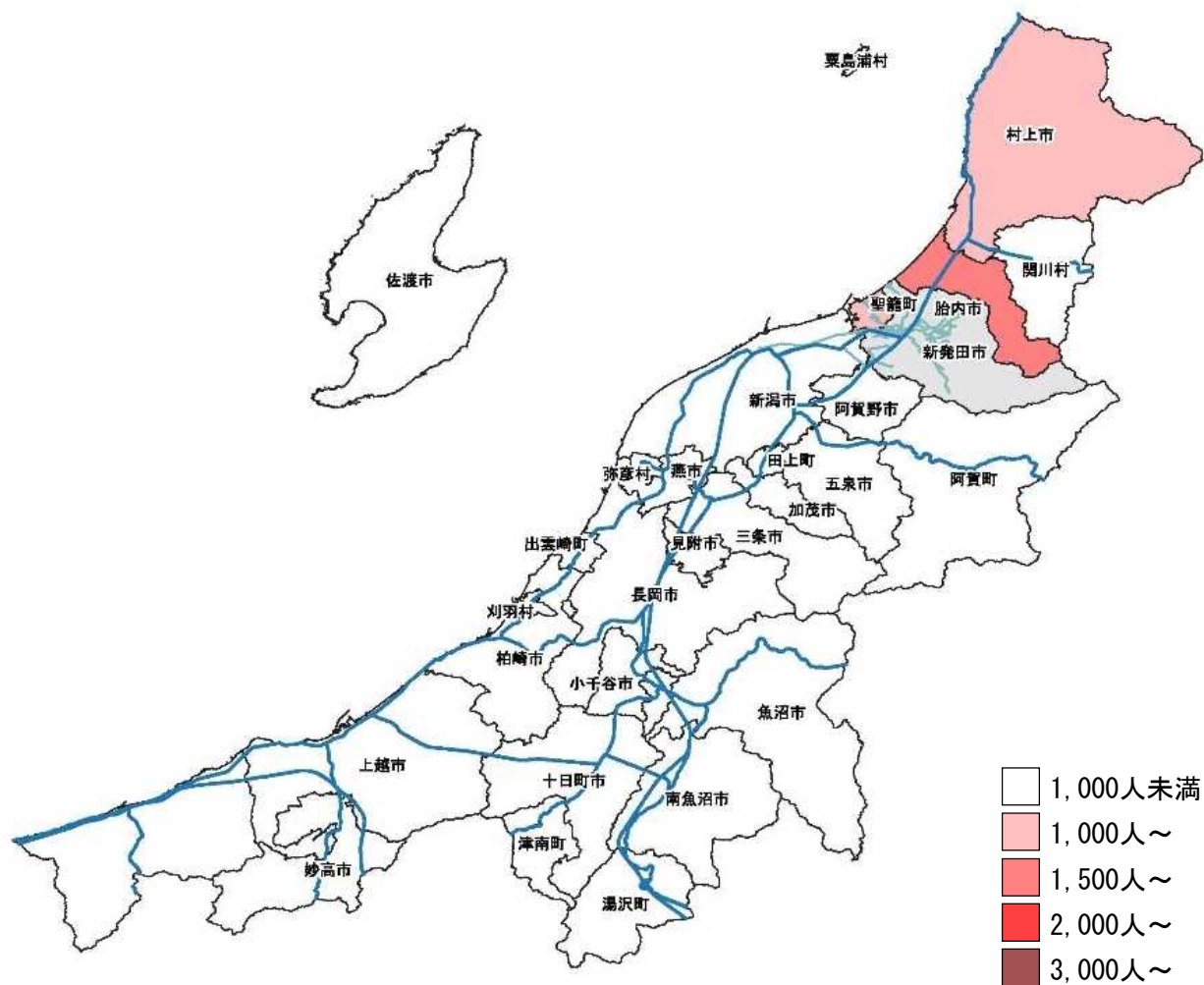
《割合》



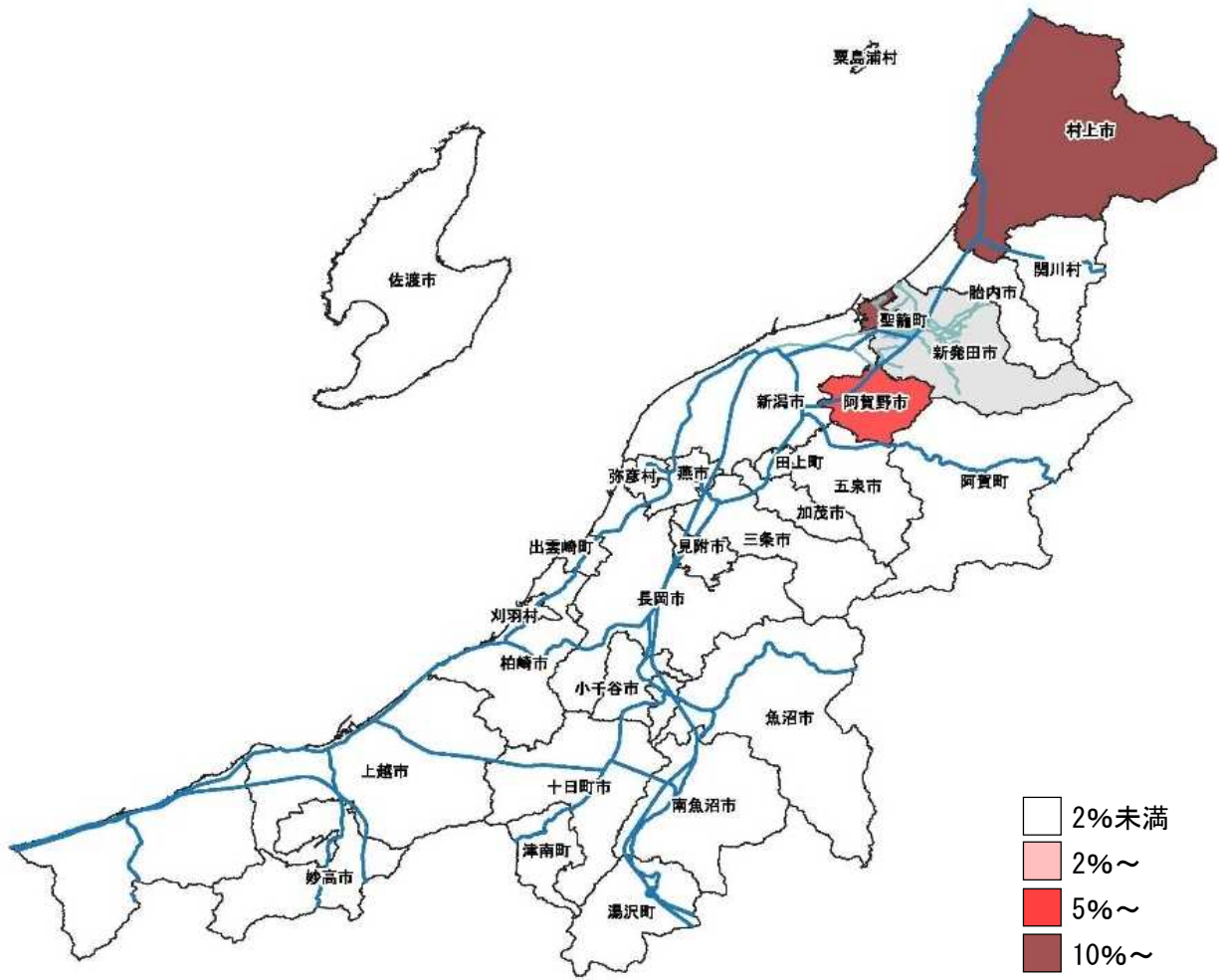
③ 休日 14 時の流動（買い物想定）

- 休日 14 時の流動を見ると、通勤・通学流動と大きく傾向は変わらないが、村上市からの流入も見られる。
- 新発田市に流入している各市町村の流入者構成比を見ると、村上市、聖籠町からの割合が高い。

《実数》

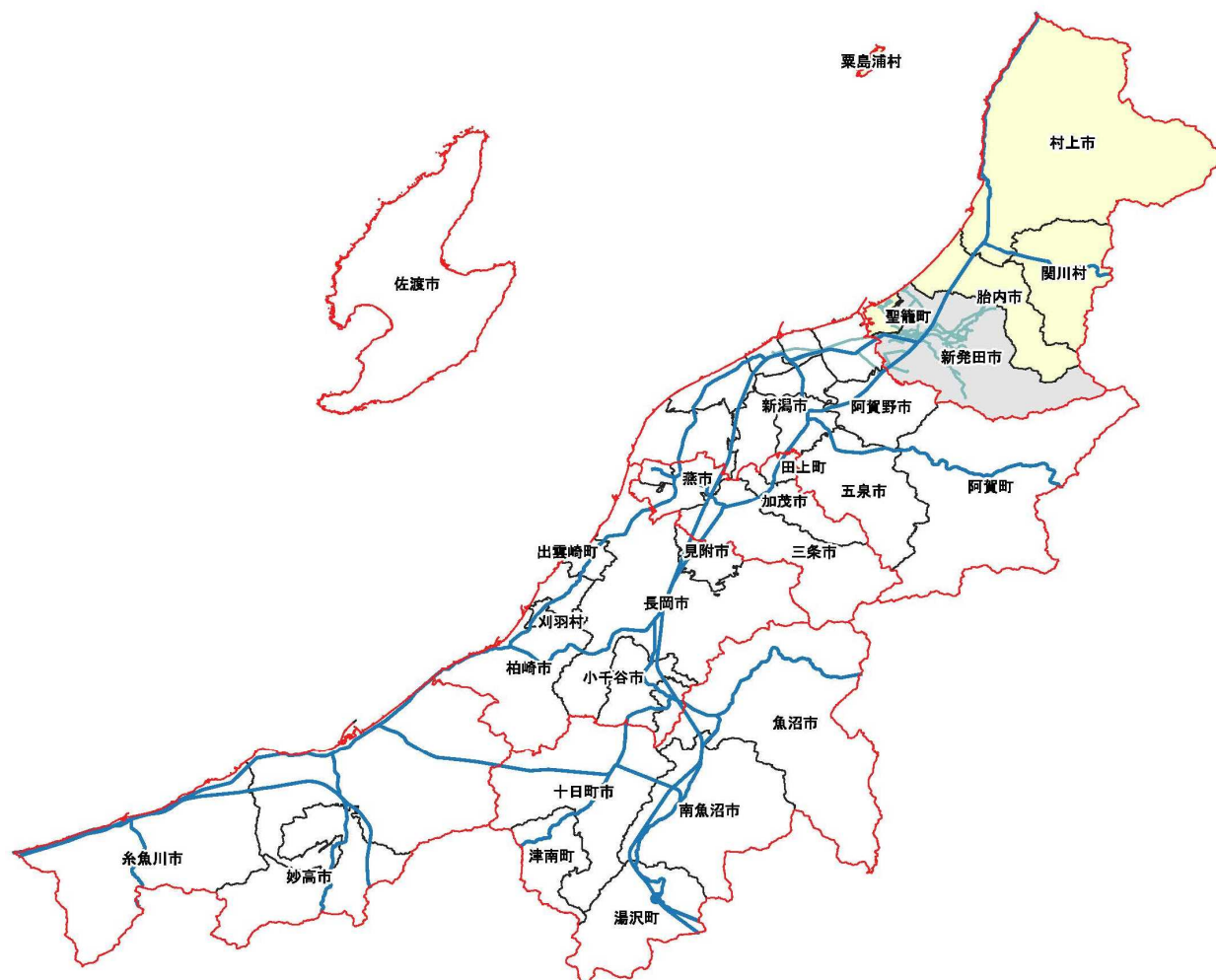


《割合》



④ 二次医療圏

- 新発田市を含む二次医療圏は北側市町村に跨がるように設定されており、聖籠町、胎内市、関川村、村上市が医療圏として設定されている。

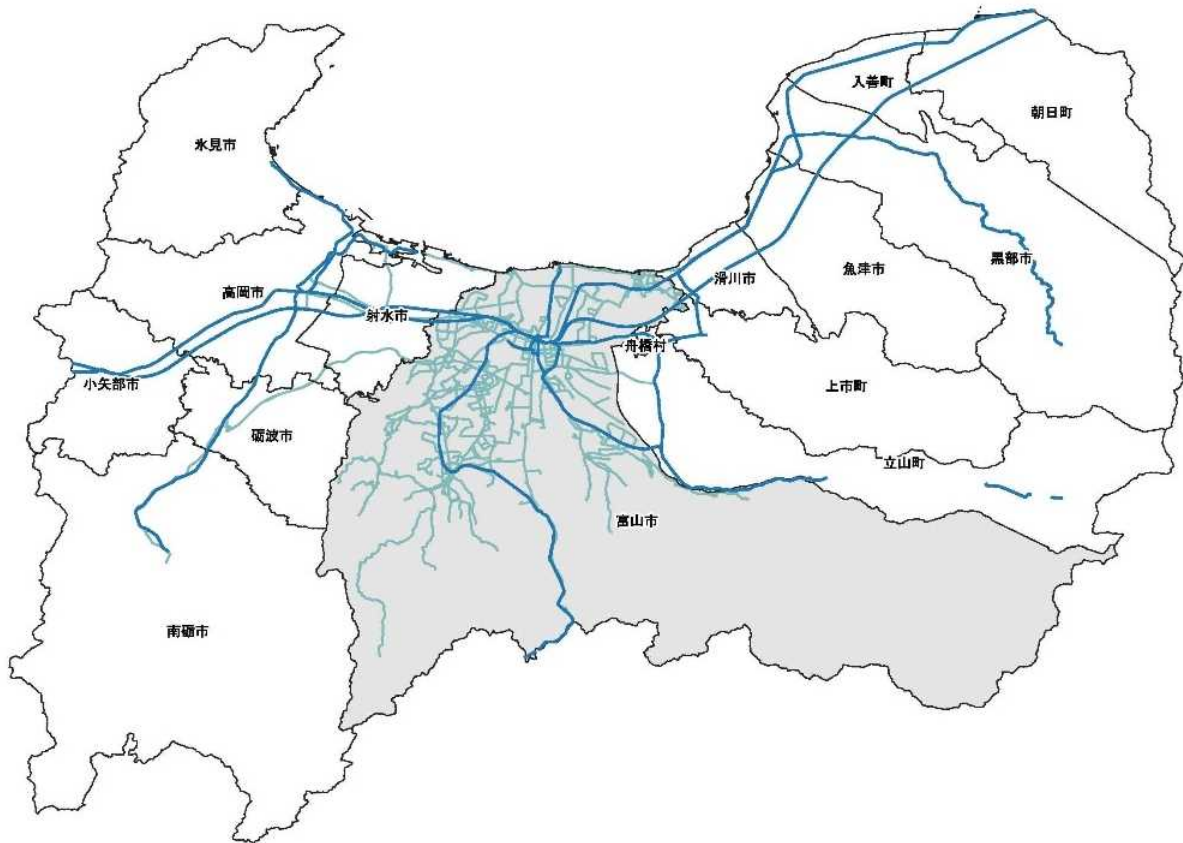


(3) 富山県

1) 富山市

① 公共交通ネットワーク

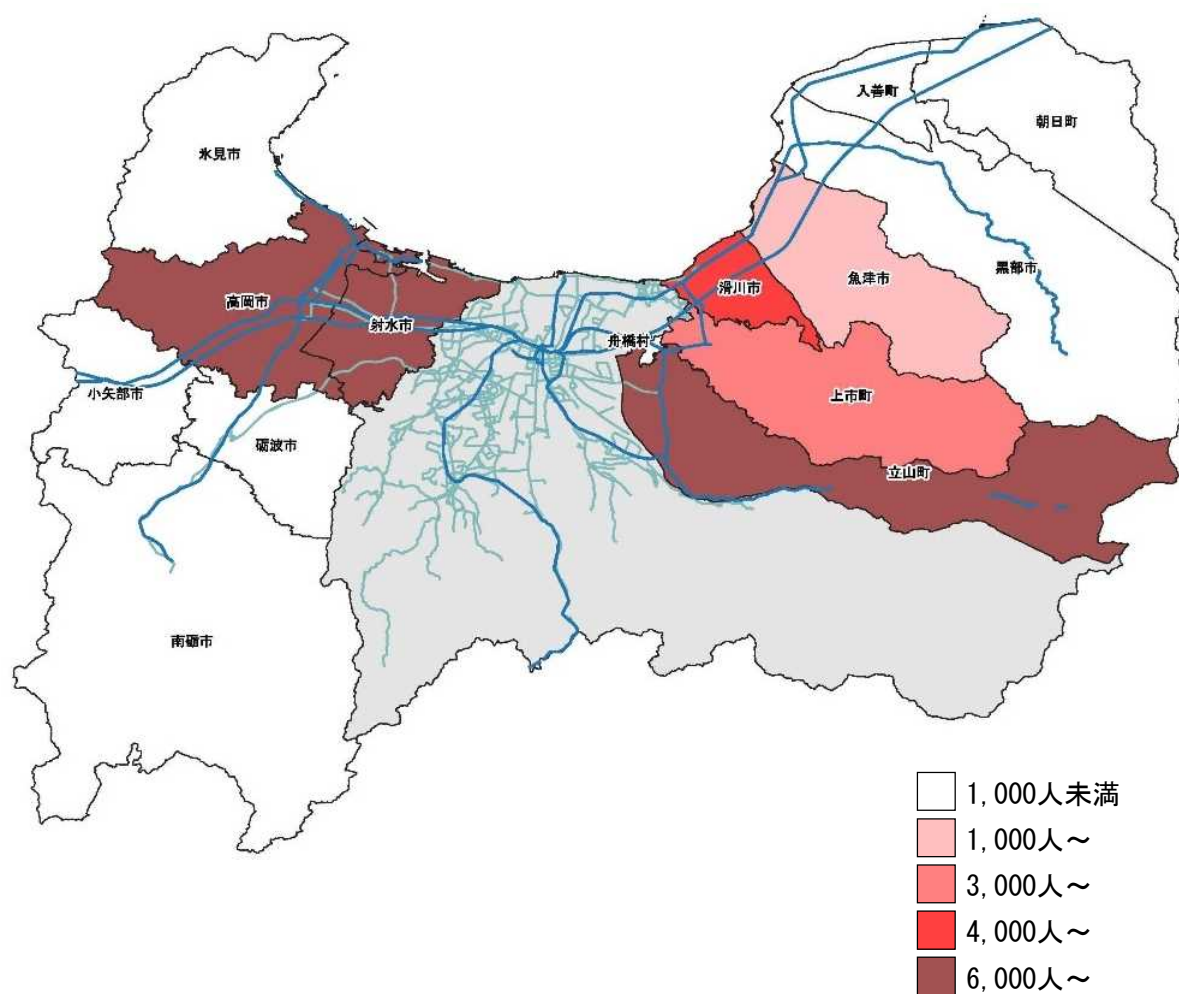
- 富山市を通過するバスネットワークの多くは、市内を中心としたネットワークを形成しているが、射水市、高岡市に跨がるネットワークも複数形成されている。
- 一方、鉄道ネットワークは、主に東西広域に跨がり、長距離移動を支えるネットワークを形成している。



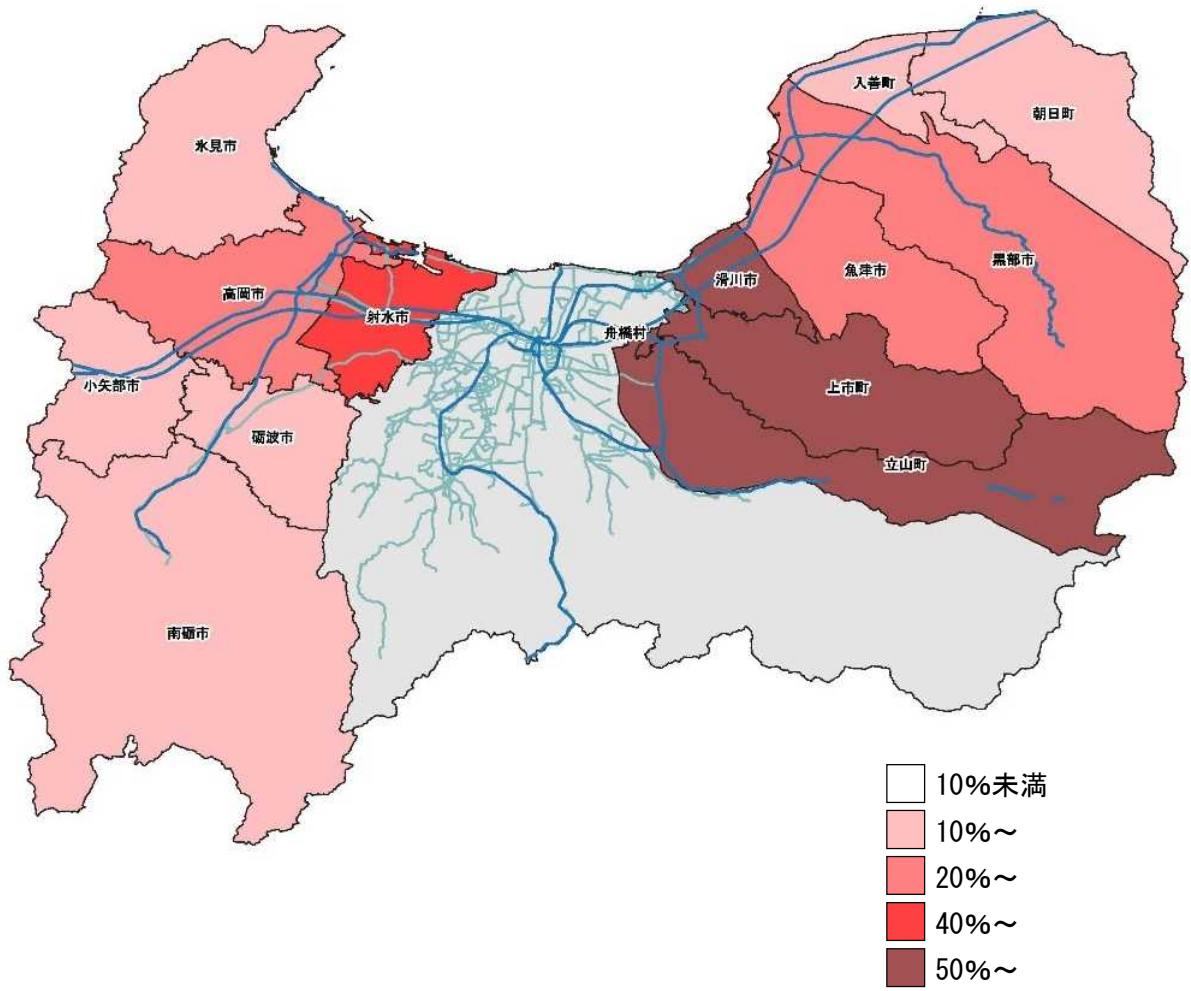
② 通勤・通学流動

- 富山市を中心に東西の市町村からの流入が多く、射水市、高岡市、立山町からの流入者数が多くなっている。
- 各市の就業・就学者の市外流動量のうち富山市に流入している割合を見ると、県全域に跨がり、全ての市町村と結びつきが強いことがうかがえる。
- これらの市町村をつなぐ公共交通ネットワークをみると、全ての市町村と鉄道ネットワークが形成されている。

《実数》



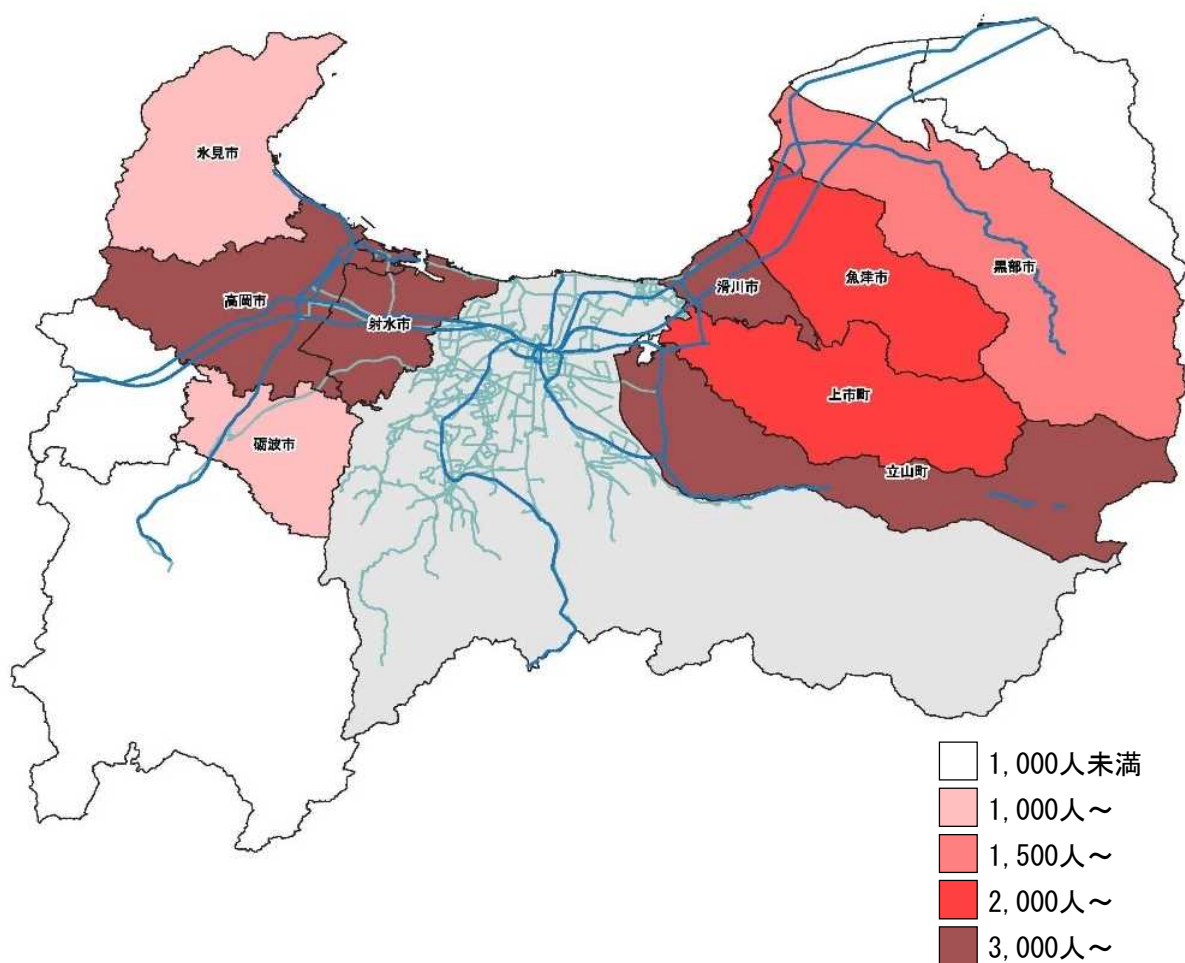
《割合》



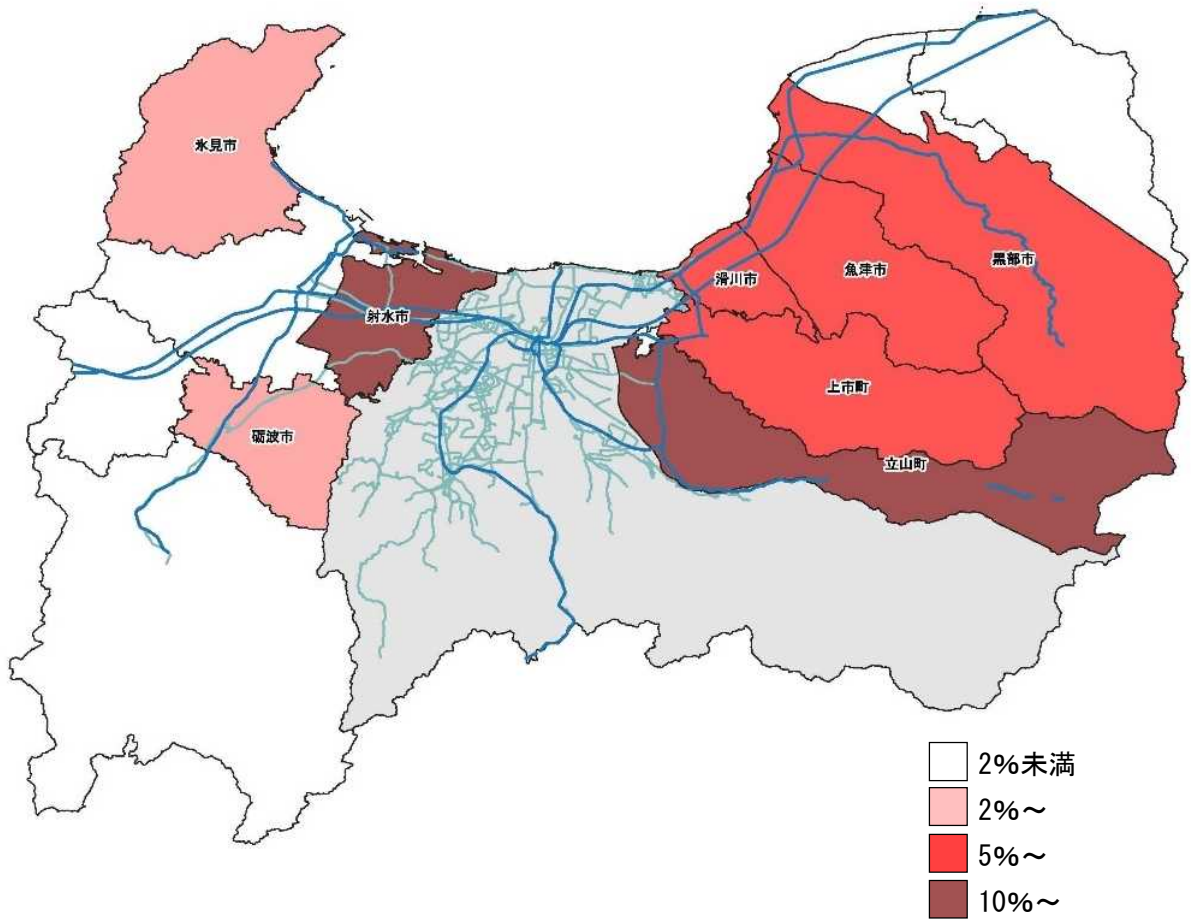
③ 休日 14 時の流動（買い物想定）

- 休日 14 時の流動を見ると、通勤・通学流動と大きく傾向は変わらないが、滑川市からの流入数が多い。
- 富山市に流入している各市町村の流入者構成比を見ると、立山町、射水市からの割合が高い。

《実数》

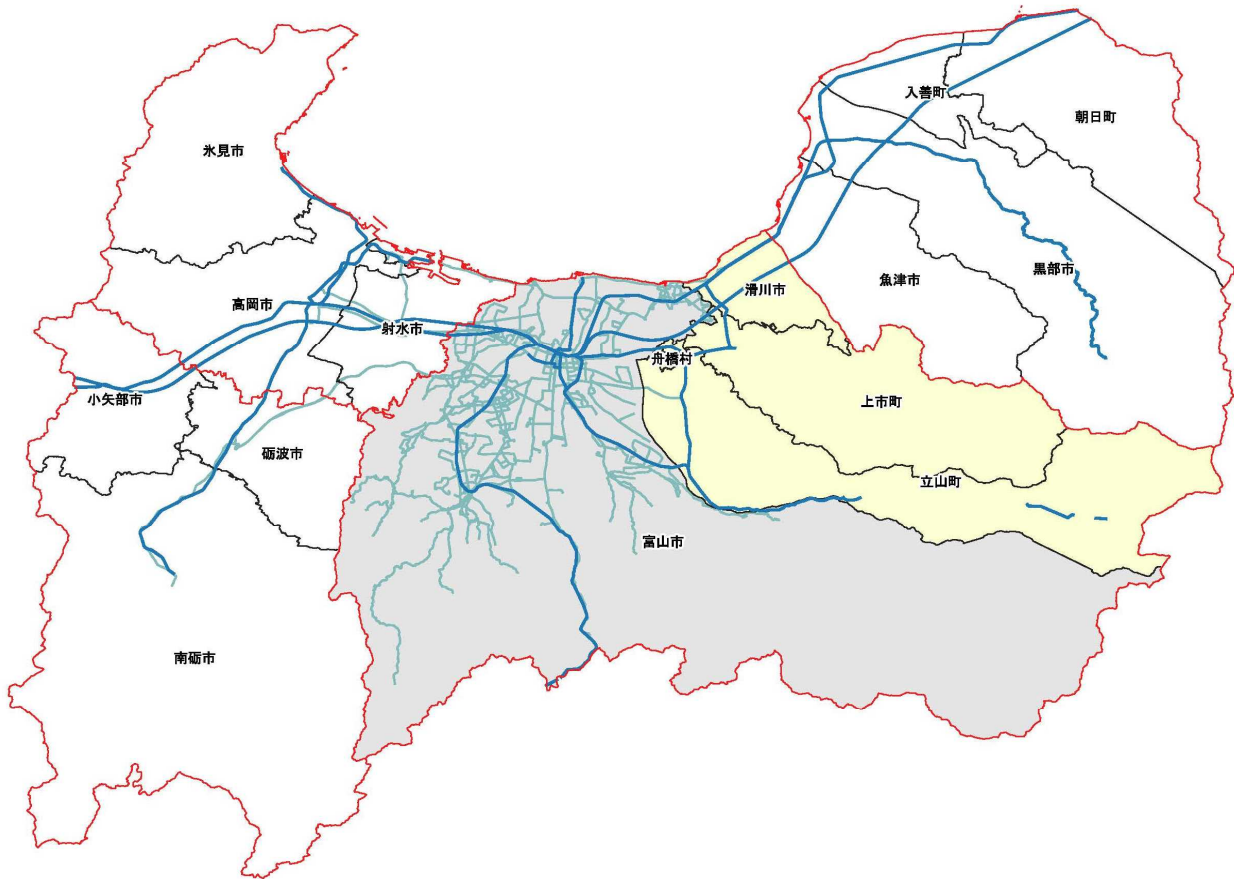


《割合》



④ 二次医療圏

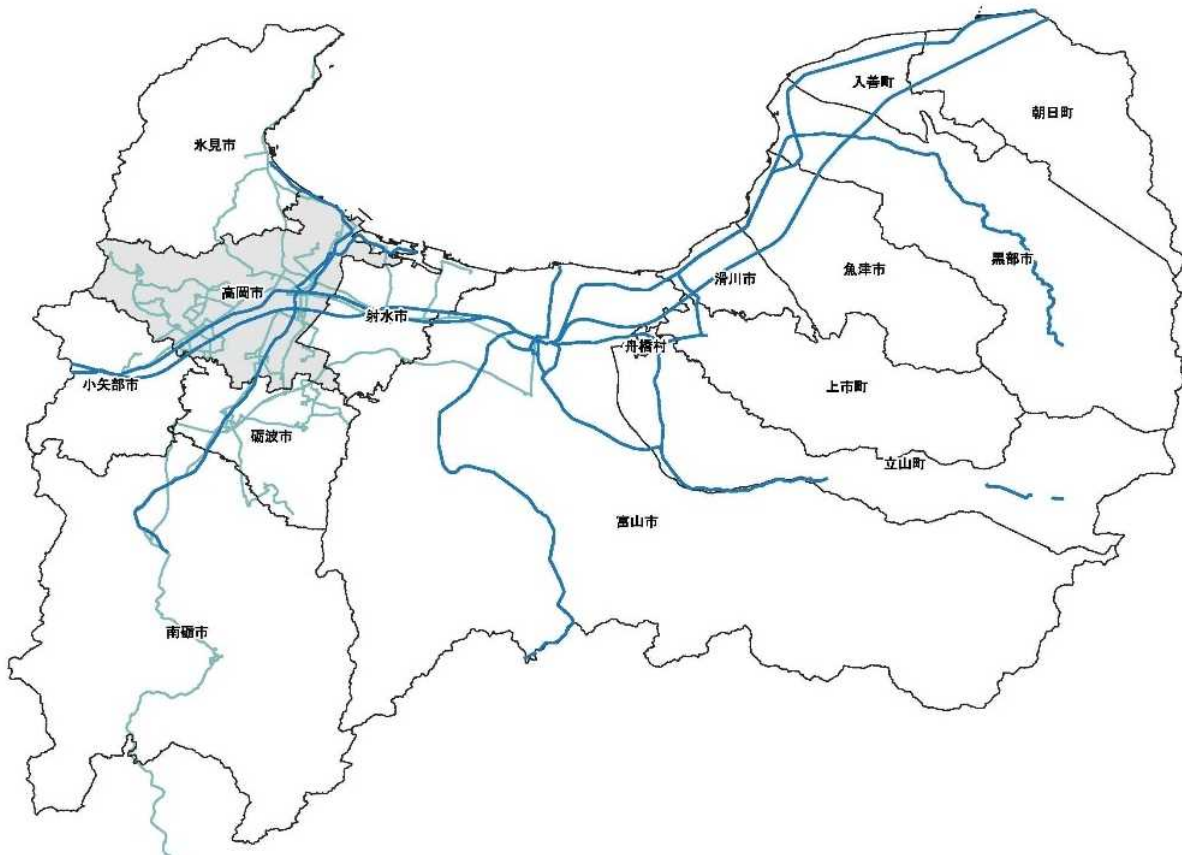
- 富山市を含む二次医療圏は東側市町村に跨がるように設定されており、滑川市、上市町、立山町、舟橋村が医療圏として設定されている。



2) 高岡市

① 公共交通ネットワーク

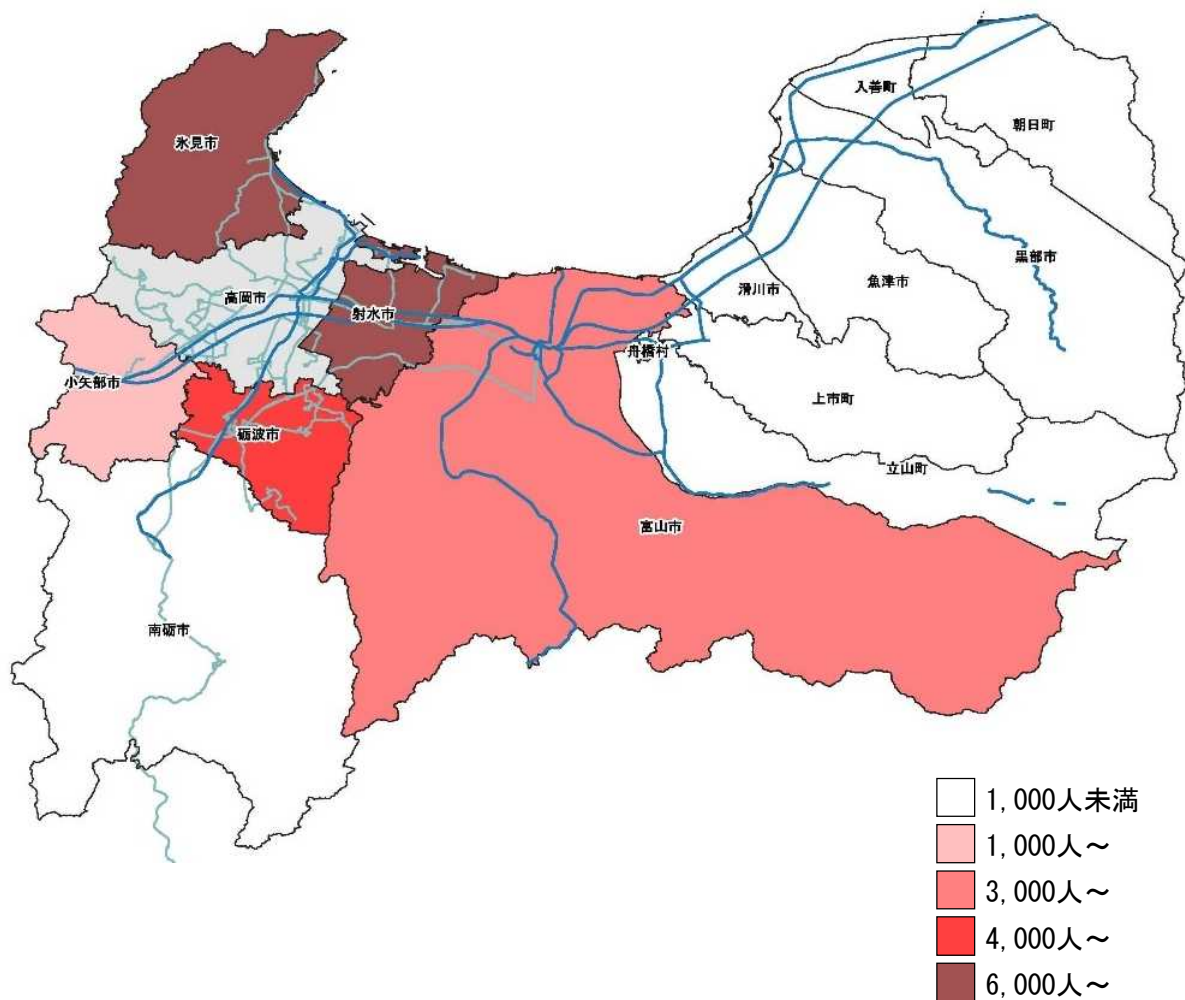
- 高岡市を通過するバスネットワークの多くは、市内を中心に周辺市町村を含めて形成されている。
- 鉄道ネットワークも東西南北に形成され、長距離移動を支えるネットワークを形成している。



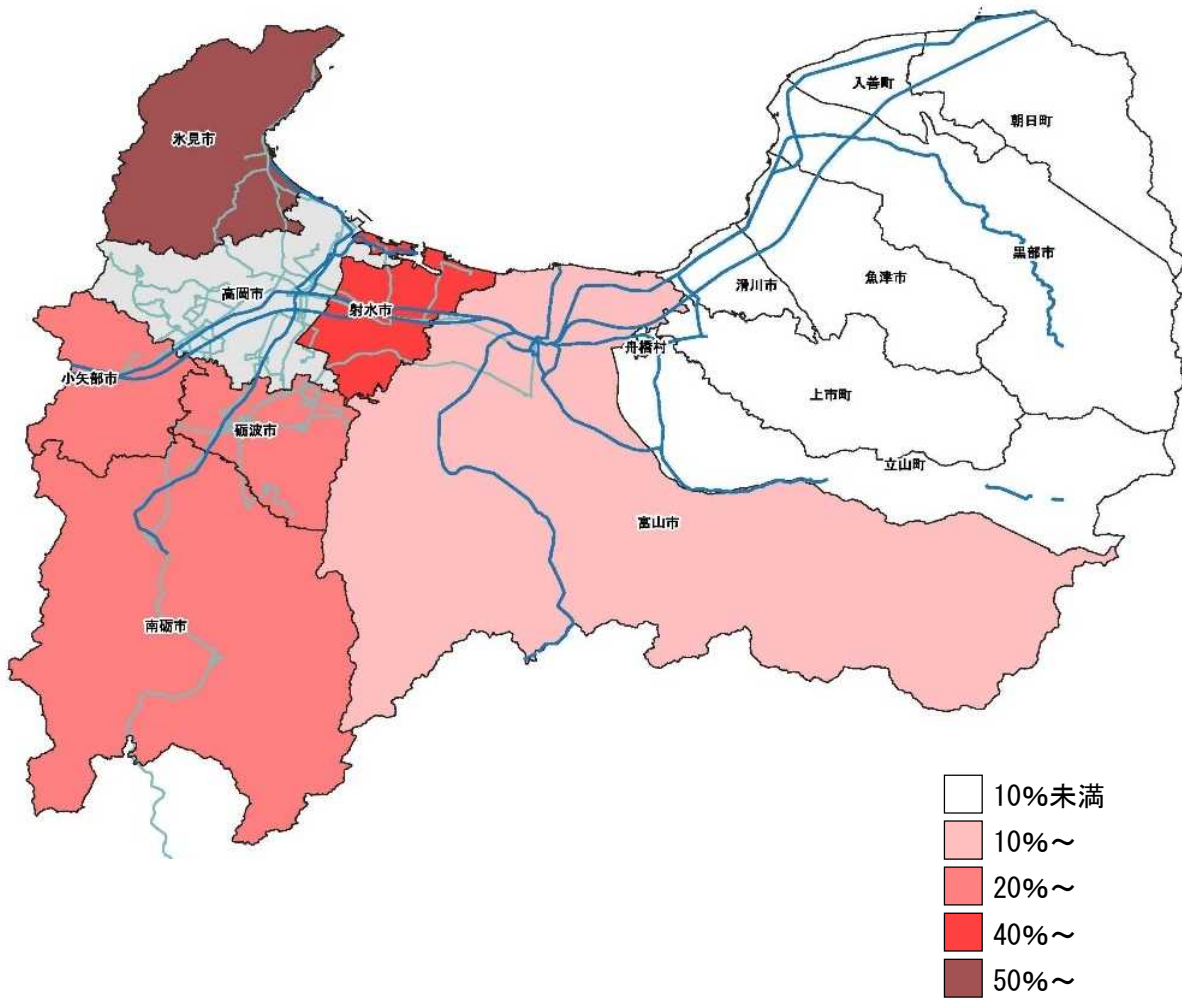
② 通勤・通学流動

- 高岡市に隣接している射水市、氷見市からの流入者数が多くなっている。
- 各市の就業・就学者の市外流動量のうち高岡市に流入している割合を見ると、傾向は大きく変わらないが、氷見市は高岡市と結びつきが強いことがうかがえる。
- これらの市町村をつなぐ公共交通ネットワークを見ると、流入数が多い市町村には鉄道及びバスネットワークが形成されている。

《実数》



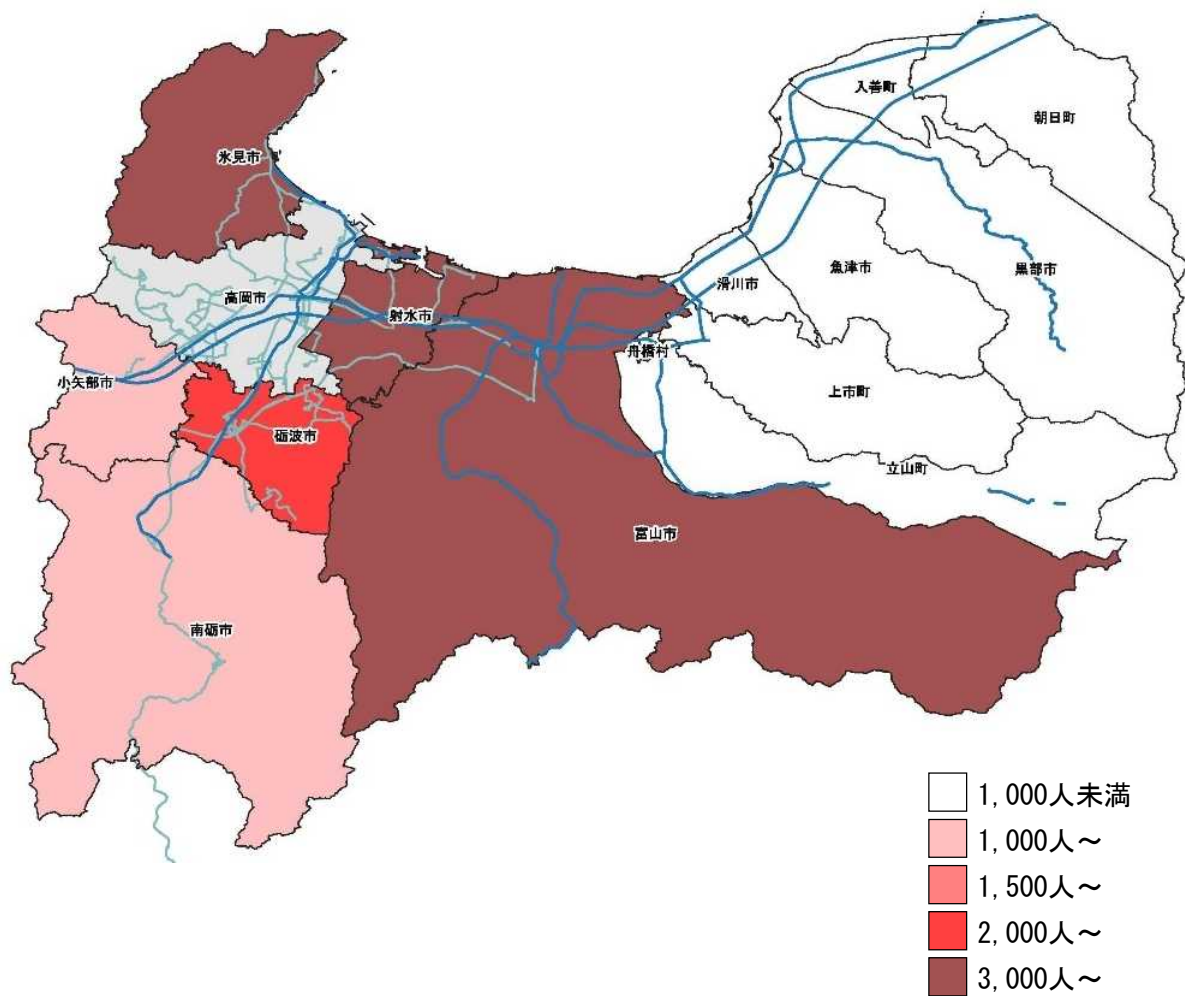
《割合》



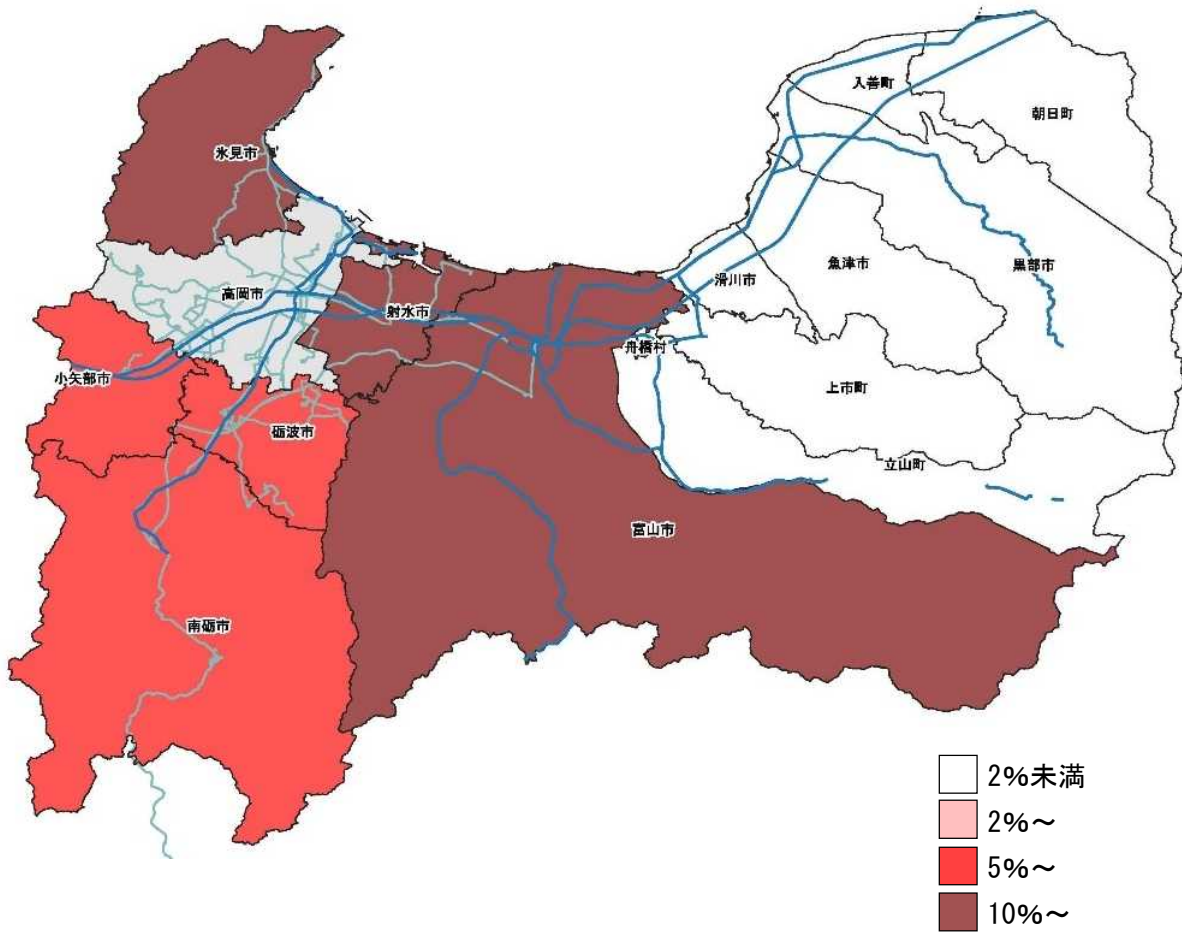
③ 休日 14 時の流動（買い物想定）

- 休日 14 時の流動を見ると、通勤・通学流動と大きく傾向は変わらないが、富山市からの流入が多い。
- 高岡市に流入している各市町村の流入者構成比を見ると、富山市、射水市、氷見市からの割合が高い。

《実数》

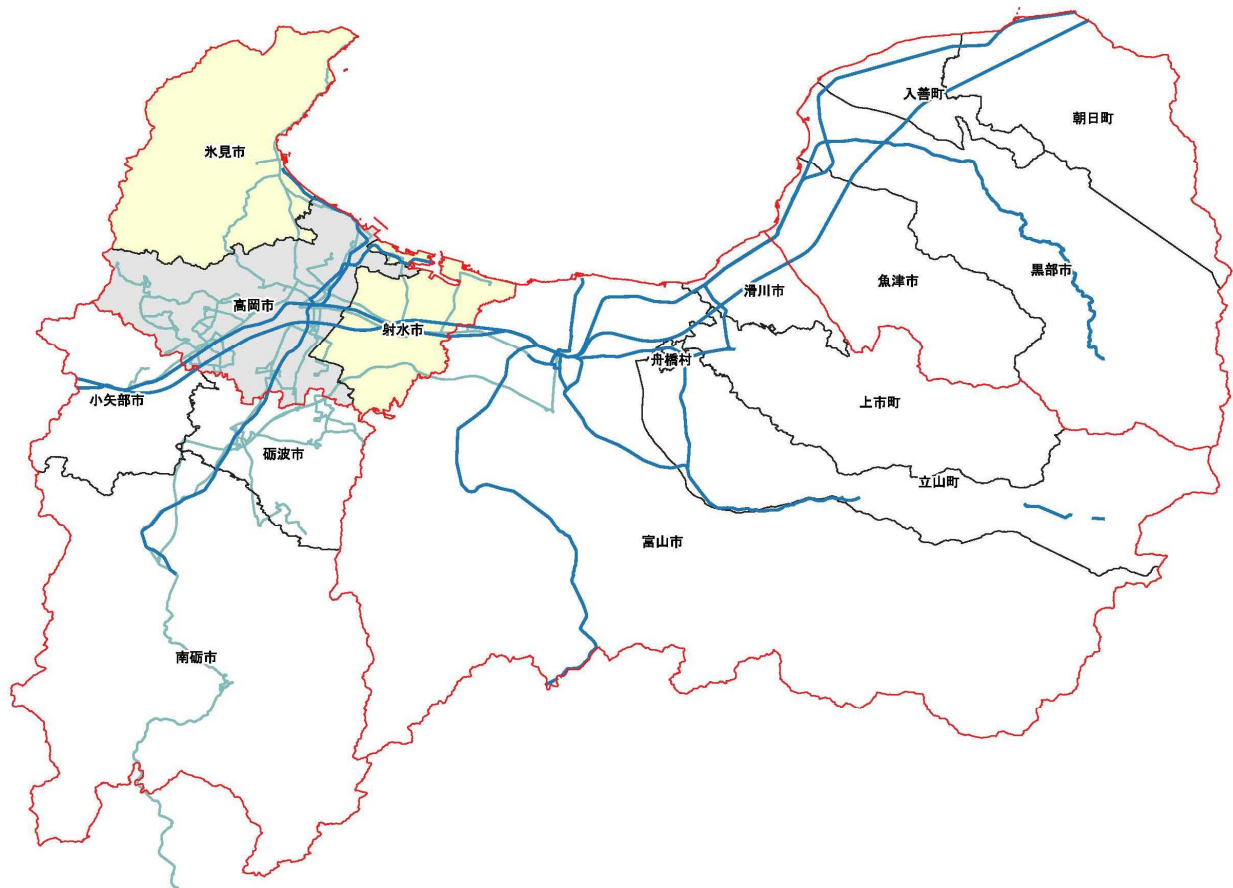


《割合》



④ 二次医療圏

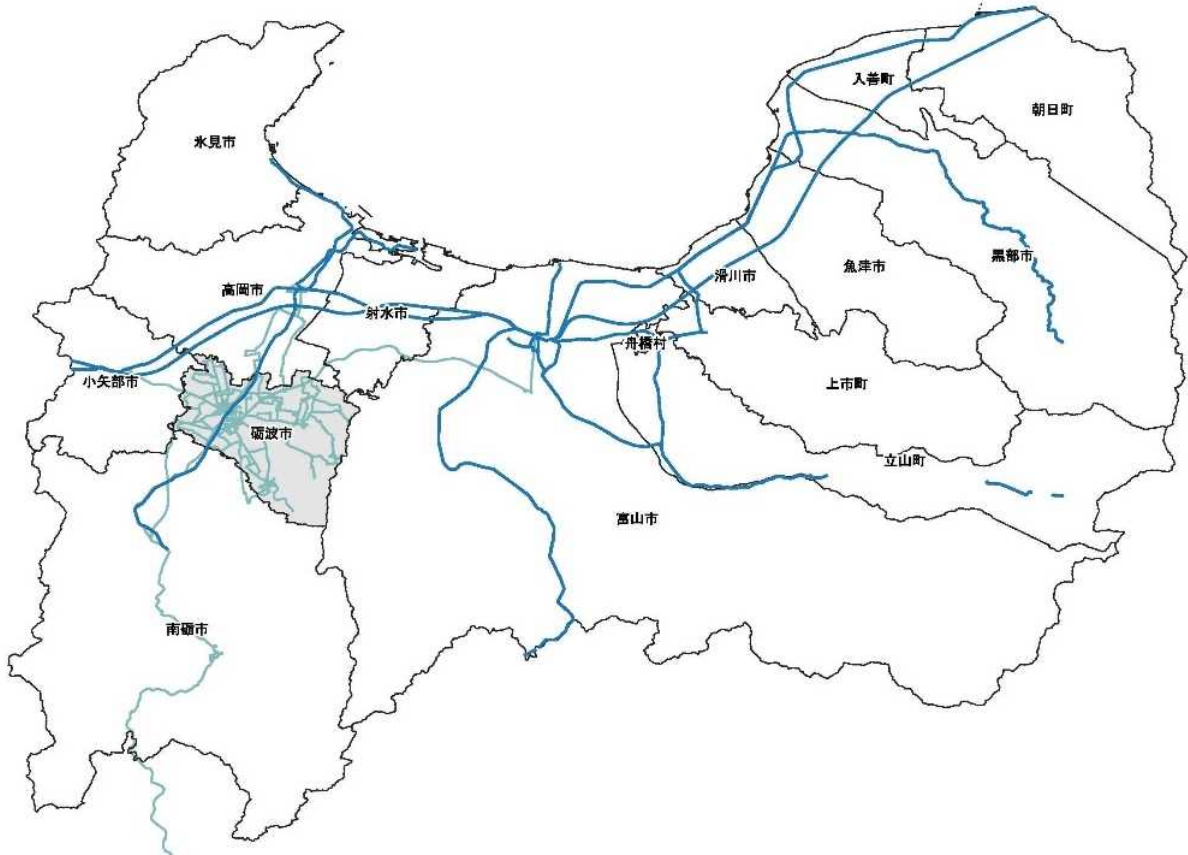
- 高岡市を含む二次医療圏は北側の市と設定されており、射水市、氷見市が医療圏として設定されている。



