

地域公共交通計画（地域公共交通網形成計画）
策定による効果等の調査

報告書

令和4年3月

国土交通省 関東運輸局
交通政策部 交通企画課

[目次]

1. 調査概要	1
1-1 調査目的.....	1
1-2 調査項目.....	1
1-3 調査の実施方針等.....	2
2. 管内都県市区町村へのアンケート調査	4
2-1 調査の目的.....	4
2-2 調査の方法.....	4
2-3 調査スケジュール.....	4
2-4 調査の基本的な考え方.....	5
2-5 都市類型別の分析.....	5
2-6 アンケート調査項目.....	7
2-7 回収状況.....	8
3. 具体的な効果等の分析・検証	9
3-1 調査結果概要.....	9
3-2 調査結果の一覧表.....	13
3-3 ヒアリング調査の実施目的.....	30
3-4 調査の方法.....	30
3-5 調査スケジュール.....	30
3-6 ヒアリング調査の調査対象及び調査項目.....	31
3-7 ヒアリング調査とりまとめ結果.....	33
4. 関東運輸局管外の道府県へのヒアリング	39
4-1 調査の目的.....	39
4-2 事例調査結果.....	39
4-3 事例調査結果に基づくヒアリング調査の概要.....	42
4-4 調査スケジュール.....	42
4-5 ヒアリング調査項目.....	43
4-6 ヒアリング調査結果の概要.....	44

1. 調査概要

1-1 調査目的

令和2年11月の改正地域公共交通活性化・再生法の施行により、地方公共団体による地域公共交通計画（旧：「地域公共交通網形成計画」）の作成が努力義務化され、原則として全ての地方公共団体が、協議会方式等で計画を作成することとされました。

現在、関東運輸局管内（以下、「管内」という。）では117件の地域公共交通計画が策定されており、今後、地域公共交通計画未策定の地方公共団体に対して、関東運輸局としてより一層、地域公共交通計画策定の促進に取り組む必要がありますが、地域公共交通計画未策定の地方公共団体からは地域公共交通計画策定までの手順や検討すべき事項等が不明といった地域公共交通計画策定までの課題や地域公共交通計画策定後の運用や効果等が見えてこないとの声も聞こえています。

また、交通圏の範囲が複数の市区町村にまたがる場合は、都県と関係市区町村が連携して広域的な計画を策定できるところ、管内では策定が進んでおらず、市区町村単位同様に地域公共交通計画策定の促進に取り組む必要があります。

そのため、地域公共交通計画未策定の地方公共団体が地域公共交通計画策定に取り組む動機付けに資するものとなる具体的な効果等を調査し、地方公共団体に示すことにより、管内における地域公共交通計画策定の推進を図ることを目的としました。

1-2 調査項目

- 管内市区町村へのアンケート調査
- 具体的な効果等の分析・検証
- 関東運輸局管外の道府県へのヒアリング
- 計画の策定を促すためのパンフレットの作成

1-3 調査の実施方針等

1-3-1 調査の推進にあたっての基本的な考え

調査目的等を踏まえて、本調査は以下の方針に従って実施しました。

実施方針①

業務開始当初に「市区町村の都市類型ごとに想定される効果等」や「都県の役割等」についての**仮説を設定**し、その上で調査票の設計や分析・検証を行います。

【市区町村の都市類型イメージ】

- 例えば、首都圏政策区域図の4分類（既成市街地、近郊整備地帯、都市開発区域、近郊緑地保全区域）を活用



実施方針②

管内市区町村アンケートは、「**計画策定済み**」「**計画策定中**」「**未策定**」の3パターンに分けて調査を実施し、策定済みの市区町村には、**目標・KPIとその達成状況や定性的な自己評価を把握**します。未策定の自治体としては、**都県も含めて調査**します。

実施方針③

仮説で設定した**都市類型ごとにアンケート結果を集計・分析**し、各計画の目標・KPIの達成状況から「効果を上げている市区町村」「効果に課題がある市区町村」それぞれを整理・分析します。

実施方針④

市区町村ヒアリングでは、「想定していた効果等」に加え、「**想定外の効果等**」や「**効果を上げられなかった点とその理由**」なども把握します。

実施方針⑤

管外の県ヒアリングでは、「**県全域で計画策定**」「**圏域・エリア別に計画策定**」「**一部の圏域のみ計画策定**」のそれぞれについて、県や市町村の役割・効果等を把握します。

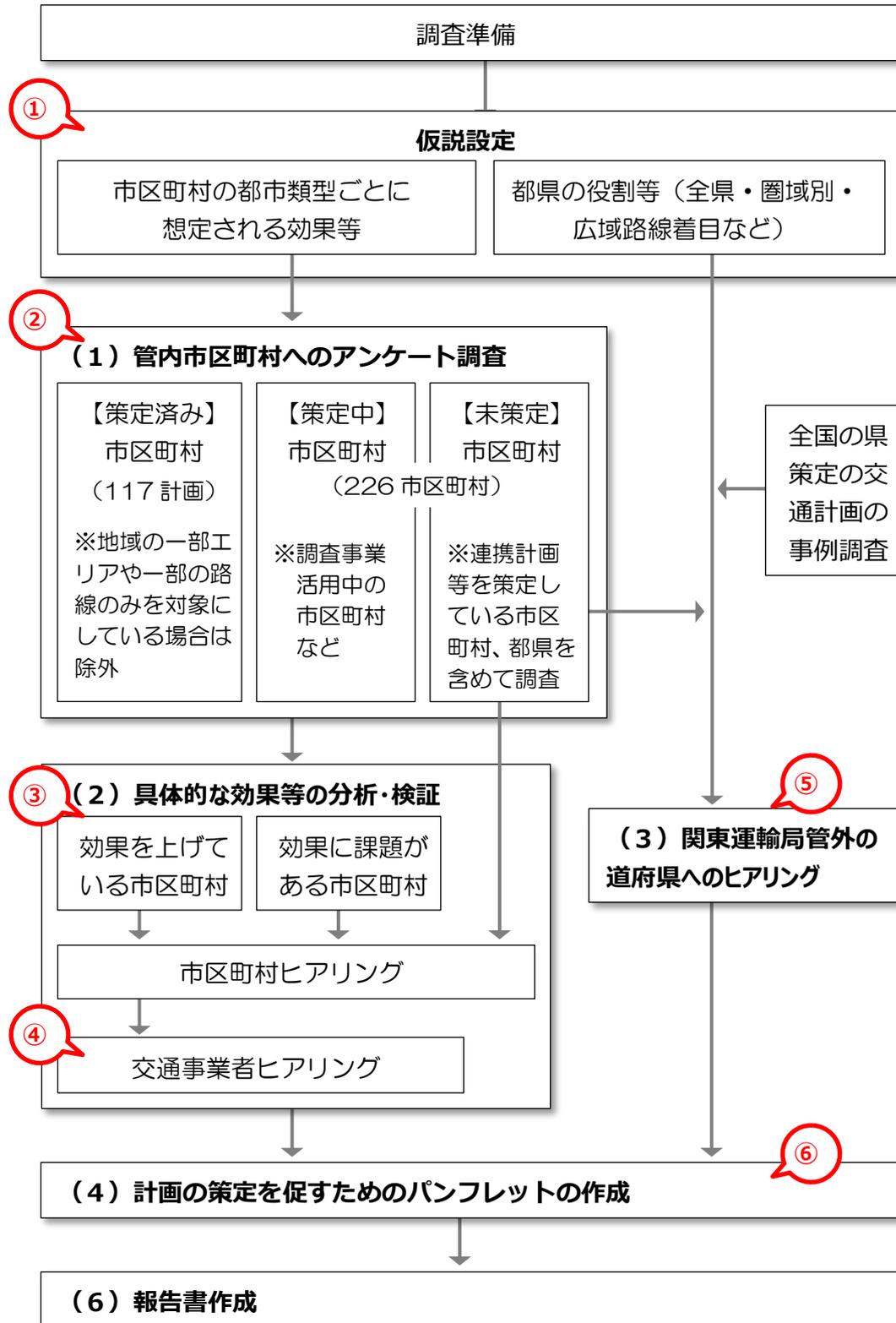
実施方針⑥

「パンフレット」は読み物ではなく**視覚的に訴える**つくりとし、調査結果の詳細等は都市類型ごとに活用できるよう業務報告書にまとめます。

1-3-2 調査フロー

本調査は、以下のフローに沿って執り行いました。

吹き出しは実施方針の番号を示す



2. 管内都県市区町村へのアンケート調査

2-1 調査の目的

関東運輸局管内の全自治体に対して、地域公共交通計画の策定状況（【策定済み】【策定中】【未策定】）、策定に至った背景・要因、未策定の要因・課題などを把握するとともに、その結果に基づき、都市規模ごとに想定される計画策定による効果及び課題、計画策定に向けて求められる内容等の分析に繋げていくことを目的としました。

2-2 調査の方法

2-2-1 調査対象

関東運輸局管内の全自治体（343 市区町村）及び 8 都県を調査対象としました。

- 計画【策定済み】：117 市区町村
⇒地域公共交通網形成計画を策定しており、新たに地域公共交通計画を策定中の自治体を含む
- 計画【策定中】及び【未策定】：約 226 市区町村＋8 都県
⇒未策定のうち地域公共交通調査等事業を活用中及び独自で策定中の市区町村