3) 砺波市

① 公共交通ネットワーク

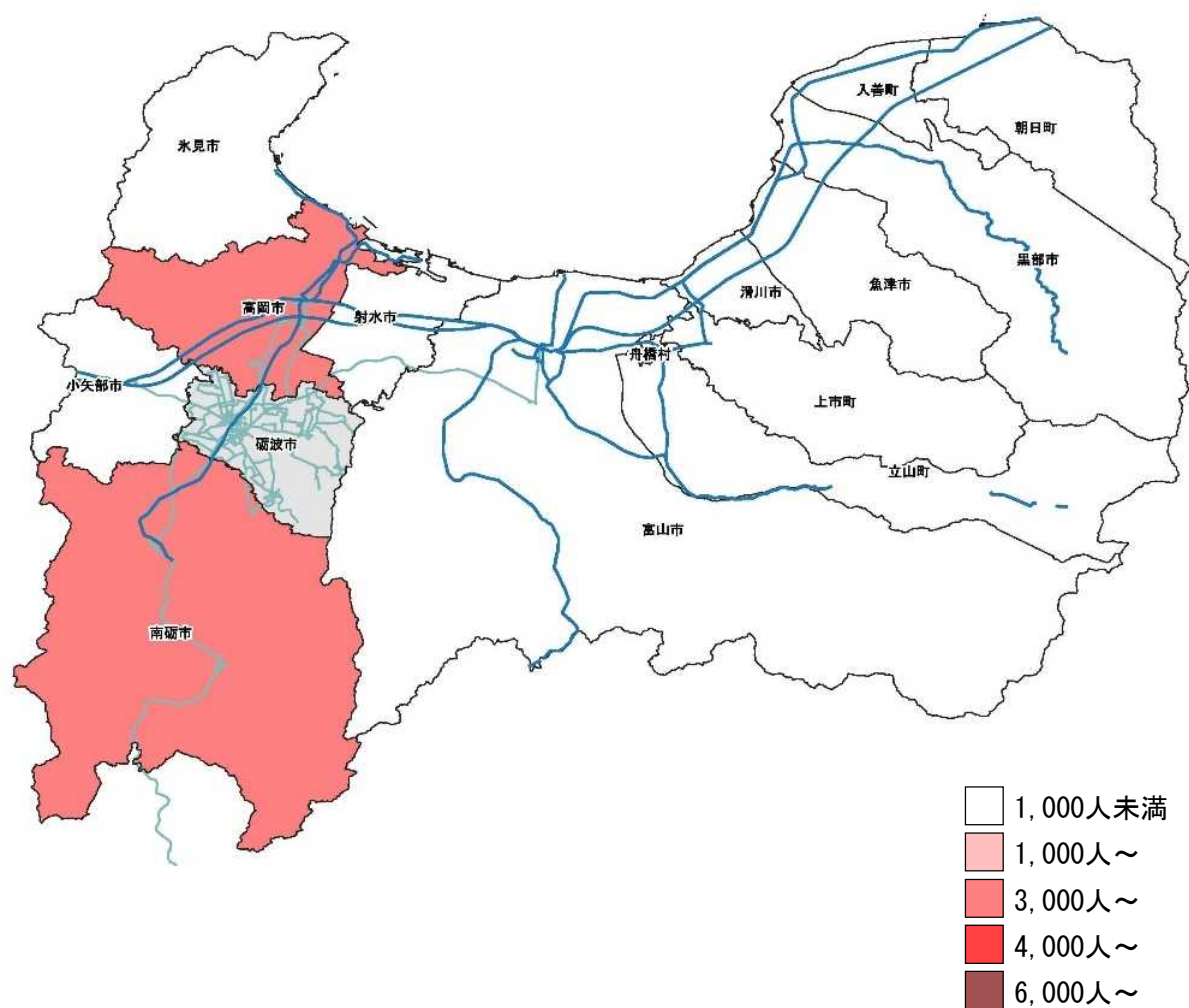
- 砺波市を通過するバスネットワークの多くは、市内を中心に周辺市町村を含めて形成されている。
- 鉄道ネットワークは南北に形成され、長距離移動を支えるネットワークを形成している。



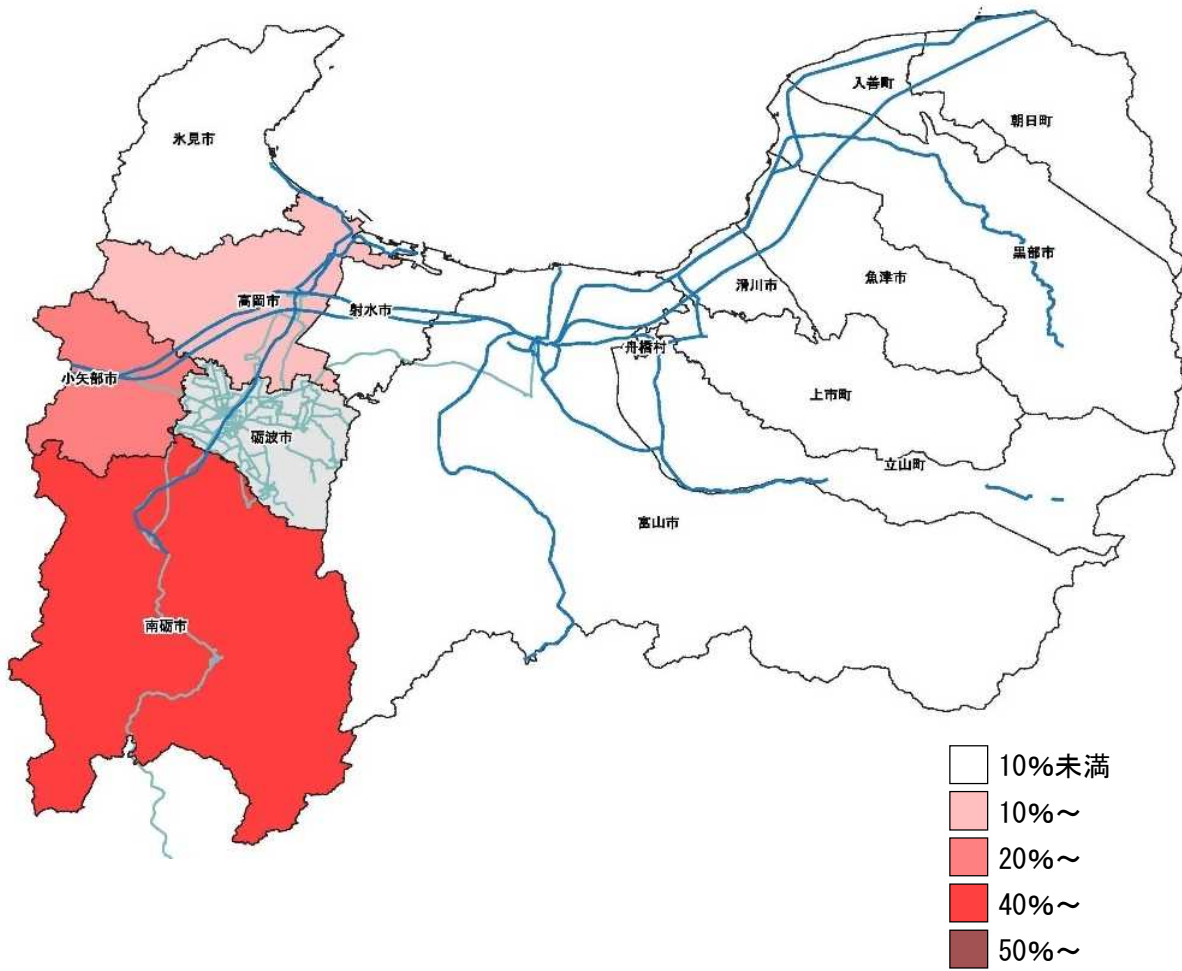
② 通勤・通学流動

- 砺波市に隣接している高岡市、南砺市からの流入者数が多くなっている。
- 各市の就業・就学者の市外流動量のうち砺波市に流入している割合を見ると、傾向は変わらないが、小矢部市は砺波市と結びつきが強いことがうかがえる。
- 一方、これらの市町村をつなぐ公共交通ネットワークを見ると、流入数が多い市町村には鉄道及びバスネットワークが形成されている。

《実数》



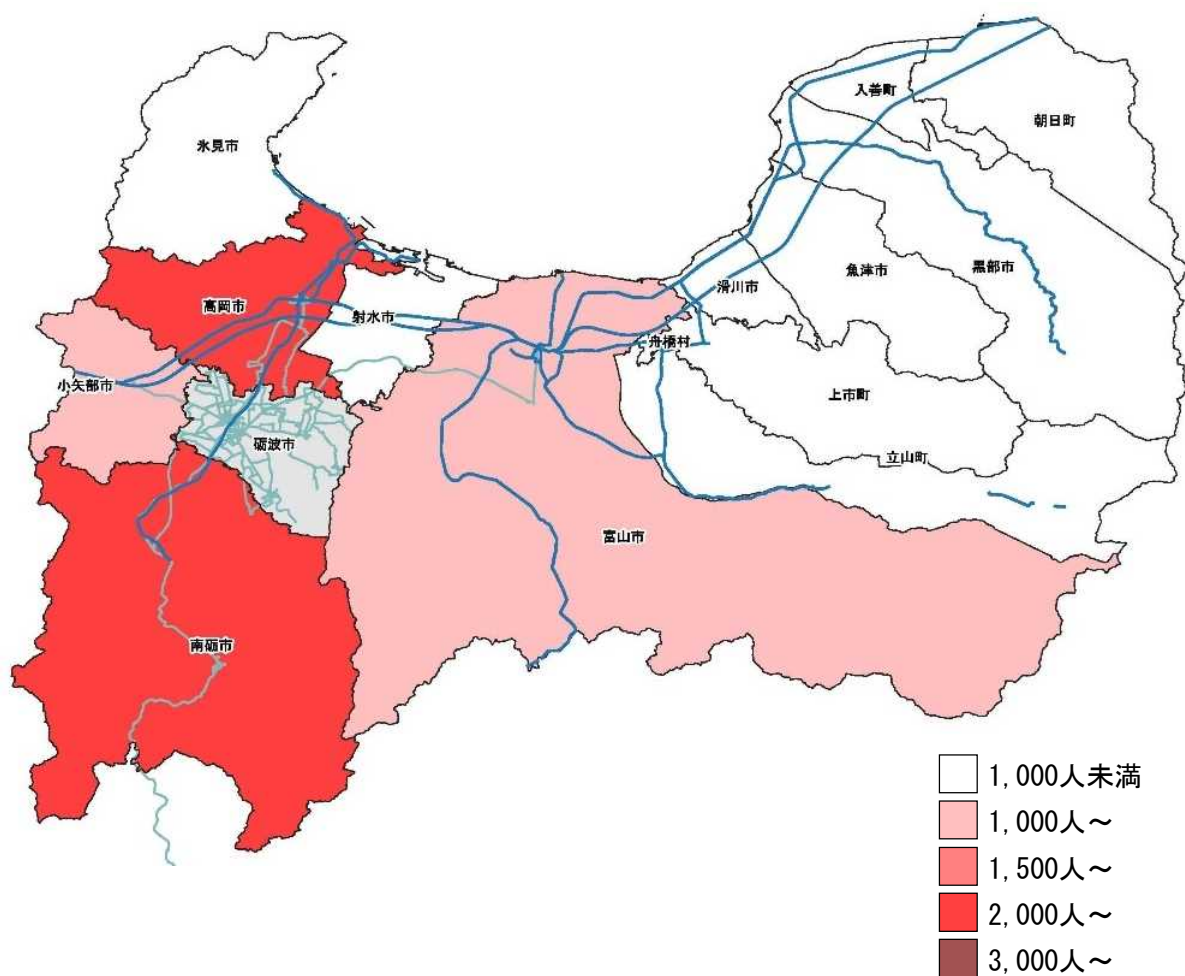
《割合》



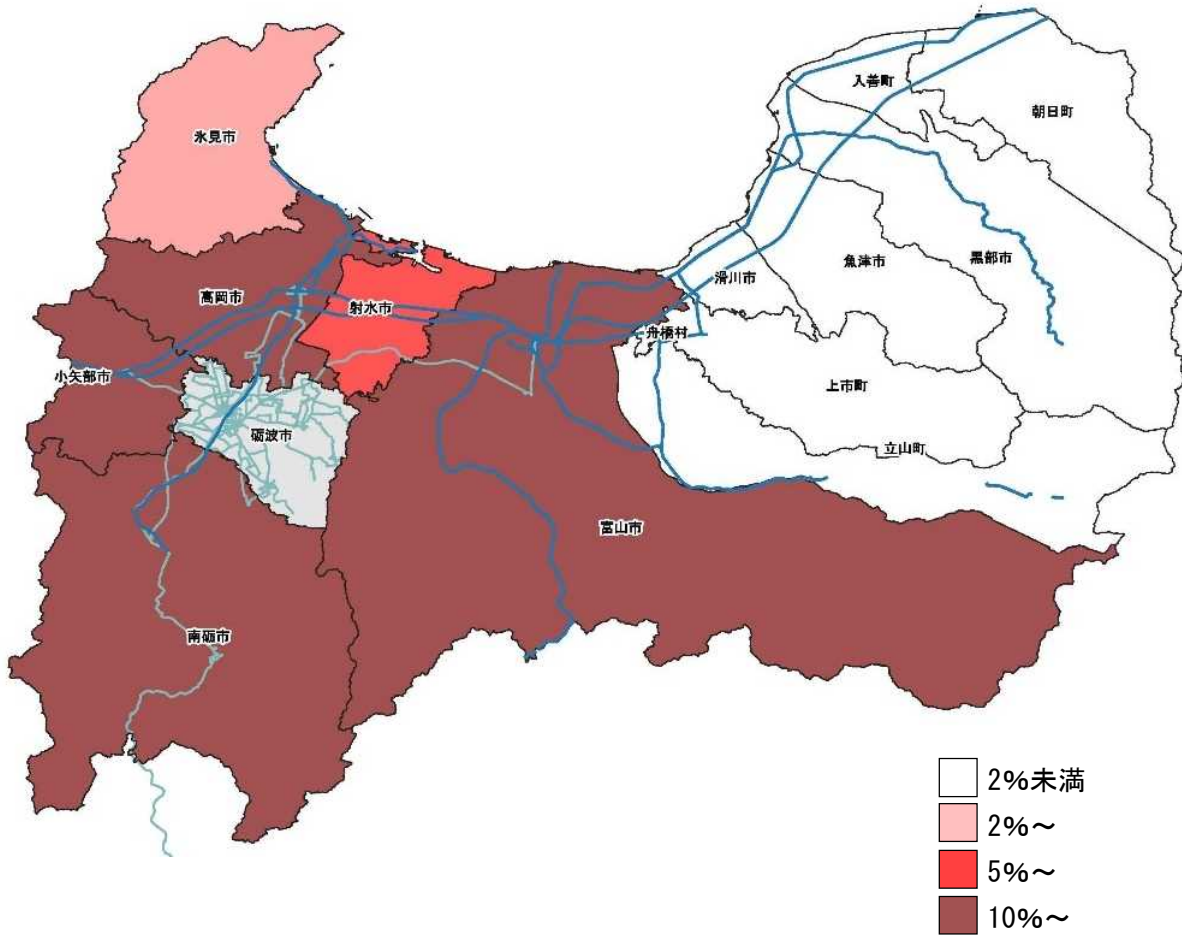
③ 休日 14 時の流動（買い物想定）

- 休日 14 時の流動を見ると、通勤・通学流動と大きく傾向は変わらないが、富山市からの流入も見られる。
- 砺波市に流入している各市町村の流入者構成比を見ると、富山市、高岡市、小矢部市、南砺市からの割合が高い。

《実数》

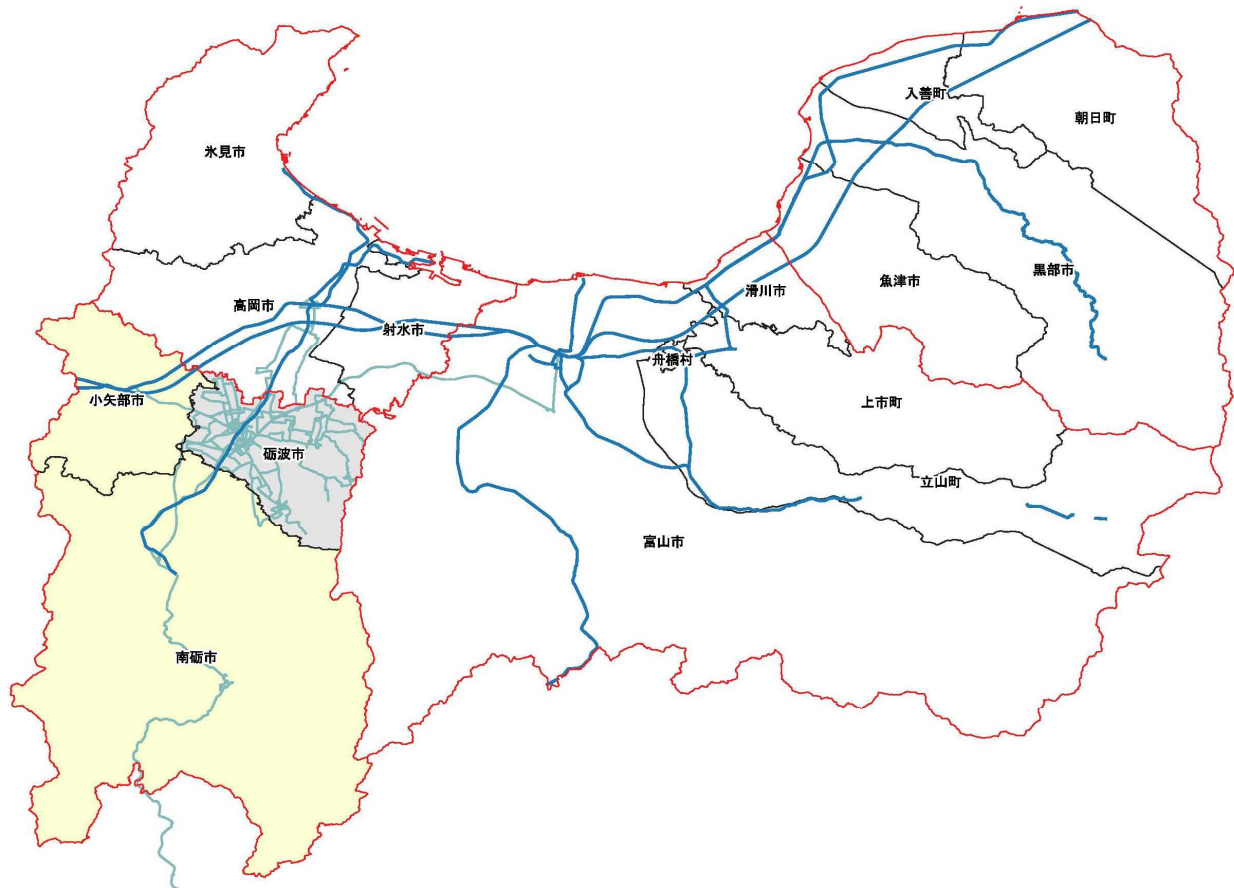


《割合》



④ 二次医療圏

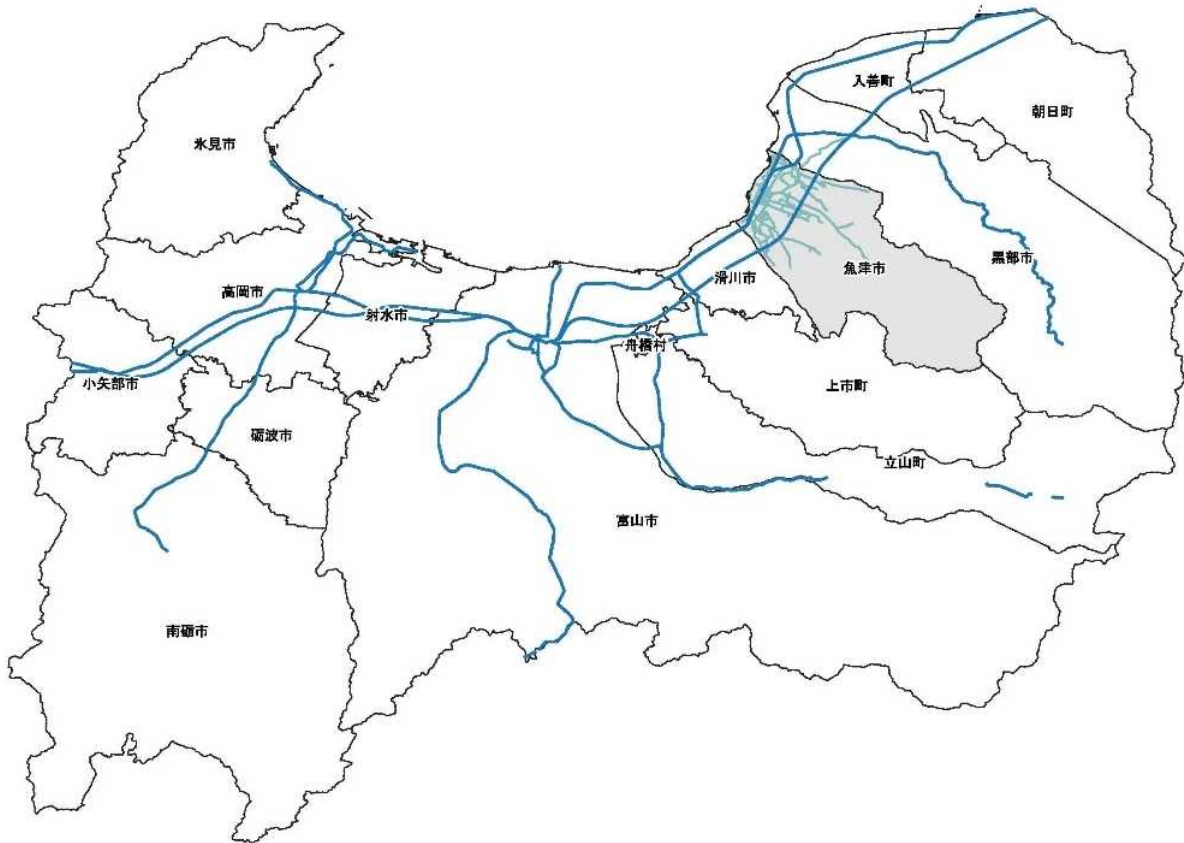
- 砺波市を含む二次医療圏は南側市に跨がるように設定されており、小矢部市、南砺市が医療圏として設定されている。



4) 魚津市

① 公共交通ネットワーク

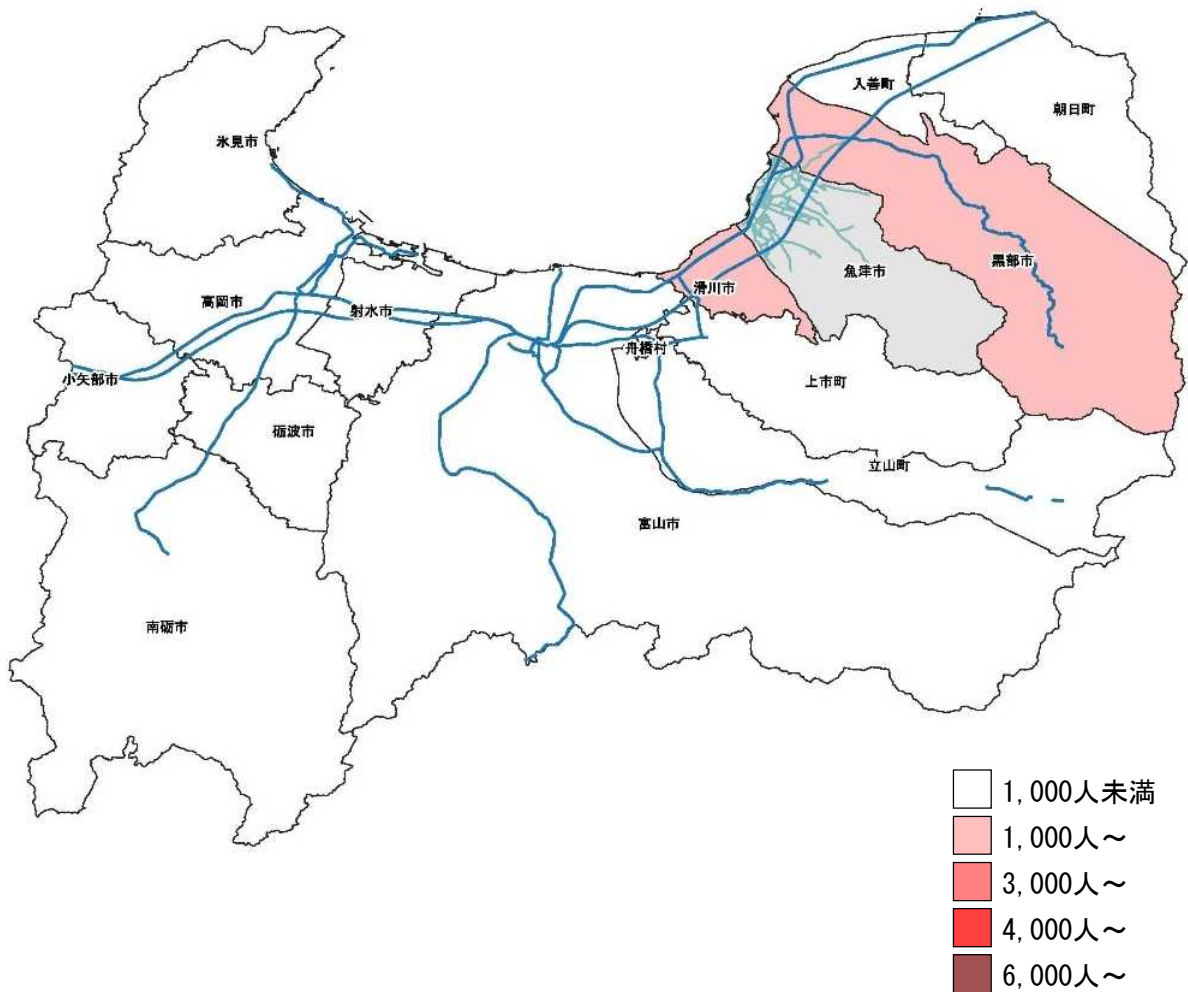
- 魚津市を通過するバスネットワークの多くは、市内を中心としたネットワークを形成しており、一部、黒部市に跨がるネットワークが形成されている。
- 鉄道ネットワークは、東西に跨がり、長距離移動を支えるネットワークを形成している。



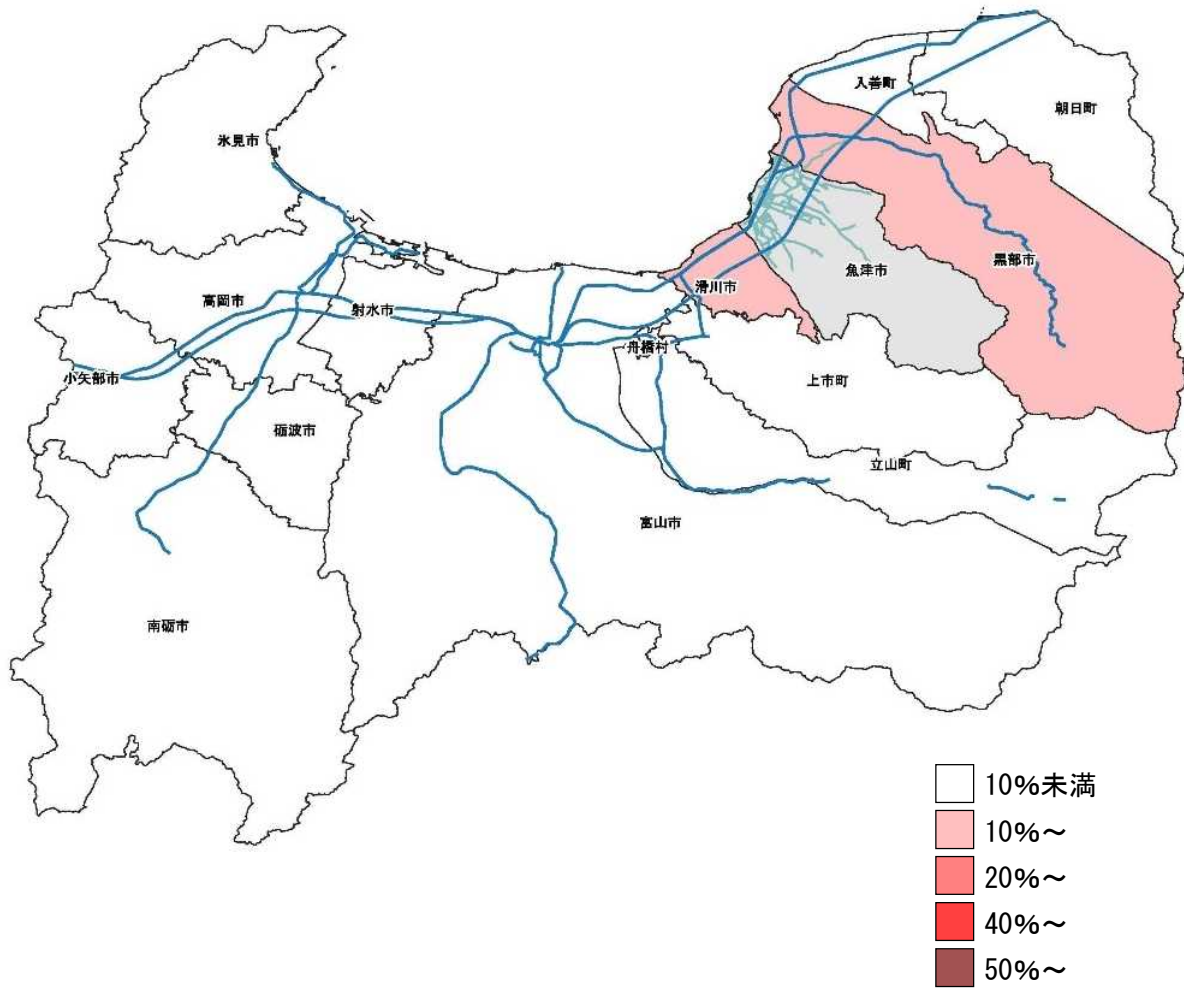
② 通勤・通学流動

- 魚津市に隣接している黒部市、滑川市からの流入者数が多くなっている。ただし、閾値として設定した6,000人を超える流入数とはなっていない。
- 各市の就業・就学者の市外流動量のうち魚津市に流入している割合を見ると、傾向は変わらない。
- これらの市町村をつなぐ公共交通ネットワークを見ると、流入数が多い市町村には鉄道及び一部バスネットワークが形成されている。

《実数》



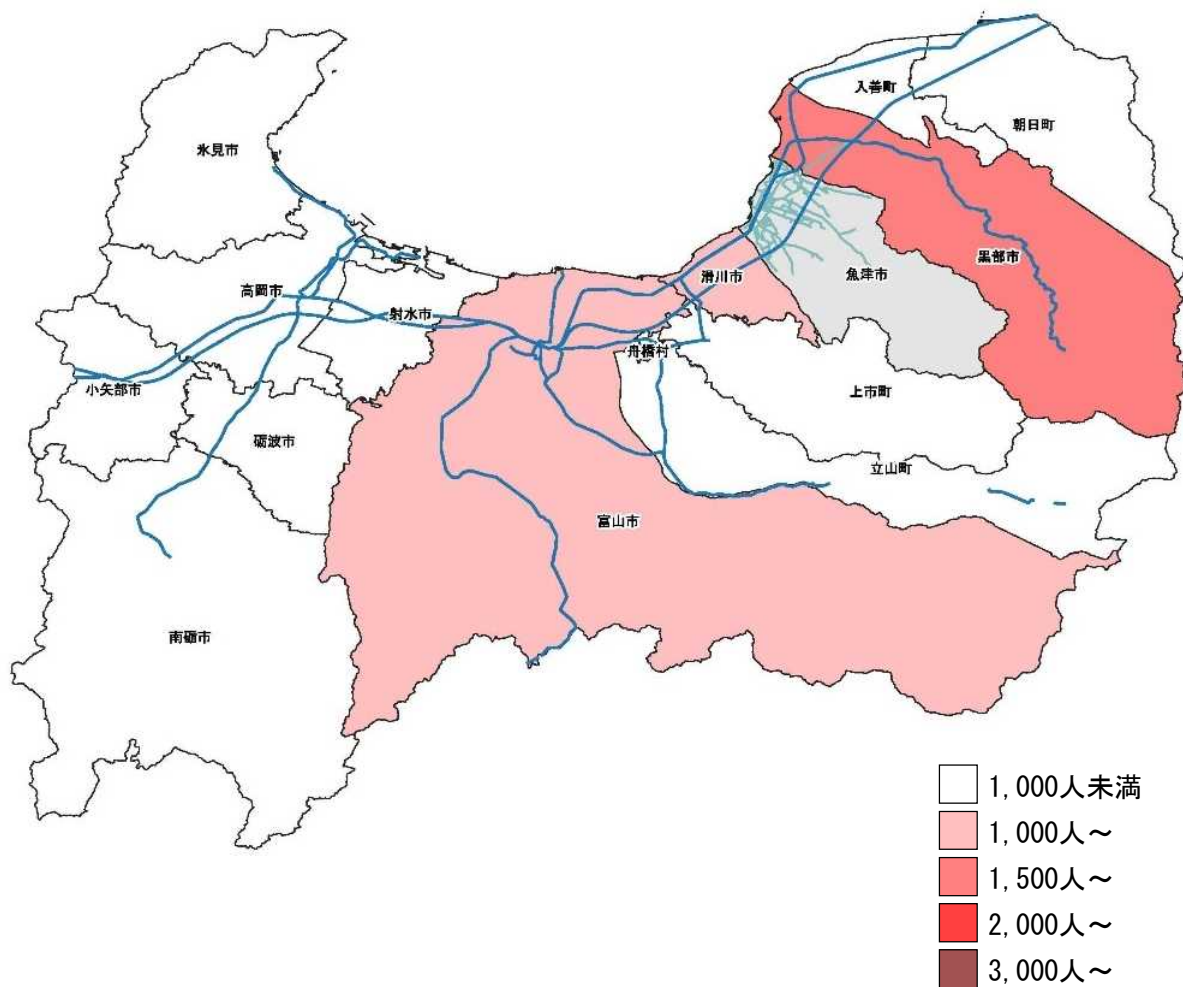
《割合》



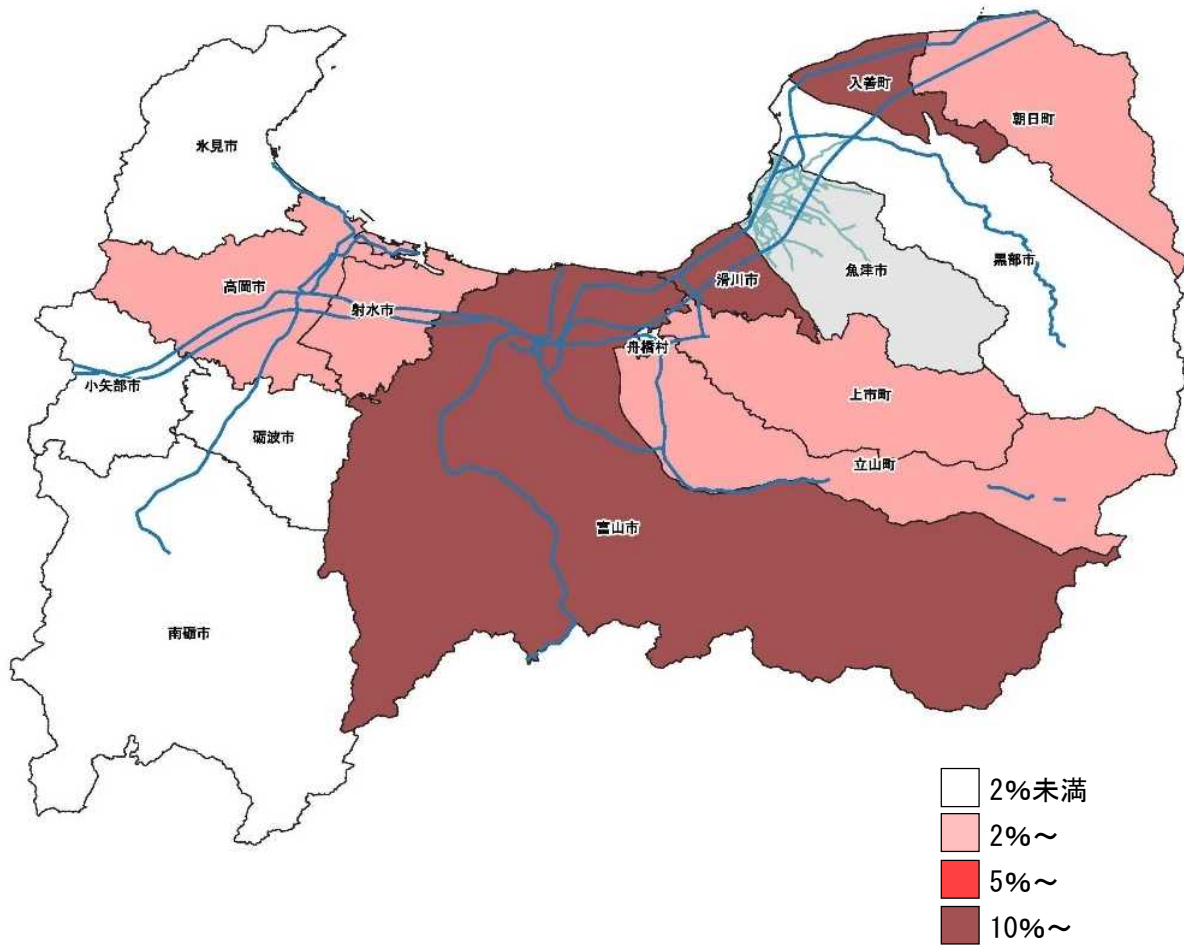
③ 休日 14 時の流動（買い物想定）

- 休日 14 時の流動を見ると、通勤・通学流動と大きく傾向は変わらないが、富山市からの流入も見られる。
- 魚津市に流入している各市町村の流入者構成比を見ると、富山市、入善町からの割合が高い。

《実数》

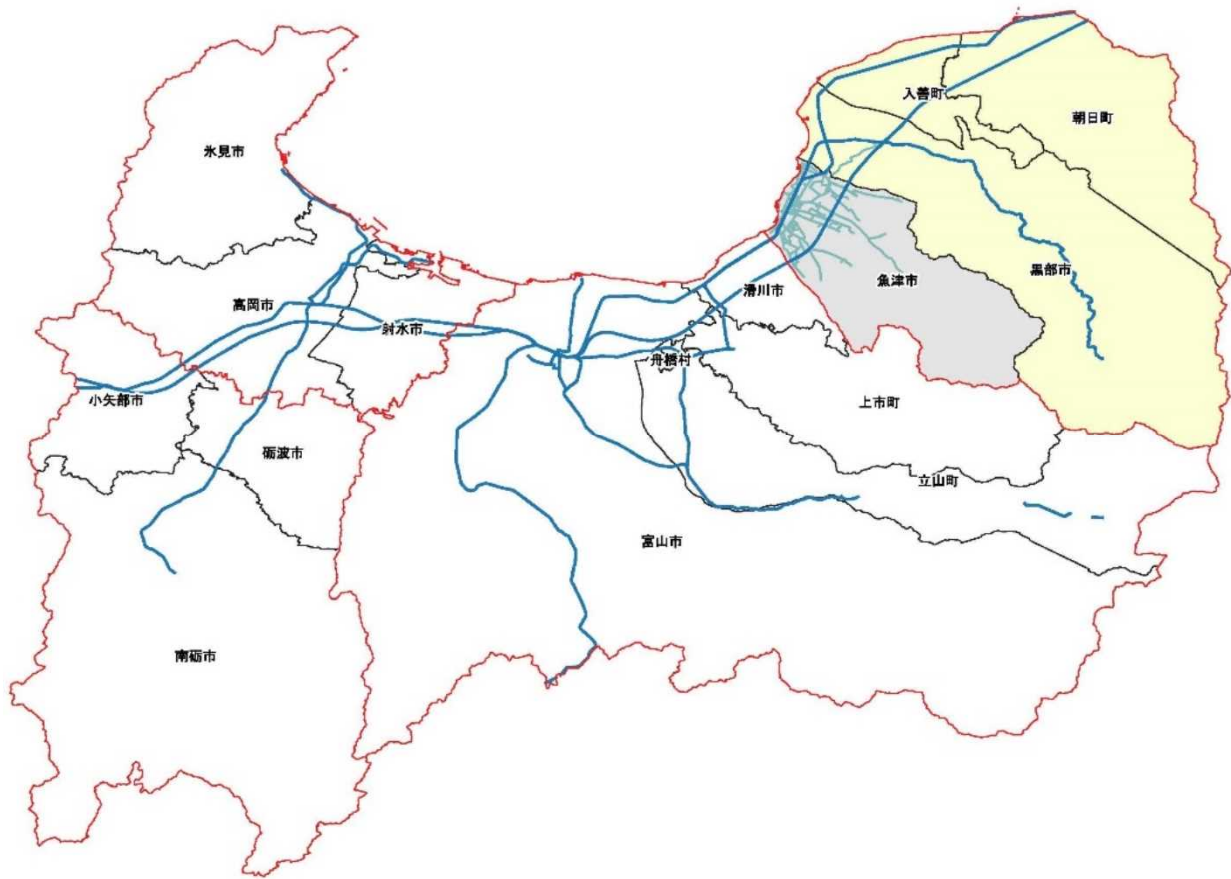


《割合》



④ 二次医療圏

- 魚津市を含む二次医療圏は西側市町に跨がるように設定されており、黒部市、入善町、朝日町が医療圏として設定されている。

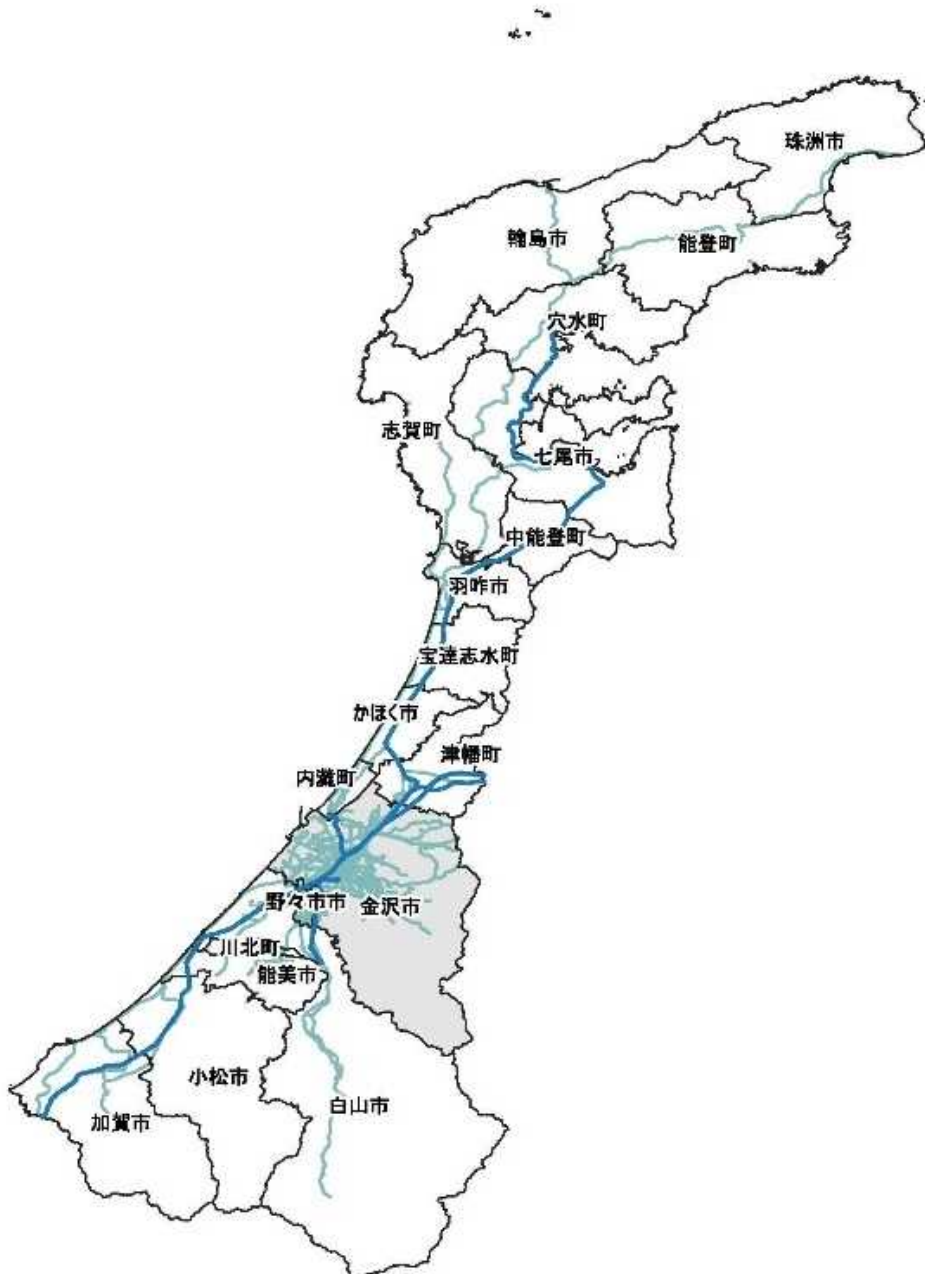


(4) 石川県

1) 金沢市

① 公共交通ネットワーク

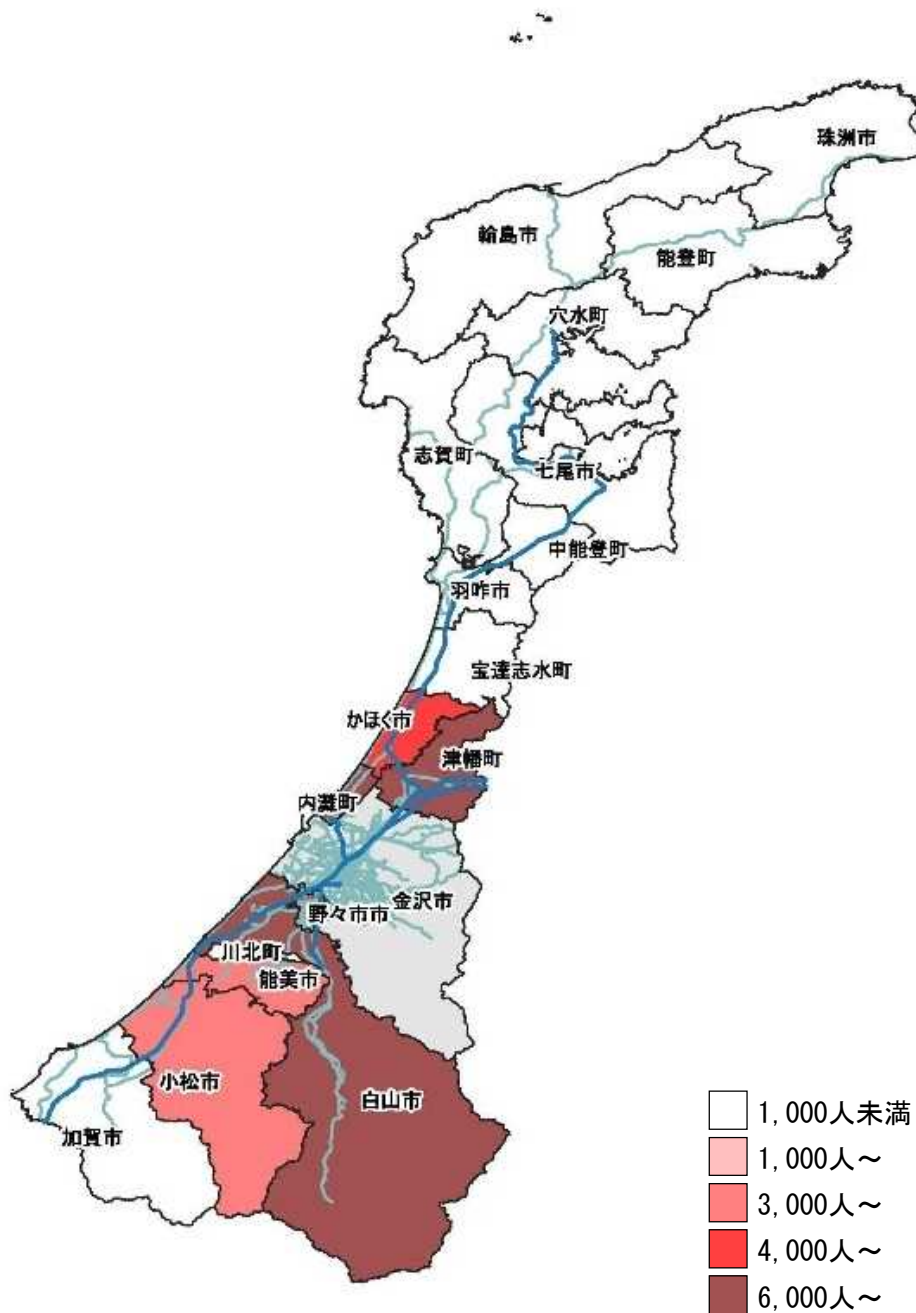
- 金沢市を通過するバスネットワークの多くは、市内を中心としたネットワークを形成しているが、県内各市町村を跨ぐバスネットワークも充実しており、特に鉄道路線が途中までとなっている能登半島へのネットワーク網が形成されている。
- 鉄道ネットワークは、広域に跨がり、長距離移動を支えるネットワークを形成している。



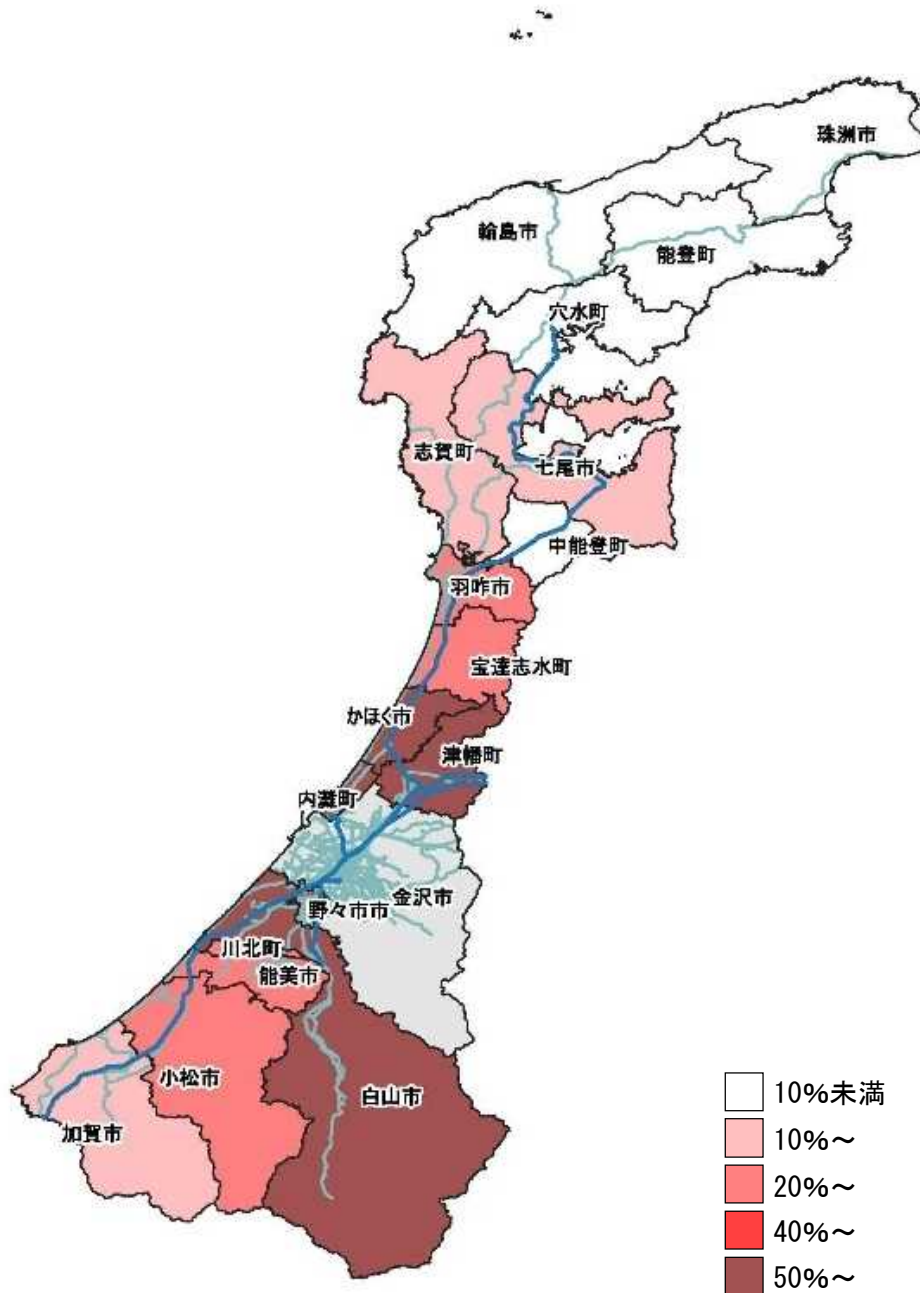
② 通勤・通学流動

- 金沢市に隣接している津幡町、白山市からの流入者数が多くなっている。
- 各市の就業・就学者の市外流動量のうち金沢市に流入している割合を見ると、流入数と同様だが、かほく市の割合も高く、より広域な市町村で金沢市とのつながりが強いことがうかがえる。
- これらの市町村をつなぐ公共交通ネットワークを見ると、流入数が多い市町村には鉄道ネットワークが形成されている。

《実数》



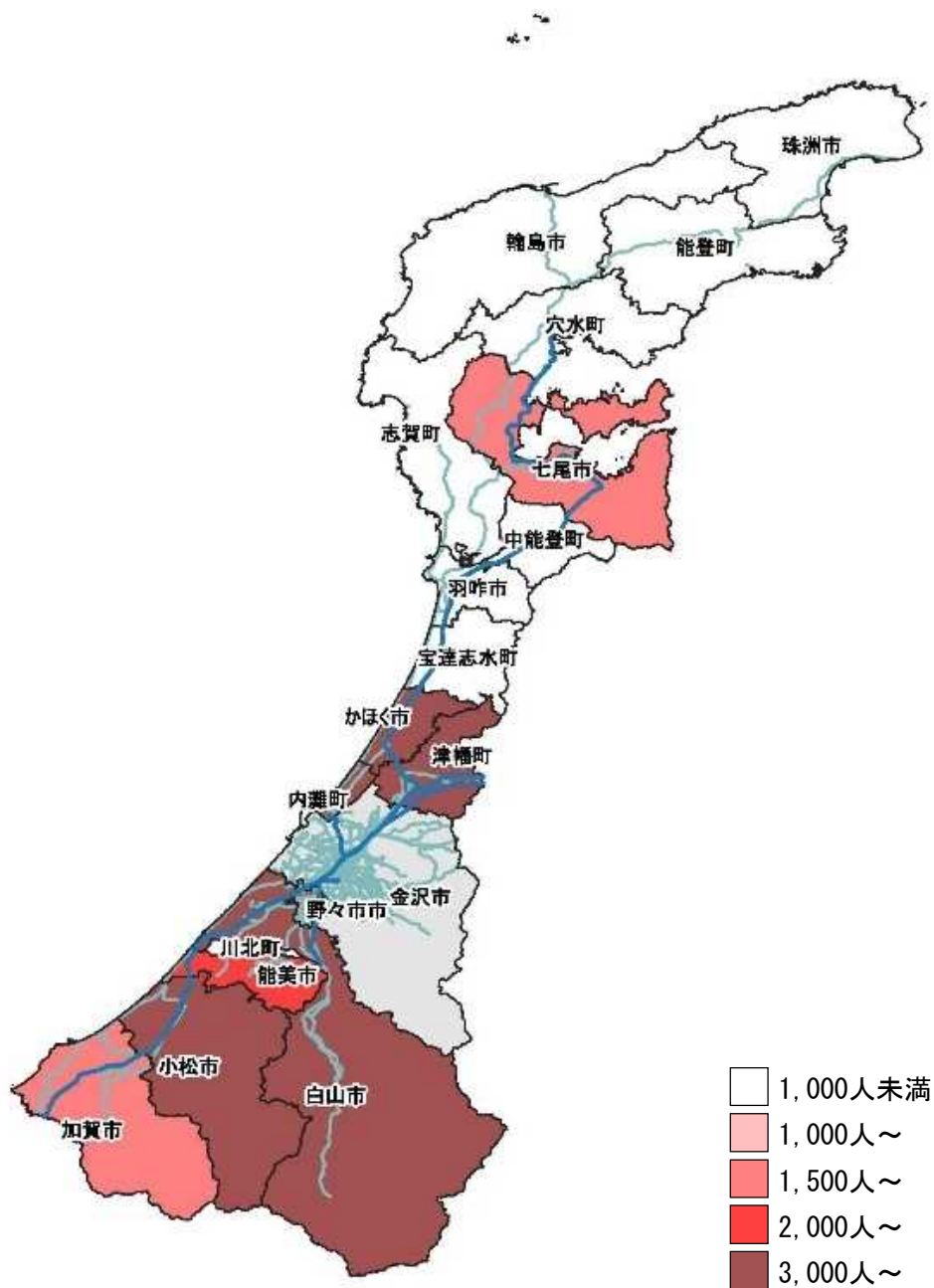
《割合》



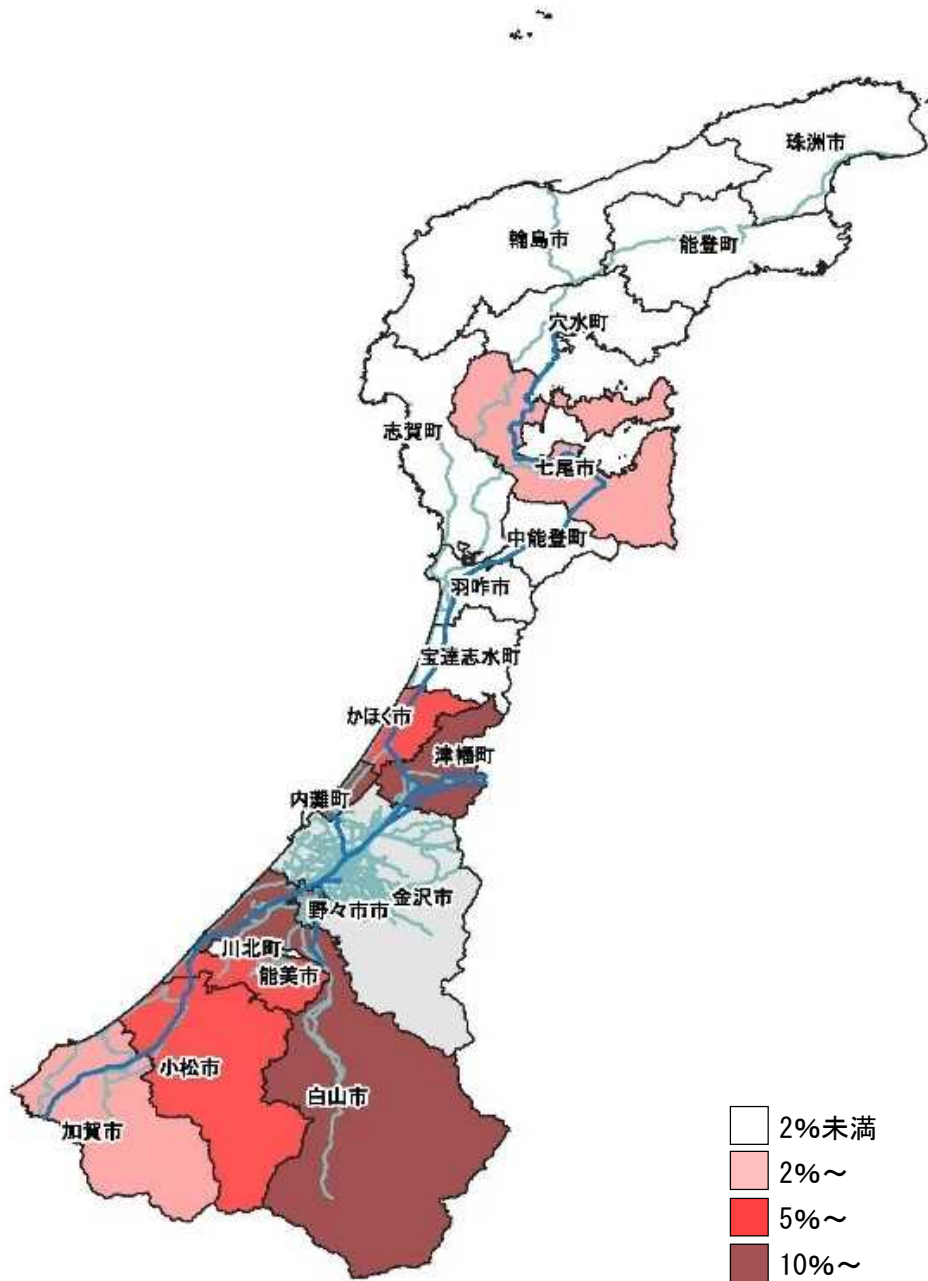
③ 休日 14 時の流動（買い物想定）

- 休日 14 時の流動を見ると、通勤・通学流動と大きく傾向は変わらないが、加賀市、七尾市からの流入も見られる。
- 金沢市に流入している各市町村の流入者構成比を見ると、白山市、津幡町、内灘町の割合が高い。

《実数》

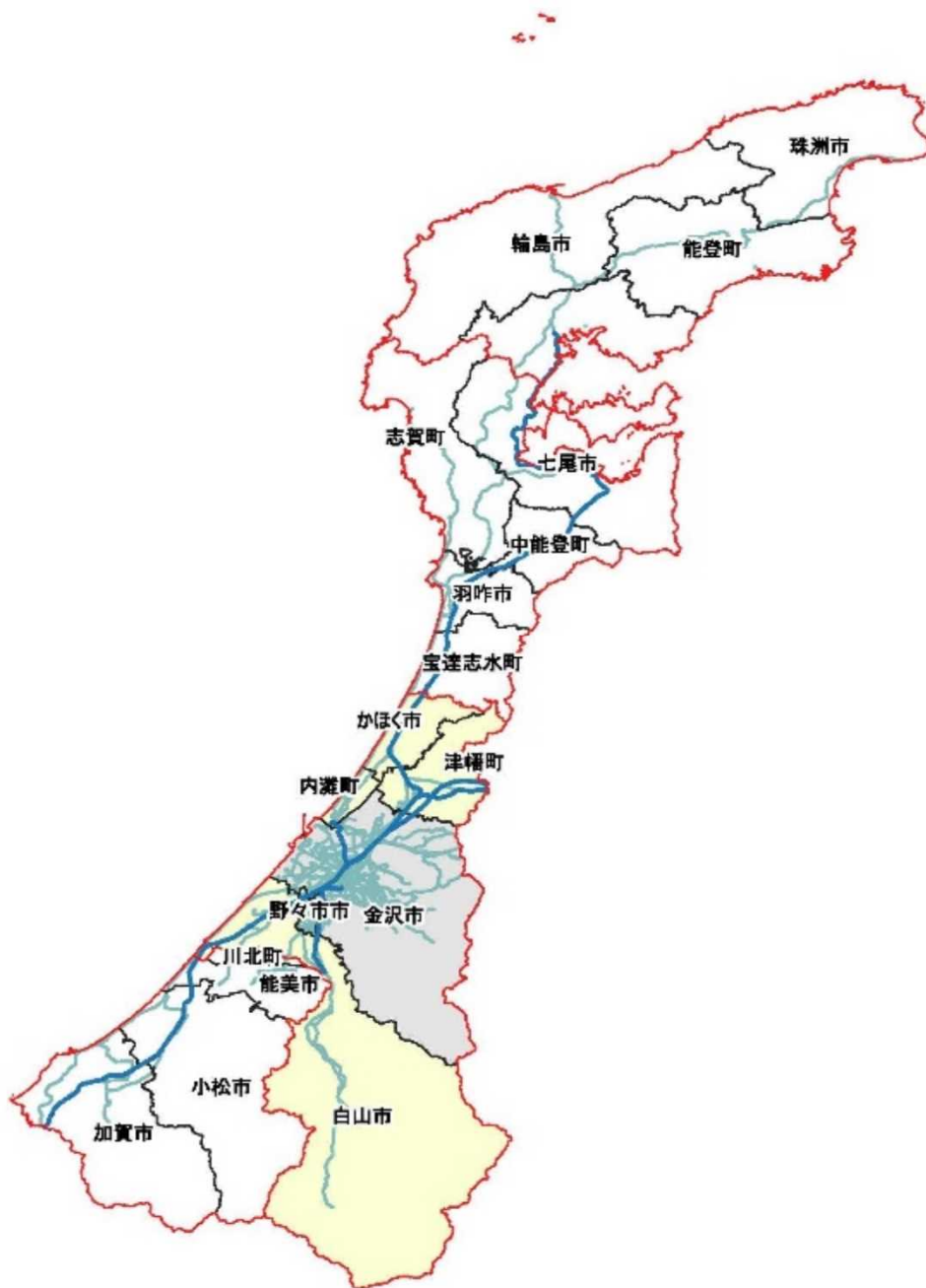


《割合》



④ 二次医療圏

- 金沢市を含む二次医療圏は金沢市を中心に南北市町村に跨がるように設定されており、かほく市、津幡町、内灘町、野々市市、白山市が医療圏として設定されている。



2) 小松市

① 公共交通ネットワーク

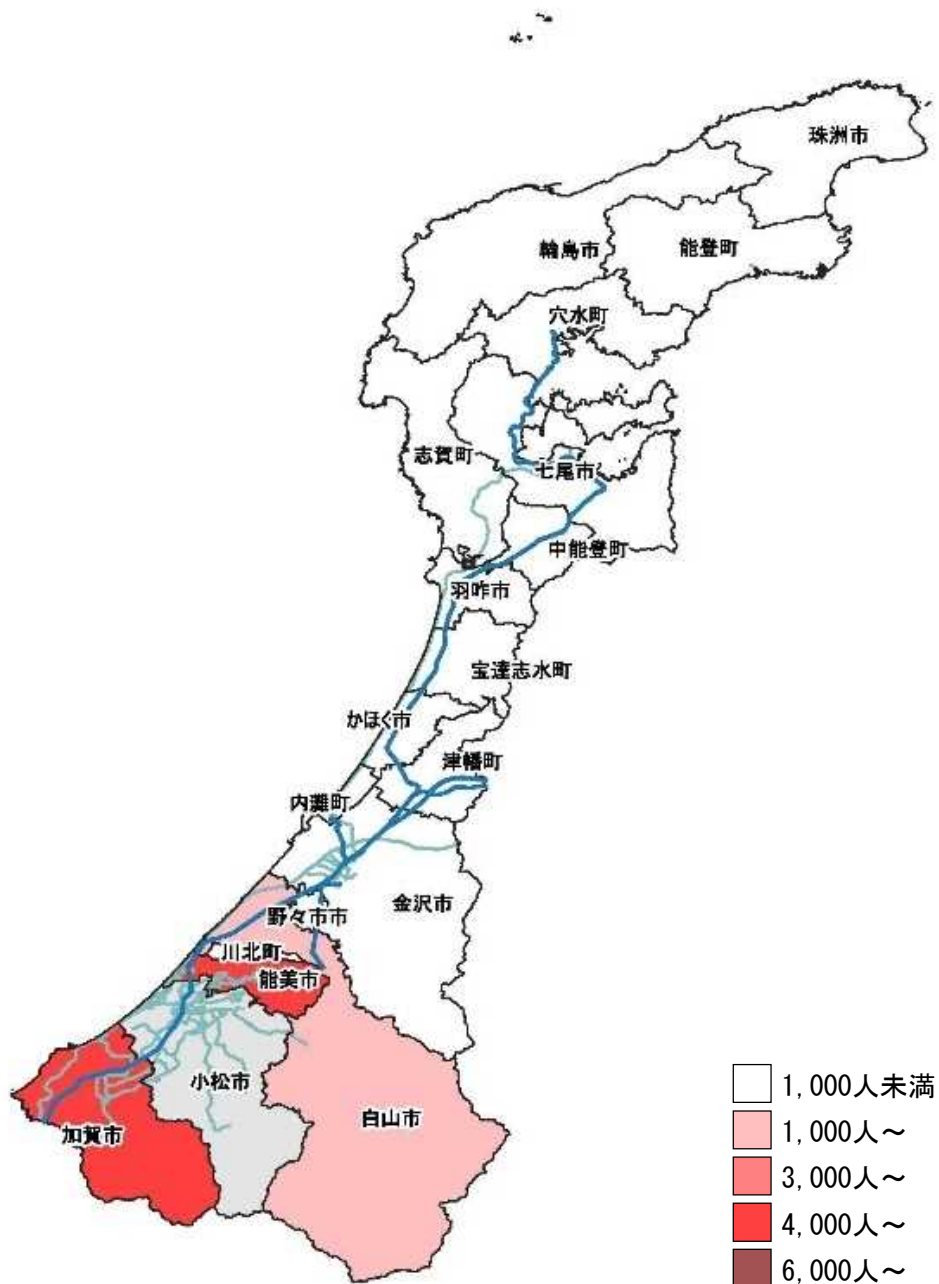
- 小松市を通過するバスネットワークの多くは、市内を中心としたネットワークを形成しているが、県内各市町村を跨ぐバスネットワークも充実しており、特に鉄道路線が途中までとなっている能登半島へのネットワーク網が形成されている。
- 鉄道ネットワークは、広域に跨がり、長距離移動を支えるネットワークを形成している。



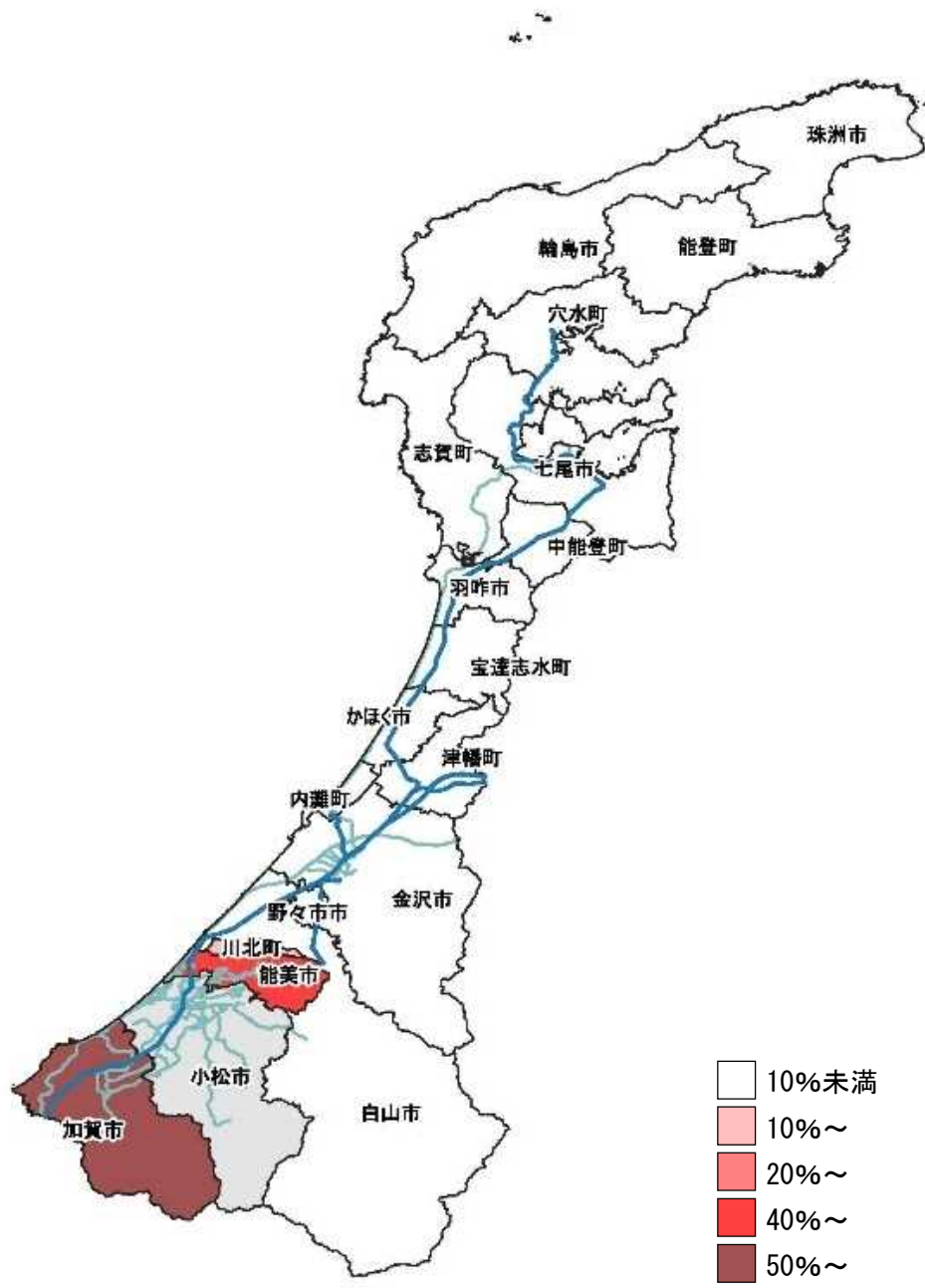
② 通勤・通学流動

- 小松市に隣接している加賀市、能美市からの流入者数が多くなっている。ただし、閾値として設定した 6,000 人を超える流入数とはなっていない。
- 各市の就業・就学者の市外流動量のうち小松市に流入している割合を見ると、傾向は変わらないが、加賀市は小松市と結びつきが強いことがうかがえる。
- これらの市町村をつなぐ公共交通ネットワークを見ると、流入数が多い市町村には鉄道及びバスネットワークが形成されている。

《実数》



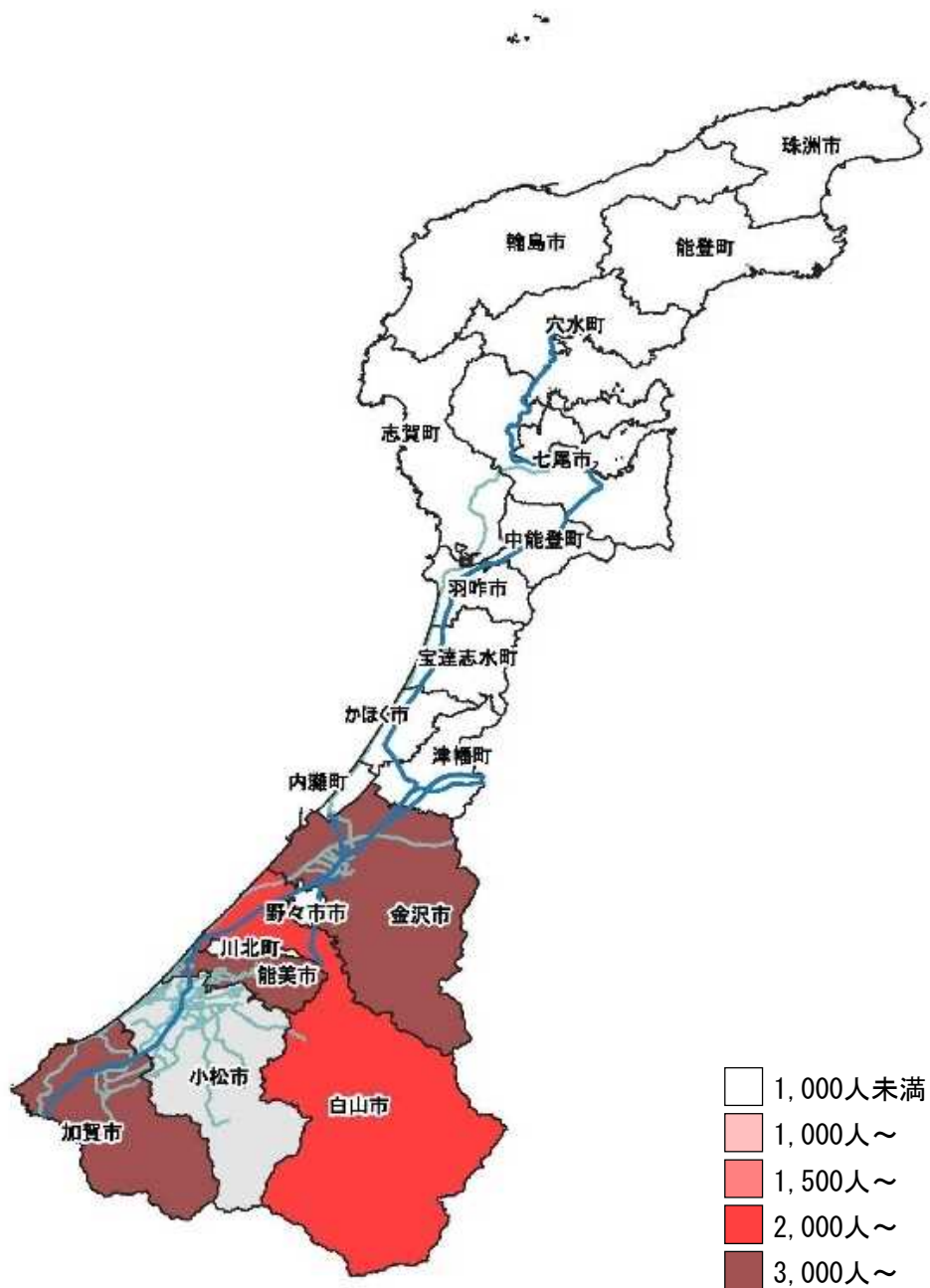
《割合》



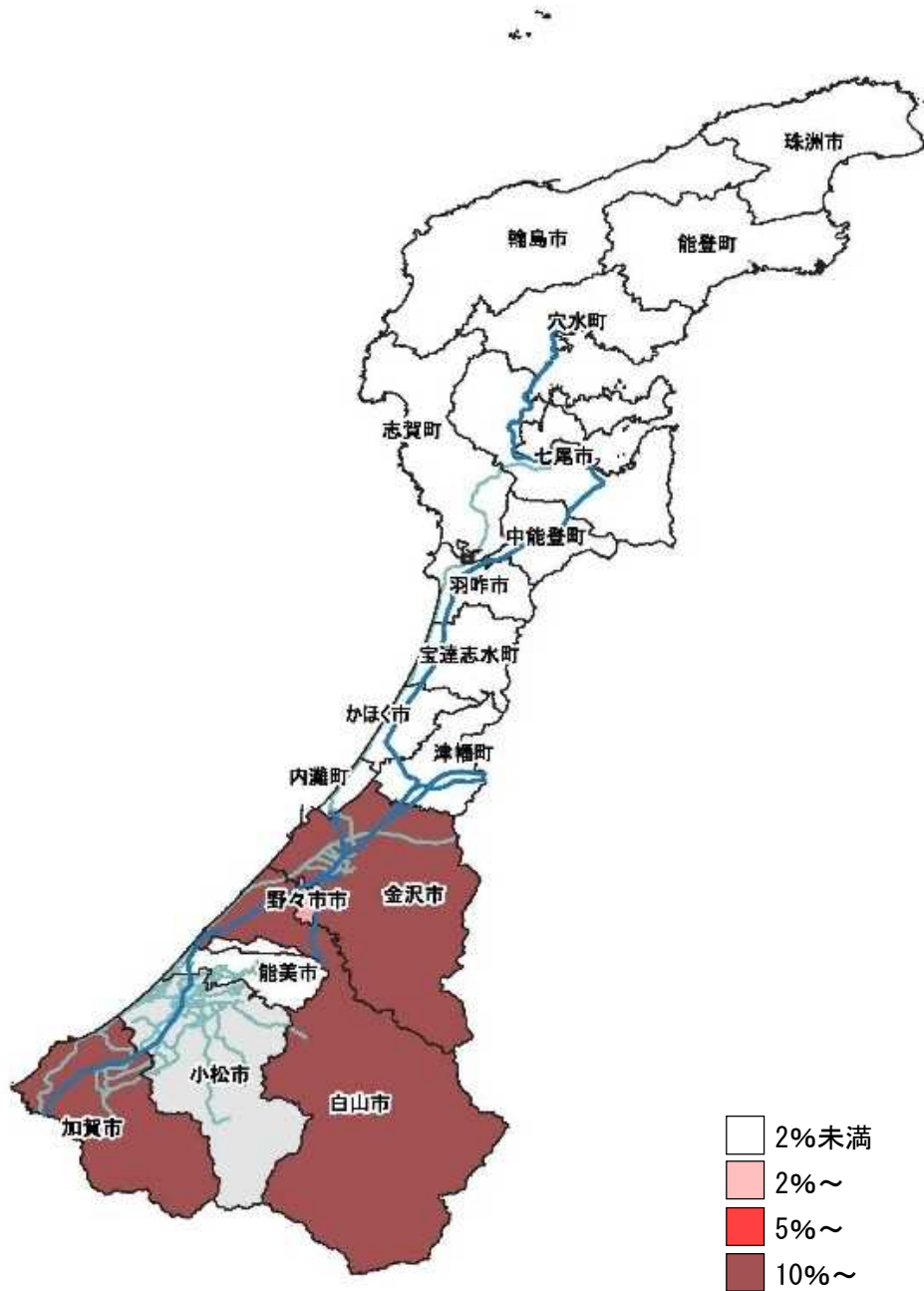
③ 休日 14 時の流動（買い物想定）

- 休日 14 時の流動を見ると、通勤・通学流動と大きく傾向は変わらないが、金沢市からの流入も見られる。
- 小松市に流入している各市町村の流入者構成比を見ると、金沢市、白山市、加賀市の割合が高い。

《実数》



《割合》



④ 二次医療圏

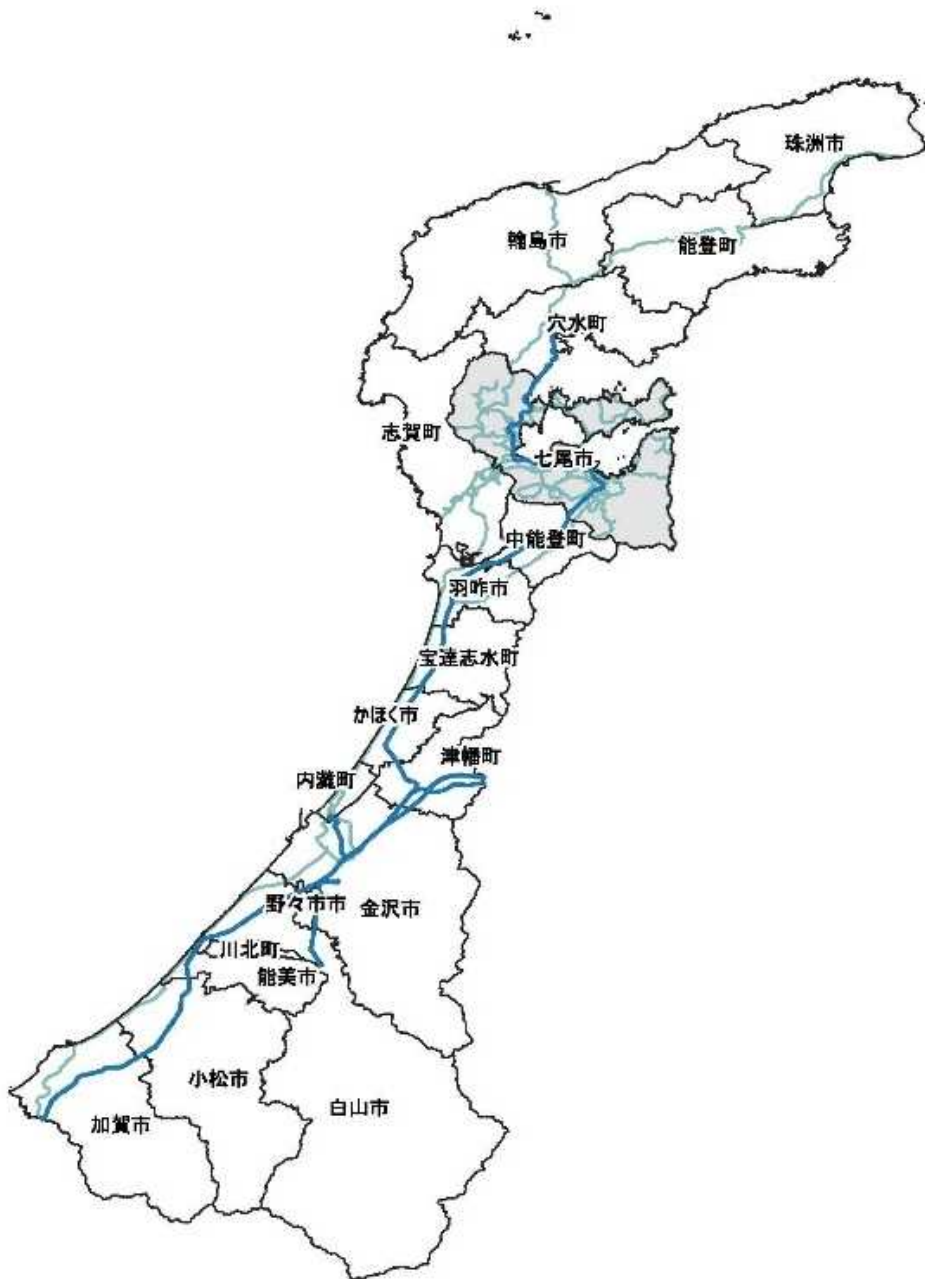
- 小松市を含む二次医療圏は南北市町に跨がるように設定されており、能美市、川北町、加賀市が医療圏として設定されている。



3) 七尾市

① 公共交通ネットワーク

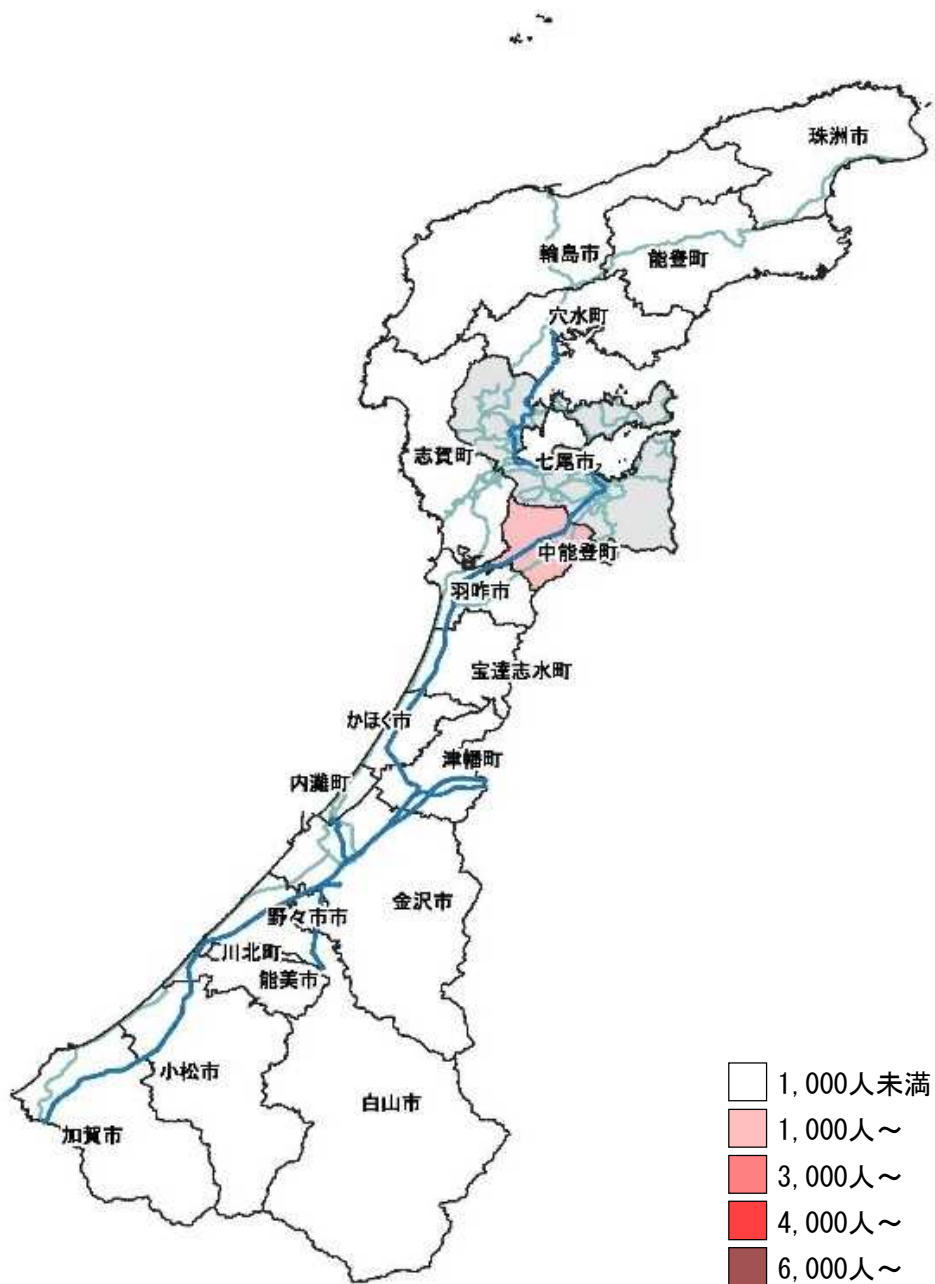
- 七尾市を通過するバスネットワークの多くは、市内を中心としたネットワークを形成しているが、県内各市町村を跨ぐバスネットワークも充実しており、特に鉄道路線が途中までとなっている能登半島先端や金沢市等の中心部までのネットワーク網が形成されている。
- 鉄道ネットワークは、広域に跨がり、長距離移動を支えるネットワークを形成している。



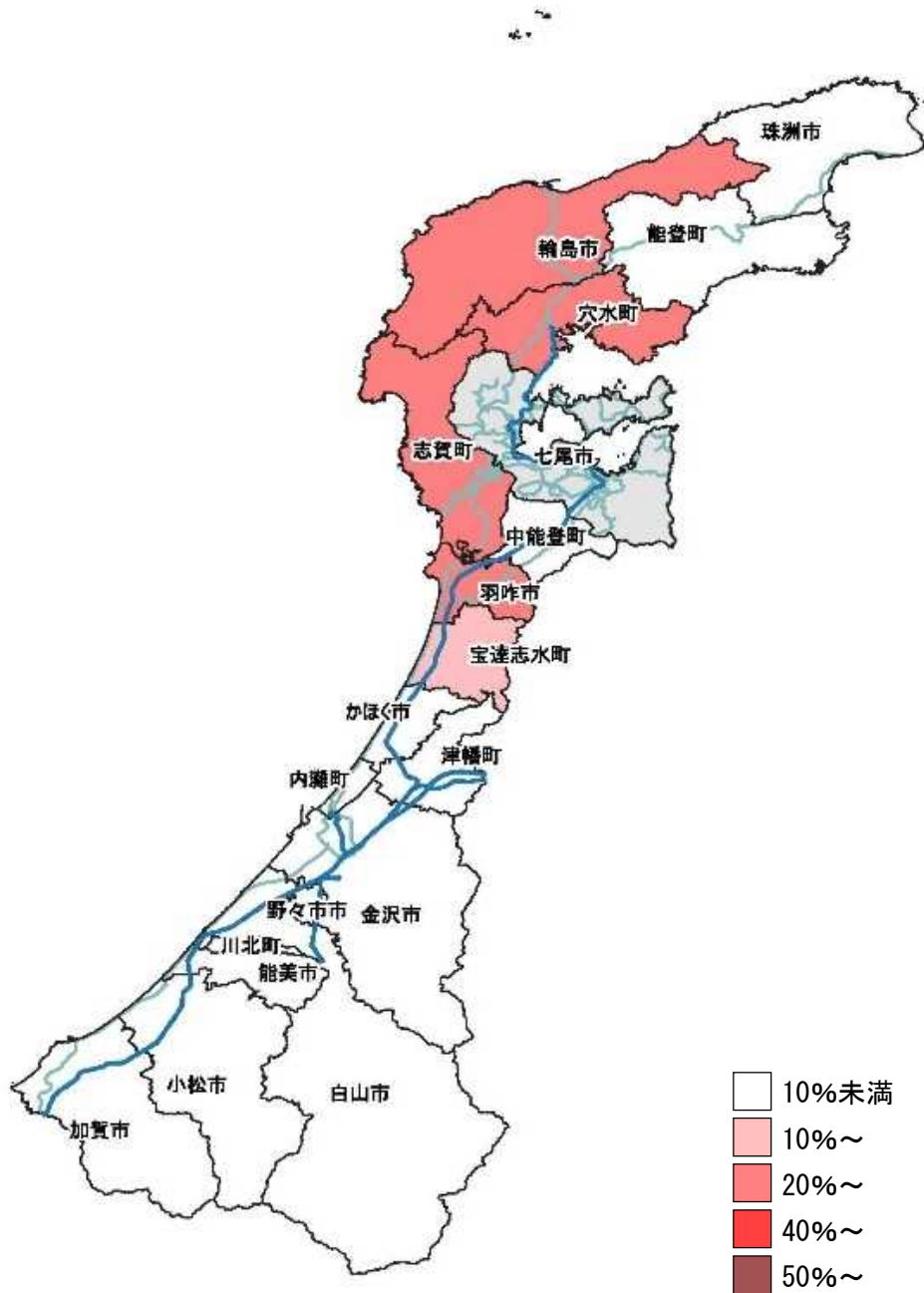
② 通勤・通学流動

- 七尾市に隣接している中能登町からの流入者数が多くなっている。ただし、閾値として設定した6,000人を超える流入数とはなっていない。
- 各市の就業・就学者の市外流動量のうち七尾市に流入している割合を見ると、輪島市、穴水町、志賀町、羽咋市は七尾市と結びつきが強いことがうかがえる。また、より広域な市町村で七尾市とのつながりが強いことがうかがえる。
- これらの市町村をつなぐ公共交通ネットワークを見ると、流入数が多い市町村には鉄道及びバスネットワークが形成されている。

《実数》



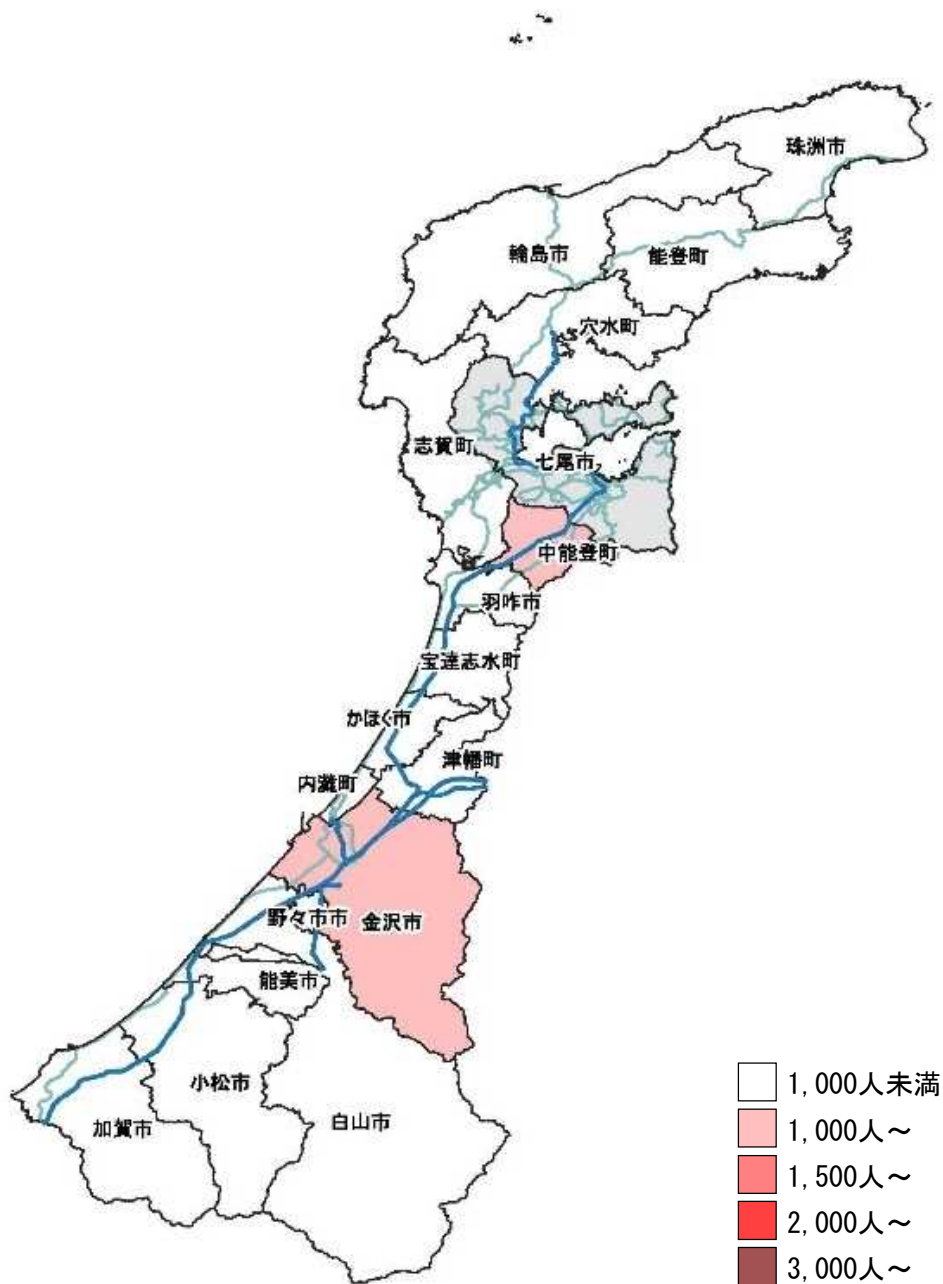
《割合》



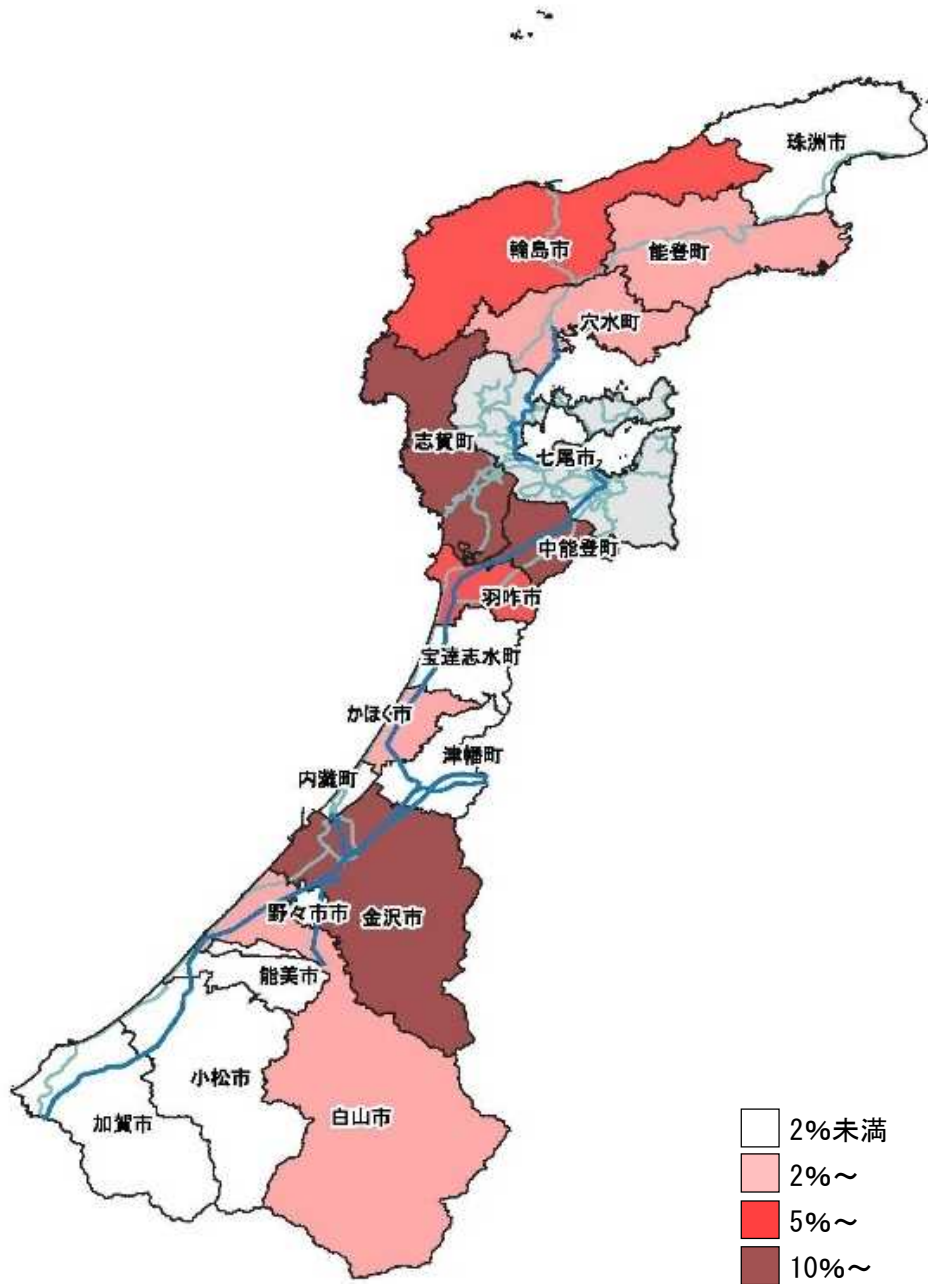
③ 休日 14 時の流動（買い物想定）

- 休日 14 時の流動を見ると、通勤・通学流動と大きく傾向は変わらないが、金沢市からの流入も見られる。
- 七尾市に流入している各市町村の流入者構成比を見ると、金沢市、志賀町、中能登町からの割合が高く、より広域な市町村からの流入が見られる。

《実数》

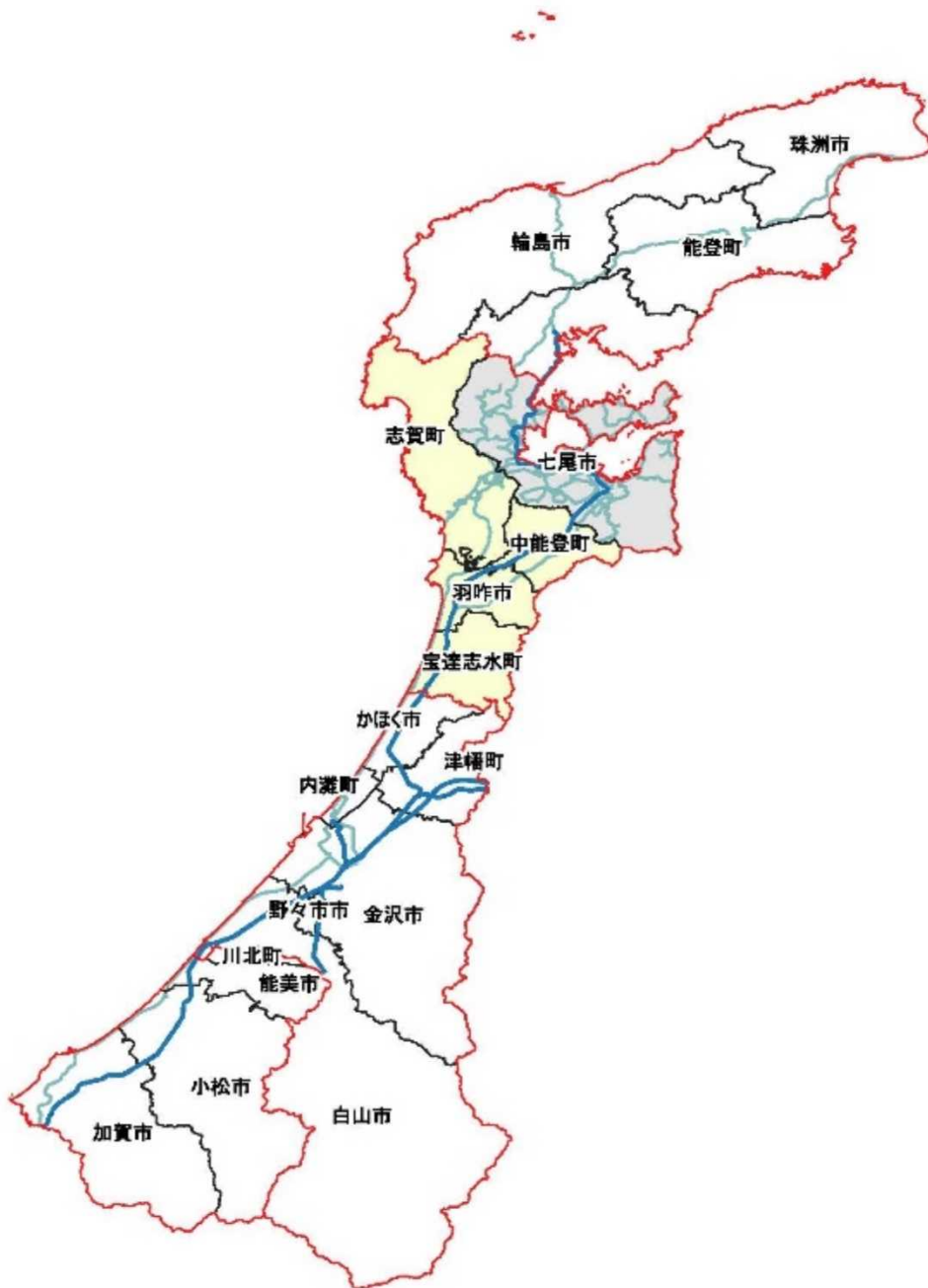


《割合》



④ 二次医療圏

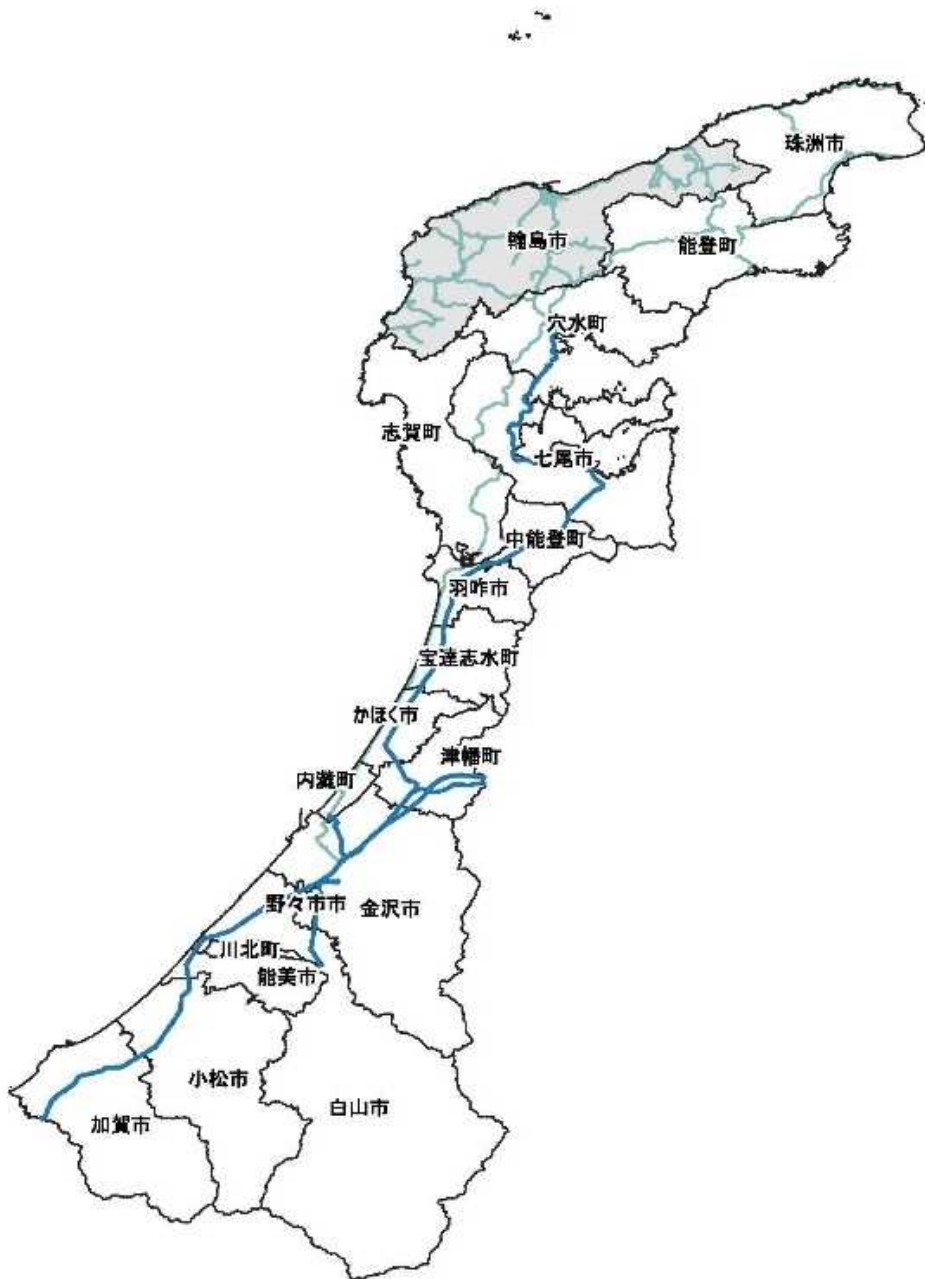
- 七尾市を含む二次医療圏は南西市町に跨がるように設定されており、志賀町、中能登町、羽咋市、宝達志水町が医療圏として設定されている。



4) 輪島市

① 公共交通ネットワーク

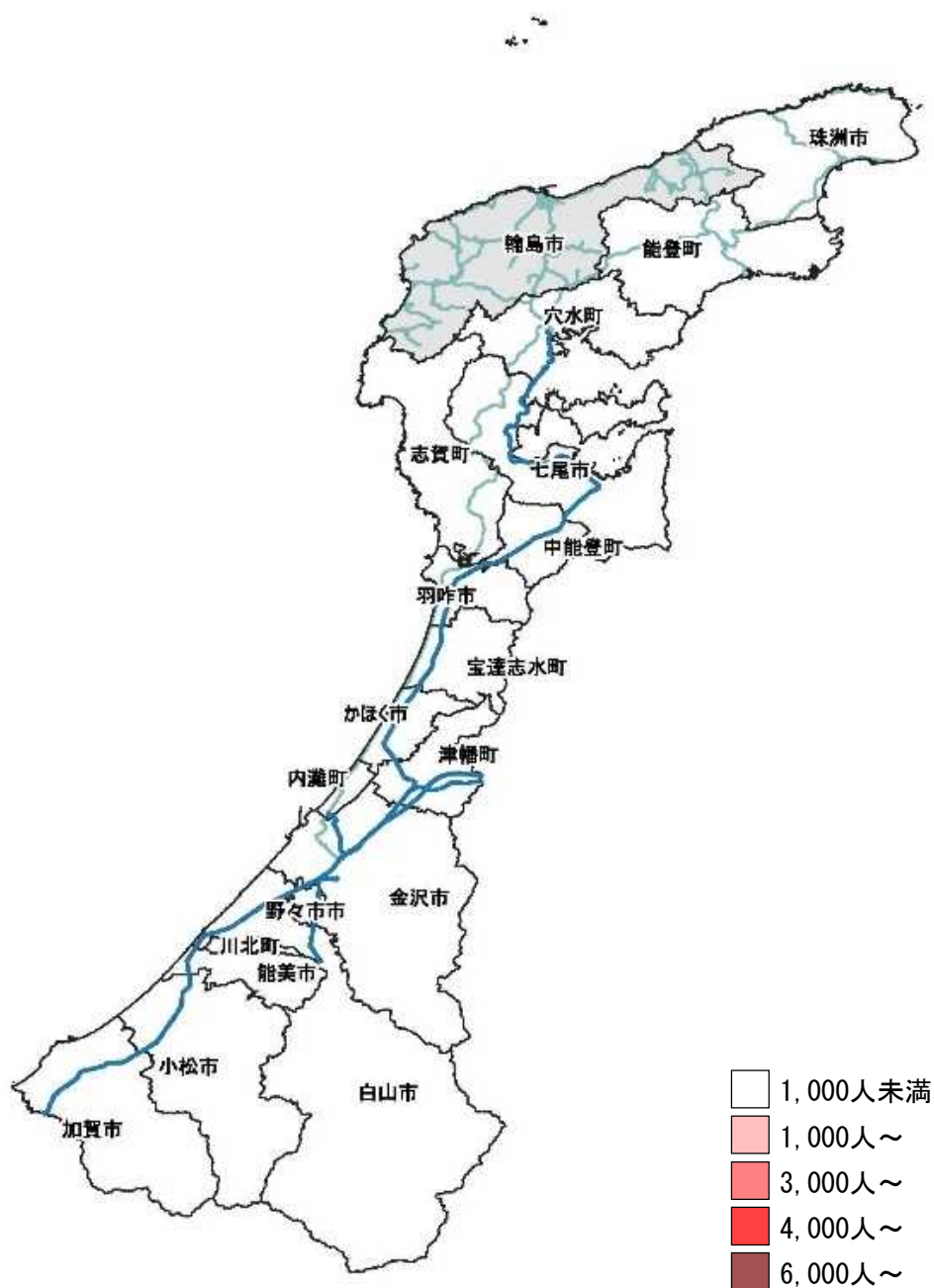
- 輪島市を通過するバスネットワークの多くは、市内を中心としたネットワークを形成しているが、県内各市町村を跨ぐバスネットワークも充実しており、特に鉄道路線が途中までとなっている能登半島先端や金沢市等の中心部までのネットワーク網が形成されている。
- 一方、鉄道ネットワークは、のと鉄道が廃線となったため、形成されていない。



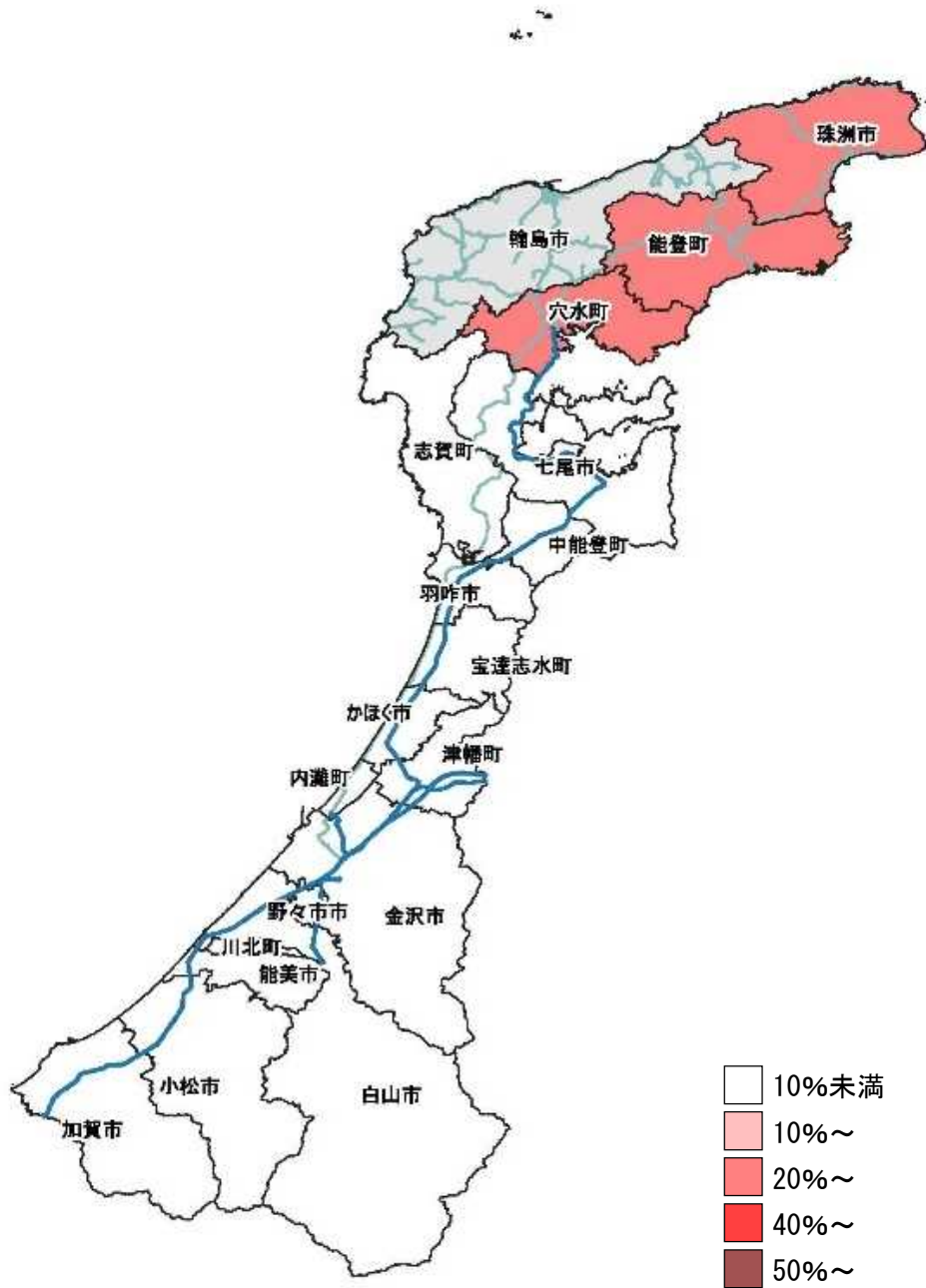
② 通勤・通学流動

- 輪島市への流入者数が多い市町村はない。
- 一方、各市の就業・就学者の市外流動量のうち輪島市に流入している割合を見ると、穴水町、能登町、珠洲市は輪島市と結びつきが強いことがうかがえる。
- 一方、これらの市町村をつなぐ公共交通ネットワークを見ると、バスネットワークが形成されている。

《実数》



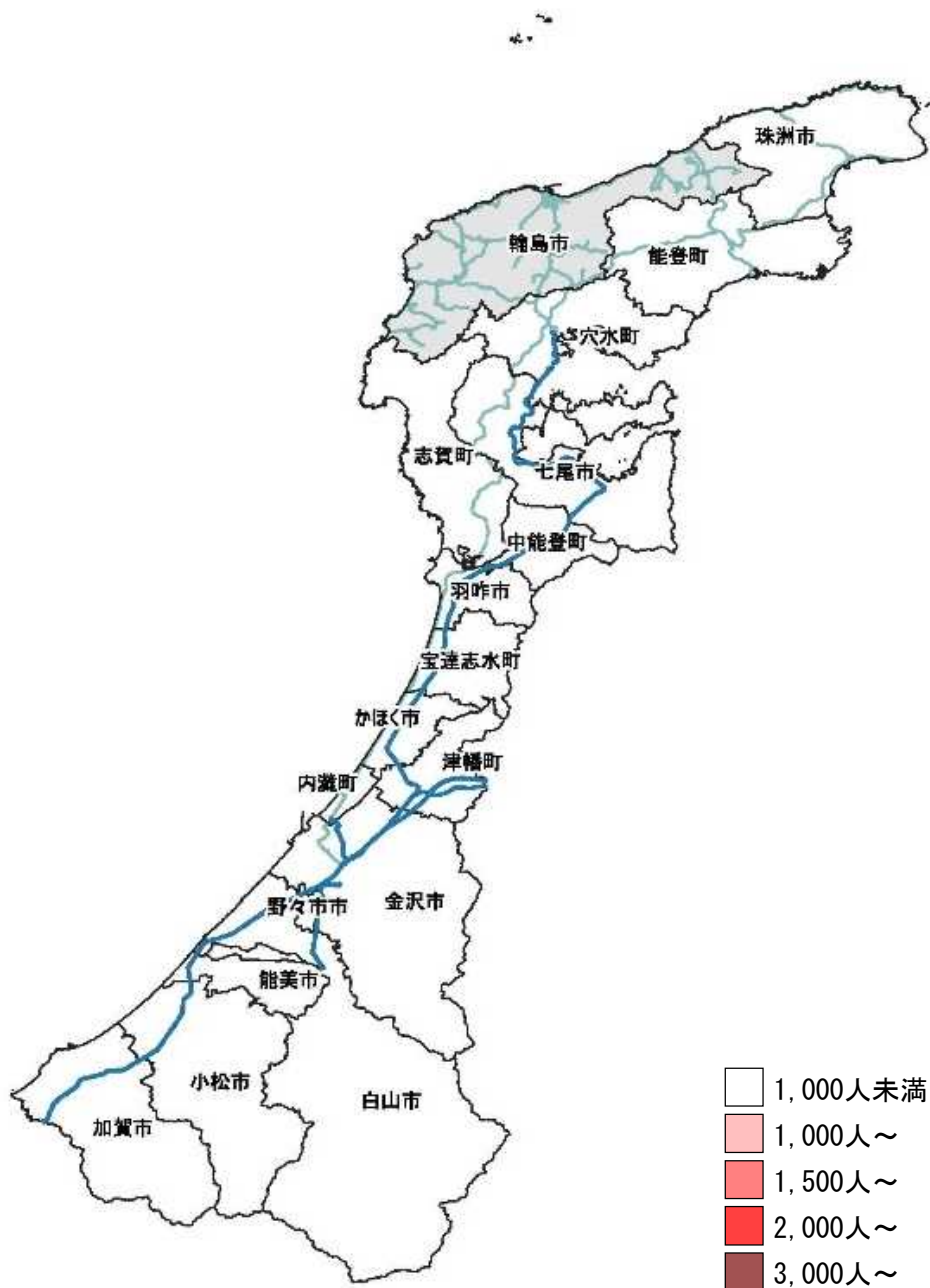
《割合》



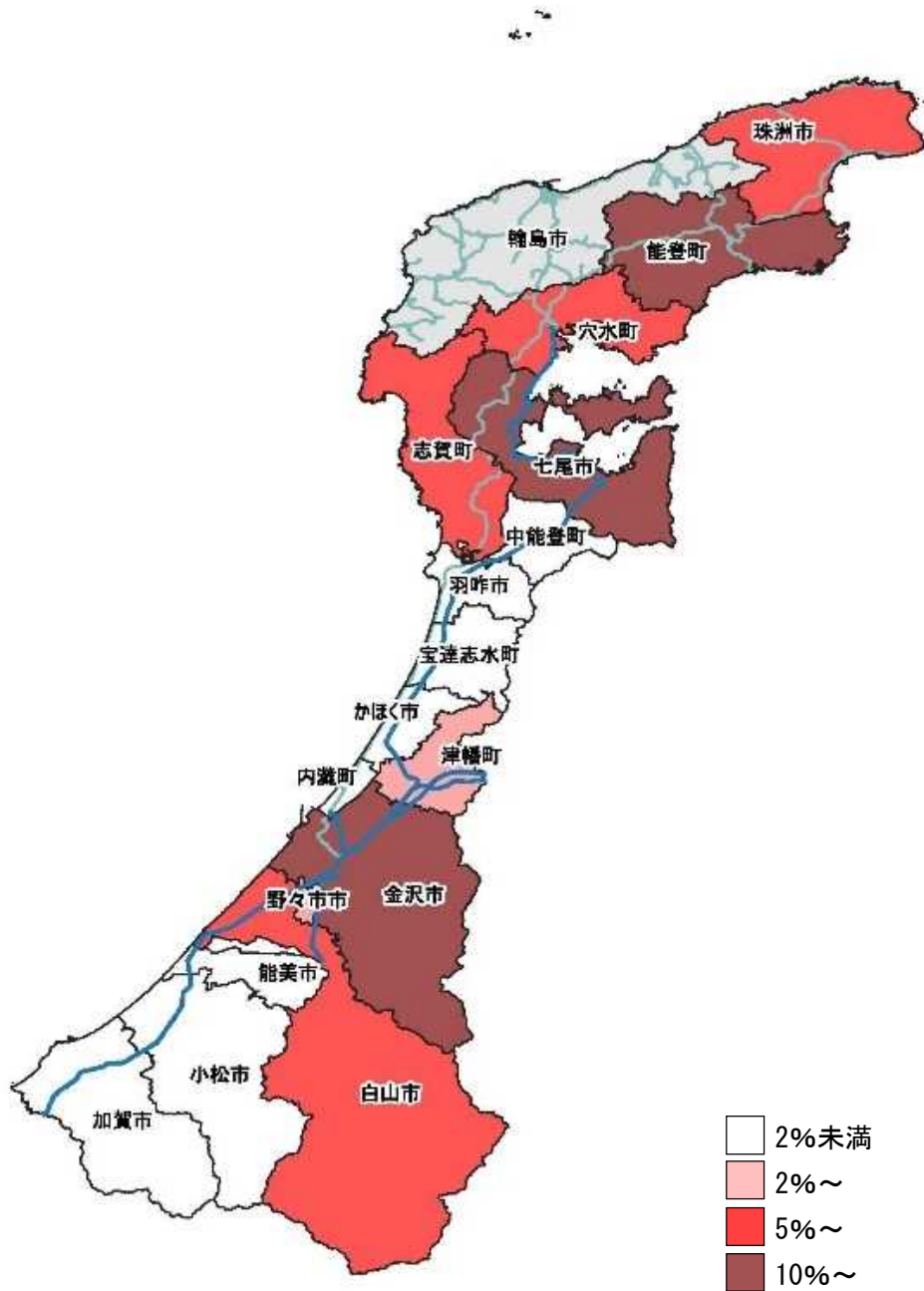
③ 休日 14 時の流動（買い物想定）

- 休日 14 時の流動を見ると、通勤・通学流動と傾向は変わらない。
- 輪島市に流入している各市町村の流入者構成比を見ると、金沢市、七尾市、能登町の割合が高い。