2-2-2 配布・回収方法

全自治体（343 市区町村＋8 都県）の公共交通担当課に対して、Eメールにてアンケート調査票を配布し、Eメールにて回収しました。

一定期間経過後に催促メール及び催促電話を入れるなど、可能な限り全ての市区町村からの回答が得られるようにしました。

2-3 調査スケジュール

下記の調査スケジュールにより準備・調査実施を進めました。

- 調査項目の配布：令和4年1月5日
- 調査項目の回収期限：令和4年1月20日
- 調査結果の集計・とりまとめ・分析：令和4年2月下旬まで

2-4 調査の基本的な考え方

2-4-1 計画策定状況別の把握内容

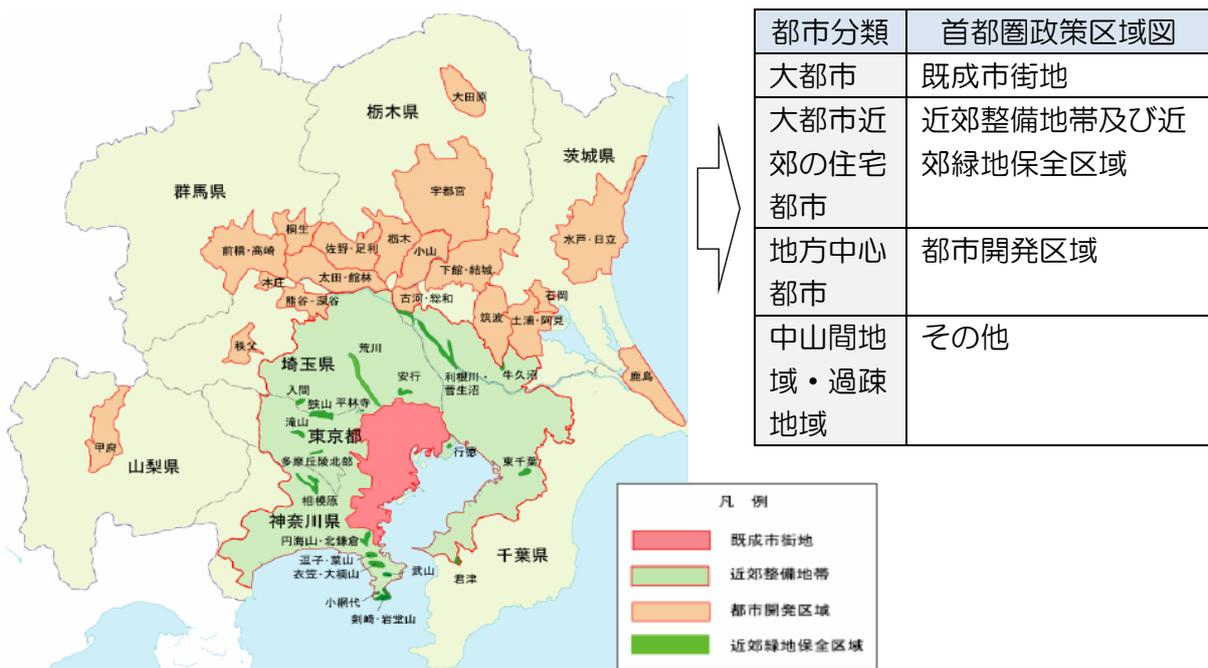
「2-1 調査目的」に示すとおり、計画策定状況別に、以下の内容を把握しました。

【計画策定状況別の把握内容】

【策定済み】 市区町村	<ul style="list-style-type: none"> ●計画策定に至った背景・要因、計画策定までの課題、計画策定による効果やメリット、目標・KPIとその達成状況や定性的な自己評価 など ⇒どのような自治体が、効果を上げているのか、効果に課題があるのか。 ⇒効果を上げている要因は何か、効果が出ない要因は何か。
【策定中】 市区町村	<ul style="list-style-type: none"> ●調査事業の活用状況、計画策定に至った背景・要因 など
【未策定】 市区町村	<ul style="list-style-type: none"> ●計画策定していない要因、策定に向けた課題、類似計画の有無 など ⇒どのような自治体が計画策定を行っていないのか。 ⇒計画策定をしていない、計画策定をできない要因は何か。

2-5 都市類型別の分析

「2-1 計画策定状況別の把握内容」は、地域特性（都市規模や人口等）や交通状況（公共交通の路線数、補助路線の有無等）によって異なることが想定されます。そこで、「大都市」「大都市近郊の住宅都市」「地方中心都市」「中山間地域・過疎地域」などの都市類型別に、計画策定及び計画未策定の背景・要因などに関する仮説を立て、アンケート結果よりその検証を行いました。（都市類型は、以下の首都圏整備法に基づく首都圏政策区域図をもとに、関東運輸局管内の全自治体を分類しました）



【首都圏政策区域図】