《実数》



《割合》



④ 二次医療圏

- 輪島市を含む二次医療圏は東側市町に跨がるように設定されており、穴水町、能登町、珠洲市が医療圏として設定されている。

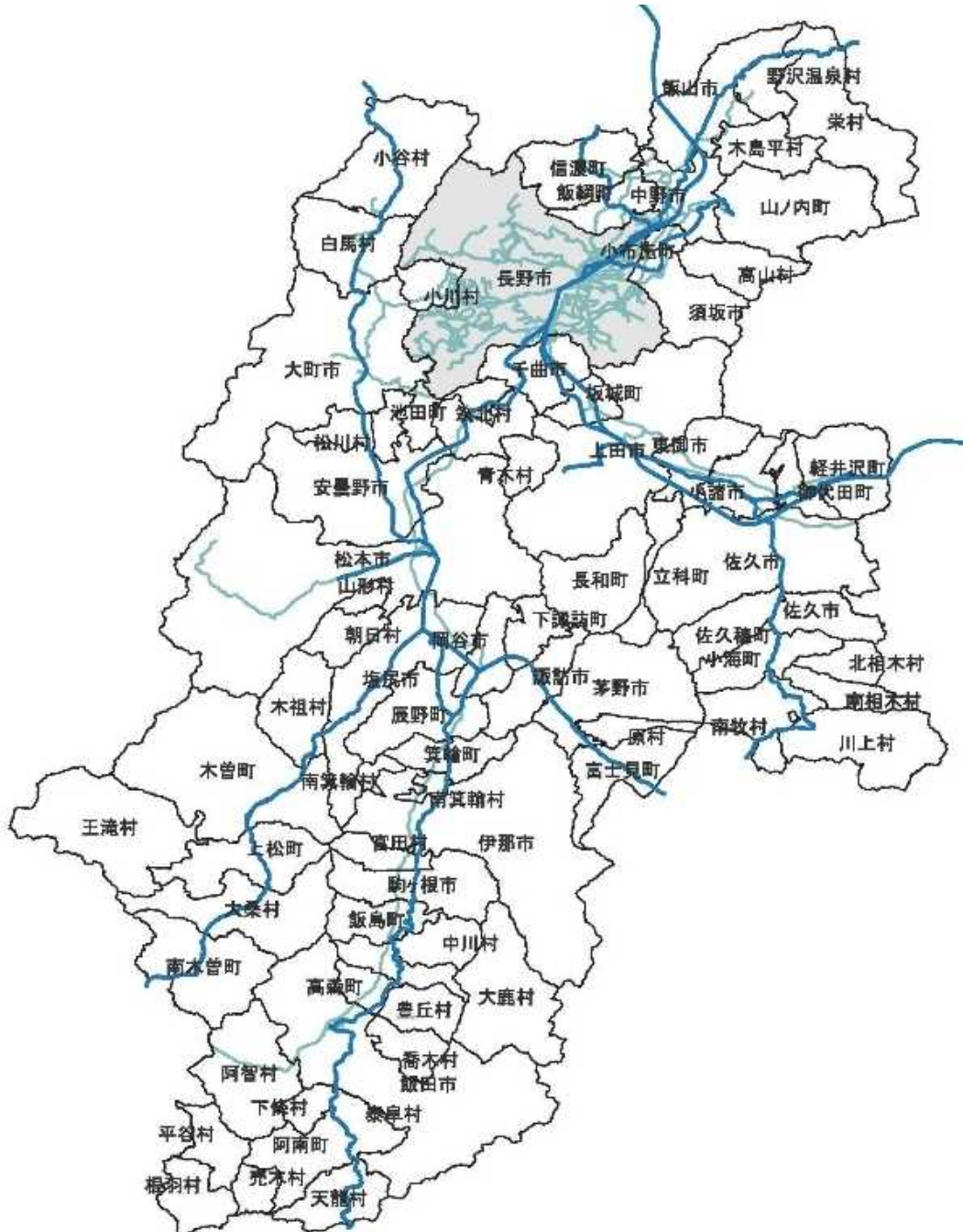


(5) 長野県

1) 長野市

① 公共交通ネットワーク

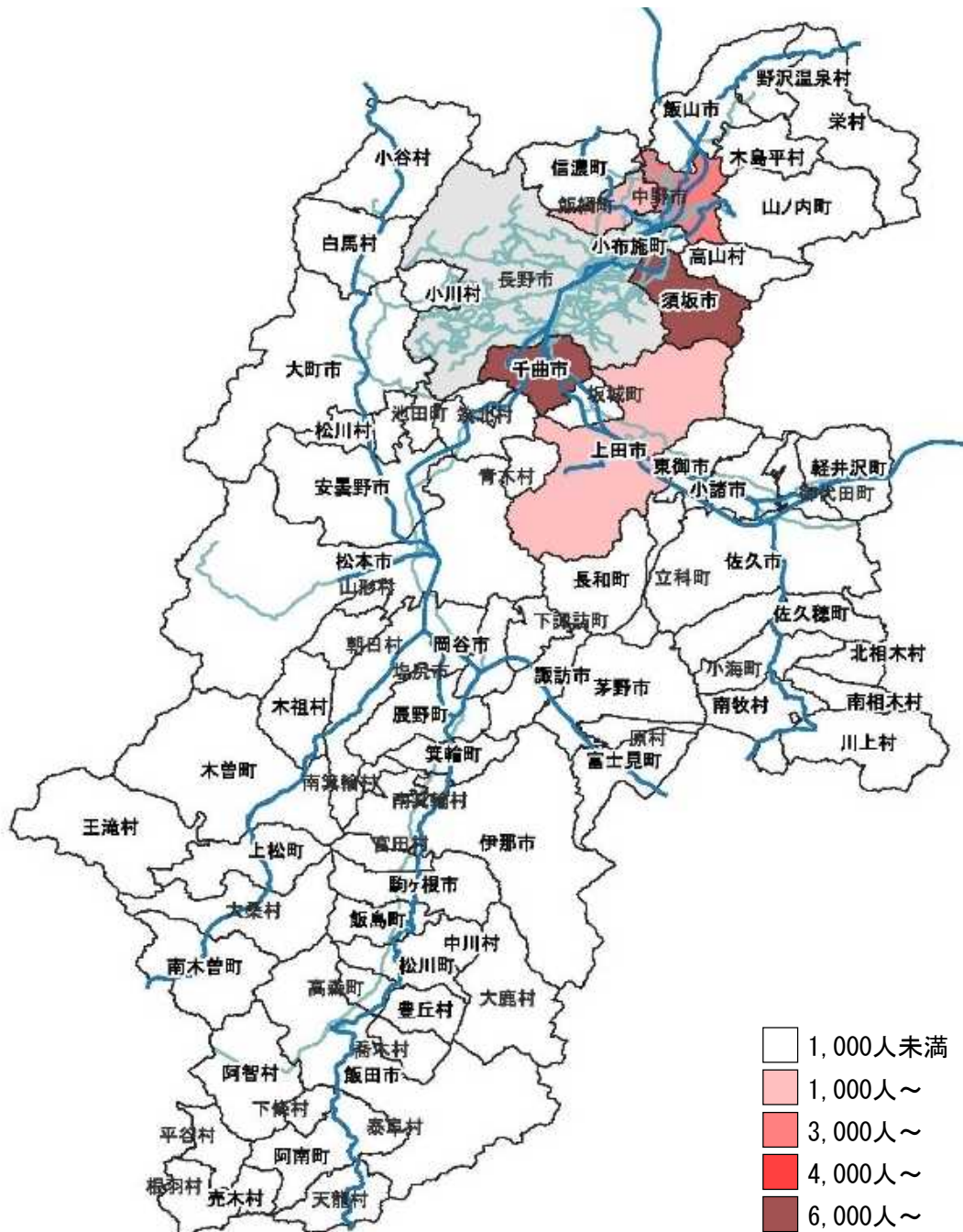
- 長野市を通過するバスネットワークの多くは、市内を中心としたネットワークを形成しているが、周辺市町村に跨がるネットワークを構築しており、特に市北部の市町へのネットワークが充実している。
- 鉄道ネットワークは、南北に跨がり、長距離移動を支えるネットワークを形成している。



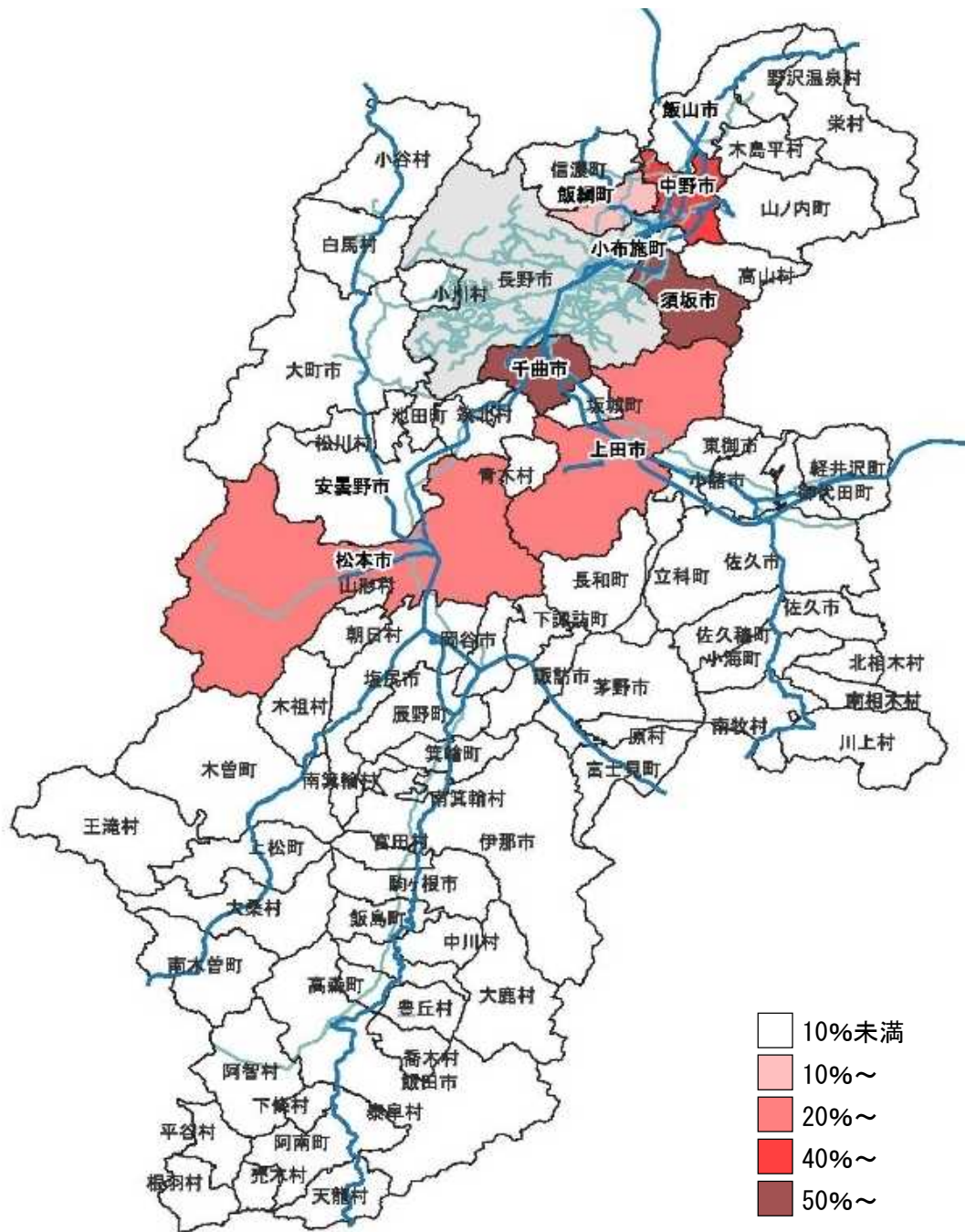
② 通勤・通学流動

- 長野市に隣接している須坂市、千曲市からの流入者数が多くなっている。
- 各市の就業・就学者の市外流動量のうち長野市に流入している割合を見ると、傾向は大きく変わらないが、より広域な市町村で長野市とのつながりが強いことがうかがえる。
- これらの市町村をつなぐ公共交通ネットワークを見ると、流入数が多い市町村には鉄道及びバスネットワークが形成されている。

《実数》



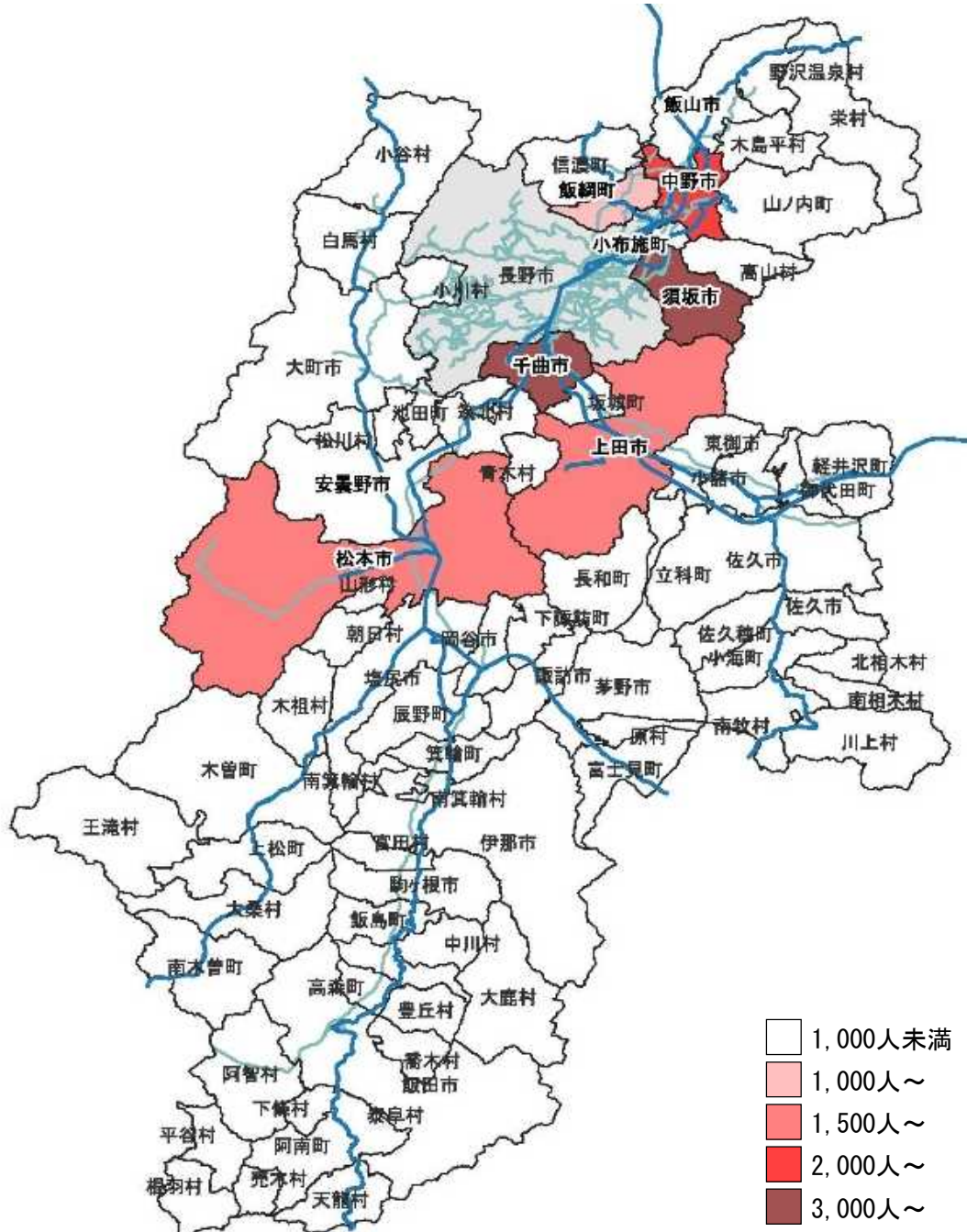
《割合》



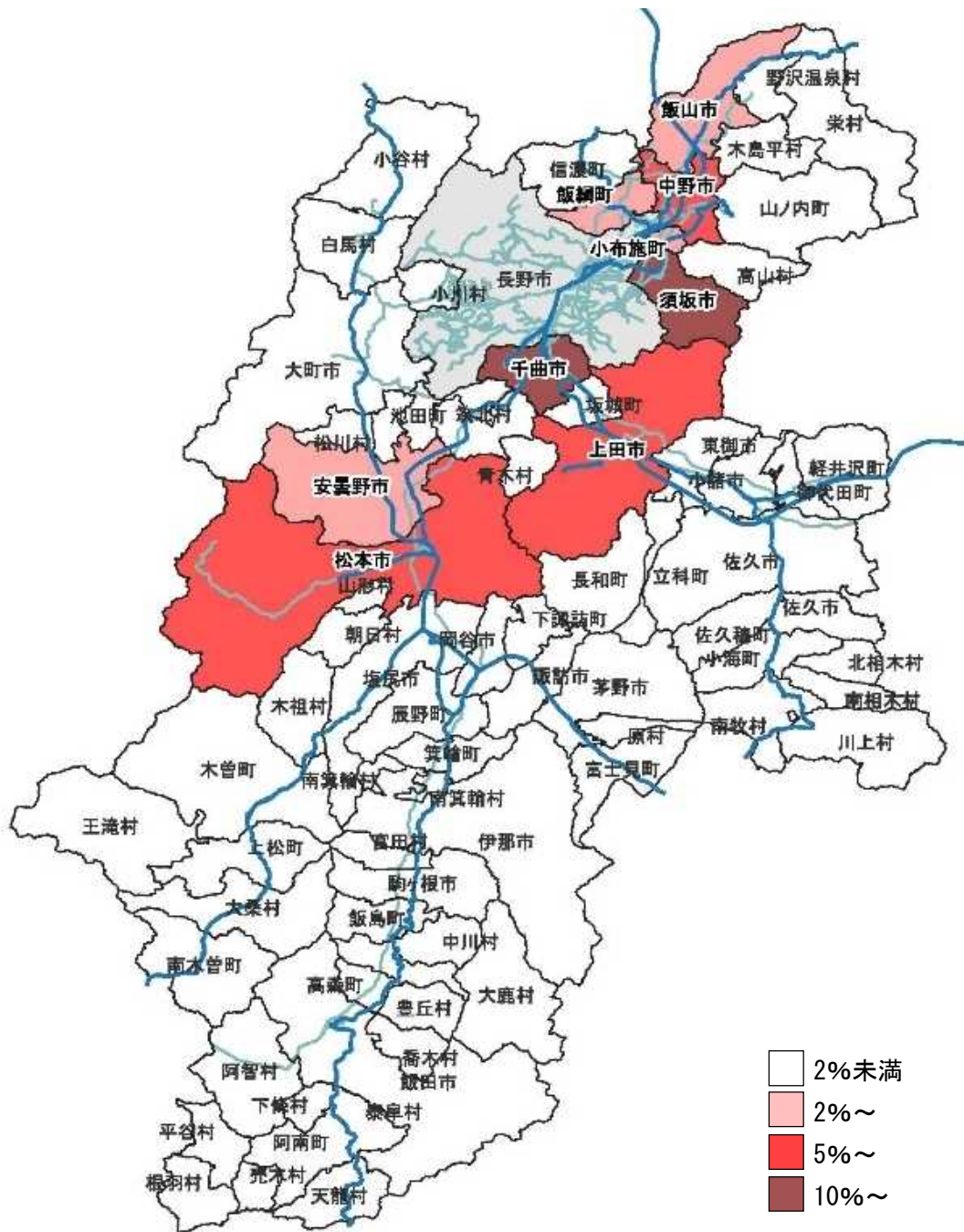
③ 休日 14 時の流動（買い物想定）

- 休日 14 時の流動を見ると、通勤・通学流動と比べてより広域な市からの流入がある。
- 長野市に流入している各市町村の流入者構成比を見ると、須坂市、千曲市からの割合が高い。

《実数》

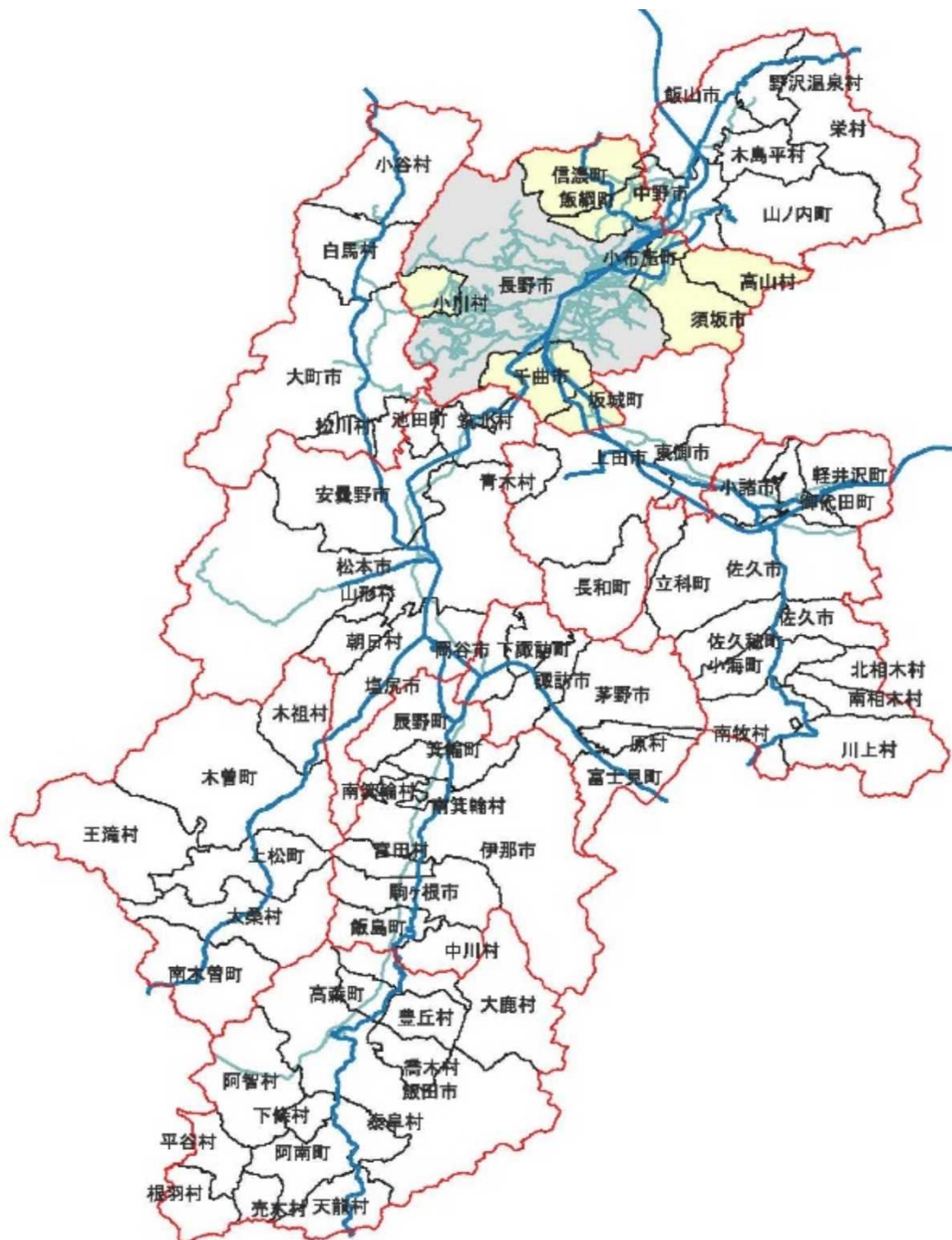


《割合》



④ 二次医療圏

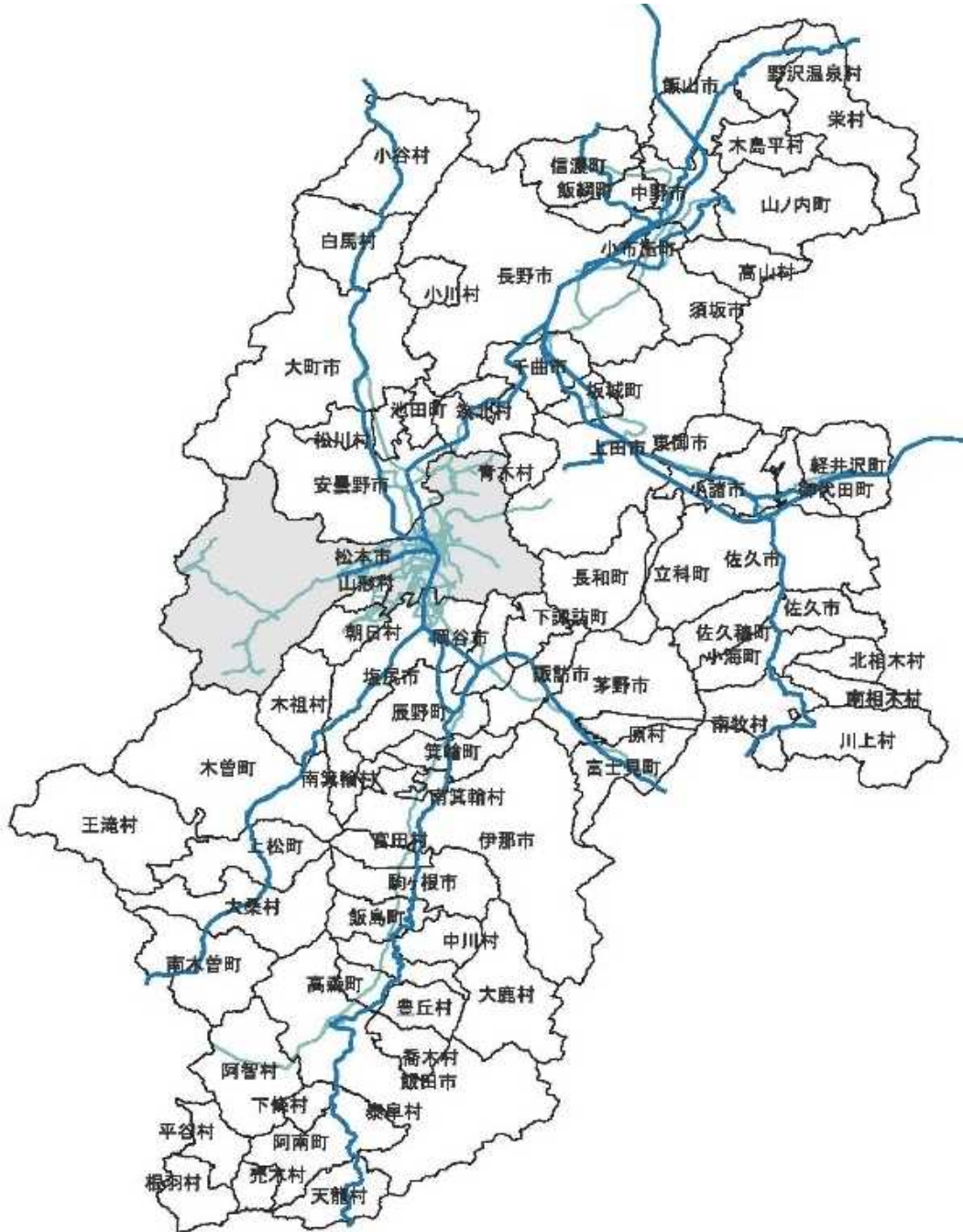
- 長野市を含む二次医療圏は東側市町村に跨がるように設定されており、須坂市、千曲市、坂城町、高山村、小布施町、飯綱町、信濃町、小川村が医療圏として設定されている。



2) 松本市

① 公共交通ネットワーク

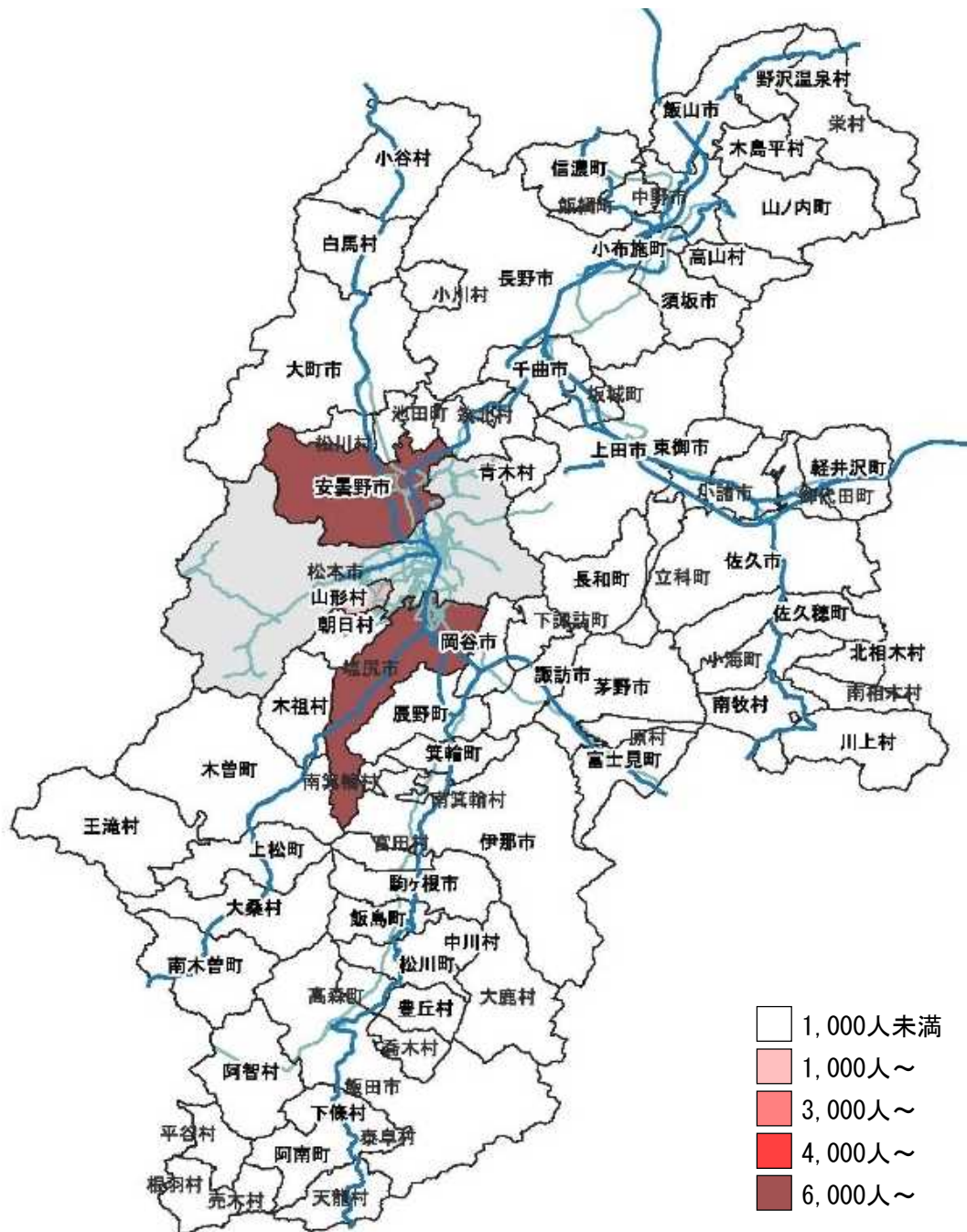
- 松本市を通過するバスネットワークの多くは、市内を中心としたネットワークを形成しており、周辺市町村に跨がるネットワークもある。
- 鉄道ネットワークは、南北に跨がり、長距離移動を支えるネットワークを形成している。



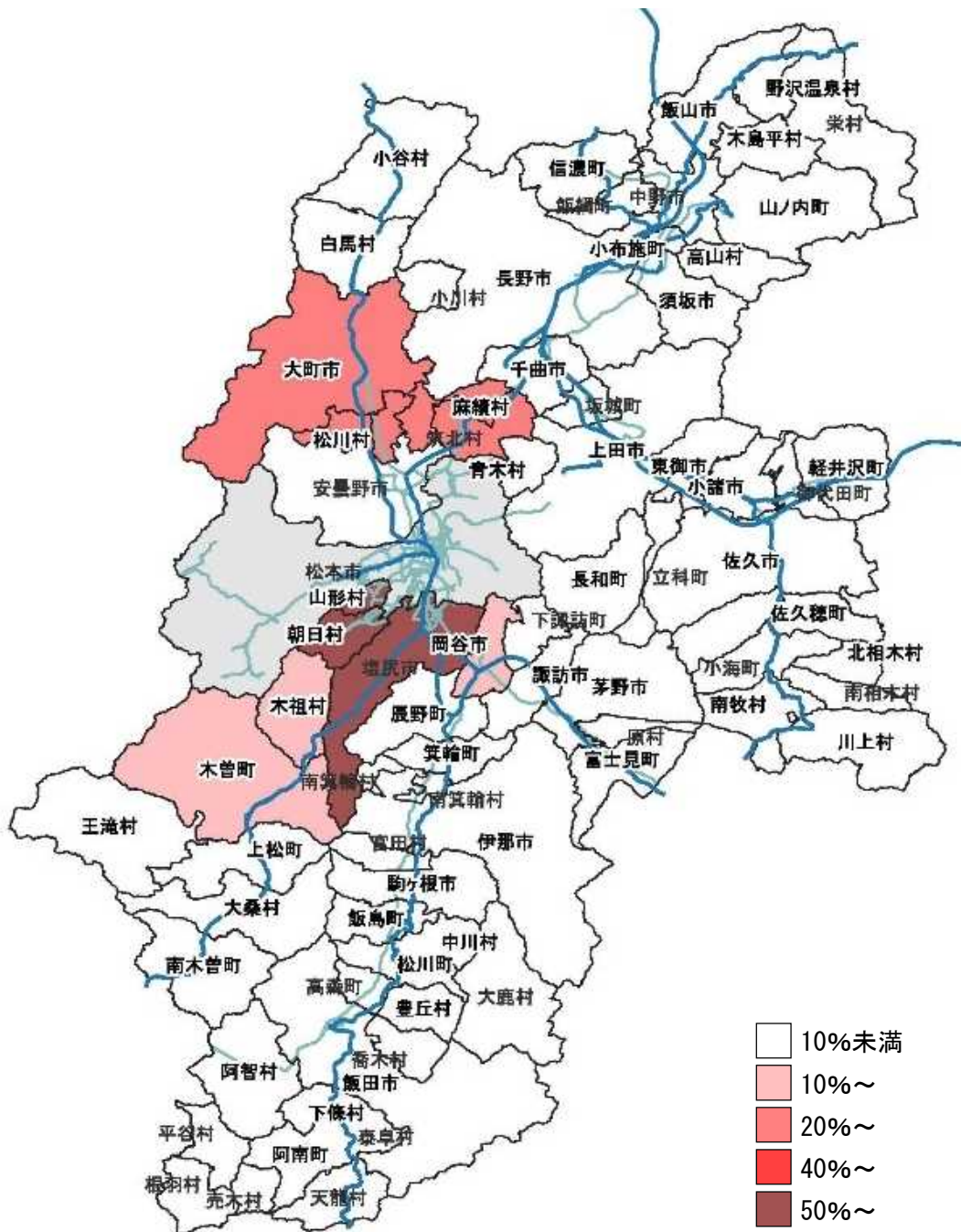
② 通勤・通学流動

- 松本市に隣接している安曇野市、岡谷市からの流入者数が多くなっている。
- 各市の就業・就学者の市外流動量のうち松本市に流入している割合を見ると、塩尻市、山形村は松本市と結びつきが強いことがうかがえる。また、より広域な市町村で松本市とのつながりが強いことがうかがえる。
- これらの市町村をつなぐ公共交通ネットワークを見ると、流入数が多い市町村には鉄道及びバスネットワークが形成されている。

《実数》



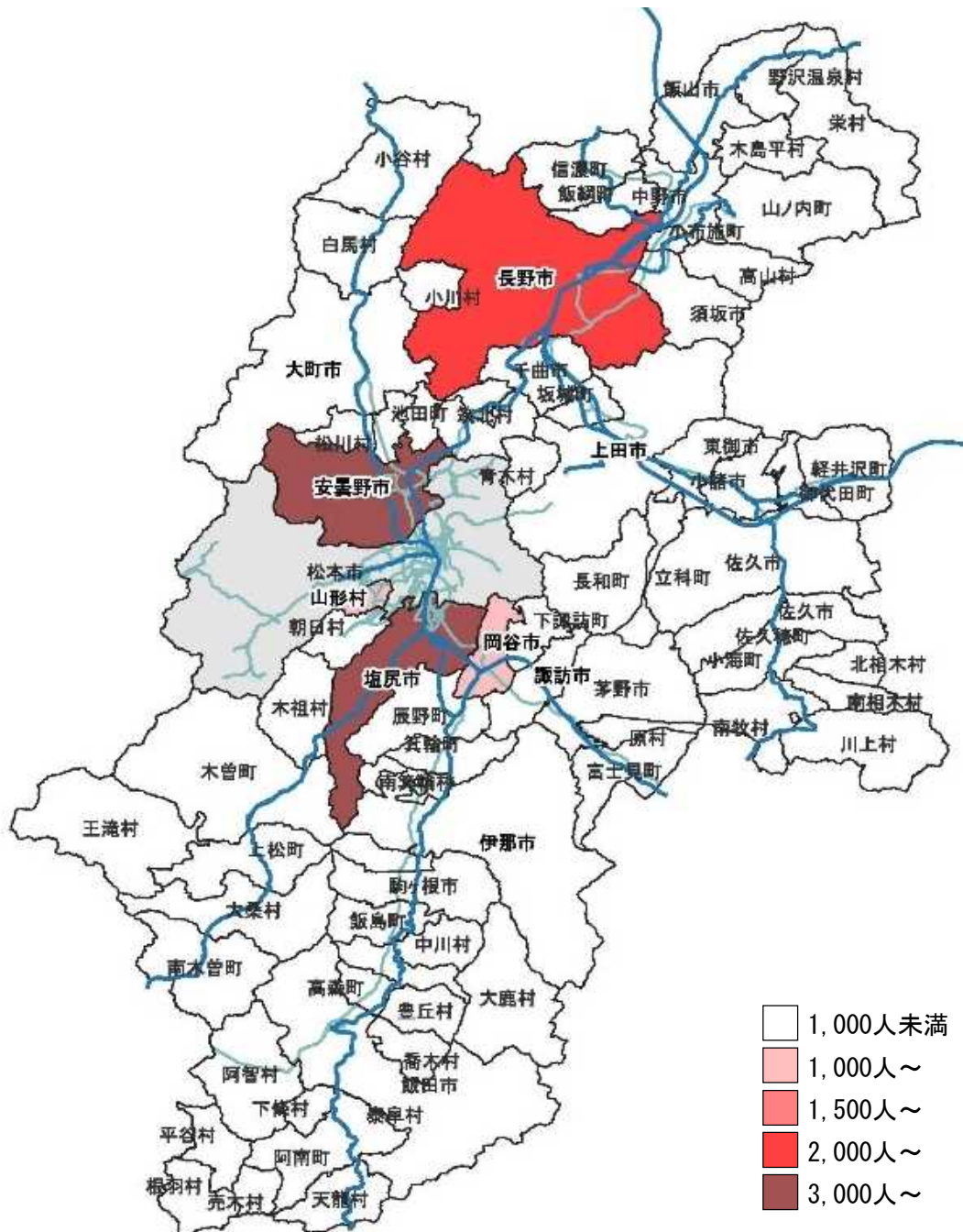
《割合》



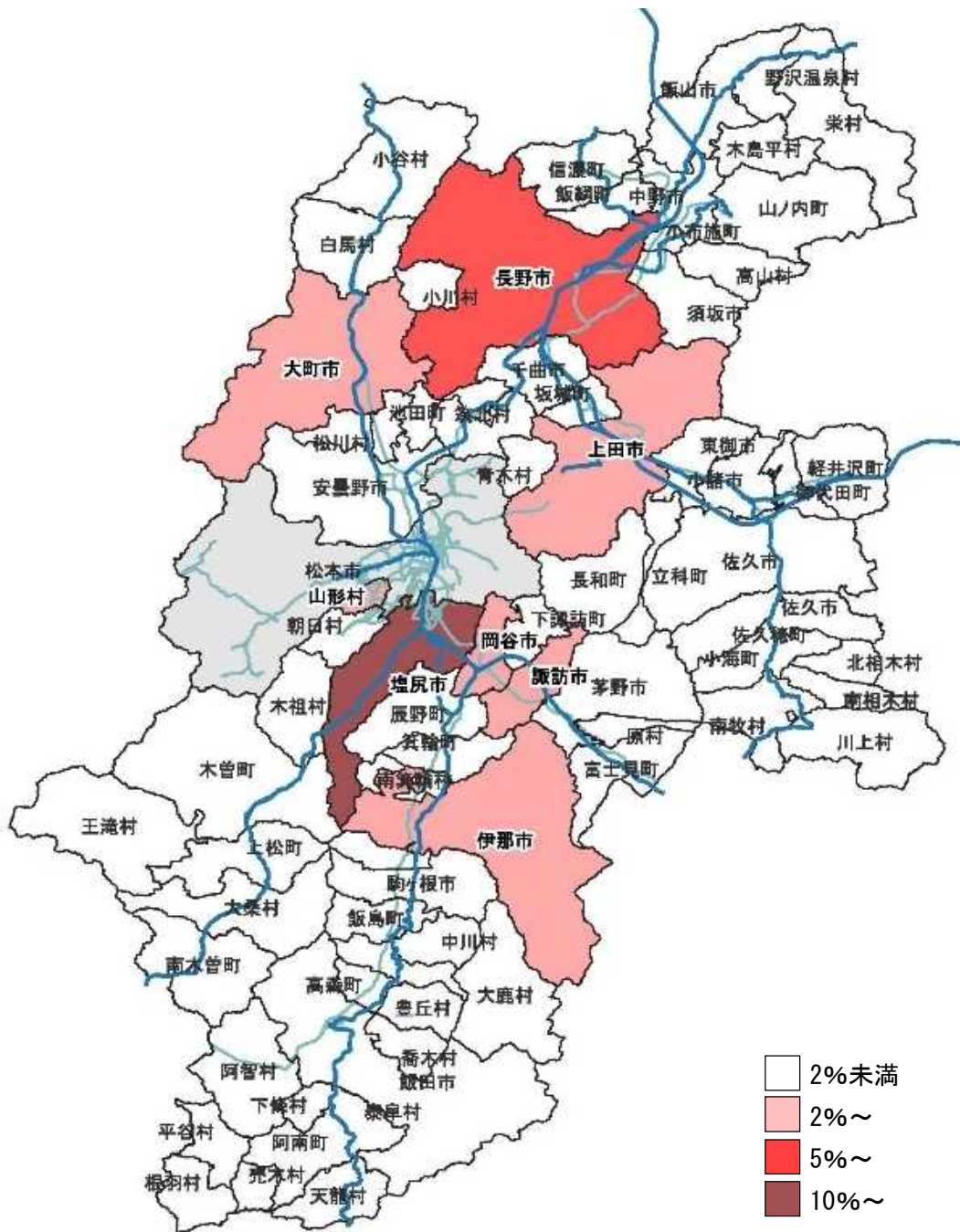
③ 休日 14 時の流動（買い物想定）

- 休日 14 時の流動を見ると、通勤・通学流動と大きく傾向は変わらないが、長野市からの流入も見られる。
- 松本市に流入している各市町村の流入者構成比を見ると、塩尻市からの割合が高く、長野市、上田市、伊那市、大町市などより広域な市とのつながりが見える。

《実数》

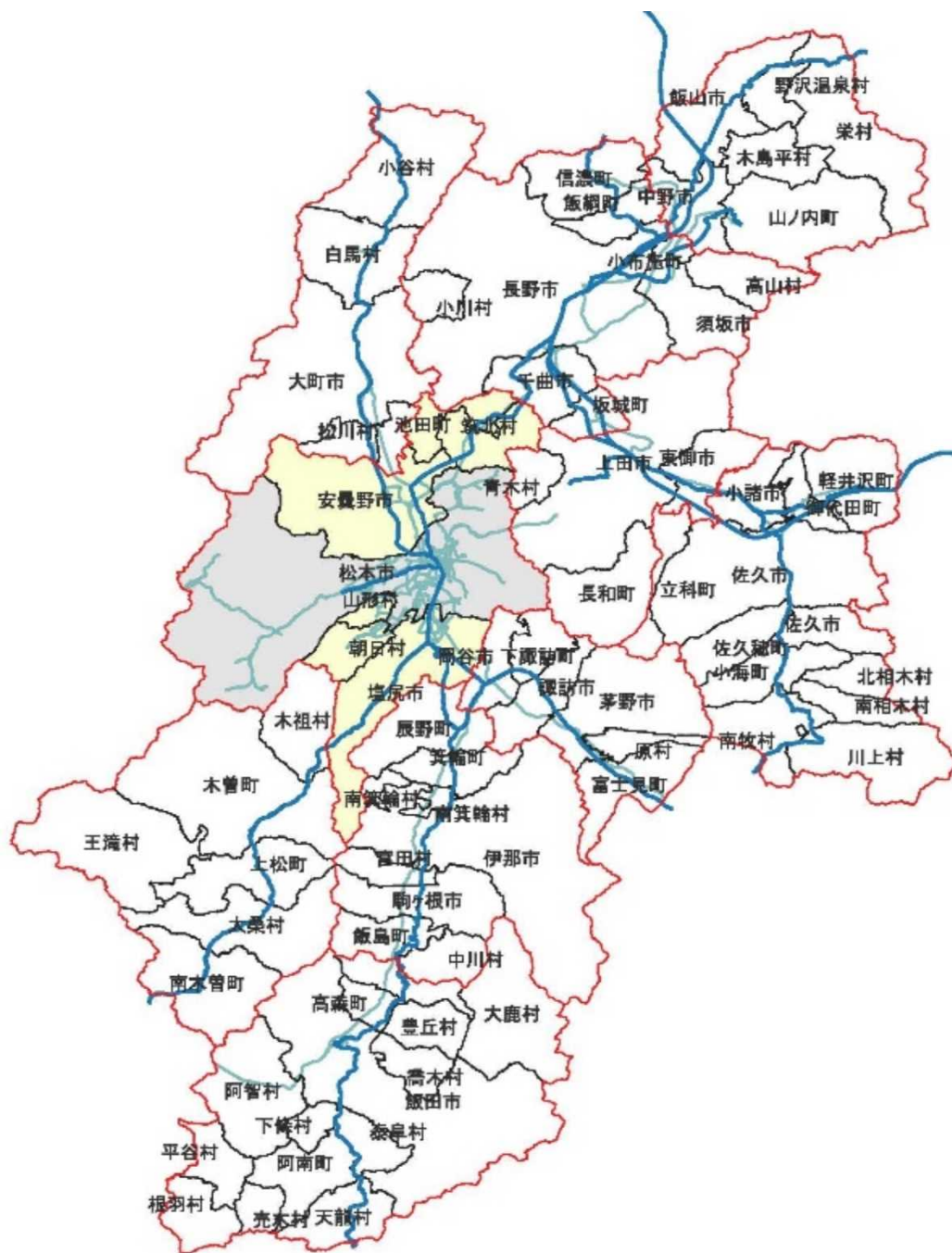


《割合》



④ 二次医療圏

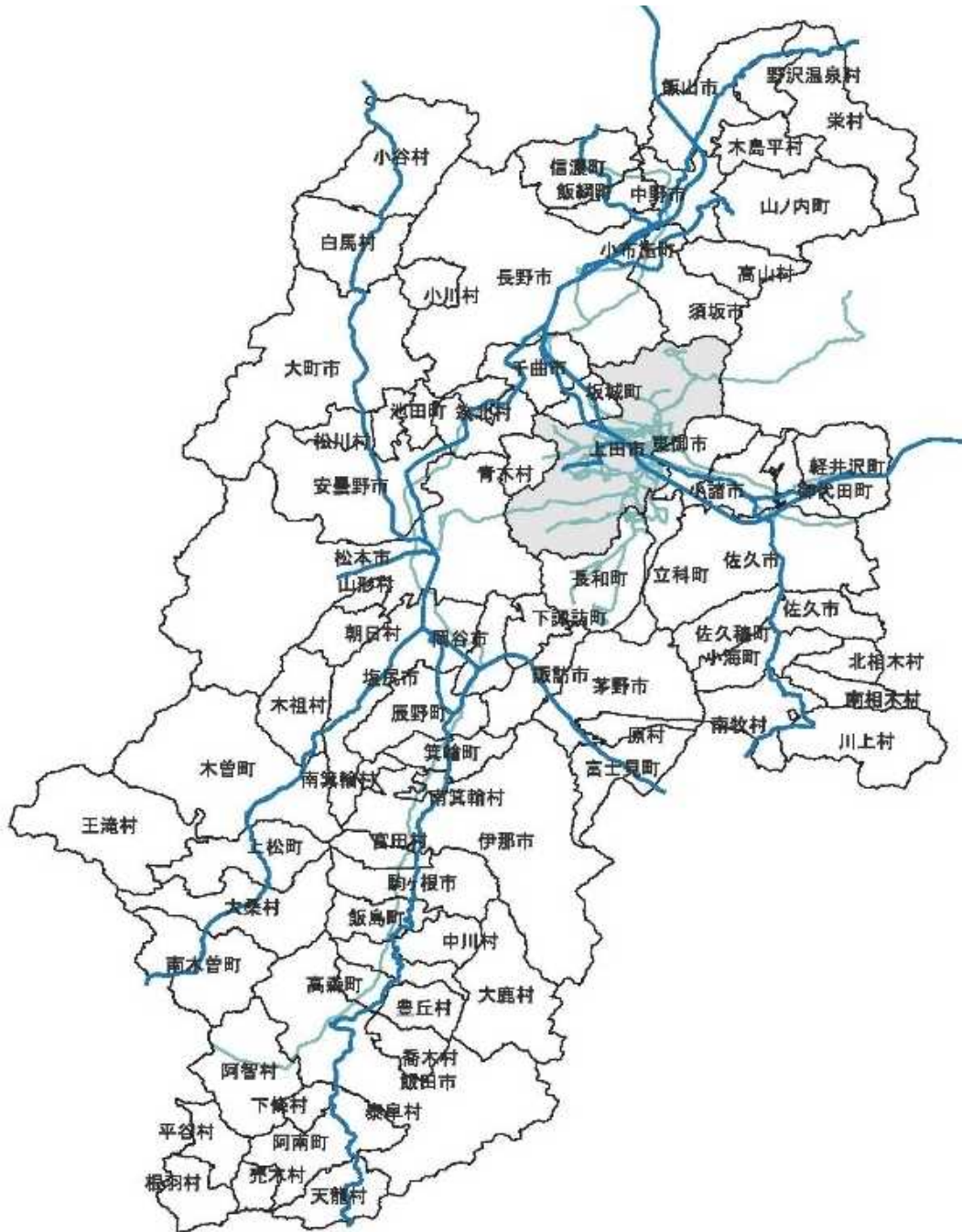
- 松本市を含む二次医療圏は松本市を中心に設定されており、筑北村、池田町、安曇野市、山形村、朝日村、塩尻市が医療圏として設定されている。



3) 上田市

① 公共交通ネットワーク

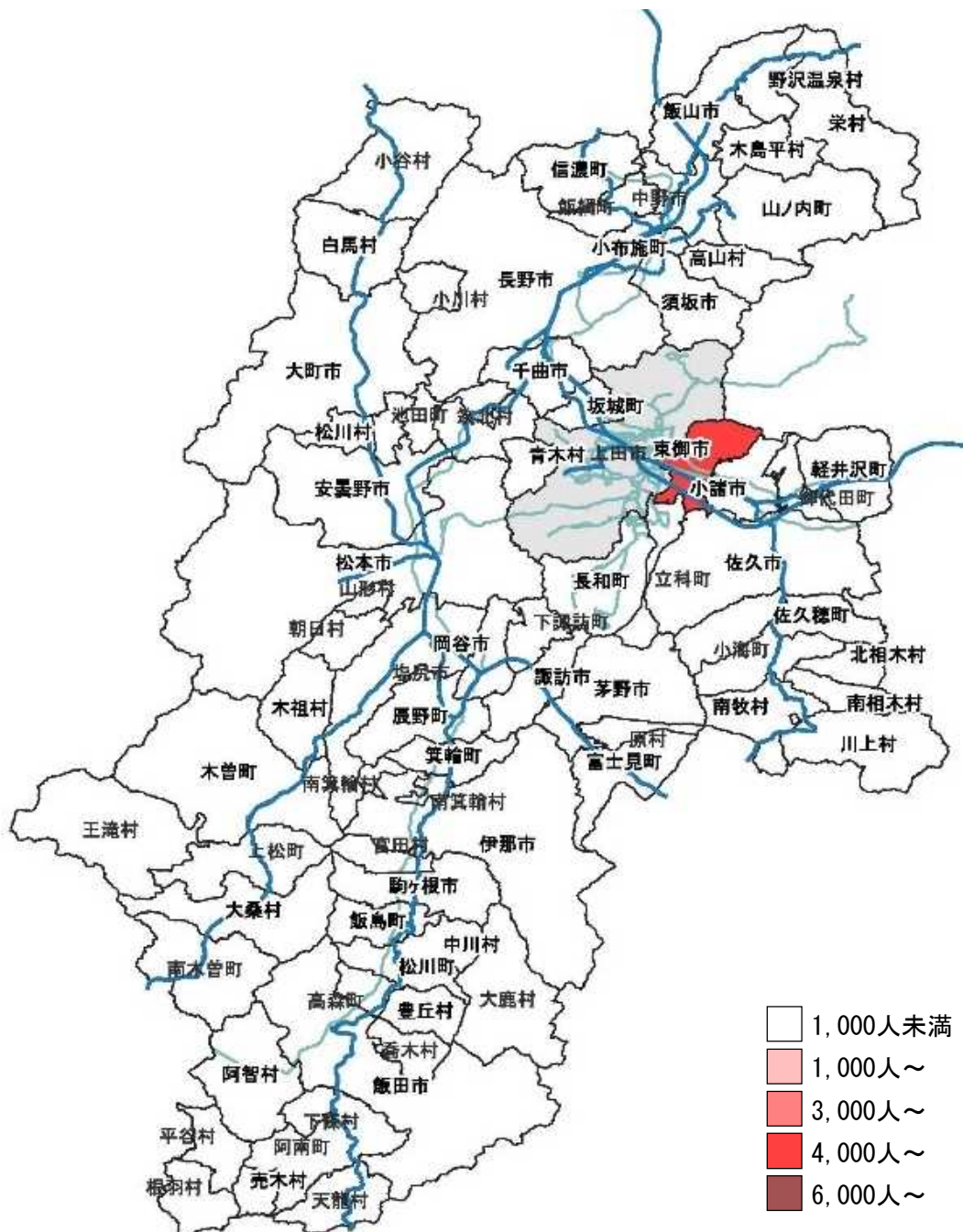
- 上田市を通過するバスネットワークの多くは、市内を中心としたネットワークを形成しており、周辺市町村に跨るネットワークもある。
- 鉄道ネットワークは、広域に跨がり、長距離移動を支えるネットワークを形成している。



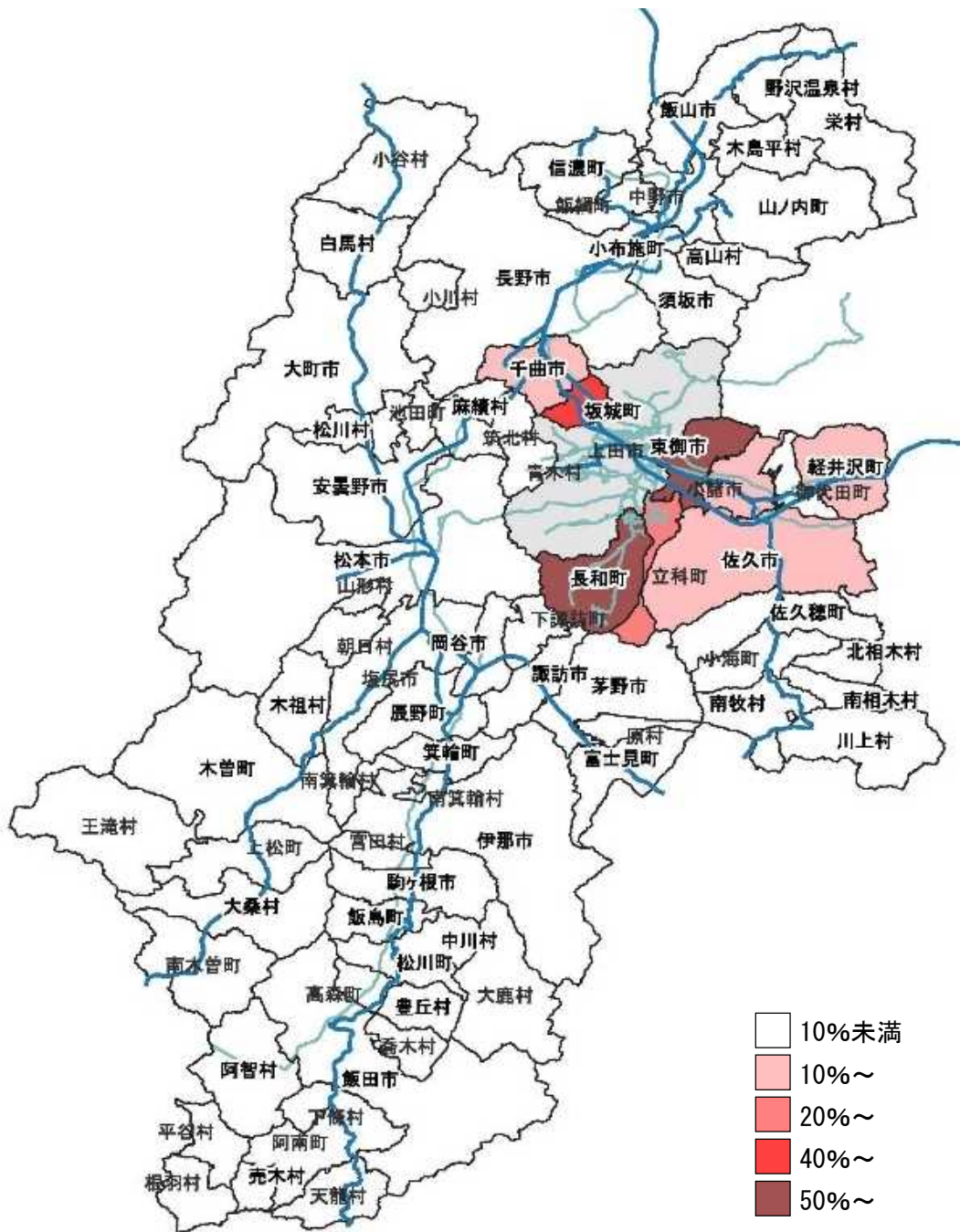
② 通勤・通学流動

- 上田市に隣接している東御市からの流入者数が多くなっている。ただし、閾値として設定した6,000人を超える流入数とはなっていない。
- 各市の就業・就学者の市外流動量のうち上田市に流入している割合を見ると、東御市、長和町は上田市と結びつきが強いことがうかがえる。また、より広域な市町村で上田市とのつながりが強いことがうかがえる。
- これらの市町村をつなぐ公共交通ネットワークを見ると、流入数が多い市町村には鉄道及びバスネットワークが形成されている。

《実数》



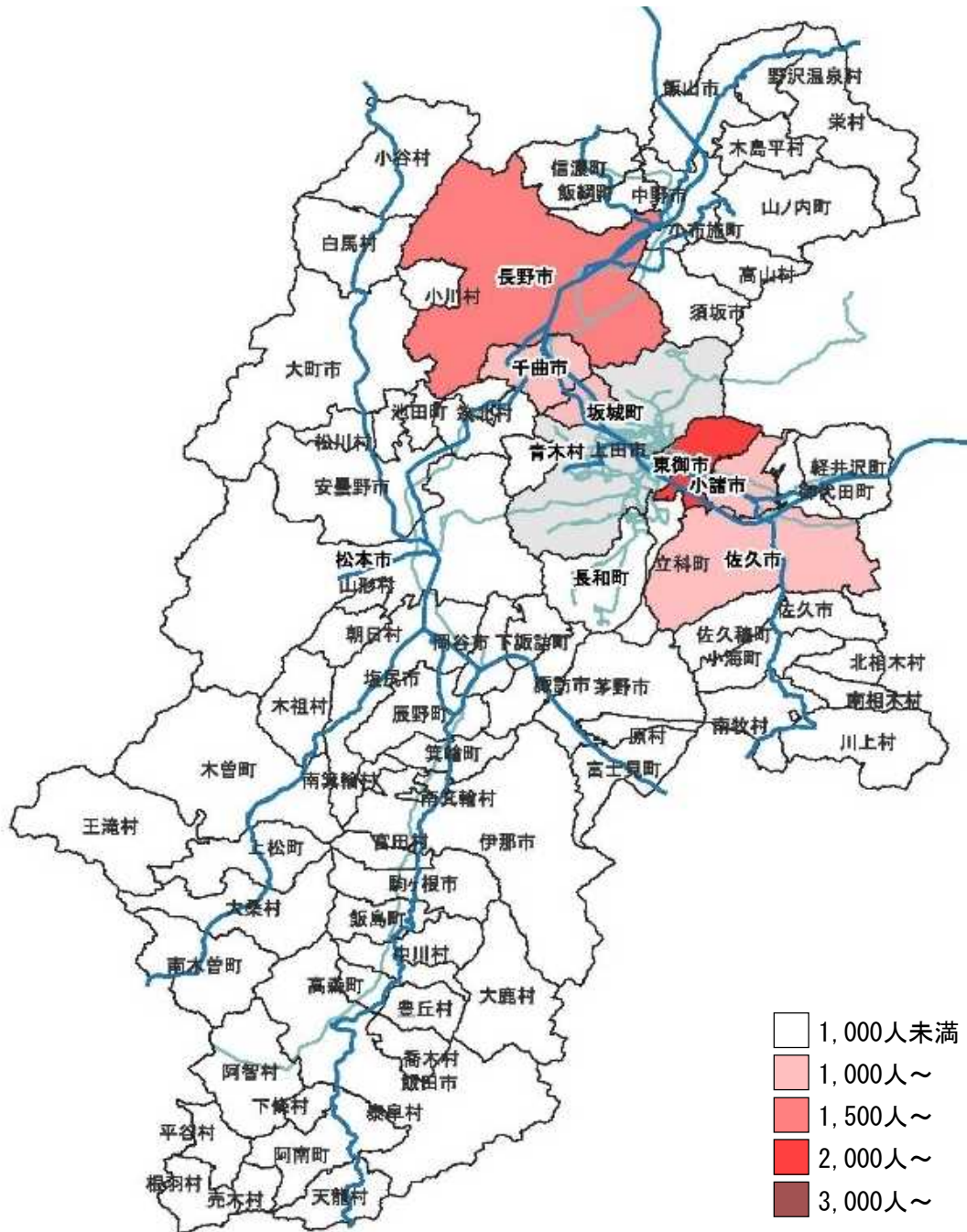
《割合》



③ 休日 14 時の流動（買い物想定）

- 休日 14 時の流動を見ると、通勤・通学流動と大きく傾向は変わらないが、長野市、佐久市からの流入も見られる。
- 上田市に流入している各市町村の流入者構成比を見ると、長野市からの割合が高い。

《実数》



④ 二次医療圏

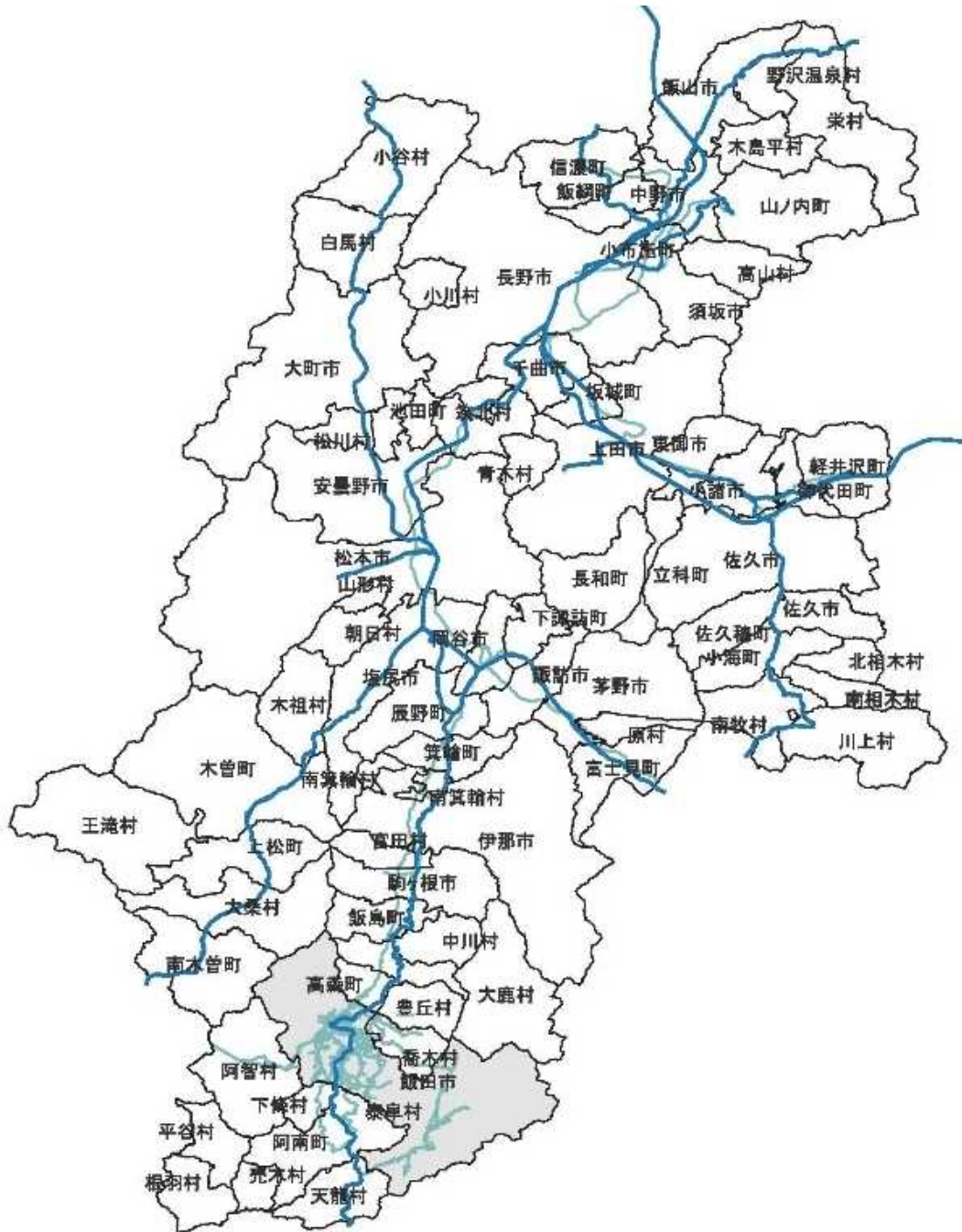
- 上田市を含む二次医療圏は南側市町村に跨がるように設定されており、東御市、長和町、青木村が医療圏として設定されている。



4) 飯田市

① 公共交通ネットワーク

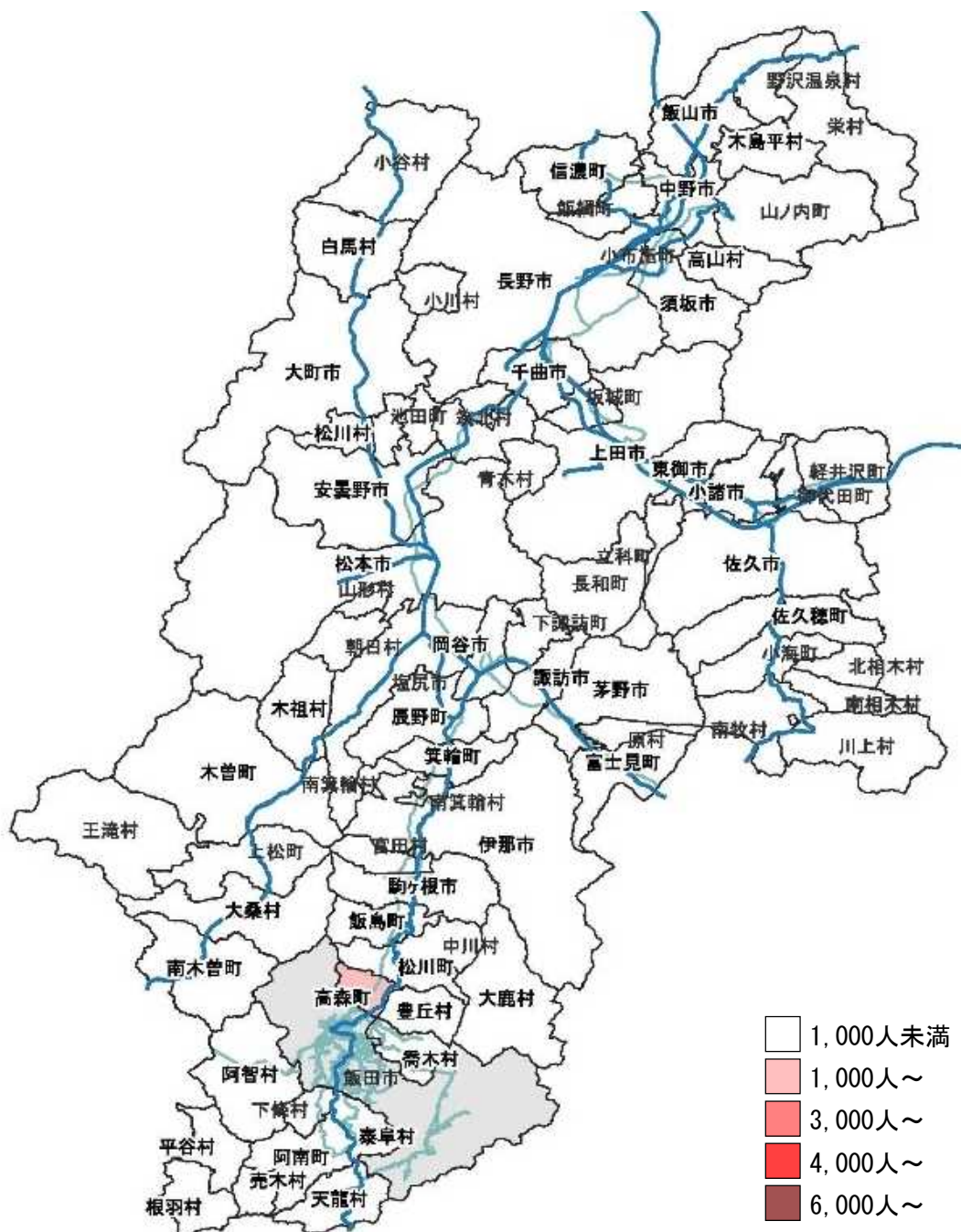
- 飯田市を通過するバスネットワークの多くは、市内を中心としたネットワークを形成しており、周辺市町村に跨がるネットワークは南側の町村への一部路線に限られている。
- 鉄道ネットワークは、南北に跨がり、長距離移動を支えるネットワークを形成している。



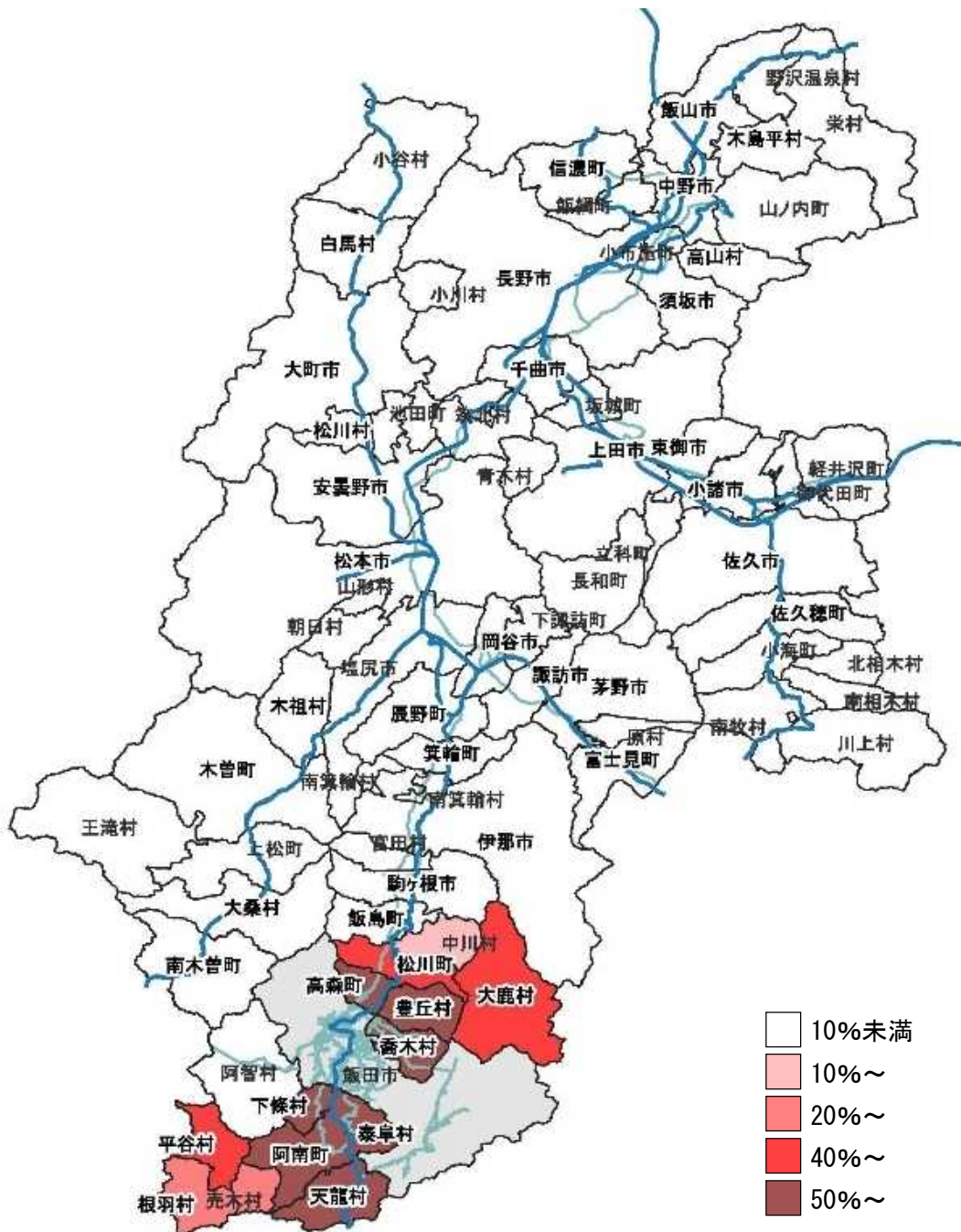
② 通勤・通学流動

- 飯田市に隣接している高森町からの流入者数が多くなっている。ただし、閾値として設定した6,000人を超える流入数とはなっていない。
- 各市の就業・就学者の市外流動量のうち飯田市に流入している割合を見ると、豊岡村、喬木村、阿南町、天龍村は飯田市と結びつきが強いことがうかがえる。また、より広域な市町村で飯田市とのつながりが強いことがうかがえる。
- これらの市町村をつなぐ公共交通ネットワークを見ると、流入数が多い市町村には鉄道及びバスネットワークが形成されている。

《実数》



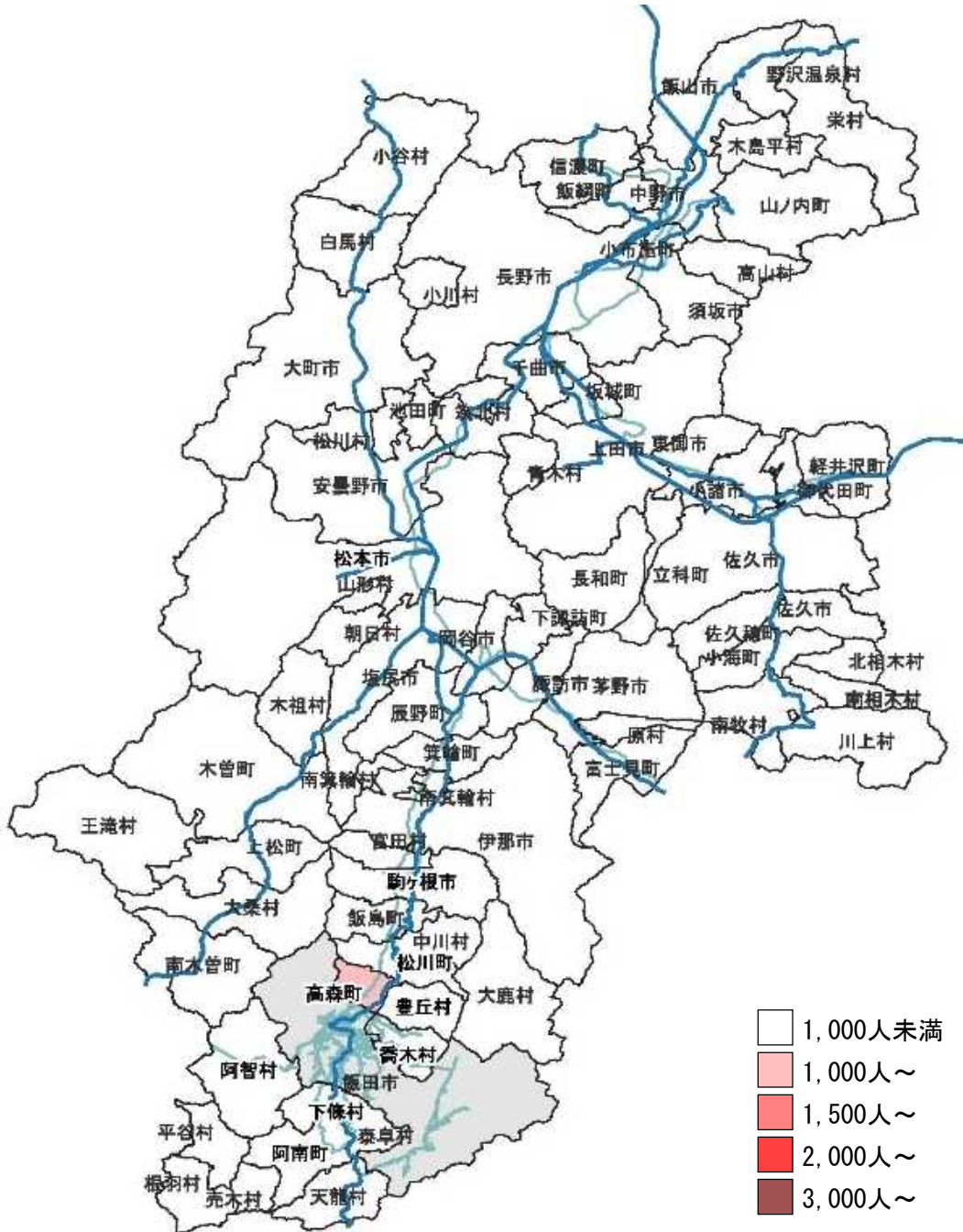
《割合》



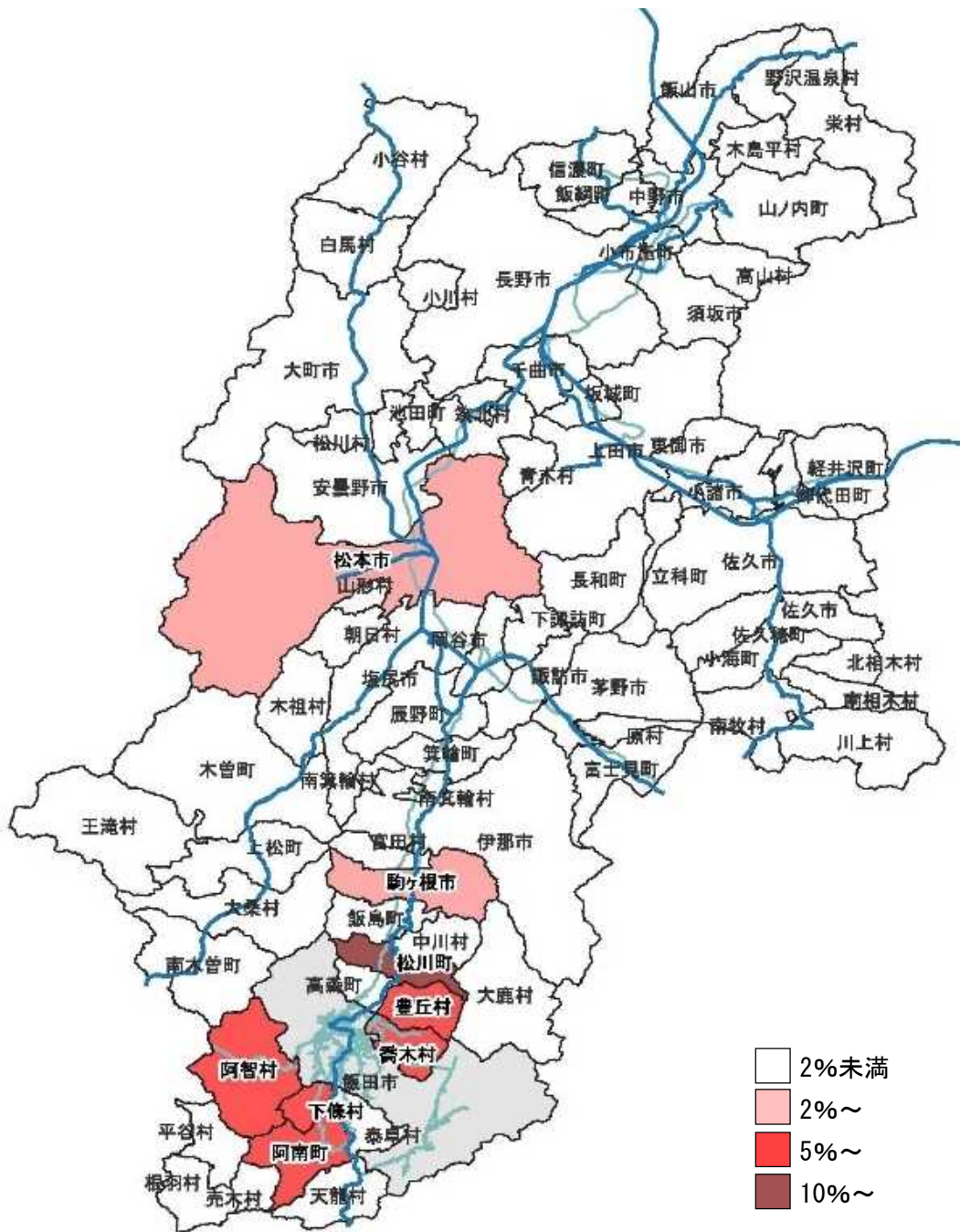
③ 休日 14 時の流動（買い物想定）

- 休日 14 時の流動を見ると、通勤・通学流動と大きく傾向は変わらない。
- 飯田市に流入している各市町村の流入者構成比を見ると、松川町からの割合が高く、松本市などより広域な市町村からの流入が見られる。

《実数》



《割合》



④ 二次医療圏

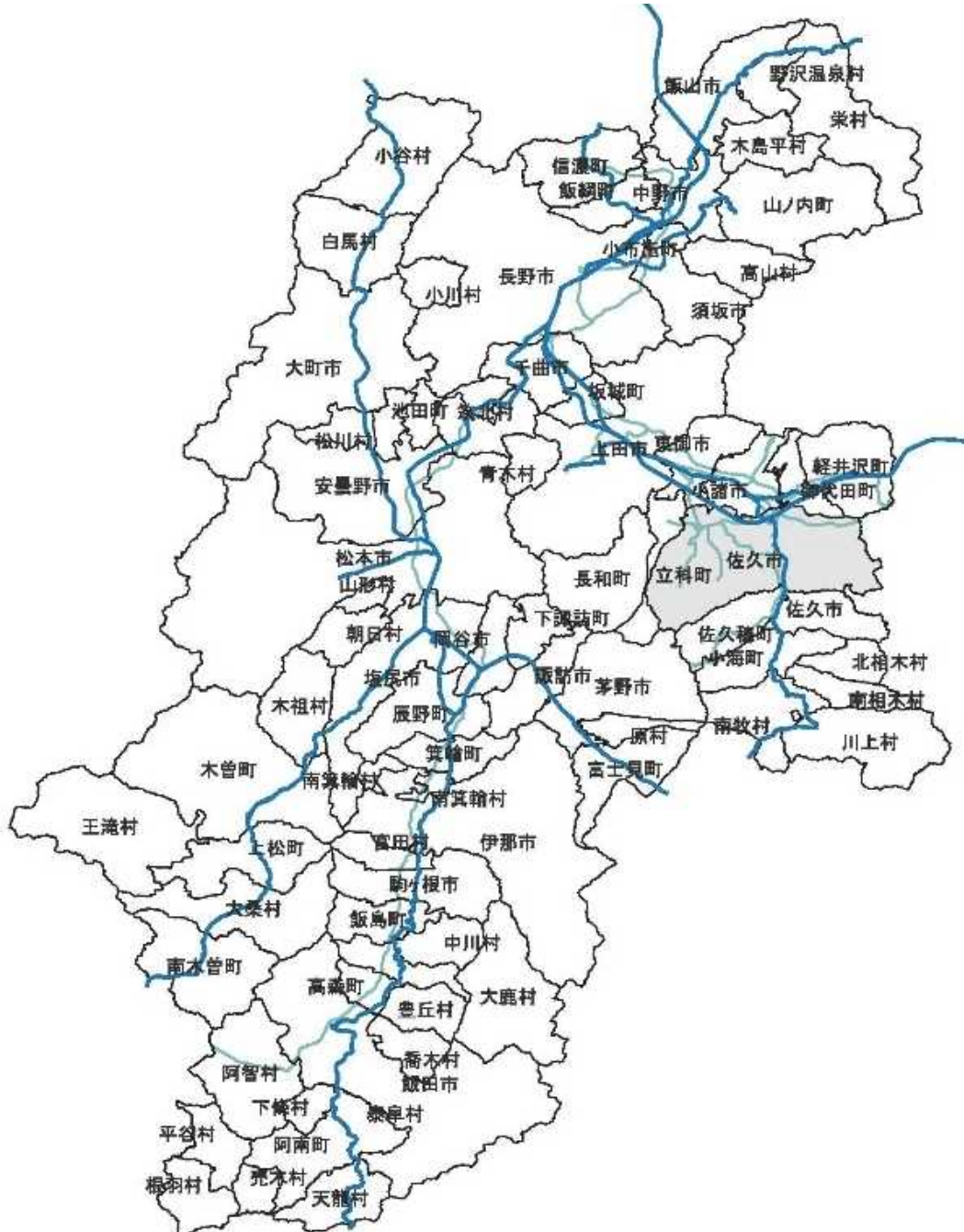
- 飯田市を含む二次医療圏は飯田市を中心に設定されており、松川町、高森町、阿南町、阿智村、平谷村、根羽村、下條村、売木村、天龍村、泰阜村、喬木村、豊丘村、大鹿村が医療圏として設定されている。



5) 佐久市

① 公共交通ネットワーク

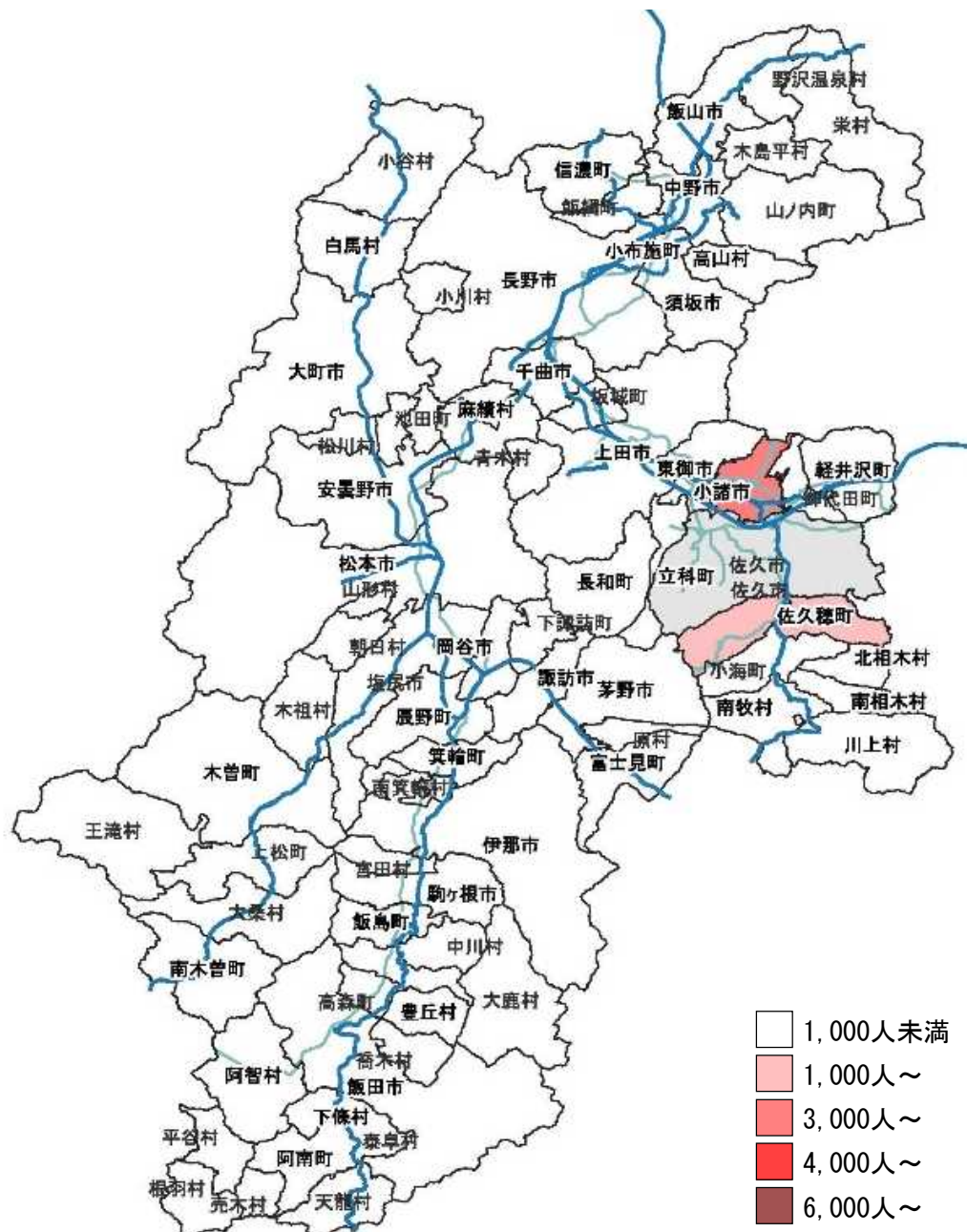
- 佐久市を通過するバスネットワークの多くは、市内を中心としたネットワークを形成しており、周辺市町村に跨がるネットワークは一部の路線に限られている。
- 鉄道ネットワークは、東西南北と広域に跨がり、長距離移動を支えるネットワークを形成している。



② 通勤・通学流動

- 佐久市に隣接している小諸市からの流入者数が多くなっている。ただし、閾値として設定した6,000人を超える流入数とはなっていない。
- 各市の就業・就学者の市外流動量のうち佐久市に流入している割合を見ると、佐久穂町は佐久市と結びつきが強いことがうかがえる。また、より広域な市町村で佐久市とのつながりが強いことがうかがえる。
- これらの市町村をつなぐ公共交通ネットワークを見ると、流入数が多い市町村には鉄道及びバスネットワークが形成されている。しかし、北相木村、南相木村には、公共交通ネットワークが存在していない。

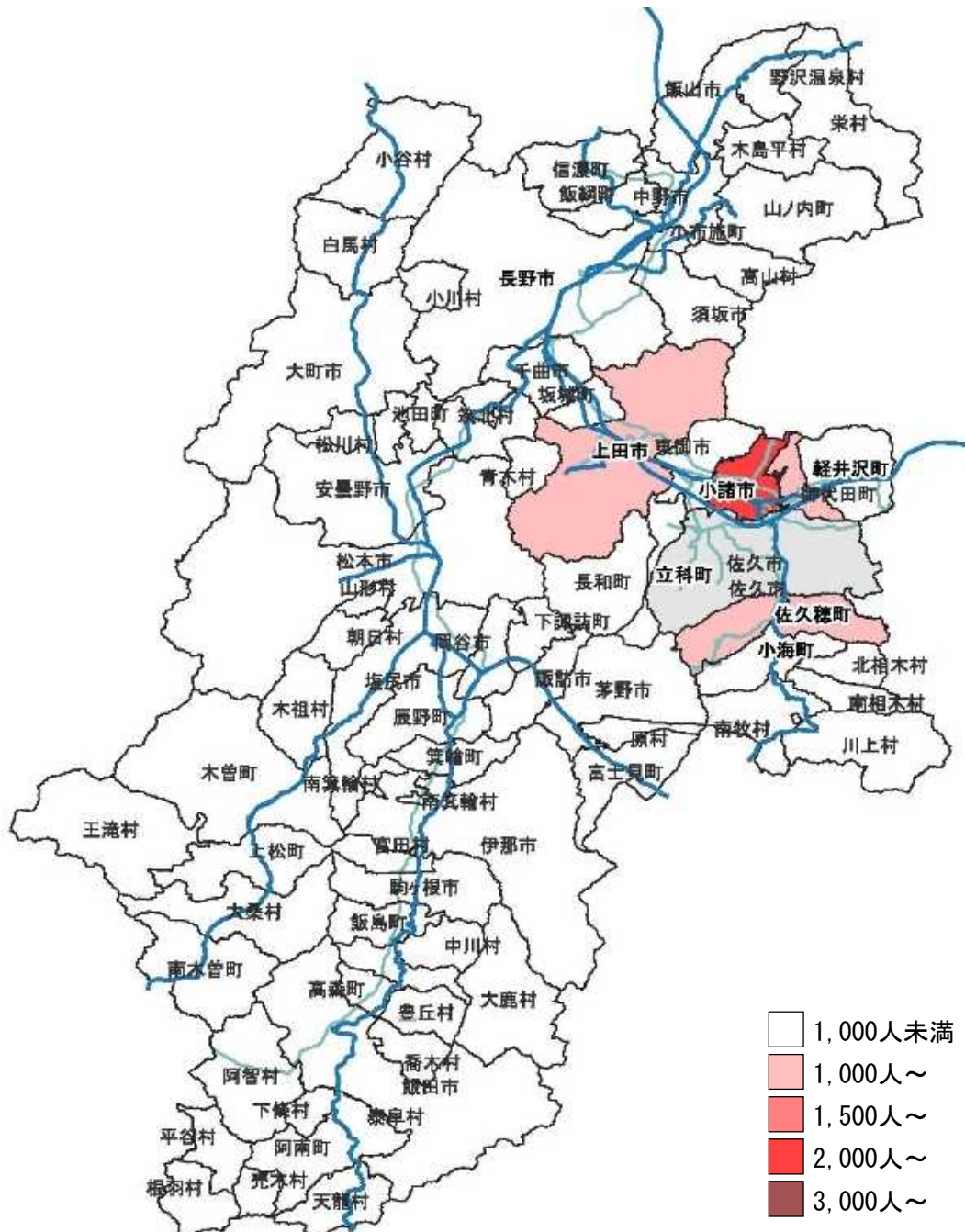
《実数》



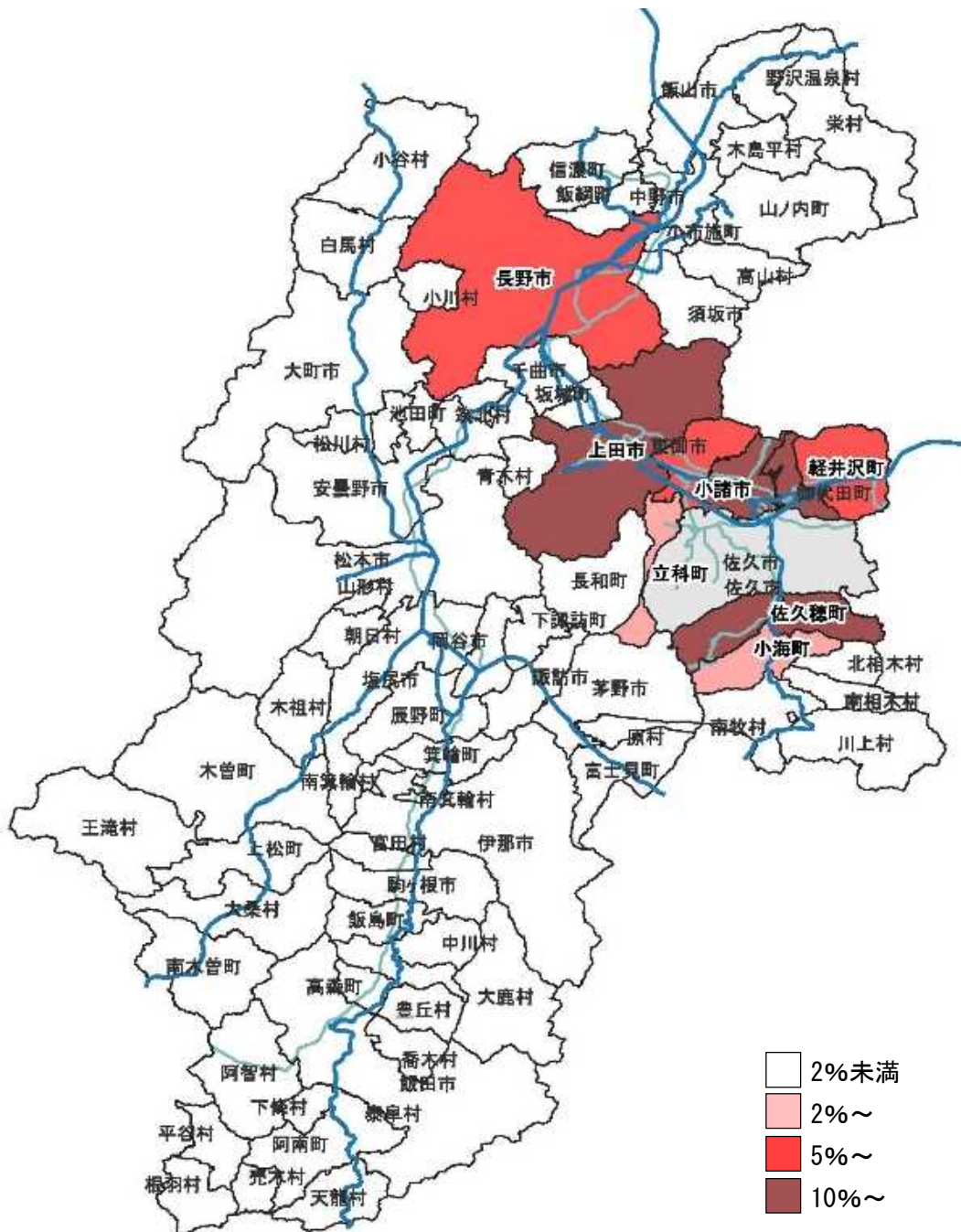
③ 休日 14 時の流動（買い物想定）

- 休日 14 時の流動を見ると、通勤・通学流動と大きく傾向は変わらないが、上田市からの流入も見られる。
- 佐久市に流入している各市町村の流入者構成比を見ると、上田市、小諸市、佐久穂町からの割合が高い。

《実数》



《割合》



④ 二次医療圏

- 佐久市を含む二次医療圏は南北市町村に跨がるように設定されており、小諸市、佐久市、小海町、川上村、南牧村、南相木村、北相木村、佐久穂町、軽井沢町、御代田町、立科町が医療圏として設定されている。



2. 広域計画策定事例の調査・分析

- 北陸信越運輸局管内における今後の検討の参考に資するため、まず、公表されている計画における取組（検討）状況などを参照し、計画策定による効果や課題が生じている場面を設定した上で、策定済である 60 の広域計画を対象としたアンケート調査を実施した。
- 次に、アンケート調査の結果を活用し、検討過程に着目して「どのようなことでうまくいっているか（いないか）」の関係性について、共通して「生じている効果」や「陥りやすい課題」の傾向（場面）を把握、分析した。
- また、それぞれの場面に該当する事例を対象区分に応じてピックアップし、ヒアリング調査を実施（効果や問題・課題の内容の深堀、発生要因、見直し等の有無）することで、広域計画を策定に至ったきっかけや広域計画に基づく取組による具体的な成果・効果などについて、深度化を図ることとした。

2.1 アンケート調査の実施

2.1.1 アンケート調査の対象計画

- 以下「調査対象計画一覧」に示す通り、全国において広域で策定されている「地域公共交通計画」を対象にアンケート調査を実施した。
- なお、当初、調査対象としていた計画のうち、「東京都臨海部地域」及び「福島県避難地域」は、東京オリンピックや震災復興などが策定経緯となっており、策定目的が「地域公共交通の維持・確保」ではないことから対象外とした。

表 2-1 調査対象計画一覧（策定パターン：都道府県全域 7 計画）

No.	都道府県	関係自治体	計画名称（調査対象となる計画）	策定パターン
1	青森県	青森県	青森県地域公共交通網形成計画	都道府県全域
2	岩手県	岩手県	岩手県地域公共交通網形成計画	都道府県全域
3	山形県	山形県	山形県地域公共交通計画	都道府県全域
4	奈良県	奈良県	奈良県地域公共交通網形成計画	都道府県全域
5	愛媛県	愛媛県	愛媛県地域公共交通網形成計画	都道府県全域
6	佐賀県	佐賀県	佐賀県地域公共交通網形成計画	都道府県全域
7	熊本県	熊本県	熊本県地域公共交通計画	都道府県全域

表 2-2 調査対象計画一覧（策定パターン：都道府県＋市町村 28 計画）

No.	都道府県	関係自治体	計画名称（調査対象となる計画）	策定パターン
8	岩手県	三陸鉄道沿線地域（岩手県、久慈市、野田村、普代村、田野畑村、岩泉町、宮古市、山田町、大槌町、釜石市、大船渡市、洋野町、陸前高田市）	三陸鉄道沿線地域等公共交通網形成計画	都道府県＋市町村
9	宮城県、福島県	阿武隈急行線地域（宮城県、福島県、福島市、伊達市、角田市、柴田町、丸森町）	阿武隈急行線地域公共交通網形成計画	都道府県＋市町村
10	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）	会津圏地域公共交通網形成計画	都道府県＋市町村
11	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）	福井県並行在来線地域公共交通計画	都道府県＋市町村
12	福井県	嶺南地域（福井県、敦賀市、小浜市、美浜町、高浜町、おおい町、若狭町）	嶺南地域公共交通網形成計画	都道府県＋市町村
13	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）	南伊豆・西伊豆地域公共交通網形成計画	都道府県＋市町村
14	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）	東伊豆・中伊豆地域公共交通網形成計画	都道府県＋市町村
15	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）	大津湖南エリア地域公共交通網形成計画	都道府県＋市町村
16	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）	JR山陰本線（園部～綾部）沿線地域公共交通網形成計画	都道府県＋市町村
17	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）	JR関西本線（加茂以東）沿線地域公共交通網形成計画	都道府県＋市町村
18	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）	北近畿タンゴ鉄道沿線地域公共交通網形成計画	都道府県＋市町村
19	鳥取県	鳥取県西部地域（鳥取県、米子市、境港市、日吉津村、大山町、南部町、伯耆町、日南町、日野町、江府町）	鳥取県西部地域公共交通網形成計画	都道府県＋市町村
20	鳥取県	鳥取県東部地域（鳥取県、鳥取市、岩美町、若桜町、智頭町、八頭町）	鳥取県東部地域公共交通網形成計画	都道府県＋市町村
21	鳥取県	鳥取県中部地域（鳥取県、倉吉市、湯梨浜町、三朝町、北栄町、琴浦町）	鳥取県中部地域公共交通網形成計画	都道府県＋市町村
22	島根県	一畑電車沿線地域（島根県、松江市、出雲市）	一畑電車沿線地域公共交通計画	都道府県＋市町村
23	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）	三江線沿線地域公共交通網形成計画	都道府県＋市町村
24	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）	高知県東部広域地域公共交通網形成計画	都道府県＋市町村
25	高知県	高知県嶺北地域（高知県、本山町、大豊町、土佐町、大川村）	高知県嶺北地域公共交通網形成計画	都道府県＋市町村
26	佐賀県	唐津地域（佐賀県、唐津市、玄海町）	唐津地域公共交通網形成計画	都道府県＋市町村
27	長崎県	長崎県南地域（長崎県、諫早市、雲仙市、島原市、南島原市）	長崎県南地域公共交通網形成計画	都道府県＋市町村
28	熊本県	南阿蘇鉄道沿線地域（熊本県、高森町、南阿蘇村）	南阿蘇鉄道沿線地域公共交通網形成計画	都道府県＋市町村
29	大分県	大分県北部圏地域（大分県、中津市、宇佐市、豊後高田市）	大分県北部圏地域公共交通計画	都道府県＋市町村
30	大分県	大分県豊肥圏地域（大分県、竹田市、豊後大野市、臼杵市）	大分県豊肥圏地域公共交通計画	都道府県＋市町村
31	大分県	大分県南部圏地域（大分県、佐伯市、津久見市）	大分県南部圏地域公共交通計画	都道府県＋市町村
32	大分県	大分県中部圏地域（大分県、大分市、別府市、由布市）	大分県中部圏地域公共交通網形成計画	都道府県＋市町村
33	大分県	大分県東部圏地域（大分県、杵築市、国東市、姫島村、日出町）	大分県東部圏地域公共交通網形成計画	都道府県＋市町村
34	大分県	大分県西部圏地域（大分県、日田市、九重町、玖珠町）	大分県西部圏地域公共交通計画	都道府県＋市町村
35	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）	日向・東臼杵地域公共交通網形成計画	都道府県＋市町村

表 2-3 調査対象計画一覧（策定パターン：複数市町村 25 計画）

No.	都道府県	関係自治体	計画名称（調査対象となる計画）	策定パターン
36	青森県	八戸圏域（八戸市、三戸町、五戸町、田子町、南部町、階上町、新郷村、おいらせ町）	八戸圏域地域公共交通網形成計画	複数市町村
37	青森県	下北地域（むつ市、大間町、東通村、風間浦村、佐井村）	下北地域公共交通網形成計画	複数市町村
38	秋田県	南秋地域（五城目町、八郎潟町、大潟村）	南秋地域公共交通網形成計画	複数市町村
39	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）	フラワー長井線沿線地域公共交通網形成計画	複数市町村
40	栃木県	芳賀・宇都宮東部地域（宇都宮市、芳賀町）	芳賀・宇都宮東部地域公共交通網形成計画	複数市町村
41	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）	那須地域定住自立圏地域公共交通網形成計画	複数市町村
42	群馬県	館林都市圏地域（館林市、板倉町、明和町、千代田町、邑楽町）	館林都市圏地域公共交通計画	複数市町村
43	新潟県	燕・弥彦地域（燕市、弥彦村）	燕・弥彦地域公共交通網形成計画	複数市町村
44	富山県	城端・氷見線沿線地域（高岡市、氷見市、砺波市、南砺市）	城端線・氷見線沿線地域公共交通網形成計画	複数市町村
45	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）	えちぜん鉄道交通圏地域公共交通網形成計画	複数市町村
46	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）	福井鉄道交通圏地域公共交通網形成計画	複数市町村
47	長野県	松本地域（松本市、山形村、朝日村）	松本地域公共交通計画	複数市町村
48	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）	南信州地域公共交通計画	複数市町村
49	岐阜県	明知鉄道沿線地域（恵那市、中津川市）	明知鉄道沿線地域公共交通網形成計画	複数市町村
50	岐阜県	白川・東白川地域（白川町、東白川村）	白川・東白川地域公共交通網形成計画	複数市町村
51	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）	養老線交通圏地域公共交通網形成計画	複数市町村
52	愛知県	北設楽郡地域（設楽町、東栄町、豊根村）	北設楽郡地域公共交通網形成計画	複数市町村
53	滋賀県	湖東圏域（彦根市、愛荘町、豊郷町、甲良町、多賀町）	湖東圏域地域公共交通網形成計画	複数市町村
54	兵庫県	神戸電鉄粟生線地域（神戸市、三木市、小野市）	神戸電鉄粟生線地域公共交通網形成計画	複数市町村
55	兵庫県	淡路島地域（洲本市、南あわじ市、淡路市）	淡路島地域公共交通網形成計画	複数市町村
56	岡山県、広島県	福山・笠岡地域（笠岡市、福山市）	福山・笠岡地域公共交通網形成計画	複数市町村
57	香川県	小豆島地域（土庄町、小豆島町）	小豆島地域公共交通網形成計画	複数市町村
58	熊本県	熊本地域（熊本市、嘉島町）	熊本地域公共交通計画	複数市町村
59	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）	人吉・球磨地域公共交通網形成計画	複数市町村
60	鹿児島県	沖永良部地域（和泊町、知名町）	沖永良部地域公共交通網形成計画	複数市町村

2.1.2 アンケート調査の企画

(1) 調査項目の企画

1) 仮説の設定

- アンケート項目の検討にあたっては、計画策定による「効果」及び「課題」が生じているであろう場面や場合を事前に想定しておく必要があると考えた。
- そこで、公表されている計画や資料等を参考に、計画策定における取組（検討）状況を把握するとともに、計画に位置付けた「目標」がどのようになっているのか、その達成状況の要因（原因）は何かを把握しながら、「効果」または「課題」が生じている場面や場合はどのようなものか、といった観点で仮説を設定した。

【仮説の設定】

- ✓ 計画策定済みの「効果」や「課題」が生じる場面は、「計画策定」及び「策定後」の段階別で異なる。
- ✓ 「計画策定」の段階では、検討の手順や方法（ニーズ把握や圏域・地域設定、需要予測、目標の設定など）において、また、「策定後」の段階では、モニタリングの実施状況（目標の評価検証、見直しの必要性検討など）において、その取組状況によって計画に位置付けた「目標」に対する評価（効果または課題）が異なる。

表 2-4 生じている「効果」または「課題」のパターン

計画策定段階 目標値の設定・ 設定根拠となる検討	策定後段階		
	評価検証	見直しの有無	生じている 「効果」/「課題」
あり	達成	—	効果
あり	未達	あり	効果
あり	未達	なし	課題
あり	なし	—	課題
なし	—	—	課題

- 上記の仮説を念頭に置きつつ、次頁に示す通り、アンケート調査項目を検討した。

2) 調査項目の検討

- 調査項目とその設定意図は以下の通りとした。

- **基礎情報（回答者、広域計画、協議会等について）**
 - ✓ 広域計画の概要（計画区域、協議会設置の有無・開催状況、位置付けのある交通手段を含む）を把握する。
 - ✓ 協議会の開催状況については、「計画策定段階」と「策定後段階」での取組状況によって、計画策定の有効性に関して認識の違いがあるかもしれないため、段階ごとでの頻度などを把握する。

- **広域計画を策定するに至った経緯**
 - ✓ 広域計画を策定するに至ったきっかけ、背景を把握する。
 - ✓ 生活圏と行政計画から成るつながりの有無を把握するほか、法定協議会設置までの検討経緯、課題・目的、困難となった取組を含め、計画を策定するに至った経緯状況を把握する。

- **地域公共交通の維持・確保に向けて連携した取組内容**
 - ✓ 連携して行われている地域公共交通の維持・確保に向けた取組を把握する。
 - ✓ 広域計画における対象路線の再編・新規導入路線の利用促進、個別市町村計画における自治体内運行フィーダー路線の整備やその利用促進に係る取組の深度化を図る。

- **広域計画に基づく取組による具体的な成果・効果**
 - ✓ 運行の維持等自明の効果ではなく、計画の推進がうまくいっているかの観点で、目標設定の有無、進行管理や定期的な評価の有無、結果公表の有無などを把握する。
 - ✓ 「広域計画に基づく取組による具体的な成果・効果」については、本項の結果（取組状況）とヒアリング（深掘り）による検証を想定する。

- **当初の目標設定に対する評価**
 - ✓ 計画策定までの検討や取組の経緯、状況を基に、計画策定等による維持確保の取組に対する自己評価とその要因について、担当者目線から把握する。
 - ✓ 圏域での計画策定上、特に重要なステップ・検討内容・協議方法等について、効果が生じている場面などを事例として紹介できるだけでなく、計画策定における留意点（陥りやすい課題の傾向）についても言及が可能となる。

(2) 調査方法の検討

- 調査方法は、作業の省力化、効率化を図るため、前頁の調査項目について調査票を「エクセルファイル」で作成し、メールでの送付・回収方式にて実施した。
- メール送付先は、各広域計画における協議会の事務局となっている都道府県などのメールアドレス（問い合わせ先など）を事前に調査し、不明の連絡先については、発注者の協力なども得ながら把握した。
- また、調査の趣旨・目的、問い合わせ先などを記載した「依頼文」も「調査票」と合わせて送付した。作成・送付した依頼文及び調査票を次頁以降に示す。

(3) 調査の実施

- アンケート調査の実施概要は以下に示す通りである。
 - ✓ 調査期間：令和4年2月10日（金）配布～令和4年2月25日（金）回答期限
 - ✓ 調査配布数：60計画（45団体）
 - ✓ 回収数：49計画（36団体）

表 2-5 回収調査票一覧

No.	都道府県	関係自治体	計画名称（調査対象となる計画）	策定パターン	回収数
1	青森県	青森県	青森県地域公共交通網形成計画	都道府県全域	○
2	岩手県	岩手県	岩手県地域公共交通網形成計画	都道府県全域	○
3	山形県	山形県	山形県地域公共交通計画	都道府県全域	○
4	奈良県	奈良県	奈良県地域公共交通網形成計画	都道府県全域	○
5	愛媛県	愛媛県	愛媛県地域公共交通網形成計画	都道府県全域	○
6	佐賀県	佐賀県	佐賀県地域公共交通網形成計画	都道府県全域	○
7	熊本県	熊本県	熊本県地域公共交通計画	都道府県全域	○
8	岩手県	陸奥沿線地域（岩手県、久慈市、野田村、菅代村、田野畑村、岩泉町、宮古市、山田町、大槌町、釜石市、大船渡市、洋野町、陸前高田市）	三陸鉄道沿線地域等公共交通網形成計画	都道府県+市町村	○
9	宮城県、福島県	阿武隈沿線地域（宮城県、福島県、福島市、伊達市、角田市、東田町、丸森町）	阿武隈沿線地域公共交通網形成計画	都道府県+市町村	○
10	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）	会津圏地域公共交通網形成計画	都道府県+市町村	○
11	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）	福井県並行在来線地域公共交通計画	都道府県+市町村	○
12	福井県	嶺南地域（福井県、敦賀市、小浜市、美浜町、高浜町、おおい町、若狭町）	嶺南地域公共交通網形成計画	都道府県+市町村	○
13	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）	南伊豆・西伊豆地域公共交通網形成計画	都道府県+市町村	○
14	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）	東伊豆・中伊豆地域公共交通網形成計画	都道府県+市町村	○
15	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）	大津湖南エリア地域公共交通網形成計画	都道府県+市町村	○
16	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）	JR山陰本線（園部～綾部）沿線地域公共交通網形成計画	都道府県+市町村	○
17	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）	JR関西本線（加茂以東）沿線地域公共交通網形成計画	都道府県+市町村	○
18	京都府、兵庫県	北近畿タング鉄道沿線地域（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）	北近畿タング鉄道沿線地域公共交通網形成計画	都道府県+市町村	○
19	鳥取県	鳥取県西部地域（鳥取県、米子市、境港市、日吉津村、大山町、南部町、伯耆町、日南町、日野町、江府町）	鳥取県西部地域公共交通網形成計画	都道府県+市町村	○
20	鳥取県	鳥取県東部地域（鳥取県、鳥取市、若美町、若桜町、智頭町、八頭町）	鳥取県東部地域公共交通網形成計画	都道府県+市町村	○
21	鳥取県	鳥取県中部地域（鳥取県、倉吉市、湯梨原町、三朝町、北栄町、琴浦町）	鳥取県中部地域公共交通網形成計画	都道府県+市町村	○
22	島根県	一畑電車沿線地域（島根県、松江市、出雲市）	一畑電車沿線地域公共交通計画	都道府県+市町村	○
23	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）	三江線沿線地域公共交通網形成計画	都道府県+市町村	○
24	高知県	高知県東部広域地域（高知県、高知市、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）	高知県東部広域地域公共交通網形成計画	都道府県+市町村	○
25	高知県	高知県北地域（高知県、本山町、大豊町、土佐町、大川村）	高知県北地域公共交通網形成計画	都道府県+市町村	○
26	佐賀県	唐津地域（佐賀県、唐津市、玄海町）	唐津地域公共交通網形成計画	都道府県+市町村	○
27	長崎県	長崎県南地域（長崎県、諫早市、雲仙市、島原市、南島原市）	長崎県南地域公共交通網形成計画	都道府県+市町村	○
28	熊本県	南阿蘇鉄道沿線地域（熊本県、高森町、南阿蘇村）	南阿蘇鉄道沿線地域公共交通網形成計画	都道府県+市町村	○
29	大分県	大分県北部地域（大分県、中津市、宇佐市、豊後高田市）	大分県北部地域公共交通計画	都道府県+市町村	○
30	大分県	大分県豊肥地域（大分県、竹田市、豊後大野市、臼杵市）	大分県豊肥地域公共交通計画	都道府県+市町村	○
31	大分県	大分県南部地域（大分県、佐伯市、津久見市）	大分県南部地域公共交通計画	都道府県+市町村	○
32	大分県	大分県中部地域（大分県、大分市、別府市、由布市）	大分県中部地域公共交通網形成計画	都道府県+市町村	○
33	大分県	大分県東部地域（大分県、杵築市、国東市、姫島村、日出町）	大分県東部地域公共交通網形成計画	都道府県+市町村	○
34	大分県	大分県西部地域（大分県、日田市、九重町、玖珠町）	大分県西部地域公共交通計画	都道府県+市町村	○
35	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）	日向・東臼杵地域公共交通網形成計画	都道府県+市町村	○
36	青森県	八戸圏地域（八戸市、三戸町、五戸町、田子町、南部町、階上町、新郷村、玖々せ町）	八戸圏地域公共交通網形成計画	複数市町村	○
37	青森県	下北地域（八戸市、大畑町、東通村、風間浦村、佐井村）	下北地域公共交通網形成計画	複数市町村	○
38	秋田県	南秋地域（石城町、八郎潟町、大湯村）	南秋地域公共交通網形成計画	複数市町村	○
39	山形県	2つー長井線沿線地域（長井市、南郷市、川西町、白旗町）	2つー長井線沿線地域公共交通網形成計画	複数市町村	○
40	栃木県	芳賀・宇都宮東部地域（宇都宮市、芳賀町）	芳賀・宇都宮東部地域公共交通網形成計画	複数市町村	○
41	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）	那須地域定住自立圏地域公共交通網形成計画	複数市町村	○
42	群馬県	館林都市圏地域（館林市、板倉町、明和町、千代田町、邑楽町）	館林都市圏地域公共交通計画	複数市町村	○
43	新潟県	燕・弥彦地域（燕市、弥彦町）	燕・弥彦地域公共交通網形成計画	複数市町村	○
44	富山県	城端・水見線沿線地域（富山県、水見市、砺波市、南砺市）	城端線・水見線沿線地域公共交通網形成計画	複数市町村	○
45	福井県	えちぜん鉄道交通圏地域（福井県、勝山市、坂井市、あわら市、永平寺町、大野市）	えちぜん鉄道交通圏地域公共交通網形成計画	複数市町村	○
46	福井県	福井鉄道交通圏地域（福井県、鯖江市、越前市、池田町、南越前町、越前町）	福井鉄道交通圏地域公共交通網形成計画	複数市町村	○
47	長野県	松本地域（松本市、山形村、朝日村）	松本地域公共交通計画	複数市町村	○
48	長野県	南信州地域（飯田市、松川町、高森町、阿智町、平谷村、根羽村、下條村、売木村、天龍村、泰善村、齋木村、豊丘村、大鹿村）	南信州地域公共交通計画	複数市町村	○
49	岐阜県	明知鉄道沿線地域（恵那市、中津川市）	明知鉄道沿線地域公共交通網形成計画	複数市町村	○
50	岐阜県	白川・東白川地域（白川町、東白川村）	白川・東白川地域公共交通網形成計画	複数市町村	○
51	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）	養老線交通圏地域公共交通網形成計画	複数市町村	○
52	愛知県	北設楽郡地域（設楽町、東栄町、豊根村）	北設楽郡地域公共交通網形成計画	複数市町村	○
53	滋賀県	湖東圏地域（彦根市、栗田町、豊郷町、甲良町、多賀町）	湖東圏地域公共交通網形成計画	複数市町村	○
54	兵庫県	神戸有明圏生駒地域（神戸市、三木市、小野市）	神戸有明圏生駒地域公共交通網形成計画	複数市町村	○
55	兵庫県	淡路島地域（洲本市、南あわじ市、淡路市）	淡路島地域公共交通網形成計画	複数市町村	○
56	岡山県、広島県	福山・笠岡地域（笠岡市、福山市）	福山・笠岡地域公共交通網形成計画	複数市町村	○
57	香川県	小豆島地域（土庄町、小豆島町）	小豆島地域公共交通網形成計画	複数市町村	○
58	熊本県	熊本地域（熊本市、嘉島町）	熊本地域公共交通計画	複数市町村	○
59	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、あさひ町）	人吉・球磨地域公共交通網形成計画	複数市町村	○
60	鹿児島県	沖永良部地域（和泊町、知名町）	沖永良部地域公共交通網形成計画	複数市町村	○

【依頼文】

令和4年2月

各府県・市町村 地域公共交通（広域計画）関連担当部署 御中

国土交通省 北陸信越運輸局 交通政策部 交通企画課

複数自治体が連携した地域公共交通計画に関する調査について（依頼）

時下ますますご清栄のこととお喜び申し上げます。また、平素より国土交通行政の推進にご理解・ご協力を賜り、厚く御礼申し上げます。

「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」（平成19年法律第59号）に基づく地域公共交通計画については、一般的には、地域住民の生活圏や鉄道・バス等の交通圏を踏まえ、必要に応じて、隣接する複数自治体が連携し広域的なものとして策定する必要があるとされていますが、全国的に見ても、その策定件数は多くはありません。

全国の策定済の広域計画を対象とした本アンケート調査を実施することを通じて、計画策定の経緯や連携して行われている取組内容、その取組による具体的な成果・効果等を把握することで、広域計画策定の必要性・効果等を整理し、もって今後の広域計画策定に関する検討に役立てたいと考えております。

つきましては、ご多忙中誠に恐縮ではございますが、本調査の趣旨をご理解いただき、下記の要領でご回答いただきますようお願い申し上げます。

なお、ご回答いただいた内容の集計結果については、回答者及びその所属団体等が特定できない形になるよう留意した上で、一部公表する場合もございますので、あらかじめご了承下さい。