【都市類型別にみた計画策定及び計画未策定の背景・要因等の仮説】

都市類型	計画策定している背景・要因 計画策定の必要性	計画策定に 至らない背景・要因
大都市	<ul style="list-style-type: none"> • 複数路線やモードが重複しており、役割分担を明確化するため • 乗務員不足のため、路線効率化が必要なため 	<ul style="list-style-type: none"> • 路線再編の必要性がないため • 黒字路線が多く、赤字補填している路線がほとんどないため • 計画策定を行う必要性を感じないため
大都市近郊の住宅都市	<ul style="list-style-type: none"> • 公共交通の特定事業（地域公共交通利便増進実施事業や鉄道事業再構築事業）を実施するため • MaaS、AI、自動運転、グリーンスローモビリティ等を導入するため • 道路幅員などの問題で、上記の特定事業が必要なため 	<ul style="list-style-type: none"> • 地域公共交通利便増進実施事業などの特例措置にメリットを感じていないため
地方中心都市	<ul style="list-style-type: none"> • 地域公共交通利便増進実施事業などの特例措置を受けるため • 地域間幹線系統や地域内フィーダー系統などの補助路線を維持するため 	<ul style="list-style-type: none"> • 地域公共交通利便増進実施事業などの特例措置にメリットを感じていないため • 地域間幹線系統や地域内フィーダー系統などの補助路線がないため
中山間地域 ・ 過疎地域	<ul style="list-style-type: none"> • 自治体が運営している公共交通が重複しており、効率化を図るため（過剰サービスの改善） • 自治体が運営している公共交通の収支改善のため 	<ul style="list-style-type: none"> • 路線再編のノウハウがないため • 策定手順がわからないため • 計画策定に関する情報が少ないため • 公共交通担当課のマンパワー不足のため • 計画策定に関する財源がないため
中山間地域 ・ 過疎地域	<ul style="list-style-type: none"> • 公共交通空白地域や公共交通不便地域に新たな公共交通を導入するため 	