記

本アンケートについて（依頼事項）	別添の調査票に直接ご記入いただき、下記回答先まで電子メールにて送付下さい。
回答先	E-Mail : jmar_chosabox@jmar.co.jp 株式会社日本能率協会総合研究所 社会イノベーション研究事業本部 交通研究部 担当：藤崎・齋藤・上原
回答期限	令和4年2月25日（金）
問い合わせ先	■本調査の趣旨について 国土交通省 北陸信越運輸局 交通政策部 交通企画課 担当：津田 Tel : 025-285-9151 Fax : 025-285-9171 ■記入方法等について 株式会社日本能率協会総合研究所 社会イノベーション研究事業本部 交通研究部 担当：藤崎・齋藤・上原 Tel : 03-3578-7551 Fax : 03-3432-1837 E-Mail : jmar_chosabox@jmar.co.jp

以上

【調査票（記入要領）】

アンケート調査票 記入要領

1. 本調査の対象となる『広域計画』について

- ・複数自治体が連携して策定されている「地域公共交通計画」(広域計画一覧参照)を対象とします。
- ・本調査票は、各計画のHPなどを参照し、お問い合わせ先などとなっている担当部署のアドレスへ送付させていただきます。
- ・必要に応じて、複数の関係自治体と連携・調整しながら回答いただけますと幸いです。
- ・本調査票の対象となる計画及び関係自治体は、以下の通りです。

計画名称:

青森県地域公共交通網形成計画

関係自治体:

青森県

2. 回答や記入をお願いする欄について

- ・調査票は、A～Eの全5シートから構成されています。
 - 【シートA】ご記入者や調査対象となる広域計画の内容について
 - 【シートB】広域計画を策定するに至った経緯について
 - 【シートC】連携して行われている取組内容について
 - 【シートD】計画推進における取組内容について
 - 【シートE】計画策定等による維持確保に係る取組に対する評価について

・回答や記入をお願いする欄はクリーム色に着彩してあります。

・選択する回答の場合は、□のチェックボックスをクリックして頂くとチェックマークが表示され、選択したこととなり、もう一度クリックすればチェックマークが消えます。

・「その他」の選択肢や「具体的」な内容には、周辺にクリーム色に着彩した欄を設けてありますので、その他の具体的な内容などを記述してください。

※クリーム色に着彩していないところには、記述等しないようお願いいたします。

※記述欄が小さい箇所もありますが、セル幅を気にせず記述してください。(行列の追加もしないでください)

【調査票（シートA（1/2））】

複数自治体が連携した地域公共交通計画に関する調査
～事務局担当団体向けアンケート 調査票～

シートA

■ ご記入者や調査対象となる広域計画の内容について

問1 貴府県・貴市町村の地域公共交通(広域計画)関連担当部署等についてご記入ください。

■ ご記入者の状況

(1) 府県・市町村名	
(2) 担当部署	
(3) 記入者(担当者)氏名	
(4) 電話番号	
(5) Eメールアドレス	

- * 担当部署・記入者氏名は、地域公共交通関連担当のものを記載
- * Eメールアドレスは、個人のものではなく、所属課のアドレスを記載

問2 以下(1)記載の計画についてご記入・お答えください。

(1) 調査対象となる計画	青森県地域公共交通網形成計画	
(2) 計画期間		
(3) 計画区域		
(4) 策定主体		
(5) 計画において導入している(位置付けている)交通手段(複数回答可)	選択肢	該当チェック欄 (複数回答可)
	① コミュニティバス(定時定路線型乗合タクシーを含む)	<input type="checkbox"/>
	② デマンド型交通	<input type="checkbox"/>
	③ 自家用自動車有償運送(交通空白輸送)	<input type="checkbox"/>
	④ スクールバスなどへの混乗	<input type="checkbox"/>
	⑤ 地方公共団体が運営する施設送迎運送	<input type="checkbox"/>
	⑥ 地方公共団体やNPO法人などが主体となって運行する交通モード(*)	<input type="checkbox"/>
⑦ その他(交通手段をF列に記述してください)	<input type="checkbox"/>	

- * NPO法人などが主体となった運行は、把握できている範囲でお答えください。

【調査票（シートA（2/2））】

問3 問2(1)記載の計画における協議会等の設置状況についてお尋ねします。

(1)協議会等の設置の有無についてお答えください。(複数回答可)

選択肢	該当チェック欄 (複数回答可)	
	①道路運送法に基づく「地域公共交通会議」	<input type="checkbox"/>
②道路運送法に基づく「地域協議会」	<input type="checkbox"/>	
③道路運送法に基づく「運営協議会」	<input type="checkbox"/>	
④地域公共交通の活性化および再生に関する法律に基づく「法定協議会」	<input type="checkbox"/>	
⑤その他の任意の会議(分科会、庁内連絡会議など)	<input type="checkbox"/>	
⑥協議会等を設置していない	<input type="checkbox"/>	→『シートB』へ

(2)「計画策定段階」、「策定後段階」別で、(1)の協議会等の平均的な年間の開催回数をお答えください。

* 「計画策定段階」は計画策定までの期間、「策定後段階」は計画策定から現在までの期間を指します。

* 最も開催頻度の多い会議の開催回数をお答えください。

選択肢	該当チェック欄	
	計画策定段階	策定後段階
①年に3回以上	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
②年に2回以上、3回未満	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
③年に1回以上、2回未満	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
④年に1回未満	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

(3)「計画策定段階」、「策定後段階」別で、(1)の協議会等以外で、関係者間の合意形成等を図った会議等の取組を行いましたか。また、『①取組を行った』場合は、その具体的内容を記述してください。

選択肢	該当チェック欄	
	計画策定段階	策定後段階
①協議会以外の取組を行った。	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
②協議会以外の取組は行っていない。	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
①の場合、【具体的内容】を記述してください→		

(4)協議会等や(3)で回答した会議等には学識経験者等のアドバイザーが委員等に入っていますか。

選択肢	該当チェック欄
①入っている	<input type="checkbox"/>
②入っていない	<input type="checkbox"/>

⇒『シートB』へお進み下さい。

【調査票（シートB（1/2））】

シートB

■ 広域計画を策定するに至った経緯について

問1 複数市町村とのつながりについて

(1) 計画区域内(府県や複数市町村レベルなど)における日常生活圏の形成状況について、「通勤・通学」、「通院」、「買い物」、「余暇活動」の活動内容ごとでお答えください。また、『①複数市町村に跨って形成されている生活圏がある』場合は、その圏域の対象となる市町村を記述してください。

選択肢	該当チェック欄 (活動内容ごとで回答)			
	通勤・通学	通院	買い物	余暇活動
①複数市町村に跨って形成されている生活圏がある	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
②生活圏のほとんどが自市町村内で完結している	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
①の場合、【対象市町村】を記述してください(複数の生活圏がある場合は全て)→				

(2) 計画策定よりも前に、交通以外を含めて複数市町村間で策定した行政計画等の有無をお答えください。また、『①あった』場合は、その計画の内容を記述してください。

選択肢	該当チェック欄
①あった	<input type="checkbox"/>
②なかった	<input type="checkbox"/>
①の場合、【計画の内容(名称、年次、対象市町村など)】を記述してください→	

問2 広域計画の策定について

(1) 広域での地域公共交通計画を策定することとなった背景・きっかけとして、どのような内容がありますか。(複数回答可) また、『②または③を回答』された場合は、以下(*)にもお答えください。

選択肢	該当チェック欄 (複数回答可)
①複数市町村間を跨ぐ鉄道路線の維持・確保対策が必要となったため	<input type="checkbox"/>
②複数市町村間を跨ぐ、地域公共交通確保維持事業における「地域間幹線系統」の維持・確保対策が必要となったため	<input type="checkbox"/>
③複数市町村間を跨ぐ、②以外の路線バス等の維持・確保対策が必要となったため	<input type="checkbox"/>
④計画策定に参画した県・市町村の中で、複数市町村間を跨ぐ新たな路線の運行の構想があったため	<input type="checkbox"/>
⑤他の行政計画や構想などで地域公共交通対策を協働して取り組むこととの位置づけがあったため	<input type="checkbox"/>
⑥交通事業者からの要望があったため	<input type="checkbox"/>
⑦市民からの要望があったため	<input type="checkbox"/>
⑧その他 具体的に ⇒	<input type="checkbox"/>

→『以下(*)』へ

(*) 上記(1)で②または③を回答された場合、計画対象となる路線のモードをお答えください。(複数回答可)

選択肢	該当チェック欄 (複数回答可)
a.バス	<input type="checkbox"/>
b.乗合タクシー	<input type="checkbox"/>
c.その他 具体的に ⇒	<input type="checkbox"/>

(2) 法定協議会設置や計画策定に際して主導的役割を担った県・市町村はありますか。また、『①ある』場合、その自治体名を記述してください。

選択肢	該当チェック欄
①ある	<input type="checkbox"/>
②ない	<input type="checkbox"/>
①の場合、【主導的役割を担った自治体名】を記述してください→	

【調査票（シートB（2/2））】

(3) 法定協議会設置及び計画策定の経緯(協議会設立までの自治体間の調整状況、協議会の開催状況、調査の実施状況(委託等を含む))について、時系列で取組概要がわかるよう、以下に記述してください。

--

【記載例】

①自治体間の調整・準備開始(〇年〇月)、②協議会設立(〇年〇月)、③協議会の開催(1回目)(〇年〇月)、④アンケート調査の実施(〇年〇月)、⑤協議会の開催(2回目)(〇年〇月)、………計画策定(〇年〇月)

(4) 広域での計画策定に対する評価はどのようなものですか。各過程、計画自体に対してお答えください。また、『②改善課題はあった』場合、その課題の内容を記述してください。

選択肢	該当チェック欄 (過程ごとで回答)		
	策定前の 準備過程	策定過程	計画自体の 評価
①改善課題はなかった	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
②改善課題はあった	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
②の場合、【課題の内容】を具体的に記述してください→			

(5) 広域での計画策定において困難であったことはどのようなものですか。(複数回答可)
また、具体的内容も合わせて記述してください。

選択肢	該当チェック欄 (複数回答可)	具体的内容
①自治体ごとの要望・意見の調整	<input type="checkbox"/>	
②会議の開催調整	<input type="checkbox"/>	
③費用負担・分担・役割調整	<input type="checkbox"/>	
④各自自治体内での合意形成	<input type="checkbox"/>	
⑤交通事業者との協議・調整	<input type="checkbox"/>	
⑥市民等の意見・要望の反映	<input type="checkbox"/>	
⑦その他	<input type="checkbox"/>	

⇒『シートC』へお進み下さい。

【調査票（シートC）】

シートC

■ 連携して行われている取組内容について

(1) 路線の再編・新規導入等の運行に係る事業以外に、圏域計画において取り組んでいる内容はありますか。

選択肢	該当チェック欄	
①ある	<input type="checkbox"/>	→『以下(*)』へ
②ない	<input type="checkbox"/>	→(2)へ

(*) 上記(1)で①を回答された場合、その取組に該当するものを下記a～eから選択の上、具体的内容も合わせて記述してください。(複数回答可)

選択肢	該当チェック欄 (複数回答可)	具体的内容
a.運行に対して必要となる道路等の基盤整備	<input type="checkbox"/>	
b.交通結節点や乗り継ぎ拠点等の整備	<input type="checkbox"/>	
c.複数路線間のダイヤの調整	<input type="checkbox"/>	
d.公共交通全体の利用促進に係る取組	<input type="checkbox"/>	
e.その他	<input type="checkbox"/>	

(2) 広域での計画策定内容を基に、個別市町村において自治体内を運行するフィーダー路線の整備やその利用促進等について取り組んだ内容はありますか。

選択肢	該当チェック欄	
①広域計画に記載した	<input type="checkbox"/>	→『以下(*)』へ
②計画を別途策定した	<input type="checkbox"/>	
③計画は策定せず事業を推進した	<input type="checkbox"/>	
④ない	<input type="checkbox"/>	→(3)へ

(*) 上記(2)で①～③を回答された場合、その取組に該当するものを下記a～eから選択の上、具体的内容も合わせて記述してください。(複数回答可)

選択肢	該当チェック欄 (複数回答可)	具体的内容
a.フィーダー路線の再編・新規運行	<input type="checkbox"/>	
b.交通結節点や乗り継ぎ拠点等の整備	<input type="checkbox"/>	
c.複数路線間のダイヤの調整	<input type="checkbox"/>	
d.自治体内運行路線の利用促進に係る取組	<input type="checkbox"/>	
e.その他	<input type="checkbox"/>	

(3) 広域での計画に位置付けた事業の内容について、各個別市町村の計画との連携を図っていますか。

選択肢	該当チェック欄	
①連携を図った	<input type="checkbox"/>	①の場合、【連携を図った内容(対象計画、その施策内容)】を記述してください→
②特に連携を図っていない	<input type="checkbox"/>	
①の場合、【連携を図った内容(対象計画、その施策内容)】を記述してください→		

⇒『シートD』へお進み下さい。

【調査票（シートD）】

シートD

■ 計画推進における取組内容について

(1) 計画の進行管理について、具体的な目標設定等を行っていますか。

選択肢	該当チェック欄
① 定量的な指標を設定している	<input type="checkbox"/>
② 定量的な指標は設定していない	<input type="checkbox"/>
①の場合、【代表的な目標・指標・将来達成目標水準など】を記述してください→	

(2) 設定した指標などに関して、定期的に評価等を行っていますか。

選択肢	該当チェック欄
① 1年に1回以上評価し、協議会で評価結果を議論している	<input type="checkbox"/>
② 1年に1回以上評価するものの、協議会では具体的な議論を行っていない	<input type="checkbox"/>
③ 計画期間を通じて評価することとなっている(現時点では評価は行っていない)	<input type="checkbox"/>
④ 現時点では評価の予定はない	<input type="checkbox"/>

(3) 設定した指標などは、地域公共交通の維持・確保に有効に活用されていますか。

選択肢	該当チェック欄
① 協議会で路線の見直し等の議論に活用している	<input type="checkbox"/>
② 協議会での評価結果を踏まえ、各市町村内での取組の検討に活用している	<input type="checkbox"/>
③ 現状の確認にとどまっている	<input type="checkbox"/>
④ その他 具体的に→	<input type="checkbox"/>

(4) 指標などの評価結果について、市民等に対して公表を行っていますか。

選択肢	該当チェック欄
① 協議会のホームページ等で指標を特だして公表している	<input type="checkbox"/>
② 協議会のホームページ等で協議会資料として公表している	<input type="checkbox"/>
③ 今後公表を予定している	<input type="checkbox"/>
④ 特に公表は行っておらず、今後も公表の予定はない	<input type="checkbox"/>

⇒『シートE』へお進み下さい。

【調査票（シートE）】

シートE

■ 計画策定等による維持確保に係る取組に対する評価について

(1)当初の見込みに対して「うまくいった」と評価していますか。

選択肢	該当チェック欄	
①うまくいっている	<input type="checkbox"/>	→(2)へ
②うまくいっていない	<input type="checkbox"/>	→(3)へ
③どちらとも言えない	<input type="checkbox"/>	→(5)へ

(2)「うまくいっている」と評価した要因として、どのような取組が関係しているとお考えですか。(複数回答可)

選択肢	該当チェック欄 (複数回答可)
①導入にあたり「手段・路線ありき」とせず、調査に基づく結果から選定した	<input type="checkbox"/>
②他の好事例をそのまま適用することなく、自地域にあった運行を検討した	<input type="checkbox"/>
③多様な調査の実施や、社会実験・実証運行等を実施しながら検討した	<input type="checkbox"/>
④沿線地域の人口減少やニーズの変化などを、頻度高くモニタリングし評価した	<input type="checkbox"/>
⑤圏域計画のみならず、個別市町村での計画、取組方針の具体も定め推進した	<input type="checkbox"/>
⑥他部局と連携し、需要の確保に努めた	<input type="checkbox"/>
⑦運行事業者と綿密な協議を実施し、利用者ニーズに即した運行を追求した	<input type="checkbox"/>
⑧計画策定前(協議会設置等)における事前協議を綿密に行った	<input type="checkbox"/>
⑨住民や沿線企業等への周知・PR活動を重視して取り組んだ	<input type="checkbox"/>
⑩運行計画の策定に対し、地域が主体的に参加するように努めた	<input type="checkbox"/>
⑪その他	<input type="checkbox"/>

(3)「うまくいっていない」と評価した問題・課題として、どのような内容がありますか。(複数回答可)

選択肢	該当チェック欄 (複数回答可)
①運行サービスの設定(運行ルート(地域)の設定など)	<input type="checkbox"/>
②運行経費(1人あたりの運行経費など)	<input type="checkbox"/>
③利用者数(想定していた利用者数との乖離など)	<input type="checkbox"/>
④その他	<input type="checkbox"/>

(4)(3)で回答した問題・課題内容の発生要因として、どのようなことが関係しているとお考えですか。(複数回答可)

選択肢	該当チェック欄 (複数回答可)
①導入にあたり当初から「導入した手段・路線ありき」としていた	<input type="checkbox"/>
②他の好事例をほとんどそのまま適用した	<input type="checkbox"/>
③調査や社会実験、実証運行などを実施しなかった	<input type="checkbox"/>
④沿線地域の人口減少やニーズの変化などを把握しなかった	<input type="checkbox"/>
⑤圏域計画のみ策定し、個別市町村での計画策定や事業推進を行わなかった/または連携が図られなかった	<input type="checkbox"/>
⑥他部局と連携しなかった	<input type="checkbox"/>
⑦運行事業者の事情に合わせて、ニーズが高いサービスを提供できなかった	<input type="checkbox"/>
⑧計画策定前(協議会設置等)における事前協議が不足していた	<input type="checkbox"/>
⑨住民や沿線企業等への周知・PRを実施しなかった	<input type="checkbox"/>
⑩運行計画の策定に対し、様々な主体を巻き込んだ取組を行わなかった	<input type="checkbox"/>
⑪その他	<input type="checkbox"/>

(5)「どちらともいえない」と評価した理由について、以下に記述してください。

質問は以上です。ご協力誠にありがとうございました。

2.1.3 アンケート調査の結果

- 各設問の集計結果を提示するとともに、検討過程に着目して「どのようなことでうまくいっているか（いないか）」の関係性について、共通して「生じている効果」や「陥りやすい課題」の傾向（場面）を把握、分析した。

(1) 各設問の集計結果

シートA ご記入者や調査対象となる広域計画の内容について

問2

(5) 計画において導入している（位置付けている）交通手段

交通手段は、コミュニティバスやデマンド交通が位置付けられている計画が約75%程度を占めており、自家用自動車有償運送が半数程度、地方公共団体やNPO法人などが主体となって運行する交通モードが約30%となっている。

選択肢（複数回答）	回答数	回答率
①コミュニティバス（定時定路線型乗合タクシーを含む）	38	77.6%
②デマンド型交通	37	75.5%
③自家用自動車有償運送（交通空白輸送）	25	51.0%
④スクールバスなどへの混乗	7	14.3%
⑤地方公共団体が運営する施設送迎運送	4	8.2%
⑥地方公共団体やNPO法人などが主体となって運行する交通モード	15	30.6%
⑦その他	17	34.7%
回答計画数	49	

⑦その他として、地域間幹線系統、広域バス路線、タクシー、レンタカー、レンタサイクル、自家用自動車、自動二輪車、自転車、徒歩、鉄道、路線バス、観光交通、LRTなど

問 3

(1) 協議会等の設置の有無

約 96%の計画が、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく「法定協議会」を設置している。

選択肢（複数回答）	回答数	回答率
①道路運送法に基づく「地域公共交通会議」	11	22.4%
②道路運送法に基づく「地域協議会」	4	8.2%
③道路運送法に基づく「運営協議会」	1	2.0%
④地域公共交通の活性化および再生に関する法律に基づく「法定協議会」	47	95.9%
⑤その他の任意の会議（分科会、庁内連絡会議など）	11	22.4%
⑥協議会等を設置していない	0	0.0%
回答計画数	49	

問 3

(2) 「計画策定段階」、「策定後段階」別の協議会等の平均的な年間の開催回数

協議会等の開催頻度は、計画策定までの段階では「年に3回以上」が最も多くなっているのに対して、策定後の段階では「年に1回以上、2回未満」の回答が最も多くなっている。

計画策定段階

選択肢	回答数	構成比率
①年に3回以上	38	77.6%
②年に2回以上、3回未満	10	20.4%
③年に1回以上、2回未満	1	2.0%
④年に1回未満	0	0.0%
無回答	0	0.0%
回答計画数	49	

策定後の段階

選択肢	回答数	構成比率
①年に3回以上	7	14.3%
②年に2回以上、3回未満	15	30.6%
③年に1回以上、2回未満	25	51.0%
④年に1回未満	2	4.1%
無回答	0	0.0%
回答計画数	49	

(3) 「計画策定段階」、「策定後段階」別の協議会等以外で、関係者間の合意形成等を図った会議等の取組の有無

協議会以外の会議等の取組についても同様に、計画策定段階の方が策定後の段階よりも取組を実施している計画が多くなっている。

計画策定段階

選択肢	回答数	構成比率
①協議会以外の取組を行った。	23	46.9%
②協議会以外の取組は行っていない。	26	53.1%
無回答	0	0.0%
回答計画数	49	

策定後の段階

選択肢	回答数	構成比率
①協議会以外の取組を行った。	12	24.5%
②協議会以外の取組は行っていない。	36	73.5%
無回答	1	2.0%
回答計画数	49	

①協議会以外の取組を行った内容として、ワーキング会議、分科会、部会ワーキンググループ、幹事会、作業部会、担当者部会、交通事業者会議など

問 3

(4) 会議等における学識経験者等のアドバイザーの有無

会議等の構成員として学識経験者等のアドバイザーが入っている計画は約 95%程度となっている。

選択肢	回答数	構成比率
①入っている	39	95.1%
②入っていない	2	4.9%
無回答	0	0.0%
回答計画数	41	

シートB 広域計画を策定するに至った経緯について

問 1

(1) 計画区域内における日常生活圏の形成状況について

選択肢	通勤・通学	通院	買い物	余暇活動
①複数市町村に跨って形成されている生活圏がある	48	46	45	38
②生活圏のほとんどが自市町村内で完結している	1	3	4	10
無回答	0	0	0	1

(2) 計画策定よりも前に、交通以外を含めて複数市町村間で策定した行政計画等の有無

選択肢	回答数	構成比率
①あった	25	51.0%
②なかった	23	46.9%
無回答	1	2.0%
回答計画数	49	

問 2

(1) 広域での地域公共交通計画を策定することとなった背景・きっかけ

複数市町村間を跨ぐ、鉄道路線や地域間幹線系統、これ以外の路線バス等の維持・確保対策が必要となったことが背景・きっかけとして多くなっている。

選択肢（複数回答）	回答数	回答率
①複数市町村間を跨ぐ鉄道路線の維持・確保対策が必要となったため	19	38.8%
②複数市町村間を跨ぐ、地域公共交通確保維持事業における「地域間幹線系統」の維持・確保対策が必要となったため	24	49.0%
③複数市町村間を跨ぐ、②以外の路線バス等の維持・確保対策が必要となったため	27	55.1%
④計画策定に参画した県・市町村の中で、複数市町村間を跨ぐ新たな路線の運行の構想があったため	2	4.1%
⑤他の行政計画や構想などで地域公共交通対策を協働して取り組むこととの位置づけがあったため	4	8.2%
⑥交通事業者からの要望があったため	1	2.0%
⑦市民からの要望があったため	0	0.0%
⑧その他	12	24.5%
回答計画数	49	

⑧その他として、

- ・H26の活性化再生法の改正を踏まえ、交通ネットワークの構築を検討するため
- ・独占禁止法特例法のスキームを活用したバス共同経営の動きを受け、バスの役割等を整理する必要があったため。
- ・議会からの提案があったため
- ・住民の移動ニーズに対応するためには、広域的な視点で公共交通ネットワークの検討を行う必要があった

- ・市町間を跨ぐ鉄軌道の整備に取り組むこととなったため
- ・通院、通学といった日常生活圏を形成しており、その交通手段を一体的に検討する必要があるため
- ・将来にわたり持続可能で利便性の高い公共交通網を形成するため など

(*) ②または③を回答された場合、計画対象となる路線のモード

選択肢 (複数回答)	回答数	回答率
a.バス	28	96.6%
b.乗合タクシー	4	13.8%
c.その他	1	3.4%
回答対象計画数	29	

(2) 法定協議会設置や計画策定に際して主導的役割を担った県・市町村の有無

選択肢	回答数	構成比率
①ある	41	83.7%
②ない	7	14.3%
無回答	1	2.0%
回答計画数	49	

(3) 法定協議会設置及び計画策定の経緯 (協議会設立までの自治体間の調整状況、協議会の開催状況、調査の実施状況 (委託等を含む)) について

⇒自由記述のため、割愛

(4) 広域での計画策定に対する評価

改善課題は、準備過程よりも策定過程において多くなっている。

選択肢	策定前の準備過程	策定過程	計画自体の評価
①改善課題はなかった	34	28	32
②改善課題はあった	11	18	15
無回答	4	3	2

②改善課題の内容として、

策定前の準備段階

- ・事業者の意向の反映、交通以外の関係機関との調整が必要、事業者の意向の反映
- ・事務局体制の整理、県だけでなく市町も事務局であるという認識が薄かった
- ・法定協議会構成自治体間の意見調整、費用負担、利用者数の減少、運賃、路線再編
- ・課題共有認識 など

策定過程

- ・市町村の策定済計画との整合性
- ・教育、観光、医療・福祉、商業等の関係施設に対するアンケートの集計・分析に工夫が必要
- ・市町村の策定済計画との整合性
- ・県だけでなく市町も事務局であるという認識が薄かった
- ・内容が一定エリアに偏りすぎ、法定協議会構成自治体間の意見調整
- ・会議の開催調整、委員は地域に寄り添って助言していただける方を選定する必要があった
- ・委員数が46名となり協議会の場において議論が深まらなかった。
- ・広域交通の実態調査の結果に基づき、行政界を跨ぐ交通手段の利便性向上
- ・さらに細かな意見聴取をしたかった
- ・日程調整が困難、スケジュールの遅れ、利用者数の減少、運賃、路線再編、課題共有認識
- ・新たな施策の導入（ベストミックス） など

計画自体の評価

- ・年度ごとの指標目標値の設定があるとなおよかった
- ・「試行錯誤しながら成長する計画」として、常に改善していくもの
- ・測定しやすい指標設定
- ・県だけでなく市町も事務局であるという認識が薄かった
- ・内容が一定エリアに偏りすぎ
- ・法定協議会構成自治体間の意見調整
- ・計画事業に事業化が難しいものがある。
- ・コロナの影響により目標値の乖離が発生
- ・目標やテーマの方向性は概ね妥当だったが、評価指標や手法が適切ではなかった。（目標に対する検証方法のすべてがアンケートとなっていた）
- ・利用者数の減少、バス路線の確保維持、課題共有認識
- ・計画内容の規模 など

(5) 広域での計画策定において困難であったこと

「自治体ごとの要望・意見の調整」が最も多く、次いで、会議の開催調整、各自治体内での合意形成の順に、困難であった内容として多くなっている。

選択肢（複数回答）	回答数	回答率
①自治体ごとの要望・意見の調整	22	44.9%
②会議の開催調整	14	28.6%
③費用負担・分担・役割調整	7	14.3%
④各自治体内での合意形成	11	22.4%
⑤交通事業者との協議・調整	13	26.5%
⑥市民等の意見・要望の反映	5	10.2%
⑦その他	6	12.2%
回答計画数	49	

シートC 連携して行われている取組内容について

(1) 路線の再編・新規導入等の運行に係る事業以外に、圏域計画において取り組んでいる内容の有無

選択肢	回答数	構成比率
①ある	39	79.6%
②ない	10	20.4%
無回答	0	0.0%
回答計画数	49	

(*) ①を回答された場合、その取組に該当するもの

選択肢（複数回答）	回答数	回答率
a.運行に対して必要となる道路等の基盤整備	4	10.3%
b.交通結節点や乗り継ぎ拠点等の整備	31	79.5%
c.複数路線間のダイヤの調整	20	51.3%
d.公共交通全体の利用促進に係る取組	37	94.9%
e.その他	9	23.1%
回答対象計画数	39	

(2) 広域での計画策定内容を基に、個別市町村において自治体内を運行するフィーダー路線の整備やその利用促進等について取り組んだ内容の有無

選択肢	回答数	構成比率
①広域計画に記載した	19	38.8%
②計画を別途策定した	4	8.2%
③計画は策定せず事業を推進した	3	6.1%
④ない	22	44.9%
無回答	1	2.0%
回答計画数	49	

(*) ①～③を回答された場合、その取組に該当するもの

選択肢（複数回答）	回答数	回答率
a.フィーダー路線の再編・新規運行	21	80.8%
b.交通結節点や乗り継ぎ拠点等の整備	16	61.5%
c.複数路線間のダイヤの調整	12	46.2%
d.自治体内運行路線の利用促進に係る取組	16	61.5%
e.その他	4	15.4%
回答対象計画数	26	

(3) 広域での計画に位置付けた事業の内容について、各個別市町村の計画との連携を図っているか

選択肢	回答数	構成比率
①連携を図った	35	71.4%
②特に連携を図っていない	13	26.5%
無回答	1	2.0%
回答計画数	49	

シートD 計画推進における取組内容について

定量的な目標を設定して評価を実施し、協議会でその結果について議論し、路線の見直しや各市町村内での取組の検討に活用している計画が半数程度となっている一方、現状の確認にとどまっている計画も半数以上となっている。

(1) 計画の進行管理について、具体的な目標設定等を行っているか

選択肢	回答数	構成比率
①定量的な指標を設定している	48	98%
②定量的な指標は設定していない	1	2%
無回答	0	0%
回答計画数	49	

(2) 設定した指標などに関して、定期的に評価等を行っているか

選択肢	回答数	構成比率
①1年に1回以上評価し、協議会で評価結果を議論している	26	53.1%
②1年に1回以上評価するものの、協議会では具体的な議論を行っていない	7	14.3%
③計画期間を通じて評価することとなっている（現時点では評価は行っていない）	14	28.6%
④現時点では評価の予定はない	1	2.0%
無回答	1	2.0%
回答計画数	49	

(3) 設定した指標などは、地域公共交通の維持・確保に有効に活用されているか

選択肢	回答数	構成比率
①協議会で路線の見直し等の議論に活用している	6	12.2%
②協議会での評価結果を踏まえ、各市町村内での取組の検討に活用している	12	24.5%
③現状の確認にとどまっている	28	57.1%
④その他	3	6.1%
無回答	0	0.0%
回答計画数	49	

(4) 指標などの評価結果について、市民等に対して公表を行っているか

選択肢	回答数	構成比率
①協議会のホームページ等で指標を特だして公表している	0	0.0%
②協議会のホームページ等で協議会資料として公表している	13	26.5%
③今後公表を予定している	16	32.7%
④特に公表は行っておらず、今後も公表の予定はない	20	40.8%
無回答	0	0.0%
回答計画数	49	

シートE 計画策定等による維持確保に係る取組に対する評価について

(1) 当初の見込みに対して「うまくいった」と評価しているか

選択肢	回答数	構成比率
①うまくいっている	17	34.7%
②うまくいっていない	4	8.2%
③どちらとも言えない	27	55.1%
無回答	1	2.0%
回答計画数	49	

(2) 「うまくいっている」と評価した要因

選択肢（複数回答）	回答数	回答率
①導入にあたり「手段・路線ありき」とせず、調査に基づく結果から選定した	4	23.5%
②他の好事例をそのまま適用することなく、自地域にあった運行を検討した	8	47.1%
③多様な調査の実施や、社会実験・実証運行等を実施しながら検討した	7	41.2%
④沿線地域の人口減少やニーズの変化などを、頻度高くモニタリングし評価した	2	11.8%
⑤圏域計画のみならず、個別市町村での計画、取組方針の具体も定め推進した	4	23.5%
⑥他部局と連携し、需要の確保に努めた	1	5.9%
⑦運行事業者と綿密な協議を実施し、利用者ニーズに即した運行を追求した	7	41.2%
⑧計画策定前（協議会設置等）における事前協議を綿密に行った	3	17.6%
⑨住民や沿線企業等への周知・PR活動を重視して取り組んだ	2	11.8%
⑩運行計画の策定に対し、地域が主体的に参加するように努めた	3	17.6%
⑪その他	4	23.5%
回答対象計画数	17	

⑪その他として、

・この計画は見直しをかけていくものであるため、常に課題改善点に対応できるものとなっている。小規模の市町村等で交通担当者が少ないところでは、計画策定の必要がなくなった。（山形県地域公共交通計画）

・ICカード導入やオープンデータ化など、全県的に取組が進んだ（佐賀県地域公共交通網形成計画）

・再編実施計画（利便増進実施計画）を策定し、当該計画に基づく再編を実施している。（会津圏域地域公共交通網形成計画）

・H28に実施した広域での交通実態調査は初めてのものであり、調査前まで把握できていなかった広域での移動ニーズに合わせて計画事業を立案し、広域連携の実施による公共交通の利便性向上に繋がっている。（那須地域定住自立圏地域公共交通網形成計画）

(3) 「うまくいっていない」と評価した問題・課題

運行ルートや経費といった内容よりも、「利用者数」の想定において問題・課題に陥りやすい結果となっている。

選択肢（複数回答）	回答数	回答率
①運行サービスの設定（運行ルート（地域）の設定など）	0	0.0%
②運行経費（1人あたりの運行経費など）	0	0.0%
③利用者数（想定していた利用者数との乖離など）	4	100.0%
④その他	0	0.0%
回答対象計画数	4	

(4) 問題・課題内容の発生要因

選択肢（複数回答）	回答数	回答率
①導入にあたり当初から「導入した手段・路線ありき」としていた	0	0.0%
②他の好事例をほとんどそのまま適用した	0	0.0%
③調査や社会実験、実証運行などを実施しなかった	0	0.0%
④沿線地域の人口減少やニーズの変化などを把握しなかった	2	50.0%
⑤圏域計画のみ策定し、個別市町村での計画策定や事業推進を行わなかった/または連携が図られなかった	0	0.0%
⑥他部局と連携しなかった	0	0.0%
⑦運行事業者の事情に合わせて、ニーズが高いサービスを提供できなかった	2	50.0%
⑧計画策定前（協議会設置等）における事前協議が不足していた	0	0.0%
⑨住民や沿線企業等への周知・PRを実施しなかった	0	0.0%
⑩運行計画の策定に対し、様々な主体を巻き込んだ取組を行わなかった	0	0.0%
⑪その他	2	50.0%
回答対象計画数	4	

⑪その他として、

- ・コロナ禍等による利用者数減少（北近畿タンゴ鉄道沿線地域公共交通網形成計画）
- ・新型コロナウイルス感染症拡大による利用者の減少（福山・笠岡地域公共交通網形成計画）

(5) 「どちらともいえない」と評価した理由

- ・計画期間の終了に合わせて評価を実施予定であるため
- ・新型コロナウイルス感染症拡大の影響によるため

(2) 広域計画の策定にあたって「生じている効果」や「陥りやすい課題」の傾向

1) 「効果」や「課題」のパターンの考え方

- 広域計画の策定による「効果」を発現させるためには、「モニタリング」を重要視した計画策定の必要性が挙げられる。
- そこで、前述した仮説に基づき、アンケート調査結果（シートD_計画推進における取組内容）を活用し、生じ得る「効果」及び「課題」のパターンを設定した。
- 設定するにあたっての視点及びパターンは以下の通りである。
※なお、近年策定された、「山形県地域公共交通計画」、「熊本県地域公共交通計画」、「福井県並行在来線地域公共交通計画」、「館林都市圏地域公共交通計画」、「松本地域公共交通計画」の5計画については、ここでの検討対象から除外している。

【視点】

計画策定段階

- (1) 計画の進行管理について、具体的な目標設定等を行っているか

策定後の段階

- (2) 設定した指標などに関して、定期的に評価等を行っているか（議論しているか）
(3) 設定した指標などは、地域公共交通の維持・確保に有効に活用されているか

【パターン】

- ① 目標を設定し、定期的に評価かつ協議会で議論を行い、その結果を有効活用している
- ② 目標を設定し、定期的に評価かつ協議会で議論を行っているものの、現状の確認にとどまっている
- ③ 目標を設定しているものの、協議会で議論を行わず評価の予定もない
- ④ そもそも目標を設定していない

2) パターン及び該当する計画

- 前頁の考え方に基づくパターンの整理及び計画は以降の通りである。

表 2-6 生じ得る「効果」または「課題」のパターン

パターン	計画策定段階	策定後の段階			生じ得る「効果」「課題」	
	(1)目標設定	(2)定期的な評価、議論(※1)	(3)有効活用(※2)			
①	○	○	○	⇒	効果	11 計画
②	○	○	×	⇒	課題	10 計画
③	○	×		⇒	課題	7 計画
④	×			⇒	課題	1 計画

※1：○は「①1年に1回以上評価し、協議会で評価結果を議論している」、×は「②1年に1回以上評価するものの、協議会では具体的な議論を行っていない」または「④現時点では評価の予定はない」が集計対象

※2：○は「①協議会で路線の見直し等の議論に活用している」または「②協議会での評価結果を踏まえ、各市町村内での取組の検討に活用している」、×は「③現状の確認にとどまっている」が集計対象

表 2-7 パターン①の計画【効果】

広域計画	策定パターン
奈良県地域公共交通網形成計画	都道府県全域
佐賀県地域公共交通網形成計画	都道府県全域
南伊豆・西伊豆地域公共交通網形成計画	都道府県＋市町村
東伊豆・中伊豆地域公共交通網形成計画	都道府県＋市町村
芳賀・宇都宮東部地域公共交通網形成計画	複数市町村
那須地域定住自立圏地域公共交通網形成計画	複数市町村
南信州地域公共交通計画	複数市町村
養老線交通圏地域公共交通網形成計画	複数市町村
淡路島地域公共交通網形成計画	複数市町村
小豆島地域公共交通網形成計画	複数市町村
明知鉄道沿線地域公共交通計画	複数市町村

表 2-8 パターン②の計画【課題】

広域計画	策定パターン
岩手県地域公共交通網形成計画	都道府県全域
三陸鉄道沿線地域等公共交通網形成計画	都道府県＋市町村
大津湖南エリア地域公共交通網形成計画	都道府県＋市町村
人吉・球磨地域公共交通網形成計画	複数市町村
大分県北部圏地域公共交通計画	都道府県＋市町村
大分県豊肥圏地域公共交通計画	都道府県＋市町村
大分県南部圏地域公共交通計画	都道府県＋市町村
大分県中部圏地域公共交通網形成計画	都道府県＋市町村
大分県東部圏地域公共交通網形成計画	都道府県＋市町村
大分県西部圏地域公共交通計画	都道府県＋市町村

表 2-9 パターン③の計画【課題】

広域計画	策定パターン
愛媛県地域公共交通網形成計画	都道府県全域
阿武隈急行線地域公共交通網形成計画	都道府県＋市町村
嶺南地域公共交通網形成計画	都道府県＋市町村
JR山陰本線(園部～綾部)沿線地域公共交通網形成計画	都道府県＋市町村
北近畿タンゴ鉄道沿線地域公共交通網形成計画	都道府県＋市町村
城端線・氷見線沿線地域公共交通網形成計画	複数市町村
白川・東白川地域公共交通網形成計画	複数市町村

表 2-10 パターン④の計画【課題】

広域計画	策定パターン
長崎県南地域公共交通網形成計画	都道府県＋市町村

3) 効果・課題のパターン別による取組や課題認識の度合い（内容）の傾向

- 後述する『広域での計画策定における効果的な手法』及び『計画策定における留意点』を整理するため、アンケート調査結果の一部を使用し、前項で整理した「効果」または「課題」となり得る計画を対象に、パターン別で取組や課題認識の度合いの傾向を把握した。
- 取組については協議会等の開催状況、課題認識の度合いについては改善課題の有無の観点で、計画策定における各段階での傾向を把握するとともに、主観的な評価についても合わせて把握した。

◇ 協議会等の開催状況

前段で示した通り、計画策定後における協議会等の開催頻度は全体的に低下するが、パターン別でみると、「効果」となり得る計画の方が、開催頻度が多いことが伺える。

また、施策や事業の内容によるかもしれないが、次頁に示す、協議会等以外で関係者間の合意形成等の機会は、「効果」となり得る計画においては、策定段階及び策定後においても変わらず、「課題」となり得る計画は策定後において取組を行っていない計画が多くなっている。

シートA ご記入者や調査対象となる広域計画の内容について

問3(2)「計画策定段階」、「策定後段階」別の協議会等の平均的な年間の開催回数

計画策定段階

選択肢	回答数		構成比率	
	効果	課題	効果	課題
①年に3回以上	9	12	81.8%	66.7%
②年に2回以上、3回未満	2	5	18.2%	27.8%
③年に1回以上、2回未満	0	1	0.0%	5.6%
④年に1回未満	0	0	0.0%	0.0%
無回答	0	0	0.0%	0.0%
回答計画数	11	18		

策定後の段階

選択肢	回答数		構成比率	
	効果	課題	効果	課題
①年に3回以上	0	2	0.0%	11.1%
②年に2回以上、3回未満	6	2	54.5%	11.1%
③年に1回以上、2回未満	5	13	45.5%	72.2%
④年に1回未満	0	1	0.0%	5.6%
無回答	0	0	0.0%	0.0%
回答計画数	11	18		

問 3 (3) 「計画策定段階」、「策定後段階」別の協議会等以外で、関係者間の合意形成等を図った会議等の取組の有無

計画策定段階

選択肢	回答数		構成比率	
	効果	課題	効果	課題
①協議会以外の取組を行った。	5	13	45.5%	72.2%
②協議会以外の取組は行っていない。	6	5	54.5%	27.8%
無回答	0	0	0.0%	0.0%
回答計画数	11	18		

策定後の段階

選択肢	回答数		構成比率	
	効果	課題	効果	課題
①協議会以外の取組を行った。	5	5	45.5%	27.8%
②協議会以外の取組は行っていない。	6	12	54.5%	66.7%
無回答	0	1	0.0%	5.6%
回答計画数	11	18		

◇ 改善課題の有無

パターン別の課題認識の違いをみると、計画策定過程において、「課題」となり得る計画の方が、改善課題はあったとの回答が多くなっている。

計画自体の評価においては、「効果」となり得る計画の方が、改善課題はあったとの回答が多くなっているが、これは逆に、設定目標に対する評価やそれに対する議論・必要な見直し等を行ったがための結果であるとも考えられる。

シートB 広域計画を策定するに至った経緯について

問 2 (4) 広域での計画策定に対する評価

改善課題は、準備過程よりも策定過程において多くなっている。

「効果」の計画

選択肢	策定前の準備過程	策定過程	計画自体の評価
①改善課題はなかった	8	7	5
②改善課題はあった	2	3	6
無回答	1	1	0

「課題」の計画

選択肢	策定前の準備過程	策定過程	計画自体の評価
①改善課題はなかった	10	10	12
②改善課題はあった	6	7	5
無回答	2	1	1

◇ 主観的な評価

前段で示した通り、当初の見込みに対する評価は、全体では約 35%程度が「うまくいっている」となっているが、パターン別でみると、「効果」となり得る計画は約 73%程度が「うまくいっている」と評価している。

シートE 計画策定等による維持確保に係る取組に対する評価について

(1) 当初の見込みに対して「うまくいった」と評価しているか

改善課題は、準備過程よりも策定過程において多くなっている。

当初の見込みに対する評価においては、「効果」となり得る計画の方が、「うまくいっている」との回答が多くなっている。

選択肢	回答数		構成比率	
	効果	課題	効果	課題
①うまくいっている	8	1	72.7%	5.6%
②うまくいっていない	0	1	0.0%	5.6%
③どちらとも言えない	3	16	27.3%	88.9%
無回答	0	0	0.0%	0.0%
計画数	11	18		

- 以上より、前段で示した「効果」となり得るパターンの考え方について、『定量的な目標を設定して評価を実施し、協議会等でその結果について議論し、路線の見直しや各市町村内での取組の検討に活用することで、実態に即した計画に逐次更新する』ことが重要（効果を発現しやすい）であることが確認された。
- したがって、計画策定時点が連携した取組の一つの区切りとなるが、計画を実現していく進捗の確認、また、施策実施後の効果を検証していくこと（モニタリング）が、計画を実効性あるものにしていく重要な過程であり、計画策定後も定期的に協議会等を開催し、モニタリング結果の報告を行い、必要に応じて修正していくことが、圏域での計画策定における効果的な手法であると考えられる。

2.2 ヒアリング調査の実施

- 前項で整理した、「効果」または「課題」それぞれの場面に該当する事例をいくつかピックアップし、ヒアリング調査を実施（効果や問題・課題の内容の深堀、発生要因、見直し等の有無）することで、広域計画を策定にするに至ったきっかけや広域計画に基づく取組による具体的な成果・効果などについて、深度化を図ることとした。

2.2.1 ヒアリング調査の対象計画

- ヒアリング調査の対象とした計画は下表の通りである。なお、策定済計画を、計画区域が「鉄道沿線地域」または「鉄道沿線地域以外」に分類し、アンケート調査結果の「シートA_計画において導入している交通手段」として鉄道の回答があった計画も、「鉄道沿線地域」に分類した。

表 2-11 ヒアリング調査対象とした計画

策定パターン		広域計画	前項に基づく 「効果」 または 「課題」
都道府県全域		○青森県、○岩手県、○山形県、○奈良県、○愛媛県、○佐賀県、○熊本県 各県策定済の地域公共交通計画	
都道府県 +市町村	鉄道路線	○嶺南地域公共交通網形成計画 ⇒「県だけでなく市町も事務局であるという認識が薄かった」という課題認識があり、県市町の役割や困難の内容深掘りができる可能性あり	課題
	鉄道路線 以外	○南伊豆・西伊豆地域公共交通網形成計画、 東伊豆・中伊豆地域公共交通網形成計画 ⇒当初見込みに対し、「うまくいっている」と回答、法定協議会設置及び計画策定の経緯や多様な調査、実証運行等を実施しながら検討した経緯が多数あり	効果
複数 市町村	鉄道路線	○養老線交通圏地域公共交通網形成計画 ⇒当初見込みに対し、「どちらとも言えない」と回答、困難回答が多かった、自治体ごとの要望・意見の調整、各自治体内での合意形成の回答があり、実現させた経緯を把握できる可能性あり	効果
	鉄道路線 以外	○那須地域定住自立圏地域公共交通網形成計画 ⇒当初見込みに対し、「うまくいっている」と回答、また、H28に広域での交通実態調査を実施されており、検討手順や調査の内容の詳細を把握できる可能性あり	効果

表 2-12 「都道府県全域」を計画区域とする計画一覧（全 7 計画）

Nr	都道府県	関係自治体	計画名称（調査対象となる計画）	策定パターン
1	青森県	青森県	青森県地域公共交通網形成計画	都道府県全域
2	岩手県	岩手県	岩手県地域公共交通網形成計画	都道府県全域
3	山形県	山形県	山形県地域公共交通計画	都道府県全域
4	奈良県	奈良県	奈良県地域公共交通網形成計画	都道府県全域
5	愛媛県	愛媛県	愛媛県地域公共交通網形成計画	都道府県全域
6	佐賀県	佐賀県	佐賀県地域公共交通網形成計画	都道府県全域
7	熊本県	熊本県	熊本県地域公共交通計画	都道府県全域

表 2-13 「鉄道沿線地域」を計画区域とする計画一覧（全 20 計画）

Nr	都道府県	関係自治体	計画名称（調査対象となる計画）	策定パターン
8	岩手県	三陸鉄道沿線地域（岩手県、久慈市、野田村、普代村、田野畑村、岩泉町、宮古市、山田町、大槌町、釜石市、大船渡市、洋野町、陸前高田市）	三陸鉄道沿線地域等公共交通網形成計画	都道府県+市町村
9	宮城県、福島県	阿武隈急行線地域（宮城県、福島県、福島市、伊達市、角田市、柴田町、丸森町）	阿武隈急行線地域公共交通網形成計画	都道府県+市町村
11	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）	福井県並行在来線地域公共交通計画	都道府県+市町村
12	福井県	嶺南地域（福井県、敦賀市、小浜市、美浜町、高浜町、おおい町、若狭町）	嶺南地域公共交通網形成計画	都道府県+市町村
16	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）	JR山陰本線（園部～綾部）沿線地域公共交通網形成計画	都道府県+市町村
17	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）	JR関西本線（加茂以東）沿線地域公共交通網形成計画	都道府県+市町村
18	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）	北近畿タンゴ鉄道沿線地域公共交通網形成計画	都道府県+市町村
22	島根県	一畑電車沿線地域（島根県、松江市、出雲市）	一畑電車沿線地域公共交通計画	都道府県+市町村
23	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）	三江線沿線地域公共交通網形成計画	都道府県+市町村
24	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）	高知県東部広域地域公共交通網形成計画	都道府県+市町村
28	熊本県	南阿蘇鉄道沿線地域（熊本県、高森町、南阿蘇村）	南阿蘇鉄道沿線地域公共交通網形成計画	都道府県+市町村
39	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）	フラワー長井線沿線地域公共交通網形成計画	複数市町村
40	栃木県	芳賀・宇都宮東部地域（宇都宮市、芳賀町）	芳賀・宇都宮東部地域公共交通網形成計画	複数市町村
42	群馬県	館林都市圏地域（館林市、板倉町、明和町、千代田町、邑楽町）	館林都市圏地域公共交通計画	複数市町村
44	富山県	城端・氷見線沿線地域（高岡市、氷見市、砺波市、南砺市）	城端線・氷見線沿線地域公共交通網形成計画	複数市町村
45	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）	えちぜん鉄道交通圏地域公共交通網形成計画	複数市町村
46	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）	福井鉄道交通圏地域公共交通網形成計画	複数市町村
49	岐阜県	明知鉄道沿線地域（恵那市、中津川市）	明知鉄道沿線地域公共交通網形成計画	複数市町村
51	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）	養老線交通圏地域公共交通網形成計画	複数市町村
54	兵庫県	神戸電鉄粟生線地域（神戸市、三木市、小野市）	神戸電鉄粟生線地域公共交通網形成計画	複数市町村

※着色部は、アンケート調査結果で「鉄道」を計画に位置付けていると回答のあった計画

表 2-14 「鉄道沿線地域以外」を計画区域とする計画一覧（全 33 計画）

No.	都道府県	関係自治体	計画名称（調査対象となる計画）	策定パターン
10	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）	会津圏地域公共交通網形成計画	都道府県＋市町村
13	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）	南伊豆・西伊豆地域公共交通網形成計画	都道府県＋市町村
14	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）	東伊豆・中伊豆地域公共交通網形成計画	都道府県＋市町村
15	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）	大津湖南エリア地域公共交通網形成計画	都道府県＋市町村
19	鳥取県	鳥取県西部地域（鳥取県、米子市、境港市、日吉津村、大山町、南部町、伯耆町、日南町、日野町、江府町）	鳥取県西部地域公共交通網形成計画	都道府県＋市町村
20	鳥取県	鳥取県東部地域（鳥取県、鳥取市、岩美町、若桜町、智頭町、八頭町）	鳥取県東部地域公共交通網形成計画	都道府県＋市町村
21	鳥取県	鳥取県中部地域（鳥取県、倉吉市、湯梨浜町、三朝町、北栄町、琴浦町）	鳥取県中部地域公共交通網形成計画	都道府県＋市町村
25	高知県	高知県嶺北地域（高知県、本山町、大豊町、土佐町、大川村）	高知県嶺北地域公共交通網形成計画	都道府県＋市町村
26	佐賀県	唐津地域（佐賀県、唐津市、玄海町）	唐津地域公共交通網形成計画	都道府県＋市町村
27	長崎県	長崎県南地域（長崎県、諫早市、雲仙市、島原市、南島原市）	長崎県南地域公共交通網形成計画	都道府県＋市町村
29	大分県	大分県北部圏地域（大分県、中津市、宇佐市、豊後高田市）	大分県北部圏地域公共交通計画	都道府県＋市町村
30	大分県	大分県豊肥圏地域（大分県、竹田市、豊後大野市、臼杵市）	大分県豊肥圏地域公共交通計画	都道府県＋市町村
31	大分県	大分県南部圏地域（大分県、佐伯市、津久見市）	大分県南部圏地域公共交通計画	都道府県＋市町村
32	大分県	大分県中部圏地域（大分県、大分市、別府市、由布市）	大分県中部圏地域公共交通網形成計画	都道府県＋市町村
33	大分県	大分県東部圏地域（大分県、杵築市、国東市、姫島村、日出町）	大分県東部圏地域公共交通網形成計画	都道府県＋市町村
34	大分県	大分県西部圏地域（大分県、日田市、九重町、玖珠町）	大分県西部圏地域公共交通計画	都道府県＋市町村
35	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）	日向・東臼杵地域公共交通網形成計画	都道府県＋市町村
36	青森県	八戸圏地域（八戸市、三戸町、五戸町、田子町、南部町、階上町、新郷村、おいらせ町）	八戸圏地域公共交通網形成計画	複数市町村
37	青森県	下北地域（むつ市、大間町、東通村、風間浦村、佐井村）	下北地域公共交通網形成計画	複数市町村
38	秋田県	南秋地域（五城目町、八郎潟町、大潟村）	南秋地域公共交通網形成計画	複数市町村
41	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）	那須地域定住自立圏地域公共交通網形成計画	複数市町村
43	新潟県	燕・弥彦地域（燕市、弥彦村）	燕・弥彦地域公共交通網形成計画	複数市町村
47	長野県	松本地域（松本市、山形村、朝日村）	松本地域公共交通計画	複数市町村
48	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）	南信州地域公共交通計画	複数市町村
50	岐阜県	白川・東白川地域（白川町、東白川村）	白川・東白川地域公共交通網形成計画	複数市町村
52	愛知県	北設楽郡地域（設楽町、東栄町、豊根村）	北設楽郡地域公共交通網形成計画	複数市町村
53	滋賀県	湖東圏地域（彦根市、愛荘町、豊郷町、甲良町、多賀町）	湖東圏地域公共交通網形成計画	複数市町村
55	兵庫県	淡路島地域（洲本市、南あわじ市、淡路市）	淡路島地域公共交通網形成計画	複数市町村
56	岡山県、広島県	福山・笠岡地域（笠岡市、福山市）	福山・笠岡地域公共交通網形成計画	複数市町村
57	香川県	小豆島地域（土庄町、小豆島町）	小豆島地域公共交通網形成計画	複数市町村
58	熊本県	熊本地域（熊本市、嘉島町）	熊本地域公共交通計画	複数市町村
59	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）	人吉・球磨地域公共交通網形成計画	複数市町村
60	鹿児島県	沖永良部地域（和泊町、知名町）	沖永良部地域公共交通網形成計画	複数市町村

2.2.2 ヒアリング調査の企画

(1) 調査項目の検討

- 調査項目は、アンケート調査結果の深度化を図る内容とし、広域計画を策定するに至ったきっかけ、広域計画に基づく取組による具体的な成果・効果、また、計画を策定する上での課題（困難であったこと）の内容及びその発生要因などについて、各計画別に項目を検討した。
- 効果は「どのような取組」を実施したのか、課題は「陥りやすい内容」は何か、といった観点で検討した。

表 2-15 主なヒアリング項目及び内容

ヒアリング項目	ヒアリング内容
広域計画を策定するに至った背景・経緯	・将来ビジョンや現状課題認識、広域連携の必要性等の有無やその内容
県下市町村等の関与・役割について	・法定協議会設置や計画策定に際し、県下市町村や当事者である交通事業者の関与の度合いや役割
広域計画に基づく取組による「成果・効果」や「問題・課題」について	・計画策定による成果・効果、策定過程や現状における問題・課題の内容や対処方法等
計画策定の過程において留意したポイント	・計画策定の過程において、特に留意したポイント
関係者との調整における「工夫」または「苦労」の内容	・自治体間や自治体内、事業者等の関係者との調整や連携に際し、合意形成を図るために工夫または苦労した（している）内容
連携して行われている取組内容について	・路線再編などに係る事業以外の取組として、自治体間等と連携して行われている取組の内容
その他	・協議会の位置付けやニーズ調査の内容等、アンケート調査結果の深掘りを図るため個別に設定

(2) 調査方法の検討

- 調査は、前頁に示す項目を中心とした「ヒアリングシート」を配布することでの実施を基本とし、併せて Zoom を活用したオンライン形式によるヒアリング調査を実施した。なお、オンライン形式でのヒアリング調査の実施が困難な自治体については、上記シートのみを回収し、電話等により確認を行った。

(3) 調査の実施

- 調査の実施状況は下表の通りである。

表 2-16 ヒアリング調査の実施状況

策定パターン		広域計画	担当窓口	実施形式
都道府県全域		青森県地域公共交通網形成計画	青森県	シート送付・回収
		岩手県地域公共交通網形成計画	岩手県	シート送付・回収
		山形県地域公共交通計画	山形県	オンライン
		奈良県地域公共交通網形成計画	奈良県	シート送付・回収
		愛媛県地域公共交通網形成計画	愛媛県	シート送付・回収
		佐賀県地域公共交通網形成計画	佐賀県	シート送付・回収
		熊本県地域公共交通計画	熊本県	シート送付・回収
都道府県 +市町村	鉄道路線	嶺南地域公共交通網形成計画	福井県	シート送付・回収
	鉄道路線 以外	南伊豆・西伊豆地域公共交通網形成計画、東伊豆・中伊豆地域公共交通網形成計画	静岡県	オンライン
複数 市町村	鉄道路線	養老線交通圏地域公共交通網形成計画	大垣市	オンライン
	鉄道路線 以外	那須地域定住自立圏地域公共交通網形成計画	那須塩原市	オンライン

※青森県、岩手県、福井県は、ヒアリングシートを配布したが、回答の協力を得られなかった。

2.2.3 ヒアリング調査の結果

- ヒアリング対象とした協議会が作成した「ヒアリングシート」及び各項目に基づくヒアリング調査の結果を以降に示す。
- ヒアリング調査により確認した、広域計画を策定するに至ったきっかけ、広域計画に基づく取組による具体的な成果・効果、また、計画を策定する上での課題（困難であったこと）の内容及びその発生要因等について、特筆すべき事項を整理した。

(1) 山形県地域公共交通計画（山形県）

策定パターン	都道府県全域	
計画名称	山形県地域公共交通計画	
計画期間	令和3年4月～令和8年3月	
計画区域	山形県全域	
策定主体	山形県地域公共交通活性化協議会（事務局：山形県）	
導入（位置付けている）交通手段	①コミュニティバス（定時定路線型乗合タクシーを含む）	○
	②デマンド型交通	○
	③自家用自動車有償運送（交通空白輸送）	○
	④スクールバスなどへの混乗	
	⑤地方公共団体が運営する施設送迎運送	
	⑥地方公共団体やNPO法人などが主体となって運行する交通モード	
	⑦その他	
協議会等	設置の有無	・地域公共交通の活性化および再生に関する法律に基づく「法定協議会」
	開催状況	・計画策定段階：年に3回以上 ・計画策定後段階：年に3回以上
	協議会等以外の取組の有無	・計画策定段階：なし ・計画策定後段階：なし
	学識経験者等の有無	入っている

※アンケート調査で得られた回答に基づき整理

【広域計画を策定するに至った背景・経緯】

- ・地域交通計画の策定が全ての地方公共団体において努力義務化されたこと、また乗合バスの運行補助なども計画と連動化することとなったため、山形県と県内全市町村を対象とした計画を策定することとなった。
- ・協議会の設立前に、約1年で計画策定の趣旨・目的を、市町村や事業所に説明を行った。その中で、オープンデータ（GTFS）の共有化の理解が得られた。

【広域計画に基づく取組による「成果・効果」や「問題・課題」について】

○成果・効果

- ・国交省の手続きの中で一元化することができ、マンパワーが不足している小規模な市町村にとって、市町村の業務の省力化、県との円滑な調整を図ることができた。

- ・市町村が施策を検討するにあたり、県が基礎的なデータを収集し、オープンデータの共有化（基礎的なデータの提供）を推進している。市町村での把握が困難であった通院や通学、教育、医療機関などの送迎サービスに関するデータなどを提供することで、交通体系ネットワークの検討などに役立っている。
- ・国庫補助、地域内フィーダー系統補助を活用することで、市町村の負担が大幅に軽減するため、活用できるものは活用してもらうよう、助言なり方向性を示すなりできた。
- ・その他、広域路線（利便増進計画の策定）の検討が可能となったこと、活性化協議会の場において、市町村の広域的な取組を協議して連携していくことも可能となった。（個別市町村で対応できない箇所を広域的な視点でカバーするなど）

○問題・課題

- ・計画の対象が広域であるため、情報・課題の吸い上げが難しいという面もある。
- ・県民対象となるため、詳細な意見が把握できない。（アンケート調査も馴染まない）
- ・意見収集の場がない中で、協議会の状況を YouTube で公開する、また個別事業者から意見をいただくことで、このあたりはカバーしている。
- ・交通関係以外の移動に関わる情報、例えば通院の実態などは個人情報保護の観点から情報提供してもらうことが困難というところもあった。

【計画策定の過程において留意したポイント】

- ・計画策定で終わりではなく、状況に応じて変化に対応した計画の更新作業というものが必要であると考えている。
- ・PDCA サイクルといってもなかなか計画の変更は難しい面もあるため、今回の計画では基本的に変わり続ける計画であることを明記している。

【関係者との調整における「工夫」または「苦労」の内容】

○苦労の内容

- ・策定前の準備段階では交通以外の関係機関との調整、策定過程では教育、観光、医療・福祉、商業等の関係施設に対するアンケートの集計・分析に工夫が必要であり、データ収集において難しかった。（どこまで提供可能かなど、関係機関との調整など）
- ・タクシーデータは事業者の同意が必要であり提供されなかった。また、事業者の事業実績、輸送実績などについては同意に時間がかかった。
- ・ただし、計画策定によるメリット、また、計画策定が努力義務化されたことが、市町村や事業者との連携においてはきっかけとなった。
- ・個人情報の観点で得られなかった通院の実態データや事業者の合意が必要で得られなかったタクシーの輸送実績データ等が円滑に進むよう、国の方で働きかけていただきたい。