2-6 アンケート調査項目

以下の調査項目に沿って、アンケート調査票を作成しました。
作成したアンケート調査票は、次ページ以降に示します。

【管内市区町村へのアンケート調査項目（案）】

項目	内容	対象の市区町村		
		策定済み	策定中	未策定
■基本情報	交通モードの種類（公共交通以外も含めて）、利用者数、運行費補助の有無・金額、公共交通に関する全体の予算規模等	○	○	○
■策定の背景・要因	策定に至った経緯、背景、策定理由（交通課題の存在、住民・利用者の声、交通事業者の意見、財政、上位関連計画の見直し、新モビ導入等）、後押しとなったこと（国・都県からの情報提供や支援、有識者・コンサルのアドバイス他）	○	○	
■策定の手順	協議会等の策定体制、担当課体制、有識者、コンサル委託の有無・発注方法、調査事業の予算規模、活用した補助・交付金等	○	○	
■計画策定のポイント	計画の特徴・ポイント、工夫した点、苦労した点、課題として残った点、市区町村間の連携等	○	△	
■施策・事業	計画策定後の施策等の取り組み状況（準備、実証、本格実施、評価検証）	○	△	
■目標・KPI	設定した目標とKPI、それらの現況・目標値と達成状況	○	△	
■定性的な自己評価	計画の進捗、進まない理由、効果が出ない理由、策定してよかった点等	○		
■計画策定予定	今後の策定予定、時期			○
■策定に至らない理由	計画の必要性を感じているか、阻害要因（知識・手法、人員、相談者、予算等）、単独自治体の限界（生活圏、市区町村跨ぎの路線等）			○
■国・都県に求めること	計画策定の効果等を示すパンフ、大都市版の「作成・運用の手引き」、広域路線の取扱等	○	○	○

△：計画策定の進捗状況に応じて、回答できる場合は回答していただいた。

地域公共交通計画（地域公共交通網形成計画）策定による効果等の調査
アンケート調査票【策定済み市町村用】

都・県

市・区・町・村

■貴自治体の情報について

○公共交通の担当課の状況を教えてください。

公共交通の専門部署

の設置有無

公共交通に係る

担当者の人数

※管理者は除いて、実作業を行う担当者数をご記入ください。

○策定した計画の計画名、対象地域、期間を教えてください。

（※計画が複数ある場合は「②」にもご記入ください）

計画名①

対象地域①

計画期間①

計画名②

対象地域②

計画期間②

○運行している交通モードについて、下記から選んでください。（あてはまる番号を全て）

1. 鉄道
2. 路線バス
3. コミュニティバス
4. デマンド交通
5. タクシー
6. 自家用有償旅客運送（交通空白地有償運送）
7. 自家用有償旅客運送（福祉有償運送）
8. ボランティア輸送
9. スクールバス
10. 企業・施設送迎バス
11. その他（具体的に）

○運行している交通モードのそれぞれの利用者数、運行費補助、公共交通に関する予算規模の推移がわかる資料のご提供をお願いします。（過去5年程度）

○策定した計画において対象としている交通モードについて、下記から選んでください。
(あてはまる番号を全て)