【連携して行われている取組内容について】

- ・「フィーダー路線の再編・新規運行」に係る取組を県の計画に盛り込んだ理由としては、国交省を有効に活用して、県、市町村の負担を縮減して公共交通の維持を図れるような体制を構築するため。（各市町村の国庫補助、地域内フィーダー系統補助の活用推進のため）
- ・各市町村策定の地域公共交通関連計画と連携を図ったが、施策内容としては、市町村で行っている取組を自由に記載してもらった形としている。（県でフォーマット等は定めなかったため、市町村によって書きぶりに差異が生じている）
- ・各市町村が既往計画の中で動いている部分もあるため、あまり具体的に書きすぎず、市町村が入りやすい形をとった。

(2) 奈良県地域公共交通網形成計画（奈良県）

策定パターン	都道府県全域	
計画名称	奈良県地域公共交通網形成計画	
計画期間	平成 28 年 4 月 1 日から令和 4 年 3 月 31 日	
計画区域	奈良県全域	
策定主体	奈良県、県内全市町村（39 市町村）（事務局：奈良県）	
導入（位置付けている）交通手段	①コミュニティバス（定時定路線型乗合タクシーを含む）	○
	②デマンド型交通	○
	③自家用自動車有償運送（交通空白輸送）	○
	④スクールバスなどへの混乗	○
	⑤地方公共団体が運営する施設送迎運送	○
	⑥地方公共団体や NPO 法人などが主体となって運行する交通モード	○
	⑦その他	タクシー、レンタカー、レンタサイクル、自家用自動車、自動二輪車、自転車、徒歩など
協議会等	設置の有無	・道路運送法に基づく「地域協議会」 ・地域公共交通の活性化および再生に関する法律に基づく「法定協議会」 ・その他の任意の会議（分科会、庁内連絡会議など）
	開催状況	・計画策定段階：年に 3 回以上 ・計画策定後段階：年に 1 回以上、2 回未満
	協議会等以外の取組の有無	・計画策定段階：なし ・計画策定後段階：なし
	学識経験者等の有無	入っていない

※アンケート調査で得られた回答に基づき整理

【広域計画を策定するに至った背景・経緯】

- ・平成 24 年 10 月に、県内大半の路線バスを運行している交通事業者から、広域路線バスの維持が困難となった路線の廃止・縮減等に関する協議開催の申入れがあったことを受け、平成 25 年 2 月より、知事、市町村長、交通事業者等からなる奈良県地域交通改善協議会において協議を開始し、路線バスだけでなく、県内の公共交通全般の将来的な在り方をまとめた。
- ・また、路線バスについてニーズの有無や補助の妥当性を判断するための診断指標を設定し、毎年の診断により改善が必要な路線については、関係者による議論を通して、より移動ニーズに適した交通モードへの転換や適切な運行ダイヤの設定等の利便性向上を図る取組を行っている。
- ・その後、平成 26 年 11 月に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が改正され、都道府県においても「地域公共交通網形成計画」を策定することが可能になったことを受け、平成 28 年 3 月、公共交通の活性化や再生に向けた取組を定め、上述したような関係者の連携・協働の証ともなる「奈良県地域公共交通網形成計画」を策定した。

【県下市町村等の関与・役割について】

- ・計画の本編「公共交通とまちづくりのデッサン」作成に当たっては、法定協議会の分科会である路線別検討会議（当時：19 グループ）において、各地域の公共交通のあり方や行うべき施策について議論を行った。
- ・路線別検討会議には市町村や交通事業者も参画しており、そこで出された意見がデッサンという形で反映されている。

【広域計画に基づく取組による「成果・効果」や「問題・課題」について】

○成果・効果

- ・公共交通とまちづくり等の検討プロセスに基づくバス路線の診断・改善について、エリア毎に取組を進めた結果、複数の市町村を跨ぐバス路線の必要性や運営の効率性に係る5つの診断指標のうち1つ以上満たさないものがある「要改善」の系統数は、対象系統数全体の2割程度（R元年度）で推移し一定の成果を挙げた。
- ・しかし、補助対象のバス路線維持に関する議論が中心となり、単年度限りかつ関係者間の連携が乏しい取組も多いことから、複数年「要改善」が続く路線もあった。

○問題・課題

- ・計画策定において会議の開催調整、費用負担・分担・役割調整、各自治体内での合意形成といったことが困難であった。
- ・計画策定や法定協議会運営の事務局を県が担っているため、県単独の取組であると誤認する市町村もあり、路線別検討会議などの議論の場において、積極的に取り組もうとする市町村と、そうではない市町村の温度差が大きい。

【計画策定の過程において留意したポイント】

- ・地域毎の課題や今後行う施策を具体的に記載できるよう、デッサン作成に際しては、地域毎に議論の場を作り、市町村や交通事業者のより積極的な参画を促進した。

【関係者との調整における「工夫」または「苦勞」の内容】

○工夫の内容

- ・会議等は関係者に対して日程調整を行った上で開催日時を決定するなど、可能な限り多くの関係者に参画してもらうようにしている。

○苦勞の内容

- ・年間30～40回開催するため、日程調整、会場手配、資料作成・印刷などには苦勞している。

【その他】

- ・広域計画の策定まで、平成 25 年～平成 28 年の 3 年間に要しているが、都道府県においても「地域公共交通網形成計画」を策定することが可能になった平成 26 年 11 月の法改正から平成 28 年 3 月の策定までは 1 年強程度であるため、特段の理由があつて時間を要したとは認識していない。
- ・策定までのプロセスで時間を要した取組を挙げるとすれば、様々なアンケート調査によるエビデンスを取得すること、各市町村との合意形成（補助金の費用負担、路線廃止・コミバス代替）、知事を筆頭とする協議会開催の調整等がある。

(3) 愛媛県地域公共交通網形成計画（愛媛県）

策定パターン	都道府県全域	
計画名称	愛媛県地域公共交通網形成計画	
計画期間	平成30年4月～令和6年9月	
計画区域	愛媛県全域	
策定主体	愛媛県	
導入（位置付けている）交通手段	①コミュニティバス（定時定路線型乗合タクシーを含む）	○
	②デマンド型交通	○
	③自家用自動車有償運送（交通空白輸送）	
	④スクールバスなどへの混乗	
	⑤地方公共団体が運営する施設送迎運送	
	⑥地方公共団体やNPO法人などが主体となって運行する交通モード	
	⑦その他	
協議会等	設置の有無	・地域公共交通の活性化および再生に関する法律に基づく「法定協議会」
	開催状況	・計画策定段階：年に3回以上 ・計画策定後段階：年に2回以上、3回未満
	協議会等以外の取組の有無	・計画策定段階：なし ・計画策定後段階：なし
	学識経験者等の有無	入っている

※アンケート調査で得られた回答に基づき整理

【広域計画を策定するに至った背景・経緯】

- ・地域公共交通は、自家用車の利用拡大や人口減少・高齢化に伴う利用者の減少などにより、減便や路線廃止を余儀なくされており、本県においても県民の暮らしに不可欠な地域公共交通ネットワークの維持・確保が危惧される中、地域公共交通の活性化が、重要かつ喫緊の課題となっていた。
- ・利用者が減少した結果、交通事業者の経営状況が厳しくなり、国・地方自治体の補助増大を受けて、経費圧縮のためにサービス水準の引下げが進み、さらに利用者が減少するという地域公共交通の構造的な悪循環（負のスパイラル）に歯止めをかけるため、地域公共交通ネットワークを持続可能なものに再構築することを目的に計画を策定することとなった。
- ・また、県内は、大きく東予、中予、南予の3地域に分けることができ、これらの各地域間の移動に関しては、中予地域を中心として、東予地域～中予地域間、南予地域～中予地域間の移動が中心となっており、長距離移動での速達性確保が重要であった。
- ・しかしながら、市町単独では、広域交通も含めた地域公共交通ネットワークについて検討を行うことが難しく、これまで行政と交通事業者が協働した対応が十分行われていなかったことと、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）の改正により、県が「地域公共交通網形成計画」の策定主体に位置づけられたことを受け、国の地域公共交通確保維持改善事業費補助金（地域公共交通調査事業（計画策

定事業)) を活用して、平成 30 年 3 月に愛媛県地域公共交通網形成計画を策定した。

【県下市町村等の関与・役割について】

- ・ 計画策定に際して、地域間幹線バス沿線住民アンケート調査を実施した。住民の意見を吸い上げるために行ったものであるが、市町には愛媛県が用意した調査票の配布・回収をしていただいた。
- ・ また、併せて交通モード間の乗継実態調査を行った。県内バス事業者やフェリー事業者に協力していただき、県外との交通結節点となる高速バス車内や船内でのアンケート調査を実施いただいた。
- ・ 計画策定後は、市町・事業者ともに参画いただき、毎年、各自が実施する計画関連事業の自己評価を行い、事業実施主体を除いた協議会委員（学識経験者、国、公共交通利用者等）に二次評価を受けた後、結果をフィードバックして次年度の取組に反映してもらっている。

【広域計画に基づく取組による「成果・効果」や「問題・課題」について】

○成果・効果

- ・ 新型コロナの影響で成果が見えにくいところではあるが、県が広域で計画を策定したことで、他自治体の計画策定の推進につながったのではないかと考えている。(全 20 市町のうち、県策定前は 3 市町のみ策定だったが、県策定以後は 9 市町策定し、現在 12 市町で策定されている)

○問題・課題

- ・ 自治体ごとの交通網維持に関する方針に配慮し、具体的な内容に踏み込めない部分が少なくなかった。
- ・ 事業者の求める支援と、自治体等が求める交通網のレベルの食い違い。

【関係者との調整における「工夫」または「苦労」の内容】

○苦労の内容

- ・ 各自治体の交通網維持に関する方針の違い、独自計画との調整が難しいこと。

(4) 佐賀県地域公共交通網形成計画（佐賀県）

策定パターン	都道府県全域	
計画名称	佐賀県地域公共交通網形成計画	
計画期間	平成 29 年 4 月～令和 4 年 3 月	
計画区域	佐賀県内全域	
策定主体	佐賀県地域公共交通活性化協議会	
導入（位置付けている）交通手段	①コミュニティバス（定時定路線型乗合タクシーを含む）	
	②デマンド型交通	
	③家用自動車有償運送（交通空白輸送）	
	④スクールバスなどへの混乗	
	⑤地方公共団体が運営する施設送迎運送	
	⑥地方公共団体や NPO 法人などが主体となって運行する交通モード	
	⑦その他	路線バス、タクシー
協議会等	設置の有無	・地域公共交通の活性化および再生に関する法律に基づく「法定協議会」
	開催状況	・計画策定段階：年に 3 回以上 ・計画策定後段階：年に 1 回以上、2 回未満
	協議会等以外の取組の有無	・計画策定段階：あり（部会ワーキンググループ） ・計画策定後段階：あり（部会ワーキンググループ）
	学識経験者等の有無	入っている

※アンケート調査で得られた回答に基づき整理

【広域計画を策定するに至った背景・経緯】

- ・当県は、県域面積が広くなく、人口が極端に集中している地域がないこと、県内の自然や歴史・文化、観光は各地域で多種多様であること、鉄道、バス、タクシー等、地域公共交通に関する情報の多くを佐賀県地域公共交通活性化協議会が把握・管理していること、当県全体にかかる政策の推進にあたっては関係者と協働しながら協議会などの体制を構築して推進していくケースが多いことなどから、佐賀県地域公共交通計画も、佐賀県地域公共交通活性化協議会（事務局：佐賀県）で策定した。
- ・また、健康・福祉、農林、土木など、さまざまな分野において、県内を 5 圏域に区分した取組が行われており、地域公共交通に関しても、地域間幹線系統補助事業と連動する形で 5 圏域に区分し、それぞれの地域公共交通活性化協議会・地域部会ワーキンググループでの議論や調整を重ねてきたことから、佐賀県地域公共交通計画は、本計画とは別に地域ブロック計画を策定した。
- ・佐賀県地域公共交通計画の上位計画として、佐賀県総合計画 2019 があるが、将来ビジョンなどは、当該総合計画から踏襲したものである。

【県下市町村等の関与・役割について】

- ・佐賀県地域公共交通活性化協議会・地域部会ワーキンググループを、5圏域でそれぞれ3回ずつ実施して、交通事業者、市町の現場担当者が集い、実態などに即した実務レベルの意見交換等を行った。
- ・また、路線バス利用者及び一般の住民へのヒアリング調査にあたっては、交通事業者及び沿線市町担当者の協力により、主要な市町の拠点で実施することができた。
- ・また、計画の方向性、素案、パブリックコメント案など、佐賀県地域公共交通計画の策定にあたっての区切りの場面で、ワーキンググループメンバーに意見を募り、県全体の方向性と現場の課題や対策等が乖離することがないように、連携・調整を図った。

【広域計画に基づく取組による「成果・効果」や「問題・課題」について】

○成果・効果

- ・毎年度、前計画である佐賀県地域公共交通網形成計画に関する取組実績や振り返り等は実施してきたが佐賀県地域公共交通計画の策定にあたり、改めて県全体の状況等を調査・整理し、交通事業者及び市町と情報や意識の共有ができたこと。

○問題・課題

- ・KPIの指標設定にあたり、前計画（佐賀県地域公共交通網形成計画）では、国などが公表する各種の調査データを出典に活用していたが、国の調査項目の変更などで活用ができなくなったため、県独自で実績等を測定しなければならない項目がある。成果目標は設定したものの、取組の効果測定に時間や手間をかけない方法を検討する必要がある。

【計画策定の過程において留意したポイント】

- ・「数十ページにも及ぶ計画書など、関係者以外は見ない。地域公共交通を利用する一般の住民に読んでもらえるよう工夫すべき」との委員の意見を参考にし、佐賀県地域公共交通計画は、本編、地域ブロック計画、資料編と3つの形態に区分して整理するとともに、概要版を1枚（A3・表裏）にまとめたこと。

【関係者との調整における「工夫」または「苦労」の内容】

○工夫の内容

- ・県内を5圏域に区分し、交通事業者及び市町担当を参集して佐賀県地域公共交通活性化協議会・地域部会ワーキンググループを年複数回開催し、実務レベルでの意見交換を行っている。
- ・佐賀県地域公共交通計画の策定にあたっては、計画の方向性、素案、パブリックコメント案など、区切りの場面で、資料を提示して意見を募ることとした。

○苦勞の内容

- ・事業者、市町によって、取組に対する姿勢・意欲に差異があること。また、こちらからの依頼、申出を受けてくれるのはいいが、事業者・市町側が第三者的な姿勢であること等。
- ・交通事業者は、コロナ禍による利用者の大幅減による事業収益の減少、市町は、路線維持・確保のための補助金が毎年度、増額となっている状況から、路線維持・確保に対する不安や疑問が生じており、利用促進のための対策を講じてはいるものの、抜本的な改善にはつながっていないこと。

(5) 熊本県地域公共交通計画（熊本県）

策定パターン	都道府県全域	
計画名称	熊本県地域公共交通計画	
計画期間	令和3年度（2021年度）～令和7年度（2025年度）	
計画区域	熊本県全域	
策定主体	熊本県	
導入（位置付けている）交通手段	①コミュニティバス（定時定路線型乗合タクシーを含む）	
	②デマンド型交通	
	③自家用自動車有償運送（交通空白輸送）	
	④スクールバスなどへの混乗	
	⑤地方公共団体が運営する施設送迎運送	
	⑥地方公共団体やNPO法人などが主体となって運行する交通モード	
	⑦その他	
協議会等	設置の有無	・地域公共交通の活性化および再生に関する法律に基づく「法定協議会」
	開催状況	・計画策定段階：年に3回以上 ・計画策定後段階：年に2回以上、3回未満
	協議会等以外の取組の有無	・計画策定段階：なし ・計画策定後段階：なし
	学識経験者等の有無	入っている

※アンケート調査で得られた回答に基づき整理

【広域計画を策定するに至った背景・経緯】

- ・独禁法特例法による共同経営の動きがきっかけとなったが、計画策定の前から、行政とバス事業者による「あり方検討」を行っていた。バス事業の厳しい経営環境を受け、バス各社でも危機感を持って方向性を模索される中で、独占禁止法特例法が成立し、そのスキームに沿って重複路線の最適化を進めることとなった。
- ・進め方として、事業者が主体でありながらも、行政も積極的に参画することに努めた。

【広域計画に基づく取組による「成果・効果」や「問題・課題」について】

○成果・効果

- ・本県で初となる県内全域を対象としたマスタープランとして策定。計画を関係者の共通認識として共有することで、同じ方向性で取組みを進めることができる。

○問題・課題

- ・本年度が計画初年度であり、計画の評価・見直しは来年度以降になるが、コロナ禍の中で関係者が個々の施策や取組みをどのように進めているか、さらに情報共有を図る必要がある。

【計画策定の過程において留意したポイント】

- ・基礎自治体が計画策定や事業推進する上で、県としての指針という位置付けで、県内全域というマックスのところまで計画区域を設定した。既に策定している網形成計画の期限が切れる、また新たな法改正に基づく地域公共交通計画を策定する中で、県が先行的に策定した計画をベースとし、理念や指針などが連携した計画を策定することが狙いとなっている。
- ・地域公共交通に関係するすべての人の共通認識となるような計画となるよう、これまであまりご意見を聞けなかったタクシー事業者や、各方面の利用者の代表に参画してもらい、計画を策定した。

【関係者との調整における「工夫」または「苦勞」の内容】

○苦勞の内容

- ・自治体ごとの要望・意見の調整が困難であったが、熊本県内の都市圏と郊外部では公共交通の状況もまったく異なるので、そういった地域ごとの課題を提示される場面があった。地域の実情に応じて持続可能な公共交通サービスを実現することが必要との整理を行った。

【連携して行われている取組内容について】

- ・県計画に定めた幹線ネットワークをもとに、市町村においてフィーダーの整理をされていると認識している。

【その他】

- ・準備開始から計画策定まで 1 年半であるが、住民ニーズの調査やアンケート調査といった新たな調査は行っていない。県の計画としては、公共交通に関する県内全域のネットワーク維持や、持続可能な形でのサービス提供に向けた方針を示すことが役割であり、住民ニーズ等の把握は実際の施策の実施主体が行うことであると考えている。
- ・コミュニティ交通の充実は大きな柱の 1 本となっているが、生活圏等に着目して取組を推進してほしいと考えている。

(6) 南伊豆・西伊豆地域公共交通網形成計画、東伊豆・中伊豆地域公共交通網形成計画（静岡県）

策定パターン	都道府県＋市町村（鉄道路線以外）	
計画名称	①南伊豆・西伊豆地域公共交通網形成計画 ②東伊豆・中伊豆地域公共交通網形成計画	
計画期間	①平成 28 年度～令和 4 年度 ②平成 30 年度～令和 4 年度	
計画区域	①沼津市、伊豆市、下田市、南伊豆町、松崎町及び西伊豆町 ②沼津市、熱海市、三島市、伊東市、伊豆の国市、東伊豆町、河津町及び函南町	
策定主体	①南伊豆・西伊豆地域公共交通活性化協議会 ②東伊豆・中伊豆地域公共交通活性化協議会	
導入（位置付けている）交通手段	①コミュニティバス（定時定路線型乗合タクシーを含む）	
	②デマンド型交通	○
	③自家用自動車有償運送（交通空白輸送）	
	④スクールバスなどへの混乗	
	⑤地方公共団体が運営する施設送迎運送	
	⑥地方公共団体や NPO 法人などが主体となって運行する交通モード	
	⑦その他	
協議会等	設置の有無	・道路運送法に基づく「地域協議会」 ・地域公共交通の活性化および再生に関する法律に基づく「法定協議会」
	開催状況	・計画策定段階：年に 3 回以上 ・計画策定後段階：年に 2 回以上、3 回未満
	協議会等以外の取組の有無	・計画策定段階：なし ・計画策定後段階：なし
	学識経験者等の有無	入っている

※アンケート調査で得られた回答に基づき整理

【広域計画を策定するに至った背景・経緯】

- ・地域特性の観点で、伊豆半島は静岡県内でも少子高齢化が進行している地域であり、高齢化率が 45% と半数近い状況となっている。
- ・計画策定以前は、バス事業者の経営悪化やバス路線の退出等は大きな問題になっていなかったが、平成 26 年にバス事業者から 3 路線の退出が相次ぎ危機感を持つようになった。
- ・伊豆半島には、小田急電鉄系の東海バス、西武鉄道系の伊豆箱根バス、富士急行系の富士急バスの 3 社が運行している中、似通った経路を運行している場合もあり、効率的な運行に再編できないか検討を進めてきた。
- ・静岡県内でも、副知事が 3 人態勢となり、うち一名が平成 27 年から伊豆担当副知事に就任するなど、伊豆半島に対する対応を進めてきた。
- ・活性化再生法の改正もあり、再編事業の補助金取得も視野に入れつつ計画策定が進んだ状況であった。（結果的には補助金は時期尚早として得られなかった）

【県下市町村等の関与・役割について】

- ・伊豆半島は平成の大合併でも合併が進まず、人口 6,000 人程度の小規模市町も多い状況である。7市6町ある中でも、県が率先して旗振り役となることでまとまりをもつことができた。
- ・協議会とは別に開催する担当者会議については、市長と交通事業者だけの会議があり、市長同士のコミュニケーションの場になり、ICカードの導入や事業者の補助等、情報交換の場になっている。
- ・担当者会議については、関係者間で協議を進めるうえで、調整事項が増えたことから開催するようになった経緯である。

【広域計画に基づく取組による「成果・効果」や「問題・課題」について】

○成果・効果

- ・県のリーダーシップの下で各市町が共同で計画を進めることができた。
- ・南西伊豆はメンバーが少なく活発な意見がでる印象であるが、中東伊豆については、大きい市や市町が多いこともありあまり活発ではない印象がある。
- ・協議会での担当者間の協議を通じて、地域の観光型 MaaS である「Izuko」の推進や主要なバスターミナルにおけるサイネージの設置等の施策を進めることができた。

○問題・課題

- ・交通事業者の多くで採算が取れておらず、事業の継続性に課題がある。

【関係者との調整における「工夫」または「苦労」の内容】

○工夫の内容

- ・事業者からの提案は、各事業者が知恵や金銭的な負担を受けながら検討してきた内容であるため極力対応できるようにしている。

【連携して行われている取組内容について】

- ・路線再編などに係る事業以外の取組である、交通結節点や乗り継ぎ拠点等の整備、公共交通全体の利用促進に係る取組においては、関係者間協議を行うことで、市長同士の連携や公共施設や事業者施設の活用等、迅速に動くことができた。
- ・一方で交通空白に解消については、自動運転や AI 等の推進も進めてはいるが、初期費用もあり空白地域の解消は明確な手段は持っていない状況である。

【その他】

- ・南伊豆・西伊豆地域の大きなテーマとして、バス、交通結節点、観光の3本柱で計画を策定してきた。東伊豆・中伊豆地域についてはそれらに鉄道・タクシーが加わった形であり、南伊豆・西伊豆地域の計画を参考にしながら作成することができた。

(7) 養老線交通圏地域公共交通網形成計画（大垣市）

策定パターン	複数市町村（鉄道路線）	
計画名称	養老線交通圏地域公共交通網形成計画	
計画期間	H29～H38	
計画区域	養老鉄道沿線 3 市 4 町（大垣市、桑名市、海津市、養老町、神戸町、揖斐川町、池田町）	
策定主体	同上	
導入（位置付けている）交通手段	①コミュニティバス（定時定路線型乗合タクシーを含む）	○
	②デマンド型交通	○
	③自家用自動車有償運送（交通空白輸送）	○
	④スクールバスなどへの混乗	
	⑤地方公共団体が運営する施設送迎運送	
	⑥地方公共団体や NPO 法人などが主体となって運行する交通モード	
	⑦その他	
協議会等	設置の有無	・ 地域公共交通の活性化および再生に関する法律に基づく「法定協議会」
	開催状況	・ 計画策定段階：年に 3 回以上 ・ 計画策定後段階：年に 2 回以上、3 回未満
	協議会等以外の取組の有無	・ 計画策定段階：あり（養老鉄道活性化協議会） ・ 計画策定後段階：あり（養老鉄道活性化協議会）
	学識経験者等の有無	入っている

※アンケート調査で得られた回答に基づき整理

【広域計画に基づく取組による「成果・効果」や「問題・課題」について】

○成果・効果

- ・ 費用負担など困難はあったが、県を跨いでいる鉄道は珍しく、側面支援のやり方は県によって異なるという背景もあり、7 市町のみで負担金などを平等に支援していくなど、機動的に動いて判断できる仕組みとなった。

○問題・課題

- ・ 広域計画を策定する過程として、養老鉄道の存続という問題が非常に大きな課題であった。存続をどのようにするのかというところを 7 市町で協議し、その中で費用負担をどのようにするのかといった調整が非常に難しかった。
- ・ 岐阜県は、他のローカル鉄道への支援を行っていたこともあり、養老鉄道という 1 つの会社に対して支援を行うことが第一歩であったと記憶している。その後、7 市町だけで色々なことを議論できる活性化協議会を設立し、大垣市が事務局という形で進めている。

【連携して行われている取組内容について】

- ・路線再編などに係る事業以外の取組である、交通結節点や乗り継ぎ拠点等の整備、公共交通全体の利用促進に係る取組について、全体的な取組の部分は、養老鉄道の養老線管理機構が、敷地等については無償貸与という形で維持管理を行っている。
- ・その中で、駅前広場などに関しては、管理運営において各市町と養老線管理機構が協定等結び、その部分は維持管理も含めて各市町が行うこととなった。全駅ではないが、土地がある部分で各市町がやれそうな所があれば、全て無償でやっていくスタンスで動いている。また、サイクルアンドライドのための駐輪場を整備や免許返納の支援など、養老鉄道の利用促進につながる取組などは、計画において統一的に掲げている。
- ・ただし、各市町で取り組んでいる部分もあるため、全体的に利便性向上につながる統一的な部分と、それぞれの市町ができる部分とを必要に応じて分けながら計画を策定し、取組を進めている。
- ・7市町の合意があれば、各市町の施策なり、各地域公共交通計画の進捗状況を踏まえ、連携すべきもの、見直すべきものなどを議題としてあげていくようなスタンスで動いている。

【その他】

○養老鉄道活性化協議会と法定協（養老線地域公共交通再生協議会）の関係性について

- ・活性化協議会は、7市町がメインの会議となっている。オブザーバーとして岐阜県、三重県に存続となってから入っていただいた。
- ・活性化協議会で養老線管理機構への予算や再生協議会に出す案件について議論し、会議資料も事前に7市町で合意しておくことから、その日程調整などが策定時に関して大変苦労した点であった。

○目標値の設定について

- ・7市町の人口減少の将来像を参考としながら目標値を設定した。
- ・平成28年ごろから存続なのか廃止なのかという状況が始まったため、鉄道沿線住民の機運が高まったと考えている。その後、沿線の団体などによる利用促進に係る動き（養老鉄道を利用したイベントなど）もあり、平成29、30年ごろまでは実際に微増であった。
- ・令和元年も本来であれば増加予定であったが、新型コロナの影響で学校の休校などがあり、減少している。

(8) 那須地域定住自立圏地域公共交通網形成計画（那須塩原市）

策定パターン	複数市町村（鉄道路線以外）	
計画名称	那須地域定住自立圏地域公共交通網形成計画	
計画期間	平成30年4月から令和5年3月まで（5年間）	
計画区域	那須地域定住自立圏（大田原市、那須塩原市、那須町、那珂川町）	
策定主体	那須地域定住自立圏地域公共交通活性化協議会	
導入（位置付けている）交通手段	①コミュニティバス（定時定路線型乗合タクシーを含む）	○
	②デマンド型交通	○
	③自家用自動車有償運送（交通空白輸送）	○
	④スクールバスなどへの混乗	
	⑤地方公共団体が運営する施設送迎運送	
	⑥地方公共団体やNPO法人などが主体となって運行する交通モード	
	⑦その他	
協議会等	設置の有無	・地域公共交通の活性化および再生に関する法律に基づく「法定協議会」
	開催状況	・計画策定段階：年に2回以上、3回未満 ・計画策定後段階：年に1回以上、2回未満
	協議会等以外の取組の有無	・計画策定段階：あり（担当者部会） ・計画策定後段階：あり（担当者部会）
	学識経験者等の有無	入っている

※アンケート調査で得られた回答に基づき整理

【広域計画に基づく取組による「成果・効果」や「問題・課題」について】

○成果・効果

- ・令和3年度において、那須地域の3,000人を対象にして、無作為に、公共交通利用者だけではなく、通常の住民の方を対象にアンケート調査を実施した。
- ・市外、町外にお出かけで、生活交通という部分で、通勤・通学、通院、買い物といった普段の生活に関する移動について、どこからどこに行っているのかなど、広域的なニーズ把握を行ったことで、移動ニーズに合わせた計画事業を立案し、広域連携の実施による公共交通の利便性向上に繋がっている。

○問題・課題

- ・元々4市町は、個別に市町営バスの運行計画策定し、自己の市町営バスの路線の再編などを実施していた経緯があるが、公共交通の実態調査を事前に実施した結果、各市町間の行政界を跨ぐ移動ニーズが多いことが判明したことから、その行政界を跨ぐバス路線の維持確保や乗継性等の利便性の向上に資する取組について、改善の必要が生じた。
- ・行政界を跨ぐバス路線の利便性を向上させるため、相互乗り入れや共同運行に関する事業があるが、各市町路線バスの「運行形態の相違」、「運賃形態の相違」、「運行路線の割り振り」、「運行経費の精算方法」等の課題が多く、実現に至っていない（事業化が難しい）状況にある（形を変えて連携実施）。

【関係者との調整における「工夫」または「苦勞」の内容】

○自治体ごとの要望・意見の調整

- ・ 那須地域定住自立圏の総人口は 20 万人を超えるものであるが、広大な地域であるため圏域内には「通学・通勤の多い市街地」、「那須や塩原等の観光地」、「農村地帯などの郊外部」等の様々な産業構造や移動ニーズが存在しており、自治体間の合意形成を図ることが困難であった。
- ・ 結果、新幹線駅である那須塩原駅等の主要な公共交通の結節点における接続や、各自治体間を結ぶバス路線を主要幹線として位置づけ、公共交通の利便性向上を図ることとなった。

○会議の開催調整

- ・ 計画策定主体の活性化協議会は、委員に各市町の市町長や栃木県の部課長クラスの方をお願いしており、スケジュール調整が大変である。また、活性化協議会の下部組織として各市町の担当者による公共交通部会を年複数回実施しており、その調整も大変である。
- ・ 特段の工夫は無く、その都度電話やメールでの日程調整を行っている状況で、特に市町長のスケジュール調整が約 2 か月前から調整を図らないと中々スケジュールを合わせることが難しいような状況にある。

○費用負担・分担・役割調整

- ・ 現状として、那須地域定住自立圏の予算を活用して様々な連携取組を実施しているが、各市町に自己負担が発生するような取組は、それぞれの予算の関係もあるので中々実施が難しい状況にある。また、役割分担についても、那須定住の予算は事務局である那須塩原市の予算の中で支出（特別交付税の措置有）していることもあるため、基本にお金が掛かる連携事業は那須塩原市が主体となって実施している状況にある（契約事務等が大変）。
- ・ 特段の工夫は無く、那須定住の関係市町の担当者間の連絡を密に取り、協力関係が構築されているので連携事業はうまくいっていると考えている。

【連携して行われている取組内容について】

- ・ 路線再編などに係る事業以外の取組である、交通結節点や乗り継ぎ拠点等の整備、複数路線間のダイヤの調整、公共交通全体の利用促進などに係る取組においては、連携を図る自治体間で、実際の利用者数や OD 調査の結果等を参考に、どのようなダイヤ調整を実施すれば利便性が向上するのか検討を進めている。また、交通部会の他に、連携事業ごとに民間バス事業者を交えるなどのメンバーを変えた担当者会議を複数回開催し、より良い連携事業が実施できるよう工夫を行っている。

【その他】

- ・担当者部会は、計画事業全体の推進主体で、活性化協議会の下部組織としての位置づけであり各市町の公共交通担当で構成し、定期的に会議を開催し進捗状況の確認や連携事業の推進を行っている。また、連携事業によっては4市町すべてが関係するものではないものもあるため、分科会として形を変えながら実施している。
- ・H28.3に那須地域定住自立圏公共交通部会を設立し、交通計画の策定に向けた調整を開始したが、本計画は、「那須地域定住自立圏」の設立をスタートとして、トップダウン方式で公共交通の連携事業を実施することが決まったものになるため、各市町の公共交通担当者による部会を設立し、実務担当者レベルでの調整や役割分担を行ったものになる。

2.3 事例調査に基づく広域連携の特徴・傾向

- アンケート調査及びヒアリング調査の結果に基づき、以下に示す項目ごとに、広域連携の特徴及び傾向を整理した。

(1) 広域計画を策定するに至った背景・経緯

- 広域連携に至った背景・経緯の違いにより、以下の通り整理した。

1) 広域計画策定の背景・きっかけ

- ・ 広域での計画を策定することとなった背景・きっかけとしては、法改正により、計画の策定がすべての地方公共団体において努力義務化されたことが一つ挙げられるが、前段で示した通り、人口減少や高齢化といった社会情勢の変化がもたらす現状課題認識から、複数市町村間を跨ぐ鉄道路線や地域間幹線系統、路線バス等の維持・確保対策が必要となり、地域全体の公共交通網の見直しの一環として広域計画が策定された事例が多い。
- ・ 広域計画の策定パターン別でみると、都道府県が計画策定に関与している場合は、鉄道路線や地域間幹線系統といった地域間を結ぶ広域交通の維持・確保対策の必要性が背景となっている計画が多い一方、複数市町村による計画策定の場合は、自地域を運行する路線バスといった地域内交通の維持・確保対策の必要性が背景となっている計画が多くなっている。これは、複数市町村による策定の場合は、他の行政計画における構想や施策等において、地域公共交通対策を協働して取り組む事例が多いことから、交通以外の行政分野との連携が比較的取りやすいことが伺える。

表 2-17 策定パターン別の計画策定の背景・きっかけ

選択肢（複数回答）	回答数			回答率		
	都道府県全域	都道府県+市町村	複数市町村	都道府県全域	都道府県+市町村	複数市町村
①複数市町村間を跨ぐ鉄道路線の維持・確保対策が必要となったため	3	9	7	42.9%	37.5%	38.9%
②複数市町村間を跨ぐ、地域公共交通確保維持事業における「地域間幹線系統」の維持・確保対策が必要となったため	6	13	5	85.7%	54.2%	27.8%
③複数市町村間を跨ぐ、②以外の路線バス等の維持・確保対策が必要となったため	6	11	10	85.7%	45.8%	55.6%
④計画策定に参画した県・市町村の中で、複数市町村間を跨ぐ新たな路線の運行の構想があったため	1	1	0	14.3%	4.2%	0.0%
⑤他の行政計画や構想などで地域公共交通対策を協働して取り組むこととの位置づけがあったため	1	0	3	14.3%	0.0%	16.7%
⑥交通事業者からの要望があったため	1	0	0	14.3%	0.0%	0.0%
⑦市民からの要望があったため	0	0	0	0.0%	0.0%	0.0%
⑧その他	2	6	4	28.6%	25.0%	22.2%
回答計画数	7	24	18			

- ・ その他、鉄道開業に向けた利便性の高い地域交通ネットワークの実現に向けた検討、地域活性化を目的とした新交通システム導入に向けた検討、といったことが背景となっている事例や、将来にわたって持続可能で利便性の高い公共交通網を形成するため、住民の移動ニーズに対応した広域的な視点で公共交通ネットワークの検討を行う必要があったことが背景となっている事例もあった。
- ・ 奈良県では、県内大半の路線バスを運行している交通事業者から、広域路線バスの維持が困難となった路線の廃止・縮減等に関する協議開催の申入れがあった。
- ・ 熊本県では、バス事業の厳しい経営環境を受け、バス各社でも危機感を持って方向性を模索される中で、独占禁止法特例法が成立し、そのスキームに沿って重複路線の最適化を進めることとなった。
- ・ 静岡県では平成 26 年にバス事業者から 3 路線の退出、また、大垣市では養老鉄道の存続という問題が非常に大きな課題となるなど、公共交通機関の存続が危ぶまれる状況の中での連携といった背景もあった。

2) 複数市町村とのつながり

- ・ 計画区域内における、通勤・通学、通院、買い物といった日常生活圏については、複数市町村に跨って形成されていることを認識している回答が 9 割以上を占めた。
- ・ 計画策定よりも前に、交通以外を含めて複数市町村間で策定した行政計画等の有無については、約半数が「あった」と回答しており、その内容は、都道府県の都市計画マスタープランや地域（区域）マスタープラン、定住自立圏構想、地域交通ネットワーク（公共交通総合連携計画等）など、公共交通機関や日常生活圏が複数市町村に跨がっていることから連携したケースや、交通に限らず従来から観光等の他分野での地域的なつながりがあり、これを踏襲し、連携したケースが見られた。
- ・ 佐賀県では、健康・福祉、農林、土木など、さまざまな分野において、県内を 5 圏域に区分した取組が行われており、地域公共交通に関しても、地域間幹線系統補助事業と連動する形で 5 圏域に区分し、地域ブロック計画を策定している。
- ・ 那須塩原市では、様々な産業構造や移動ニーズが存在する那須地域定住自立圏を計画区域として検討している。

(2) 連携して行われている地域公共交通の維持・確保に向けた取り組み

- 路線の再編・新規導入等の運行に係る事業以外に、圏域計画において取り組んでいる内容について、以下の通り整理した。
- ・ 運行に対して必要となる幹線道路等の整備、鉄道沿線地域においては、鉄道事業者への補助、鉄道施設等の更新等といった基盤整備
- ・ 市町村の事業に対する補助等を行っている都道府県があるほか、鉄道駅の整備や駅前広場、ロータリーの整備、駅舎やベンチ、バス停環境の改修、整備、バリアフリー化、パーク&ライド専用駐車場の設置といった交通結節点や乗り継ぎ拠点等の整備
- ・ 沿線自治体、事業者等との検討会開催等を行っている都道府県があるほか、鉄道、バス、コミュニティバス間の乗継性確保のための運行ダイヤの共同作成といった複数路線間のダイヤの調整
- ・ 市町村の事業に対する補助等を行っている都道府県があるほか、県内路線バス情報のGTFS-JP整備・更新等含む交通関係のオープンデータプラットフォームの整備、交通系ICカードの導入やエリア拡大、時刻表や公共交通マップといった運行情報の提供、割引制度の導入、共通乗車券の発行、高校生バス購入助成事業といったサービスの導入、学校行事を活用した乗り方教室や公共交通シンポジウム等のイベント開催、モビリティ・マネジメントといった公共交通全体の利用促進に係る取組
- ・ その他、乗務員の確保、免許返納制度を活用した運転免許自主返納者支援事業の推進等

(3) 広域計画に基づく取組による「成果・効果」や「問題・課題」

- まず、アンケート調査で把握した「成果・効果」や「問題・課題」について、主な内容は以下の通りである。
- ・ アンケート調査で把握した、計画策定等による維持確保に係る取組に対する評価について、当初の見込みに対して「うまくいっている」と回答のあった事例は34.7%となった。
- ・ その要因として多かった内容は、「他の好事例をそのまま適用することなく、自地域にあった運行を検討した」が47.1%、「多様な調査の実施や、社会実験・実証運行等を実施しながら検討した」、「運行事業者と綿密な協議を実施し、利用者ニーズに即した運行を追求した」がともに41.2%であった。
- ・ 那須塩原市では、通勤・通学、通院、買い物といった普段の生活に関する移動について、どこからどこに行っているのかなど、広域的なニーズ把握を行ったことで、移動ニーズに合わせた計画事業を立案でき、広域連携の実施による公共交通の利便性向上に繋がっている。
- ・ また、広域計画の策定による「効果」を発現させるためには、「モニタリング」を重要視した計画策定が必要であり、『定量的な目標を設定して評価を実施し、協議会等でその結果について議論し、路線の見直しや各市町村内での取組の検討に活用することで、実態に即した計画に逐次更新する』ことが重要(効果を発現しやすい)であることが確認された。

- 一方、前段で示したように、「課題」は計画策定の準備過程よりも策定過程において生じやすい傾向となっている。
- 広域計画の策定パターン別でみると、都道府県が関与している場合は、各過程における課題の有無、また計画自体の評価に差はないが、複数市町村で策定している場合は、策定過程において改善課題はあったと回答している計画が多く、そのことがそのまま計画自体の評価につながっていることがわかる。
- これは、次頁に示す、改善課題のあった内容を見ると、自治体ごとの意見・要望の調整、会議の開催調整といった事項が困難であったとの回答が多いことから、複数の自治体で連携すると、協議会の日程調整、資料内容等の事前のすり合わせ、施策内容の調整のための協議などに関する事務局等の業務量が、単独策定の場合に比べて多くなり、担当部署・担当者の負担が大きくなることが一因として考えられる。

表 2-18 策定パターン別の広域での計画策定に対する評価

計画策定前の準備過程

選択肢	回答数			構成比率		
	都道府県全域	都道府県+市町村	複数市町村	都道府県全域	都道府県+市町村	複数市町村
①改善課題はなかった	3	18	13	42.9%	75.0%	72.2%
②改善課題はあった	3	5	3	42.9%	20.8%	16.7%
無回答	1	1	2	14.3%	4.2%	11.1%
回答計画数	7	24	18			

計画の策定過程

選択肢	回答数			構成比率		
	都道府県全域	都道府県+市町村	複数市町村	都道府県全域	都道府県+市町村	複数市町村
①改善課題はなかった	3	18	7	42.9%	75.0%	38.9%
②改善課題はあった	3	6	9	42.9%	25.0%	50.0%
無回答	1	0	2	14.3%	0.0%	11.1%
回答計画数	7	24	18			

計画自体の評価

選択肢	回答数			構成比率		
	都道府県全域	都道府県+市町村	複数市町村	都道府県全域	都道府県+市町村	複数市町村
①改善課題はなかった	2	21	9	28.6%	87.5%	50.0%
②改善課題はあった	4	3	8	57.1%	12.5%	44.4%
無回答	1	0	1	14.3%	0.0%	5.6%
回答計画数	7	24	18			

表 2-19 策定パターン別の広域での計画策定において困難であったこと

選択肢（複数回答）	回答数			回答率		
	都道府県全域	都道府県+市町村	複数市町村	都道府県全域	都道府県+市町村	複数市町村
①自治体ごとの要望・意見の調整	2	12	8	28.6%	50.0%	44.4%
②会議の開催調整	3	3	8	42.9%	12.5%	44.4%
③費用負担・分担・役割調整	1	3	3	14.3%	12.5%	16.7%
④各自自治体内での合意形成	1	6	4	14.3%	25.0%	22.2%
⑤交通事業者との協議・調整	1	11	1	14.3%	45.8%	5.6%
⑥市民等の意見・要望の反映	0	2	3	0.0%	8.3%	16.7%
⑦その他	1	4	1	14.3%	16.7%	5.6%
回答計画数	7	24	18			

- 次に、ヒアリング調査で把握された「成果・効果」や「問題・課題」について、主な内容は以下の通りである。
- ・ 国施策（法改正による計画策定の努力義務化や国庫補助制度の活用等）や都道府県の主導により、市町村における大幅な負担軽減、他自治体の共同による計画策定の推進、公共交通全体の利用促進等が図られた一方、各関係者との調整（意見・情報の収集、役割、合意形成等）に課題があった事例も見られた。
- ・ ただし、関係者が集う協議会や部会、担当者会議において実務レベルでの意見・情報交換を頻繁に行うなど、より良い利便性向上策の検討や事業の推進を図るべく、様々な工夫がなされている。

【成果・効果】

- ・ 国交省の手続きの中で一元化することができ、マンパワーが不足している小規模な市町村にとって、市町村の業務の省力化、県との円滑な調整を図ることができた。
- ・ 県が広域で計画を策定したことで、他自治体の計画策定の推進につながった。
- ・ 県のリーダーシップの下で各市町が共同で計画を進めることができた。

【課題・問題】

- ・ 計画の対象が広域であるため、情報・課題の吸い上げが難しい事例もある。
- ・ 会議の開催調整、費用負担・分担・役割調整、各自自治体内や事業者との合意形成といったことが困難であった（事業者が求める支援と、自治体を目指すもののレベルの食い違い等）。
- ・ 計画策定や法定協議会運営の事務局を県が担っているため、県単独の取組であると誤認する市町村や事業者もあり、取組に対する姿勢、意欲について温度差が大きい（第三者的な姿勢等）。

2.4 広域での計画策定手法と留意点

- 基本的な計画策定の手法及びポイントについて、アンケート及びヒアリング調査の結果を交えながら『広域での計画策定における効果的な手法』及び『計画策定における留意点』の整理を行った。

(1) 広域での計画策定における効果的な手法（効果のポイント中心）

- 基本的な作業項目、及び下表のアンケート調査で得られた「うまくいっている要因」として回答率の多かった項目を中心に、ポイントとして特出しして整理を行った。

表 2-20 シート E (2) うまくいっている要因

選択肢（複数回答）	回答数	回答率
①導入にあたり「手段・路線ありき」とせず、調査に基づく結果から選定した	4	23.5%
②他の好事例をそのまま適用することなく、自地域にあった運行を検討した	8	47.1%
③多様な調査の実施や、社会実験・実証運行等を実施しながら検討した	7	41.2%
④沿線地域の人口減少やニーズの変化などを、頻度高くモニタリングし評価した	2	11.8%
⑤圏域計画のみならず、個別市町村での計画、取組方針の具体も定め推進した	4	23.5%
⑥他部局と連携し、需要の確保に努めた	1	5.9%
⑦運行事業者と綿密な協議を実施し、利用者ニーズに即した運行を追求した	7	41.2%
⑧計画策定前（協議会設置等）における事前協議を綿密に行った	3	17.6%
⑨住民や沿線企業等への周知・PR活動を重視して取り組んだ	2	11.8%
⑩運行計画の策定に対し、地域が主体的に参加するように努めた	3	17.6%
⑪その他	4	23.5%
回答対象計画数	17	

■ 計画検討の事前段階

➤ 対象区域（圏域）の設定

- ✓ 1.3 管内における圏域調査の結果からも分かるように、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る。
- ✓ このため、交通計画の策定や交通施策、地域公共交通のサービスを検討する上では、行政界にとらわれずに広域的な観点から、地域住民の日常移動の分布・広がりや複数市町村に跨がる地域旅客運送サービスや利用の状況を踏まえ、当該圏域全体で一体的に地域公共交通ネットワークのあり方を検証し、交通施策を講じていくべき圏域がどのように形成されているかを検討していくことが求められる。

【調査に基づく事例】

- 健康・福祉、農林、土木など、さまざまな分野において、県内を5圏域に区分した取組が行われていることもあり、地域公共交通に関しても、地域間幹線系統補助事業と連動する形で5圏域に区分し、それぞれの地域公共交通活性化協議会・地域部会ワーキンググループでの議論や調整を重ねてきたことから、佐賀県地域公共交通計画は、本計画とは別に地域ブロック計画を策定した。（佐賀県）
- 基礎自治体が計画策定や事業推進する上で、県としての指針という位置付けで、県内全域（マックス）のところで計画区域を設定した。（熊本県）

➤ 法定協議会等の設置（現状や課題の共有化）

- ✓ 広域での計画作成にあたっては、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る。
- ✓ しかし、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、関係行政機関をはじめ、交通事業者や地域住民などの利害関係者を含む多様な人たちと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るため、関係者が一堂に会する協議組織（法定協議会）を作る方が効率的である。
- ✓ 協議会メンバーは、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、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る。
- ✓ また、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る。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うことも求められる。

【調査に基づく事例】

- 協議会とは別に開催する担当者会議については、関係者間で協議を進める上で、調整事項が増えたことから開催するようになった。市長と交通事業者だけの会議があり、市長同士のコミュニケーションの場になり、ICカードの導入や事業者の補助等、情報交換の場になっている。(伊豆)
- 養老鉄道の存続という大きな課題に対し、まずは、支援策や費用負担をどのようにするのかというところを7市町で協議を行った。その後、7市町だけで色々なことを議論できる活性化協議会を設立し、大垣市が事務局という形で進めている。(養老)

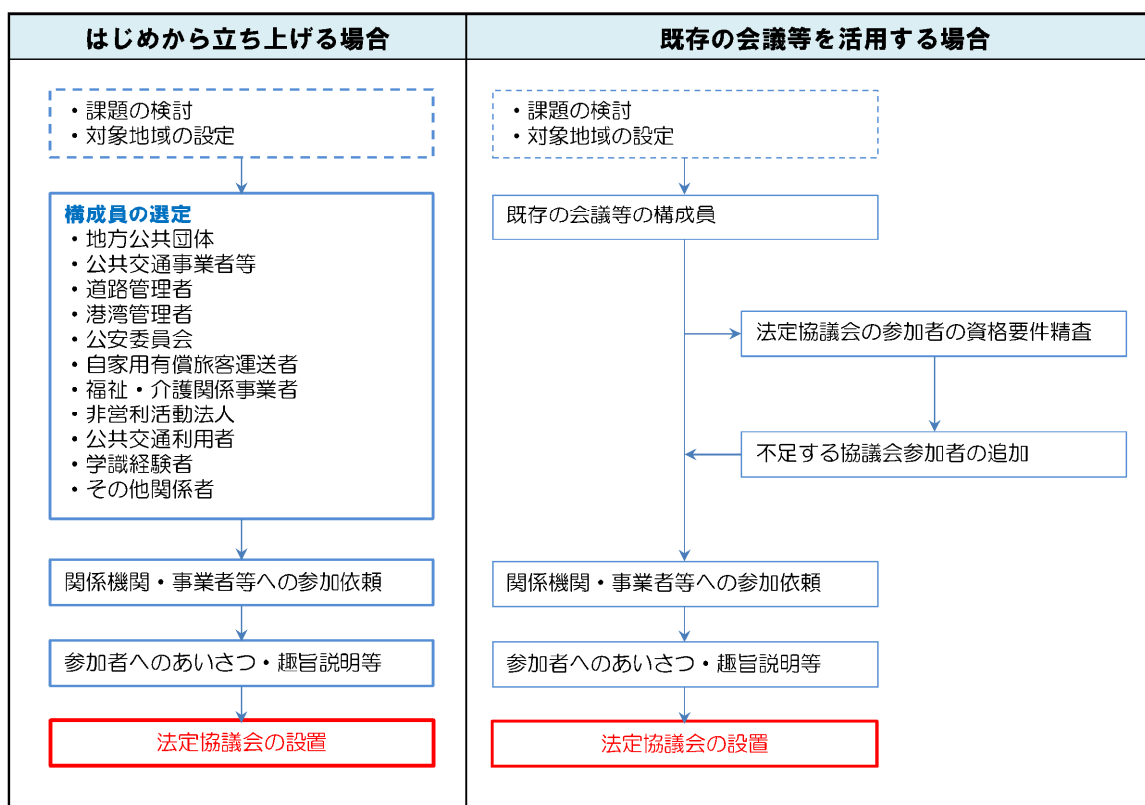


図 2-1 法定協議会の設置方法

(出典) 国土交通省「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))」

■ 地域公共交通計画の検討段階

➤ 自地域の現状把握（計画策定の背景・きっかけ）

- ✓ 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る。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ある。
- ✓ また、地域における交通事業者の実態（鉄道やバス、タクシーといった各交通手段の利用状況、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となる。
- ✓ 上記に加えて、その地域をどのようにしたいのか、どのような将来像を目指すのか、といった観点についても、上位計画や関連計画・事業の内容の把握を通じて明確化しておくことも必要である。

【調査に基づく事例】

- 県内大半の路線バスを運行している交通事業者から、広域路線バスの維持が困難となった路線の廃止・縮減等に関する協議開催の申入れがあったことを受け、奈良県地域交通改善協議会において協議を開始し、路線バスだけでなく、県内の公共交通全般の将来的な在り方をまとめた。その後、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が改正され、都道府県においても「地域公共交通網形成計画」を策定することが可能になったことを受け、公共交通の活性化や再生に向けた取組を定め、「奈良県地域公共交通網形成計画」を策定した。（奈良県）
- 地域公共交通は、減便や路線廃止を余儀なくされており、県民の暮らしに不可欠な地域公共交通ネットワークの維持・確保が危惧される中、地域公共交通の活性化が、重要かつ喫緊の課題となっていた。地域公共交通の構造的な悪循環（負のスパイラル）に歯止めをかけるため、地域公共交通ネットワークを持続可能なものに再構築することを目的に計画を策定することとなった。（愛媛県）
- 計画策定以前は、バス事業者の経営悪化やバス路線の退出等は大きな問題になっていなかったが、平成 26 年にバス事業者から 3 路線の退出が相次ぎ危機感を持つようになった。伊豆半島には、小田急電鉄系の東海バス、西武鉄道系の伊豆箱根バス、富士急行系の富士急バスの 3 社が運行している中、似通った経路を運行している場合もあり、効率的な運行に再編できないか検討を進めてきた。（伊豆）

➤ **ニーズ等の把握（多様な調査の実施）**

- ✓ 地域の現状を把握する上で、最も重要となるのが、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とを比較し、この間にギャップがないかを確認することである。
- ✓ 次頁に示すように、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る。また、地域旅客運送サービスのデータについては、交通事業者・関係者からの提供が可能な場合もあり、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る。
- ✓ 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することが求められる。
- ✓ しかし、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、まずは問題点・課題を仮説として事前に設定した上で、何を確認すればよいか、どのような調査を行えばよいか、どのような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る。

【調査に基づく事例】

- 市町村が施策を検討するにあたり、県が基礎的なデータを収集し、オープンデータの共有化（基礎的なデータの提供）を推進している。市町村での把握が困難であった通院や通学、教育、医療機関などの送迎サービスに関するデータなどを提供することで、交通体系ネットワークの検討などに役立っている。（山形県）
- 交通モード間の乗継実態調査を行った。県内バス事業者やフェリー事業者の協力のもと、県外との交通結節点となる高速バス車内や船内でのアンケート調査を実施した。（愛媛県）
- 那須地域の3,000人を対象にして、無作為に、公共交通利用者だけではなくて、通常の住民の方を対象にアンケート調査を実施した。通勤・通学、通院、買い物といった普段の生活に関する移動について、どこからどこに行っているのかなど、広域的なニーズ把握を行った。その結果、各市町間の行政界を跨ぐ移動ニーズが多いことが判明し、その行政界を跨ぐバス路線の乗継性等の利便性の向上に関することや、そもそもの路線の維持確保が必要だという結論に至った。（那須）

表 2-21 活用できる統計資料の例 (1/2)

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。	<ul style="list-style-type: none"> 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 (http://www.stat.go.jp/data/index.html)
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。	<ul style="list-style-type: none"> 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 (http://www.stat.go.jp/data/index.html)
道路交通センサス	全国の道路状況、交通量、旅行速度、自動車連行の出発地・目的地、連行目的等を調査するものです。	<ul style="list-style-type: none"> 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 (https://www.mlit.go.jp/road/ir-data/ir-data.html)
パーソナルトリップ調査	「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。	<ul style="list-style-type: none"> 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 (https://www.mlit.go.jp/crd/tosiko/pt.html)
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。	<ul style="list-style-type: none"> 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 (http://www.ipss.go.jp/index.asp)

(出典) 国土交通省「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))」

表 2-22 活用できる統計資料の例 (2/2)

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"> 鉄道・バス利用者数 鉄道駅間・バス停間の流動量 運行実態 など 	国土交通省HP (https://www.mlit.go.jp/so-goseisaku/transport/sosei_transport_tk_000007.html)
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"> バス、鉄道路線と主要な行政施設等の立地の状況 など 	国土交通省HP (https://nlftp.mlit.go.jp/ksj/)
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"> 観光資源と観光客の集積度の把握 	RESASHP (https://resas.go.jp)
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"> 人口や就業に関する動向 地勢 バス・鉄道の運輸実績 など 	各都道府県の統計関連部署に問い合わせてください

(出典) 国土交通省「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))」

➤ 関係機関との調整（法定協議会等での議論）

- ✓ 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ある。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となる。
- ✓ 特に、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あるため、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うことが求められる。
- ✓ また、法定協議会は委員が多く、その立場も多岐に渡るため、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がある。そのため、法定協議会の下部組織として、例えば担当者、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、コアメンバーでの深い議論の実施や関係者間で事前に議論内容の調整等を行うことで、より検討の効率化を図ることができる。
- ✓ さらに、広域の計画ということで多くの関係者と一緒に検討をしていく中で、詰めきれない部分も実態としてあるため、単独自治体で検討する以上に、自治体担当者レベルでのワーキングや事業者との協議を頻度高く開催する等、留意することが求められる。

【調査に基づく事例】

- 計画区域が全市町村をカバーしており、国交省の手続きの中で一元化することができ、マンパワーが不足している小規模な市町村にとって、市町村の業務の省力化、県との円滑な調整を図ることができた。国庫補助、地域内フィーダー系統補助を活用することで、市町村の負担が大幅に軽減するため、活用できるものは活用してもらうよう、助言なり方向性を示すことができた。（山形県）
- サイクルアンドライドのための駐輪場の整備や免許返納の支援など、養老鉄道の利用促進につながる取組などは、計画において統一的に掲げている。ただし、各市町で取り組んでいる部分もあるため、全体的に利便性向上につながる統一的な部分と、それぞれの市町ができる部分とを必要に応じて分けながら計画を策定し、取組を進めている。（養老）
- 活性化協議会の下部組織であり、また計画事業全体の推進主体である担当者部会は、各市町の公共交通担当者で構成し、定期的に会議を開催し進捗状況の確認や連携事業の推進を行っている。また、連携事業によっては4市町すべてが関係するものでないものもあるため、分科会として形を変えながら実施している。（那須）

➤ 目標等の設定（目標値など）

- ✓ 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する必要がある。また、設定した目標に合わせて適切な数値指標・目標値を定めることも必要であり、国の手引きにおいても、目標設定等を行うメリットが以下のように記載されている。

<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

- ✓ 目標は、整理された課題を解消し、基本的な戦略を達成するために設定するものである。「便利になったので、公共交通を利用する頻度が倍になった」「買物や通院などの足が確保され、不安が解消された」などの事業の達成度や事業に対する評価などの『成果』が指標となることが望ましい。
- ✓ 目標の設定にあたっては、地域の政策との整合を図っていくためにも、上位計画等の位置付けに基づくものとするとともに、検討課題、方針などとの整合を図っていくことが必要であり、目標設定を重視する（バックキャスト）、推計を重視する（フォアキャスト）の2つの考え方がある。
- ✓ 国の手引きにおいては、標準指標として「住民等の地域旅客運送サービスの利用者数」、「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」、「公的資金投入額」が記載されているが、アンケート調査で回答のあった目標（指標）としては、以下のようなものがある。

【調査に基づく事例】

- 鉄道・バスの一人当たりの年間利用者数や割合、バス路線の圏域内人口カバー率、タクシーの平均実車率や走行キロ、公共交通の定時性確保率、バス停環境整備箇所数、ICカード導入事業者数、バスマップ配布数、各種広報誌によるPR回数、一般乗合バスの収支率、公共交通維持に係る市の負担額、来訪者数の増加 等

■ 計画策定後の段階

➤ 計画の達成状況の評価（モニタリング、見直しの実施）

- ✓ 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る。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の徹底が求められる。
- ✓ また、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、計画の改訂を検討するとともに、モニタリング・評価の結果については、様々な関係者に自分事として事業を捉えてもらうことを狙いとし、法定協議会（会議の場やホームページ）での報告だけでなく、議会や住民懇談会等で積極的に提示することも求められる。

【調査に基づく事例】

- 計画策定で終わりではなく、状況に応じて変化に対応した計画の更新作業というものが必要であると考えている。PDCA サイクルといってもなかなか計画の変更は難しい面もあるため、今回の計画では基本的に変わり続ける計画であることを明記している。（山形県）
- 計画策定後は、市町・事業者ともに参画いただき、毎年、各自が実施する計画関連事業の自己評価を行い、事業実施主体を除いた協議会委員（学識経験者、国、公共交通利用者等）に二次評価を受けた後、結果をフィードバックして次年度の取組に反映してもらっている。（愛媛県）

表 2-23 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) 計画策定における留意点

- 前述の「効果」または「課題」のパターン別で、計画策定において困難であったことをみると、「①自治体ごとの要望・意見の調整」、「④各自治体内での合意形成」、「⑤交通事業者との協議・調整」において、「課題」となり得る計画の方が大きく回答率が上回っているため、ポイントとして特出しして整理を行った。
- また、「うまくいっていない」と評価した問題・課題内容として、「利用者数（想定していた利用者数との乖離など）」の回答が多かったことを踏まえ、「目標等の設定（目標値など）」についても、(1) と対比する形で特出しして整理を行った。

表 2-24 シート B 問 2 (5) 計画策定において困難であったこと（パターン別）

選択肢（複数回答）	回答数		回答率	
	効果	課題	効果	課題
①自治体ごとの要望・意見の調整	4	12	36.4%	66.7%
②会議の開催調整	4	4	36.4%	22.2%
③費用負担・分担・役割調整	3	2	27.3%	11.1%
④各自治体内での合意形成	3	7	27.3%	38.9%
⑤交通事業者との協議・調整	2	9	18.2%	50.0%
⑥市民等の意見・要望の反映	1	2	9.1%	11.1%
⑦その他	0	1	0.0%	5.6%
計画数	11	18		

➤ 自治体ごとの要望・意見の調整（自治体内での合意形成）

- ✓ 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るため、まずは先導的に隣接する市町村との連携から始め、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ある。
- ✓ また、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、庁内関係部署（建設、福祉、環境、観光、教育等）とのパートナーシップを構築し、ワーキンググループの立ち上げ、定期的な意見交換などを行うことで、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となる。