1. 鉄道
2. 路線バス
3. コミュニティバス
4. デマンド交通
5. タクシー
6. 自家用有償旅客運送（交通空白地有償運送）
7. 自家用有償旅客運送（福祉有償運送）
8. ボランティア輸送
9. スクールバス
10. 企業・施設送迎バス
11. その他（具体的に）

■計画策定の更新について

○現在の計画の更新について教えてください。（あてはまる番号を1つ）

1. 計画期間が2年以上残っている
2. 計画期間が今年度もしくは来年度に終了予定で、新たな計画を策定中
もしくは策定予定
3. 計画期間が終了しているものの、新たな計画は策定していない

○前項の質問で「3. 計画期間が終了しているものの、新たな計画は策定していない」を選択した方にお聞きします。その理由を教えてください。（例：策定の効果が見込めないため、コロナ禍や災害など公共交通を取り巻く環境が大きく変化しており状況が鎮静化するのを待っているためなど）

■計画策定の主な理由について

○計画を策定する主な理由を教えてください。（例：交通課題が存在する、住民や利用者からの公共交通に対する声大きい、交通事業者からの要望、財政の問題、上位・関連計画との関連、新しいモビリティの導入など）

理由①

理由②

理由③

○計画策定の後押しになったことがあれば教えてください。（例：国・都県からの情報提供や支援、有識者・コンサルタントのアドバイス等）

■計画策定の手順について

○検討着手から計画策定までの策定期間を教えてください。

○有識者やコンサルへの委託は行いましたか。行わなかった場合は、その理由を教えてください。（例：予算が確保できなかった、担当課職員による策定が自治体の方針であったため、委託を予定していたが不調となったなど）

○調査事業やその他活用した補助・交付金があれば教えてください。また、予算規模を教えてください。（予算規模は計画策定に係る合計の金額を教えてください。）

■計画策定のポイントについて

○計画の特徴・ポイント、工夫した点について、教えてください。

○計画策定にあたり、苦勞した点、課題として残った点について、教えてください。

苦勞した点

（例：適任な有識者がわからなかった、他市町村の好事例がわからなかった、施策等の位置づけが難しかった、目標値の設定が難しかった、関係者との合意が難しかったなど）

課題として
残った点

（例：施策等を具体的に示せなかったなど）

○計画策定にあたり、市区町村間の連携は行いましたか。

連携を行った
場合はその内容

連携を行わなかった
場合はその理由

○計画策定にあたり、交通事業者からデータ提供の協力は得られたのか、協力が得られたデータ項目、協力が得られなかったデータ項目、協力が得られなかった理由をそれぞれ教えてください。

協力が得られた
データ

協力が得られなかつ
たデータ

協力が得られなかつ
た理由

○計画策定にあたり、上位・関連計画と連携することとされていますが、上位・関連計画等の連携による効果を教えてください。

(例①：総合計画との連携により、将来の人口動態の変化による交通不便地域等が明確になった、高齢者支援や子育て支援などにおける公共交通の役割が明確になった、計画策定期が異なっているため十分な効果が得られていないなど)

(例②：立地適正化計画との連携により、交通ネットワークの位置づけが明確になった、都市誘導区域や居住誘導区域へ誘導する中長期の施設配置計画により公共交通の目標値が設定しやすくなった、現在の利用ニーズへの対応で連携が図れていない、計画担当部署が異なるため連携が図れていないなど)

(例③：都市再生整備計画事業との連携により、観光・交流、交通利便性向上、地域活性化などの側面で効果が得られたなど)

(例④：福祉交通との連携により、地域公共交通会議と福祉有償運送運営協議会を共同で開催するなど、同じテーブルで施策等について議論するようになったなど)