【調査に基づく事例】

- 「公共交通とまちづくりのデッサン」作成に当たっては、法定協議会の分科会である路線別検討会議（当時：19グループ）において、各地域の公共交通のあり方や行うべき施策について議論を行った。路線別検討会議には市町村や交通事業者も参画しており、そこで出された意見がデッサンという形で反映されている。一方、計画策定や法定協議会運営の事務局を県が担っているため、県単独の取組であると誤認する市町村もあり、路線別検討会議などの議論の場において、積極的

- に取り組もうとする市町村と、そうではない市町村の温度差が大きい。(奈良県)
- 各自治体の交通網維持に関する方針の違い、独自計画との調整が難しく、事業者の求める支援と、自治体等が求める交通網のレベルの食い違いが発生し、具体的な内容に踏み込めない部分が少なくなかった。(愛媛県)
 - 県内を5圏域に区分し、交通事業者及び市町担当を参集した佐賀県地域公共交通活性化協議会・地域部会ワーキンググループを年複数回開催し、実務レベルでの意見交換を行っている。交通事業者は、コロナ禍による利用者の大幅減による事業収益の減少、市町は、路線維持・確保のための補助金が毎年度、増額となっている状況から、路線維持・確保に対する不安や疑問が生じており、利用促進のための対策を講じてはいるものの、抜本的な改善にはつながっていない。(佐賀県)
 - 那須地域定住自立圏は広大な地域であるため、圏域内には「通学・通勤の多い市街地」、「那須や塩原等の観光地」、「農村地帯などの郊外部」等の様々な産業構造や移動ニーズが存在しており、自治体間の合意形成を図ることが困難であった。(那須)

➤ **交通事業者との協議・調整**

- ✓ 自治体によっては、交通事業者との交流が少なく、情報交換や要望を行う際、事務的なやりとりで終わっているところもある。そのため、交通事業者から交通の実態に関する情報を得られないこと等により、効率的・効果的な公共交通施策が実行されていない可能性がある。
- ✓ 計画策定における連携を契機として、交通政策全般やまちづくり面で交通事業者との連携が深まった自治体もあり、その結果、実効性の高い施策の実現、公共交通活性化への寄与、また、業務の円滑化にも寄与することが期待できる。

【調査に基づく事例】

- 事業者からの提案は、各事業者が知恵や金銭的な負担を受けながら検討してきた内容であるため、極力対応できるようにしている。(伊豆)
- 連携を図る自治体間で、実際の利用者数やOD調査の結果等を参考に、どのようなダイヤ調整を実施すれば利便性が向上するのか検討を進めている。また、交通部会の他に、連携事業ごとに民間バス事業者を交えるなどのメンバーを変えた担当者会議を複数回開催し、より良い連携事業が実施できるよう工夫を行っている。(那須)

➤ 目標値の設定（目標値など）

- ✓ 目標値は一度定めたら変更できないということではなく、社会情勢の変化など、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も想定される。必要に応じて計画を改訂し、目標値の見直しを行うことが求められる。
- ✓ また、計画策定後において、事業の評価、目標値の検証などが行えるよう、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することも求められる。

【調査に基づく事例】

- KPI の設定にあたり、前計画（佐賀県地域公共交通網形成計画）では、国などが公表する各種の調査データを出典に活用していたが、国の調査項目の変更などで活用ができなくなったため、県独自で実績等を測定しなければならない項目がある。成果目標は設定したものの、取組の効果測定に時間や手間をかけない方法を検討する必要がある。（佐賀県）
- 個人情報観点で得られなかった通院の実態データや事業者の合意が必要で得られなかったタクシーの輸送実績データ等が円滑に進むよう、国の方で働きかけていただきたい。（熊本県）

2.5 有識者ヒアリングの実施

- これまでに検討・整理した、「1. 管内自治体における圏域の調査・分析」及び「2. 広域計画策定事例の調査」の内容を踏まえ、自治体に対して広域計画の策定を促すための参考に資する報告書としてとりまとめを行うに当たっての参考とするため、打合せ形式にて有識者ヒアリングを実施した。
- ヒアリングの概要を以降に示す。

■ 有識者A

～ 広域をどこまで含めるべきかの議論は重要である ～

- ・ 広域で計画を策定すること、また取組を実施していくことの有効性やロケーション、必要性や重要性も認識しているところである。
- ・ 一方、ロケーションによっては広域での検討ができないところもある。東京都は複数市町村に跨った取組をやりたがっているが、もともと非常に広域でそれこそ東京都全体となるような広域で人は動いている。例えば多摩地域の小平市は、武蔵小金井、国分寺、立川といった比較的周辺自治体へ移動している人もいれば、武蔵村山市は多くの人が東京都心へ移動している。
- ・ このようなことから、計画を策定する中で、広域をどこまで含めるべきかについては議論が難しい。

～ 広域での検討においては、核となる都市がある方がやりやすい ～

- ・ 県単位で検討することの必要性もあるが、例えば、福島県のように文化や言葉、風習が違ふところが一つの県になっていることもあるため、このようなところでは一定の区域を分けて分科会形式にせざるを得ないため、一つの形に拘り過ぎない方がよい。
- ・ 広域での検討においては、例えば地方の盛岡市や長岡市のように、核となる都市がある方が当然やりやすい。
- ・ 自地域の方の移動を保証するという観点で、自地域のみで検討することになりかねないが、生活圈や交通圏についてデータを含めて客観的に示すことで、他市町村との関係性に気付いてもらうことが必要である。
- ・ 身近な生活交通を用いて当該市町村内で日常生活が成立するのであれば、それも一つの形なのでよいと考えるが、成立しないならば、基幹となる交通と域内の生活交通について、どのようにネットワークを構築すべきか、という議論は広域で考えるべきである。

～ 計画策定に当たっての留意点等について ～

- ・ 鉄道は、支線であっても大手民鉄であればそこまで低くないレベルのサービスは提供している。このようなサービスをバスで新しくやろうとすると支援が相当必要となるため、現状あるストックを有効活用する方がよい。また、地方の鉄道は跨線橋もなく意外とバリア

フリーで使い道はある。

- メルクマークが判断できないといった課題もあるが、例えば滝沢市の場合、基幹路線は全て盛岡へ向かっており、IGRも盛岡とつながっているため、市内交通の議論においては盛岡とのつながりが欠かせない。
- これは周辺市町村において同じような状況であり、核となる都市との関係の重要性から声掛けによりスタートしている事例もある。各市町が自地域の公共交通をしっかりと議論するからこそ、見えてくる課題であると考ええる。
- また、計画策定等の検討を進める上で、事業者を含めた関係者との信頼関係の構築は重要である。道路運送法等の法的な理解、また、バスの労働力不足がどのような状況で起こってきたのか等、バス・鉄道の業界そのものに対する理解も必要である。このような事情が見えていると理解しやすいし、地域支援にもつながるものと考ええる。

■ 有識者B

～ 圏域での計画策定においては、動機付けの部分が重要である ～

- 実は、どこで躓くかということ、そもそも誰が言い出しっぺになるかということである。
- 例えば、八戸圏域や那須圏域の広域計画では、なぜ連携中枢都市圏や定住自立圏を圏域としたかということ、特別交付税等プールできることのメリットがあったため、核都市が音頭を取ることが自然であったが、生活圏で考えた場合、核都市におけるメリットがあまりないことは事実である。
- 特に市町村が音頭を取ろうとした時に、事務局等の調整が大変であることは実態としてあるため、その意味では、鳥取県は、東部、中部、西部といった地域公共交通計画を策定しており、県がコミットしているが、県が音頭を取った方がやりやすいとも考える。
- 北陸信越運輸局管内では、長野県と富山県は県で策定しているところではあるが、新潟県や石川県は策定の意向はない。その一因として、運輸局系との距離感があるのではと感じていて、担当者レベルでは、公共交通計画を策定する意義が分からないといった声もよく聞くところであることから、公共交通計画を策定する制度や意義に触れる機会が少なかったのではないかと。
- 連携中枢都市圏、定住自立圏は、非常に結びつきやすい理由の一つであり、動機の一つであるが、様々なデータを用いて生活圏を分析、提示することは、どのようなエリア区分を検討すればよいかといった観点で、県としての計画策定、分科会検討において重要な視点の一つである。

～ 広域の計画策定を行うことのメリットは重要である ～

- 全県一区の計画は補助制度と連動できる、鉄道沿線の計画は存続や上下分離等、問題が明確化している、バスを中心とした計画は中々きっかけが生まれにくい、計画策定の動機やきっかけは色々ある中で、核となる（大きい）自治体が広域の計画策定を行うことのメリットは重要であると考ええる。

- 例えば、地域間幹線系統の密度カット・競合カットの負担を沿線自治体で按分するが、距離按分ではなく乗降客数按分の場合、中心市の方が負担増となりメリットがない。一方、距離按分の場合は郊外の町村の方が負担増となる。周辺自治体に対してこの按分比率を考えてほしいというために広域で検討するケース、負担軽減のための動機も少なくはない。
- 同様に、広域検討での小さな自治体におけるメリットも提示することも重要であると考え。小さな自治体にとってみると、今まで自分たちの裁量でやれていた部分が広域の計画となった途端にできなくなったケースも少なからずある。一つの生活圏としてフィーダー補助プールすることは、小さな自治体にとっては財政的なメリットであり、逆に大きな自治体にとっては、この生活圏として心をつなぎとめておける一つの有力な手法であるともいえる。
- 主体となる県や中心市の仕事は大変であるが、交通事業者が関連する部分において、圏域で計画を策定するメリットはあると考える。
- 小規模自治体では、ノウハウが少ないとか色々な業務を兼務している実態もあって交通事業者と話が通じないことがあるが、県や中心市の担当者は比較的この分野には長く、専門的に関わっているため、このような県や中心市の担当者と会話（咀嚼してもらえ）できるということがメリットとしてある。

～ 計画策定に当たっての留意点等について ～

- 広域の計画ということで一緒にやっていく中で、中々詰めきれない部分も実態としてあるため、自治体担当者レベルのワーキングや事業者との協議を頻度高く開催すること等は、単独自治体で検討する以上に留意する必要があると考える。
- 県が策定すると市町村は何もしなくてよいのでは、といった声も聞くところであるため、役割分担や線引きは本当に重要であると考え。例えば、青森県は、地域間幹線系統のみならず、路線について客観的評価（ランク付け）を行い、ある程度のランク以上のものは県計画での位置付け、ランク以下のものは各市町村の公共交通計画での位置付けとしており、このような割り切りができれば、広域行政として県も入りやすくなる。

3. セミナー資料の作成

1. 管内自治体における圏域の調査・分析、及び2. 広域計画策定事例の調査・分析結果を踏まえ、北陸運輸局管内自治体に対して広域計画の必要性について広く認識してもらうこと等を目的としたセミナー資料を作成した。

作成に当たっては、広域計画の必要性やメリットが明瞭となるよう、また視覚的な理解のしやすさにも配慮した。

作成したセミナー資料を次頁以降に示す。

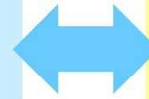
**複数自治体が連携した
地域公共交通計画の作成に係る
有効な圏域調査及び策定事例分析業務**

令和4年〇月
北陸信越運輸局 交通政策部 交通企画課

はじめに. 業務概要

業務目的

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の改正
⇒地域公共交通計画の**作成努力義務化**



必要に応じて広域的なものとして計画を策定が必要
⇒管内における複数自治体が連携した
広域的な計画の**策定件数は多くない**

- **住民の生活圏や交通圏の適切な把握の方法**
- **広域計画の効果的な設定範囲**
- **広域計画の策定による具体的な効果** 等の認識不足等が一因か？

管内自治体に対して、必要に応じて広域計画の策定を推進するに当たり、

- ① **広域計画の必要性について広く認識してもらうこと**
- ② **広域計画の策定を促すための助言等の参考に資すること**

を目的とし、以下の業務内容に示す、管内自治体における圏域の実態やその把握方法の整理、また、全国における広域計画策定事例の調査結果等を踏まえ、広域計画の策定の必要性やその効果等について整理

業務内容

1. 広域計画の前提となる「効果的な圏域の検討」

- (1) 調査・検討に必要となる基礎的な情報の整理(P2~)
⇒圏域検討に当たってのデータ及び作業手順等の整理
- (2) 管内における圏域調査(P7~)
⇒①のデータを用いた、管内の圏域の実態把握

2. 広域計画の策定による「効果・課題等の分析」

- (1) アンケート調査の実施(P10~)
⇒策定済の広域計画を対象にアンケート調査の実施
- (2) ヒアリング調査の実施(P18~)
⇒アンケート結果の内容の深掘り

3. 広域計画及び広域計画に基づく施策の実施による効果の整理(P20~)

1. 広域計画の前提となる「効果的な圏域の検討」

(1) 調査・検討に必要となる基礎的な情報の整理

- 生活圏、交通圏その他の広域計画策定に当たって考慮すべき要素及びこれらの把握方法や情報源等について、整理を行った。
- 圏域設定に使用するデータは大きく分けて、「①公共交通ネットワークデータ」及び、「②人流の流動データ」の2つが挙げられる。

① 公共交通ネットワーク

- 「鉄道」及び「バス」のネットワークデータが**国土数値情報**で公開されている。
- 鉄道ネットワークデータは毎年更新されているが、バスネットワークデータの年次は平成23年であるため、ネットワークが変更されている可能性が高い。そのため、バス事業者が公開している系統情報等を参照にネットワーク情報を更新する必要がある。
- なお、本データを使用するには「GISソフト」が必要。
- GISは有料ソフト以外にもフリーでQGISが配布されている。(ただし、フリーソフトであるため、各自治体のセキュリティポリシーに抵触する場合は活用が困難となるため、当該セキュリティポリシーを確認して、使用可否を判断する必要がある。)

公共交通ネットワークデータの諸元

公共交通ネットワークデータ	データ名	データ出典
鉄道ネットワーク	鉄道時系列データ	国土数値情報 (国土交通省)
バスネットワーク	—	各バス事業者の公開情報

国土数値情報ダウンロードサービスの画面(鉄道時系列データ)



https://nlftp.mlit.go.jp/ksj/gml/datalist/KsjTmplt-N05-v2_0.html

1. 広域計画の前提となる「効果的な圏域の検討」

(1) 調査・検討に必要な基礎的な情報の整理

② 人流の流動データ

- 「人流の流動データ」は、通勤・通学、買い物、通院といった日常生活における3つの移動目的について、流動データの整理を行った。
 - 通勤・通学等の日常的な生活で発生する流動
 - 買い物等が主目的と想定される私的な流動
 - 流動データが存在しない通院等での移動は、二次医療圏（通院の移動）

人流の流動データの諸元

圏域把握データ	データ名	データ出典
通勤・通学流動	従業・通学地先人口集計	平成27年国勢調査 (総務省)
買い物等が主目的と想定される私的な流動	まちづくりマップ-From-to分析(滞在人口) * 市区町村→市区町村 (指定地域)における休日14時のデータを対象	RESAS
通院の移動	二次医療圏	各県

1. 広域計画の前提となる「効果的な圏域の検討」

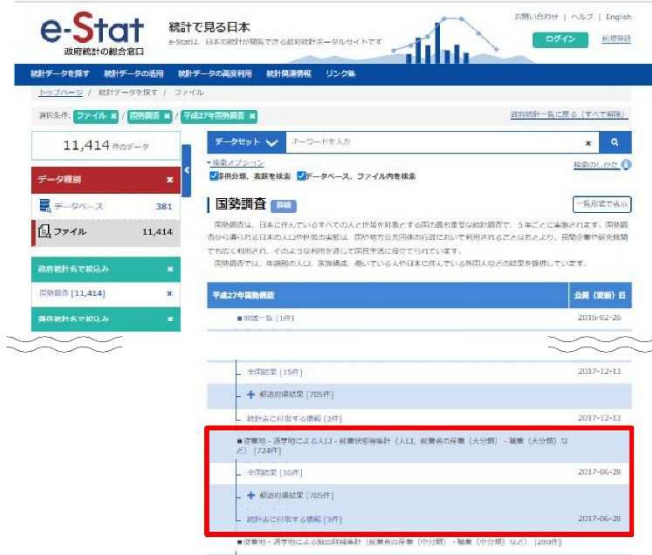
(1) 調査・検討に必要なとなる基礎的な情報の整理

② 人流の流動データ

□ 通勤・通学等の日常的な生活で発生する流動

- 平成27年国勢調査（総務省）では、都道府県別に「従業地・通学地による人口・就業状態等集計（人口，就業者の産業（大分類）・職業（大分類）など）」として、自市町村に就業・通学している他の市町村からの流入人口を整理している。
- 分析で使用する他市町村からの就業、就学者数の集計は、『3-2 常住地による従業・通学市区町村，男女別15歳以上就業者数及び15歳以上通学者数(15歳未満通学者を含む通学者－特掲)－都道府県，市区町村』が該当データ。

国勢調査のデータダウンロードサイト



従業地・通学地人口のデータ

		A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	P	Q	R	S	T	U	
	1	平成27年国勢調査 従業地・通学地集計 従業地・通学地による人口・就業状態等集計(都道府県別)																					
	2	Table 3. Employed Persons and Persons Attending School 15 Years of Age and Over, based on Place of Usual Residence, by																					
	3	Prefecture																					
	4	danjo.00C danjo.00C danjo.00C danjo.00C danjo.00C danjo.00C danjo.00C danjo.00C danjo.00C danjo.00C danjo.00C danjo.00C																					
	5	0 0																					
	6	0 0																					
	7	0 0																					
	8	0 0																					
	9	0 0																					
	10	10 都道府県 (常住地) (従業地・通学地) (就業地・通学地) 地域識別コード																					
	11																						
	12																						
	13																						
	14																						
	15																						
	16																						
	17																						
	18																						
	19																						
	20																						
	21																						
	22																						
	23																						
	24																						
	25																						
	26																						
	27																						
	28																						
	29																						
	30																						
	31																						
	32																						
	33																						
	34																						
	35																						
	36																						
	37																						
	38																						
	39																						
	40																						
	41																						
	42																						
	43																						
	44																						
	45																						
	46																						
	47																						
	48																						
	49																						
	50																						
	51																						
	52																						
	53																						
	54																						
	55																						
	56																						
	57																						
	58																						
	59																						
	60																						
	61																						
	62																						
	63																						
	64																						
	65																						
	66																						
	67																						
	68																						
	69																						
	70																						
	71																						
	72																						
	73																						
	74																						
	75																						
	76																						
	77																						
	78																						
	79																						
	80																						
	81																						
	82																						
	83																						
	84																						
	85																						
	86																						
	87																						
	88																						
	89																						
	90																						
	91																						
	92																						
	93																						
	94																						
	95																						
	96																						
	97																						

上記例では、新潟市居住者の従業地、通学地先別の人口数が掲載されている。

<https://www.e-stat.go.jp/stat-search/files?page=1&toukei=00200521&tstat=000001080615>

1. 広域計画の前提となる「効果的な圏域の検討」

(1) 調査・検討に必要な基礎的な情報の整理

② 人流の流動データ

□ 買い物等が主目的と想定される私的な流動

- 内閣官房デジタル田園都市国家構想実現会議事務局が提供しているRESASでは、人流の移動実態を掲載しており、非日常的な移動である休日の流動数が把握できる。
- 「まちづくりマップ」の「From-to分析」を見ることで、休日の自市町村への流入者数を把握することができ、非日常的な流動の圏域が明らかになる。
- 「From-to分析」のデータは、月別の平均値が掲載されているほか、「4時」、「10時」、「14時」、「20時」の時間帯で把握でき、性別と年代のクロスをかけることもできる。（新型コロナウイルス感染症の影響も把握可能）

RESASのサイト



<https://resas.go.jp/#/15/15202>

1. 広域計画の前提となる「効果的な圏域の検討」

(1) 調査・検討に必要な基礎的な情報の整理

② 人流の流動データ

□ 流動データが存在しない通院等での移動は、二次医療圏（通院の移動）

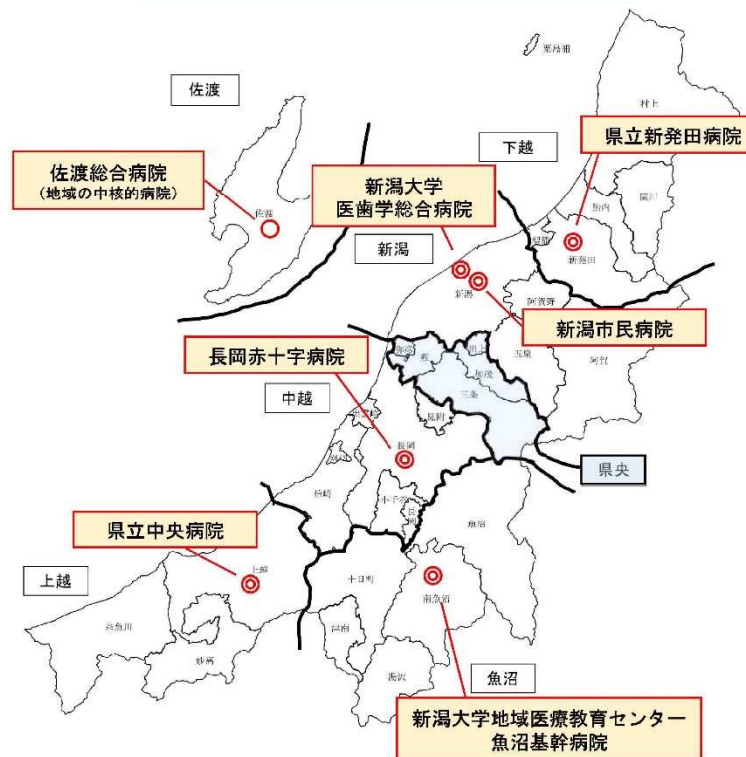
- 各県では、県内の二次医療圏を設定しており、サイトから圏域を確認することができ、自市町村がどの市町村と圏域設定されているかを把握することが可能である。

各県の二次医療圏公開サイト

県	各県の二次医療圏公開サイト
新潟県	https://www.pref.niigata.lg.jp/uploaded/attachment/231548.pdf
富山県	https://www.pref.toyama.jp/documents/2432/01404340.pdf
石川県	https://www.pref.ishikawa.lg.jp/iryoy/support/iryoyukeikaku/documents/zenntaibann.pdf
長野県	https://www.pref.nagano.lg.jp/iryoy/kenko/iryoy/shisaku/hokeniryoy/documents/soan-05-06.pdf

注) 令和3年度時点の公開サイトである

新潟県内二次保健医療圏の設定状況



1. 広域計画の前提となる「効果的な圏域の検討」

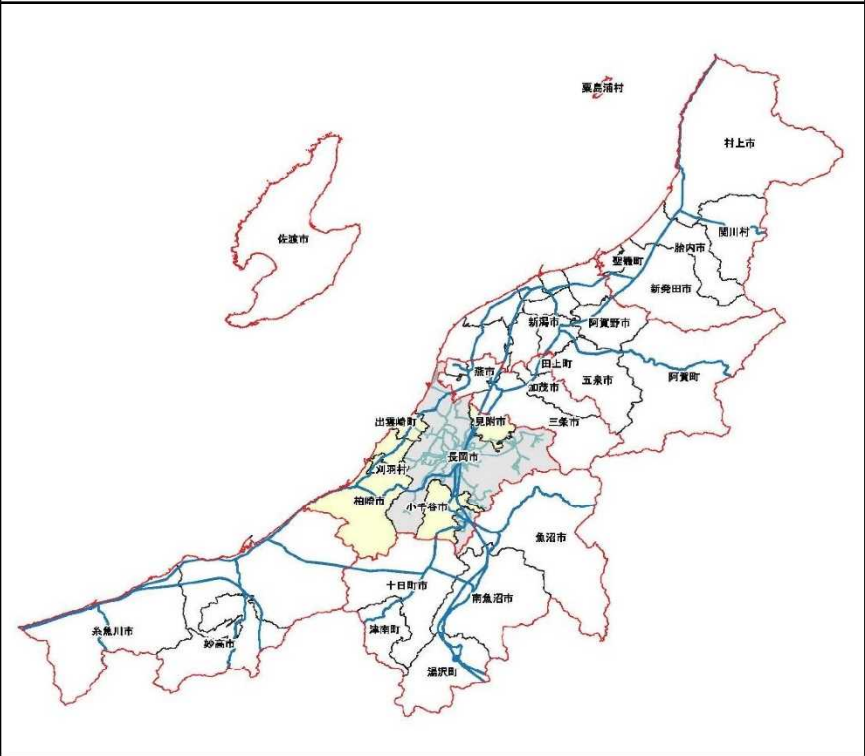
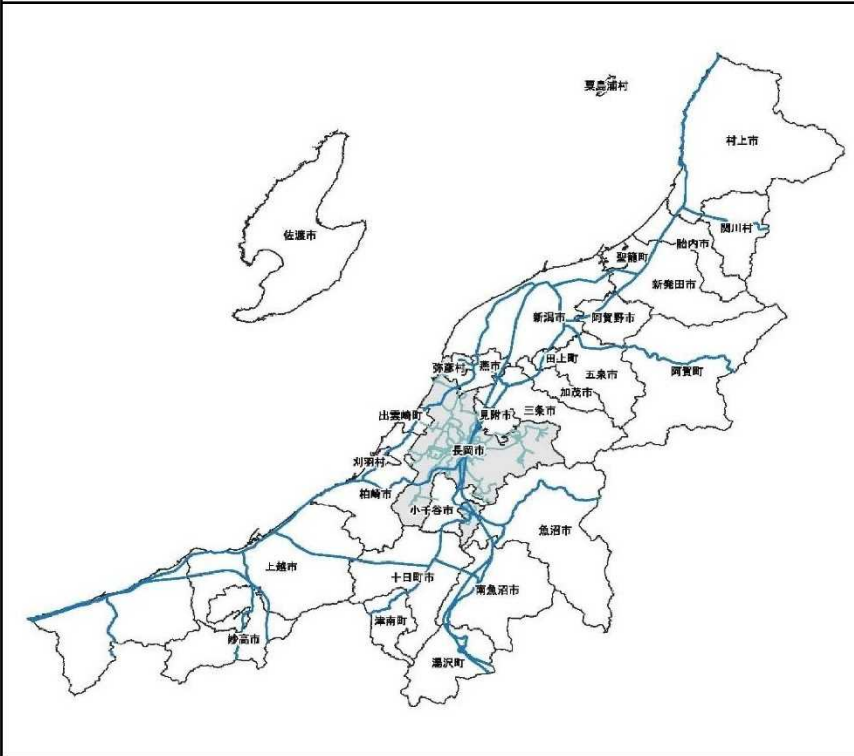
(2) 管内における圏域調査（長岡市の事例）

□ 公共交通ネットワーク

- 長岡市を通過するバスネットワークの多くは、ほとんどが市内完結路線であるが、鉄道ネットワークは、南北を広域に跨り、長距離移動を支えるネットワークを形成している。

□ 二次医療圏

- 長岡市を含む二次医療圏は西側市町村に跨るよう設定されており、出雲崎町、刈羽村、柏崎市、小千谷市が医療圏として設定されている。



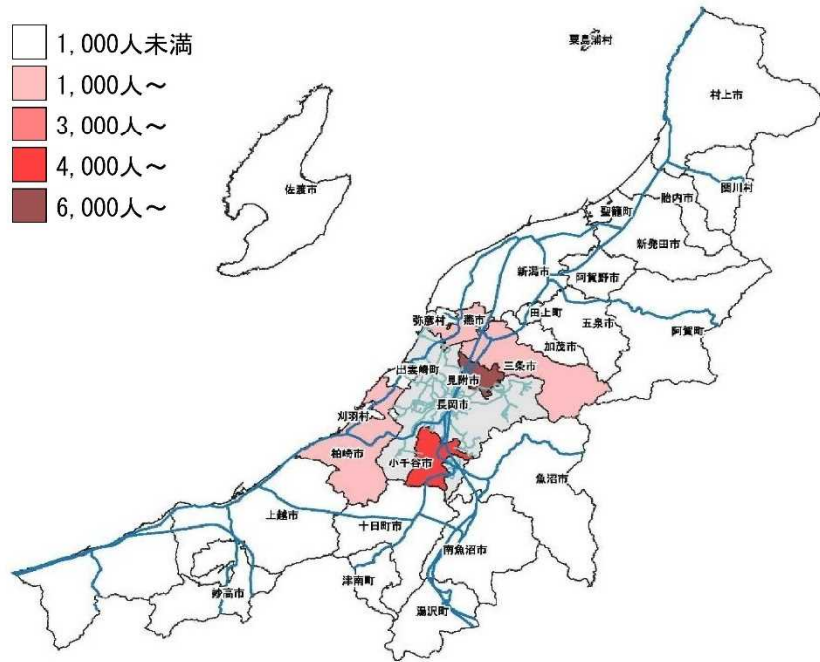
1. 広域計画の前提となる「効果的な圏域の検討」

(2) 管内における圏域調査（長岡市の事例）

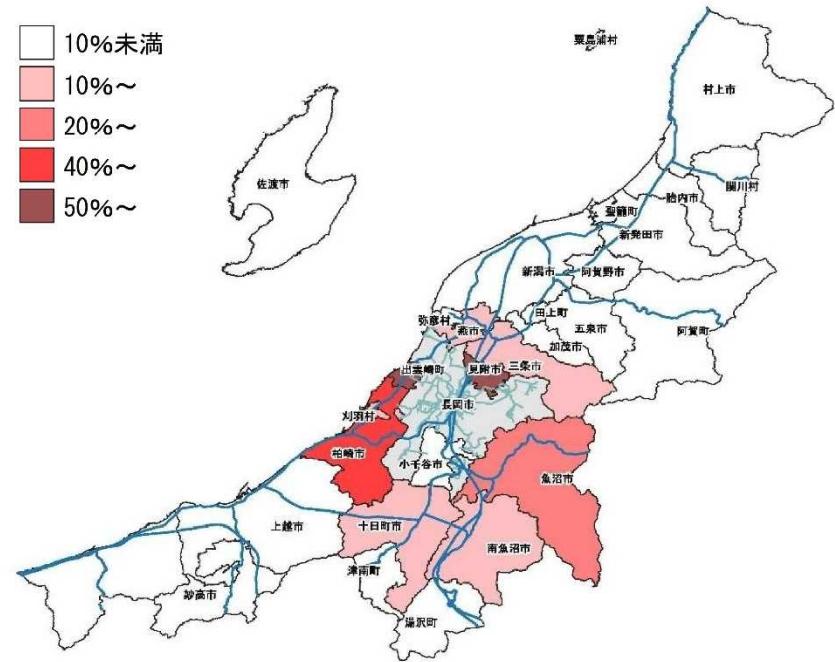
□ 通勤・通学等の日常的な生活で発生する流動

- ・ 長岡市に隣接している見附市、小千谷市からの流入者数が多くなっている。
- ・ 各市の就業・就学者の市外流動量のうち長岡市に流入している割合を見ると、出雲崎町は長岡市と結びつきが強いことがうかがえる。また、より広域な市町村で長岡市との繋がりが強いことがうかがえる。
- ・ これらの市町村をつなぐ公共交通ネットワークを見ると、流入数が多い市町村には鉄道ネットワークが形成されている。

《実数》



《割合》



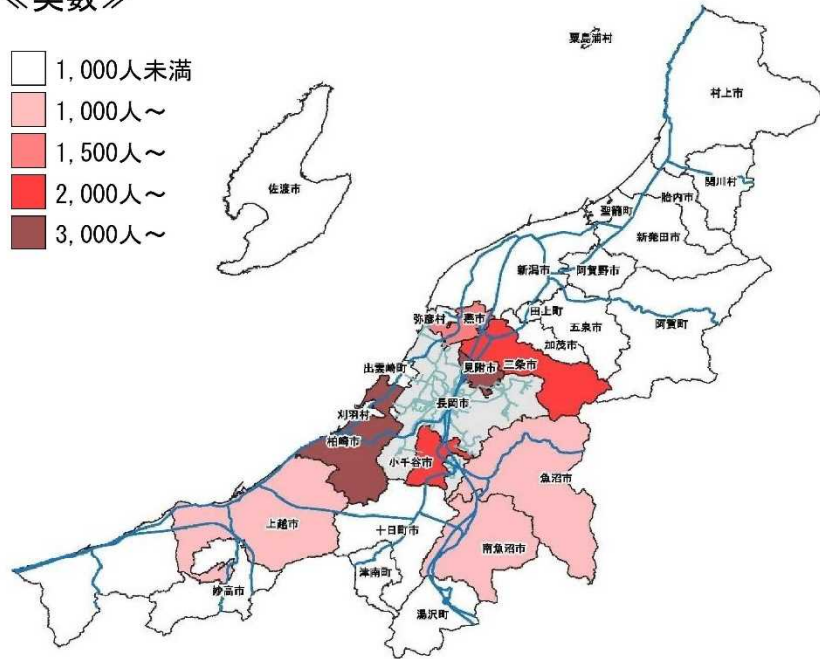
1. 広域計画の前提となる「効果的な圏域の検討」

(2) 管内における圏域調査（長岡市の事例）

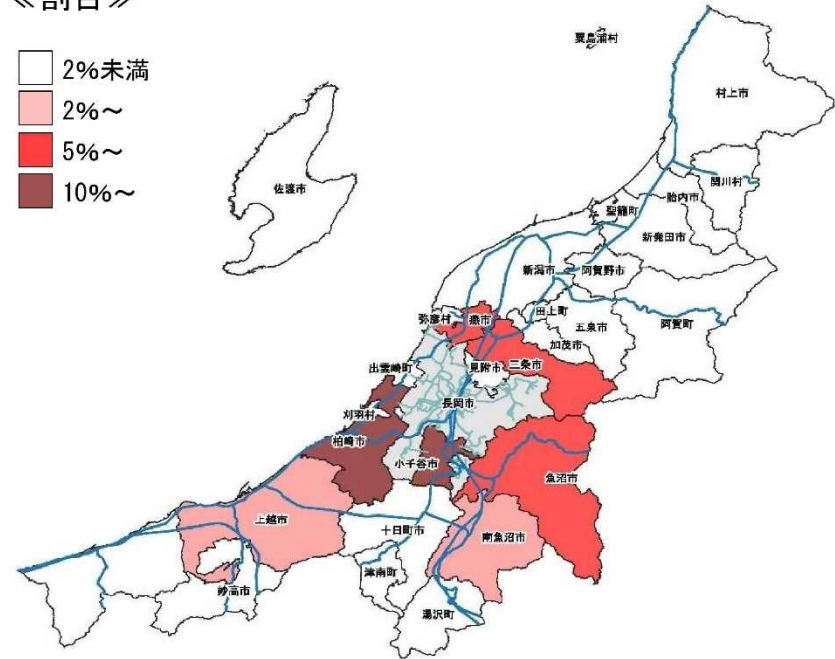
□ 買い物等が主目的と想定される私的な流動（休日14時）

- 通勤・通学流動と大きく傾向は変わらないが、柏崎市からの流入も見られる。
- 各市町村の流入者構成比を見ると、柏崎市、見附市、小千谷市からの割合が高い。

《実数》



《割合》



前頁の通勤・通学流動も同様であるが、流入者の実数のほか、各市における市外流動量に占める割合、流入者を母数とした市町村構成比といった割合も合わせて把握・可視化することで、他市町村とのつながりを把握することができる。

2. 広域計画の策定による「効果・課題等の分析」

(1) アンケート調査の実施

① 実施概要

- 管内における今後の検討の参考に資するため、全国において広域で策定されている「地域公共交通計画」を対象にアンケート調査を実施した。実施概要は以下に示す通り。
 - 調査期間：令和4年2月10日（金）配布～令和4年2月25日（金）回答期限
 - 調査配布数：60計画（45団体）
 - 回収数：49計画（36団体）
- 調査項目とその設定意図は下表の通りとした。

アンケート項目	把握する内容
基礎情報（回答者、広域計画、協議会等について）	<ul style="list-style-type: none"> ● 広域計画の概要（計画区域、協議会設置の有無・開催状況、位置付けのある交通手段を含む） ● 協議会の開催状況については、「計画策定段階」と「策定後段階」での取組状況
広域計画を策定するに至った経緯	<ul style="list-style-type: none"> ● 生活圏と行政計画から成る繋がりの有無、法定協議会設置までの検討経緯、課題・目的、困難となった取組を含め、計画を策定するに至った経緯状況
地域公共交通の維持・確保に向けて連携した取組内容	<ul style="list-style-type: none"> ● 広域計画における対象路線の再編・新規導入路線の利用促進、個別市町村計画における自治体内運行フィーダー路線の整備やその利用促進に係る取組の深度化
広域計画に基づく取組による具体的な成果・効果	<ul style="list-style-type: none"> ● 運行の維持等自明の効果ではなく、計画の推進がうまくいっているかの観点で、目標設定の有無、進行管理や定期的な評価の有無、結果公表の有無
当初の目標設定に対する評価	<ul style="list-style-type: none"> ● 計画策定までの検討や取組の経緯、状況を基に、計画策定等による維持確保の取組に対する自己評価とその要因（担当者目線）

2. 広域計画の策定による「効果・課題等の分析」

(1) アンケート調査の実施

② 回答結果『広域計画の内容等について』

- 計画において導入している（位置付けている）交通手段は、コミュニティバスやデマンド交通が約75%程度を占めており、自家用自動車有償運送が半数程度、地方公共団体やNPO法人などが主体となって運行する交通モードが約30%となっている。
- 約95%の計画が、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく「法定協議会」を設置しており、会議等の構成員として学識経験者等のアドバイザーが入っている。
- 協議会等の開催頻度は、計画策定までの段階では「年に3回以上」が最も多くなっているのに対して、策定後の段階では「年に1回以上、2回未満」の回答が最も多くなっている。
- また、協議会以外の会議等の取組についても同様で、計画策定段階の方が策定後の段階よりも取組を実施している計画が多くなっている。

計画において導入している(位置付けている)交通手段

選択肢（複数回答）	回答数	回答率
①コミュニティバス (定時定路線型乗合タクシーを含む)	38	77.6%
②デマンド型交通	37	75.5%
③自家用自動車有償運送（交通空白輸送）	25	51.0%
④スクールバスなどへの混乗	7	14.3%
⑤地方公共団体が運営する施設送迎運送	4	8.2%
⑥地方公共団体やNPO法人などが主体となって運行する交通モード	15	30.6%
⑦その他	17	34.7%
回答計画数	49	

その他として、地域間幹線系統、広域バス路線、タクシー、レンタカー、レンタサイクル、自家用自動車、自動二輪車、自転車、徒歩、鉄道、路線バス、観光交通、LRTなど

協議会等の設置の有無

選択肢（複数回答）	回答数	回答率
①道路運送法に基づく「地域公共交通会議」	11	22.4%
②道路運送法に基づく「地域協議会」	4	8.2%
③道路運送法に基づく「運営協議会」	1	2.0%
④地域公共交通の活性化および再生に関する法律に基づく「法定協議会」	47	95.9%
⑤その他の任意の会議（分科会、庁内連絡会議など）	11	22.4%
⑥協議会等を設置していない	0	0.0%
回答計画数	49	

2. 広域計画の策定による「効果・課題等の分析」

(1) アンケート調査の実施

② 回答結果『広域計画を策定するに至った経緯等について』

- 複数市町村間を跨ぐ、鉄道路線や地域間幹線系統、これ以外の路線バス等の維持・確保対策が必要となったことが背景・きっかけとして多く、「地域間幹線系統」やこれ以外の路線バス等の維持・確保が必要となった計画対象となる路線のモードは、約97%が「バス」となっている。
- 広域での計画策定に対する評価として、計画策定前の準備過程よりも策定過程において改善課題があったとの認識度が高くなっており、その内容は、「自治体ごとの要望・意見の調整」、「会議の開催調整」、「交通事業者との協議・調整」、「各自治体内での合意形成」の順に多くなっている。

広域での地域公共交通計画を策定することとなった背景・きっかけ

選択肢（複数回答）	回答数	回答率
①複数市町村間を跨ぐ鉄道路線の維持・確保対策が必要となったため	19	38.8%
②複数市町村間を跨ぐ、地域公共交通確保維持事業における「地域間幹線系統」の維持・確保対策が必要となったため	24	49.0%
③複数市町村間を跨ぐ、②以外の路線バス等の維持・確保対策が必要となったため	27	55.1%
④計画策定に参画した県・市町村の中で、複数市町村間を跨ぐ新たな路線の運行の構想があったため	2	4.1%
⑤他の行政計画や構想などで地域公共交通対策を協働して取り組むこととの位置づけがあったため	4	8.2%
⑥交通事業者からの要望があったため	1	2.0%
⑦市民からの要望があったため	0	0.0%
⑧その他	12	24.5%
回答計画数	49	

広域での計画策定において困難であったこと

選択肢（複数回答）	回答数	回答率
①自治体ごとの要望・意見の調整	22	44.9%
②会議の開催調整	14	28.6%
③費用負担・分担・役割調整	7	14.3%
④各自治体内での合意形成	11	22.4%
⑤交通事業者との協議・調整	13	26.5%
⑥市民等の意見・要望の反映	5	10.2%
⑦その他	6	12.2%
回答計画数	49	

2. 広域計画の策定による「効果・課題等の分析」

(1) アンケート調査の実施

② 回答結果『計画推進における取組内容について』

- 定量的な目標を設定して評価を実施し、協議会でその結果について議論し、路線の見直しや各市町村内での取組の検討に活用している計画が半数程度となっている一方、現状の確認にとどまっている計画も半数以上となっている。

計画の進行管理について、具体的な目標設定等を行っているか

選択肢	回答数	構成比率
①定量的な目標を設定している	48	98%
②定量的な目標は設定していない	1	2%
無回答	0	0%
回答計画数	49	

設定した指標などは、地域公共交通の維持・確保に有効に活用されているか

選択肢	回答数	構成比率
①協議会で路線の見直し等の議論に活用している	6	12.2%
②協議会での評価結果を踏まえ、各市町村内での取組の検討に活用している	12	24.5%
③現状の確認にとどまっている	28	57.1%
④その他	3	6.1%
無回答	0	0.0%
回答計画数	49	

設定した指標などに関して、定期的に評価等を行っているか

選択肢	回答数	構成比率
①1年に1回以上評価し、協議会で評価結果を議論している	26	53.1%
②1年に1回以上評価するものの、協議会では具体的な議論を行っていない	7	14.3%
③計画期間を通じて評価することとなっている（現時点では評価は行っていない）	14	28.6%
④現時点では評価の予定はない	1	2.0%
無回答	1	2.0%
回答計画数	49	

指標などの評価結果について、市民等に対して公表を行っているか

選択肢	回答数	構成比率
①協議会のホームページ等で指標を特だして公表している	0	0.0%
②協議会のホームページ等で協議会資料として公表している	13	26.5%
③今後公表を予定している	16	32.7%
④特に公表は行っておらず、今後も公表の予定はない	20	40.8%
無回答	0	0.0%
回答計画数	49	

2. 広域計画の策定による「効果・課題等の分析」

(1) アンケート調査の実施

② 回答結果『計画策定等による維持確保に係る取組に対する評価等について』

- 回答のあった49計画のうち、当初の見込みに対して「うまくいっている」と評価した計画は17計画（34.7%）であり、その要因として多かった内容は、「他の好事例をそのまま適用することなく、自地域にあった運行を検討した」が47.1%、「多様な調査の実施や、社会実験・実証運行等を実施しながら検討した」、「運行事業者と綿密な協議を実施し、利用者ニーズに即した運行を追求した」がともに41.2%となっている。
- 一方、「うまくいっていない」と評価した計画は4計画（8.2%）であり、その問題・課題は、運行ルートや経費といった内容よりも、「利用者数」の想定において問題・課題に陥りやすい結果となっている。

当初の見込みに対して「うまくいっている」と評価した要因

選択肢（複数回答）	回答数	回答率
①導入にあたり「手段・路線ありき」とせず、調査に基づく結果から選定した	4	23.5%
②他の好事例をそのまま適用することなく、自地域にあった運行を検討した	8	47.1%
③多様な調査の実施や、社会実験・実証運行等を実施しながら検討した	7	41.2%
④沿線地域の人口減少やニーズの変化などを、頻度高くモニタリングし評価した	2	11.8%
⑤圏域計画のみならず、個別市町村での計画、取組方針の具体も定め推進した	4	23.5%
⑥他部局と連携し、需要の確保に努めた	1	5.9%
⑦運行事業者と綿密な協議を実施し、利用者ニーズに即した運行を追求した	7	41.2%
⑧計画策定前（協議会設置等）における事前協議を綿密に行った	3	17.6%
⑨住民や沿線企業等への周知・PR活動を重視して取り組んだ	2	11.8%
⑩運行計画の策定に対し、地域が主体的に参加するように努めた	3	17.6%
⑪その他	4	23.5%
回答対象計画数	17	

2. 広域計画の策定による「効果・課題等の分析」

(1) アンケート調査の実施

③ 広域計画の策定にあたって「生じている効果」や「陥りやすい課題」の傾向（取組や課題認識の度合い）

- 広域計画の策定による「効果」を発現させるためには、「モニタリング」を重要視した計画策定の必要性が挙げられることから、アンケート調査結果（P13の計画推進における取組内容）を活用し、以下の視点に基づき生じ得る「効果」及び「課題」のパターンを予め設定するとともに、広域計画を該当するパターンに分類した。

【視点】

計画策定段階

- (1) 計画の進行管理について、具体的な目標設定等を行っているか

策定後の段階

- (2) 設定した指標などに関して、定期的に評価等を行っているか（議論しているか）
 (3) 設定した指標などは、地域公共交通の維持・確保に有効に活用されているか

【パターン】

- ① 目標を設定して定期的に評価かつ協議会で議論を行い、その結果を有効活用している
 ② 目標を設定して定期的に評価かつ協議会で議論を行っているものの、現状の確認にとどまっている
 ③ 目標を設定しているものの、協議会で議論を行わず評価の予定もない
 ④ そもそも目標を設定していない

パターン	計画策定段階	策定後の段階			生じ得る「効果」「課題」	
	(1)目標設定	(2)定期的な評価、議論(※1)	(3)有効活用(※2)			
①	○	○	○	⇒	効果	11計画
②	○	○	×	⇒	課題	10計画
③	○	×		⇒	課題	7計画
④	×			⇒	課題	1計画

※1：○は「①1年に1回以上評価し、協議会で評価結果を議論している」、×は「②1年に1回以上評価するものの、協議会では具体的な議論を行っていない」または「④現時点では評価の予定はない」が集計対象

※2：○は「①協議会で路線の見直し等の議論に活用している」または「②協議会での評価結果を踏まえ、各市町村内での取組の検討に活用している」、×は「③現状の確認にとどまっている」が集計対象

2. 広域計画の策定による「効果・課題等の分析」

(1) アンケート調査の実施

③ 広域計画の策定にあたって「生じている効果」や「陥りやすい課題」の傾向（取組や課題認識の度合い）

- アンケート調査結果の一部を使用し、前頁で整理した「効果」または「課題」となり得る計画を対象に、**パターン別で取組や課題認識の度合いの傾向を把握した。**
- 取組については①**協議会等の開催状況**、課題認識の度合いについては②**改善課題の有無**の観点で、計画策定における各段階での傾向を把握するとともに、③**主観的な評価**についても合わせて把握した。

□ 協議会等の開催状況

- 計画策定後における協議会等の開催頻度は全体的に低下するが、パターン別で見ると、「効果」となり得る計画の方が、**開催頻度が多い**ことが伺える。
- また、協議会等以外で関係者間の合意形成等の機会は、「効果」となり得る計画においては、策定段階及び策定後においても変わらず、「課題」となり得る計画は策定後において取組を行っていない計画が多くなっている。

「計画策定段階」、「策定後段階」別の協議会等の平均的な年間の開催回数

計画策定段階

選択肢	回答数		構成比率	
	効果	課題	効果	課題
①年に3回以上	9	12	81.8%	66.7%
②年に2回以上、3回未満	2	5	18.2%	27.8%
③年に1回以上、2回未満	0	1	0.0%	5.6%
④年に1回未満	0	0	0.0%	0.0%
無回答	0	0	0.0%	0.0%
回答計画数	11	18		

策定後の段階

選択肢	回答数		構成比率	
	効果	課題	効果	課題
①年に3回以上	0	2	0.0%	11.1%
②年に2回以上、3回未満	6	2	54.5%	11.1%
③年に1回以上、2回未満	5	13	45.5%	72.2%
④年に1回未満	0	1	0.0%	5.6%
無回答	0	0	0.0%	0.0%
回答計画数	11	18		

2. 広域計画の策定による「効果・課題等の分析」

(1) アンケート調査の実施

③ 広域計画の策定にあたって「生じている効果」や「陥りやすい課題」の傾向（取組や課題認識の度合い）

□ 改善課題の有無

- パターン別の課題認識の違いをみると、計画策定過程において、「課題」となり得る計画の方が、改善課題はあったとの回答が多くなっている。
- 計画自体の評価においては、「効果」となり得る計画の方が、改善課題はあったとの回答が多くなっているが、これは逆に、**設定目標に対する評価やそれに対する議論・必要な見直し等を行ったがための結果**であるとも考えられる。

広域での計画策定に対する評価

「効果」の計画

選択肢	策定前の準備過程	策定過程	計画自体の評価
①改善課題はなかった	8	7	5
②改善課題はあった	2	3	6
無回答	1	1	0

「課題」の計画

選択肢	策定前の準備過程	策定過程	計画自体の評価
①改善課題はなかった	10	10	12
②改善課題はあった	6	7	5
無回答	2	1	1

□ 主観的な評価

- 前段で示した通り、当初の見込みに対する評価は、全体では約35%程度が「うまくいっている」となっているが、パターン別で見ると、「効果」となり得る計画は約73%程度が「うまくいっている」と評価している。

計画を実現していく進捗の確認、また、施策実施後の効果を検証していくこと(モニタリング)が、計画を実効性あるものにしていく重要な過程であり、計画策定後も定期的に協議会等を開催し、モニタリング結果の報告を行い、必要に応じて修正していくことが、圏域での計画策定における効果的な手法。

2. 広域計画の策定による「効果・課題等の分析」

(2) ヒアリング調査の実施

実施概要

- アンケート調査で得られた、広域計画を策定に至ったきっかけや広域計画に基づく取組による具体的な成果・効果等の深度化を図るため、全8つの広域計画を対象として、ヒアリング調査を実施した。
- 調査項目は下表の通りとした。

ヒアリング項目	ヒアリング内容
広域計画を策定するに至った背景・経緯	・ 将来ビジョンや現状課題認識、広域連携の必要性等の有無やその内容
県下市町村等の関与・役割について	・ 法定協議会設置や計画策定に際し、県下市町村や当事者である交通事業者の関与の度合いや役割
広域計画に基づく取組による「成果・効果」や「問題・課題」について	・ 計画策定による成果・効果、策定過程や現状における問題・課題の内容や対処方法等
計画策定の過程において留意したポイント	・ 計画策定の過程において、特に留意したポイント
関係者との調整における「工夫」または「苦労」の内容	・ 自治体間や自治体内、事業者等の関係者との調整や連携に際し、合意形成を図るために工夫または苦労した（している）内容
連携して行われている取組内容について	・ 路線再編などに係る事業以外の取組として、自治体間等と連携して行われている取組の内容
その他	・ 協議会の位置付けやニーズ調査の内容等、アンケート調査結果の深掘りを図るため個別に設定

2. 広域計画の策定による「効果・課題等の分析」

事例調査に基づく広域連携の特徴・傾向

□ 広域計画を策定するに至った背景・経緯

✓ 広域計画策定の背景・きっかけ

- ・ 法改正による努力義務化が一つ挙げられるが、人口減少や高齢化等の**社会情勢の変化がもたらす現状課題認識**から、複数市町村間を跨ぐ鉄道路線や地域間幹線系統、路線バス等の維持・確保対策が必要となり、地域全体の公共交通網の見直しの一環として広域計画が策定された事例が多い。

✓ 複数市町村とのつながり

- ・ **公共交通機関や日常生活圏が複数市町村に跨がっている**ことから連携したケースや、**交通に限らず従来から観光等の他分野での地域的なつながり**から連携したケースが多く見られ、計画区域内における、通勤・通学、通院、買い物といった日常生活圏については、複数市町村に跨って形成されていることを認識している回答が9割以上を占めた。

□ 広域計画に基づく取組による「成果・効果」や「問題・課題」

✓ 「成果・効果」

- ・ アンケート調査では、当初の見込みに対して「うまくいっている」要因として、「**自地域にあった運行の検討**」、「**多様な調査や社会実験等の実施**」、「**運行事業者と綿密な協議を実施**」したことが多く挙げられた。
- ・ ヒアリング調査では、**国庫補助制度の活用等、国との連動や都道府県の主導により、市町村における大幅な負担軽減、他自治体の共同による計画策定の推進、公共交通全体の利用促進等**が図られたといった事例も見られた。

✓ 「問題・課題」

- ・ 計画策定の準備過程よりも策定過程において生じやすい傾向となっており、特に、「**各関係者との調整（意見・情報の収集、役割、合意形成等）**」に課題があった事例が多く見られた。
- ・ 一方で、関係者が集う協議会や部会、担当者会議において**実務レベルでの意見・情報交換を頻繁に行う**など、より良い利便性向上策の検討や事業の推進を図るべく、様々な工夫がなされている事例も見られた。

3. 広域計画及び広域計画に基づく施策の実施による効果の整理

(1) 圏域で計画を策定する意義

「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き」においては、

市町村

地域公共交通が複数市町村にまたがるような場合、複数市町村が連携し、計画区域として定め、協働して作成することが望ましい

都道府県

「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ること」、また「都道府県内における幹線的な公共交通の維持・確保、及び複数市町村をまたがる移動手段の確保」が求められている

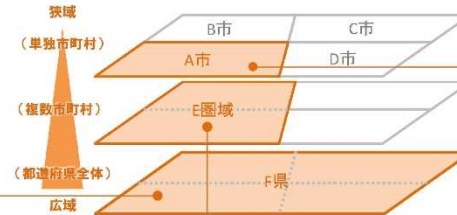
同義

市民（県民）の「生活」や「おでかけ」、また、当該市町村（県）への来訪者における「周遊」「活動」といった、その**活動自体を保障、確保するための取組**

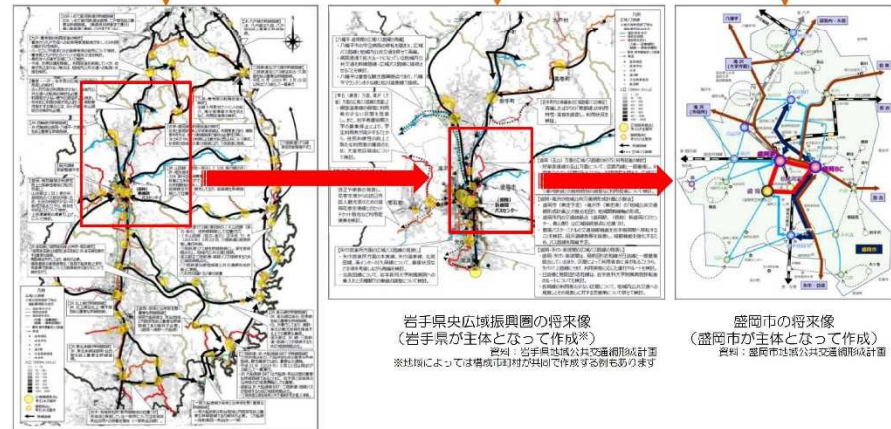
市民や来訪者の様々な活動を支えるために必要となる「**移動手段**」を確保するため、取組むべき方向性や具体事業の考え方等を示す意義があるということ

計画作成主体と計画区域のイメージ

■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：岩手県広域公共交通振興計画

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：岩手県広域公共交通振興計画

盛岡市の将来像
(盛岡市が主体となって作成)
資料：盛岡市広域公共交通振興計画

国土交通省「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))」

3. 広域計画及び広域計画に基づく施策の実施による効果の整理

(2) 圏域で計画を策定する必要性

① 日常生活圏が「自市町村内で完結していない(複数市町村に跨って形成)」

- 各市町村において日常的な生活を営むために必要となる**移動圏域が自市町村内ではなく隣接する複数の市町村に跨って形成されている場合**については、圏域で計画を作成する必要性が高いものと考えられる。
- 例えば通勤通学先について他の市町村への流出率が高い、または他の市町村からの流入率が高い市町村においては、該当する複数の市町村同士で圏域が形成されているものと考えられる。

② 自市町村内移動を保障する公共交通網が「自市町村内で閉じていない」

- 地域公共交通のうち、**鉄道や路線バスの多くは、複数市町村に跨って形成されている**。また、人口規模の小さい市町村においては、**隣接市町村に跨った路線・システムを使わざるを得ない場合**もあるため、関係のある市町村と連携して、計画の作成や取組を推進していく必要性があるものと考えられる。

③ 交流人口拡大に向けて「他市町村にある幹線系交通機関の結節点との連結が必要」

- 観光振興の観点からは、**他地方ブロックと結ぶ幹線系の交通機関の結節点と自市町村とを結ぶ二次交通手段の確保が重要**であることから、このような交通手段の導入・提供を行い、かつその移動手段の維持・確保を進めていく観点からも、複数市町村で連携して取り組んでいく必要性があるものと考えられる。

④ 複数市町村間を跨ぐ公共交通の路線・システムの維持が困難

- 上記のような地域に該当し、当該路線・システムの維持が困難となっている場合には、「**地域公共交通特定事業**」に基づく補助の適用を受けられる場合もある。この認定を受けるためには、計画に対象となる事業を定めることが必要となることから、このような路線・システムに関する取組については、計画を作成する必要性があるものと考えられる。

3. 広域計画及び広域計画に基づく施策の実施による効果の整理

(3) 圏域で計画を策定する効果・有効性

□ 短期的に発現が期待される効果・有効性

① 公共交通網の維持・確保・地域移動性の向上

- 圏域で計画策定を進めることにより、初期に発現する効果としては、**地域の公共交通網の維持・確保が進められるということ**と考えられる。また、これにより、沿線地域住民等が通勤通学、買い物、通院をはじめとした各種活動を行う際に、当該目的地への**移動性（アクセシビリティ、到達時間の短縮等）の向上**が期待される。

【調査に基づく事例】

- 生活交通の部分で、通勤・通学、通院、買い物といった広域的な移動ニーズに合わせた計画事業を立案し、広域連携の実施による公共交通の利便性向上に繋がっている。

② 複数市町村間、県を含む自治体間の連携体制の確立

- 複数市町村、または県と共同して作成することによって、**各地方公共団体間で問題・課題、及び課題への対応方向性（理念・方針・目標）を共有**することができ、協働して取組を推進するだけでなく、定期的なチェックによるモニタリング機能の稼働、突発的な事象への対応が可能となるなど、**自治体間の連携体制の確立が図られる**ことが期待される。

【調査に基づく事例】

- 広域計画に基づく取組により、個別市町村で対応できない箇所を広域的な視点でカバーすることで、広域路線（利便増進計画の策定）の検討や市町村の広域的な取組を協議して連携していくことも可能となった。

3. 広域計画及び広域計画に基づく施策の実施による効果の整理

(3) 圏域で計画を策定する効果・有効性

□ 中長期的な発現期待、及び計画に基づく事業推進による最終目標としての効果・有効性

① 定住促進（人口減少への歯止め）

- ・ 地域公共交通の維持・確保により、**人々の生活・活動が保障され、地域への居住の魅力も維持されるという好循環**を生み出すことで、人口減少傾向となっている市町村においても人口減少傾向に歯止めをかけることが期待される。

② 交流人口の拡大（来訪者数の増加）

- ・ 観光振興等を目的とした二次交通手段の整備等を取組とする場合、**幹線系交通機関の結節点と当該市町村間を結ぶ移動手段を確保することができ、観光地等への来訪が可能**となることから、来訪者数の増加が期待される。

③ 地域経済の活性化（商業・産業・観光等）

- ・ **圏域全体での地域経済を活性化**（通勤通学先への交通手段の導入による産業・学業の維持、大規模商業施設への来訪手段の導入による商圏の拡大、商業売上高の維持・増大等）させることが期待される。

④ 自治体財政の安定化等

- ・ 上記の効果につながることで、住民税、法人税をはじめとした**地域における税収の増加、自治体財政の安定化**につながるとともに、**クロスセクター効果の発現**（他行政面における間接的な財政負担の軽減等）が期待されるところである。

3. 広域計画及び広域計画に基づく施策の実施による効果の整理

(4) 圏域で計画を策定する必要性・有効性等のまとめ

- 広域計画の策定において「動機付けの部分」と「どこまでを広域とするべきか」についての議論は重要な要素である。
- 広域での検討においては、核（中心）となる都市がある方がやりやすいケースが多いため、計画策定の動機やきっかけは色々ある中で、核となる比較的大規模の自治体が広域の計画策定を行うことのメリットは重要であると考えられる。

メリット（例）

- 連携中枢都市圏構想や定住自立圏構想など、既存の計画・構想で連携して圏域とする場合は、**核都市が連携市町村へ呼びかけて音頭を取ることが自然であり、連携市町村が取組に対する特別交付税等の財政措置が受けられる**
- 生活圏として市町村間の結びつきが強く、連携して検討していくことが妥当と考えられる場合は、**県が積極的に市町村へ呼びかけていくことが望まれる**
- 一つの生活圏として、例えば**幹線やフィーダー補助の対象となることは、小規模の自治体にとっては財政的なメリット**があり、小規模の自治体が望む公共交通と中心都市等の公共交通の二重投資を避けることにもなり、中心都市の側にとっても有効

行政界とは関係なく、広域的な視点を持って移動実態、移動のニーズにあった公共交通ネットワークを構築することができれば、利用者の移動利便性向上はもとより、公共交通の持続可能性が高まり、行政による補助支出の低減も図られることが期待できるため、広域で公共交通施策を検討することが望まれる地域では、積極的に広域連携を推進していくことが望まれるとともに、広域連携で公共交通施策を検討することの意義は大きいと考えられる。