■計画の施策・事業の取り組みについて

○計画策定後の施策等について、効果が出ている施策等、定めたが実施できていない施策等、実施しても効果が見えない施策等を教えてください。

効果が出ている
施策等

実施できていない
施策等

実施しても効果が
見えない施策等

○施策等が実施できていない、効果が見えていない理由を教えてください。

○地域公共交通特定事業の実施有無、事業内容、効果を教えてください。

事業の実施有無

事業内容

例) 地域公共交通利便増進事業、貨客運送効率化事業、軌道運送高度化事業 等

実施による効果

○前項の質問で「地域公共交通利便増進事業」を回答した方にお聞きします。地域公共交通利便増進事業の事業内容、効果を教えてください。

事業内容

例) 路線等の編成の変更、他の種類への旅客運送事業への転換、運賃又は料金の設定 等

実施による効果

○地域公共交通特定事業を実施していない場合、理由を教えてください。

(例：メリットを感じない、効果が見込まれない、該当事業を行わないなど)

■計画の目標・KPIについて

○設定した目標とKPI、それらの現況・目標値と達成状況がわかる資料（計画の抜粋版など）のご提供をお願いします。直近年度だけでなく、計画期間において、評価を行った過年度分のご提供をお願いします。

○目標・KPIの設定で工夫したこと、意識したことなどあれば教えてください。

○評価の段階で苦労している点などあれば教えてください。（例：地域公共交通確保維持改善事業と重複して評価しなければならず煩雑など）

○収支率及び公費負担額について、目標値に設定していなければ、その理由を教えてください。

○上位・関連計画で用いられている指標との関係について教えてください。（例：現状と目標が合致しているのでそのまま使用した、新たな指標となるKPIを追加した、新たに設定したKPIを上位計画・関連計画に反映できるよう連携を図ったなど）

■定性的な自己評価について

○計画について、策定した効果等がありましたか。（あてはまる番号を1つ）

1. 効果は大いにあった 2. 効果は多少あった 3. 効果はない

○策定して効果があった具体的な内容を教えてください。（例：公共交通に関する予算確保がしやすくなった、関係者と合意形成しやすくなったなど）

■国・都県に求めることについて

○計画策定に関して（策定後も含む）、国・都県に求めることがあれば教えてください。（例：計画策定の効果等を示すパンフ、大都市版の「作成・運用の手引き」、広域路線の取扱等）

国に求めること

都県に求めること

地域公共交通計画（地域公共交通網形成計画）策定による効果等の調査
アンケート調査票【策定中市町村用】

都・県

市・区・町・村

■貴自治体の情報について

○公共交通の担当課の状況を教えてください。

公共交通の専門部署

の設置有無

公共交通に係る

担当者の人数

※管理者は除いて、実作業を行う担当者数をご記入ください。

○運行している交通モードについて、下記から選んでください。（あてはまる番号を全て）

1. 鉄道
2. 路線バス
3. コミュニティバス
4. デマンド交通
5. タクシー
6. 自家用有償旅客運送（交通空白地有償運送）
7. 自家用有償旅客運送（福祉有償運送）
8. ボランティア輸送
9. スクールバス
10. 企業・施設送迎バス
11. その他（具体的に）

○運行している交通モードのそれぞれの利用者数、運行費補助、公共交通に関する予算規模の推移がわかる資料のご提供をお願いします。（過去5年程度）

■計画策定の主な理由について

○計画を策定する主な理由を教えてください。（例：交通課題が存在する、住民や利用者からの公共交通に対する声大きい、交通事業者からの要望、財政の問題、上位・関連計画との関連、新しいモビリティの導入など）

理由①

理由②

理由③

○計画策定の後押しになったことがあれば教えてください。（例：国・都県からの情報提供や支援、有識者・コンサルタントのアドバイス等）

■計画策定の手順について

○検討着手から計画策定までの策定期間を教えてください。

○有識者やコンサルへの委託は行いましたか。行わなかった場合は、その理由を教えてください。（例：予算が確保できなかった、担当課職員による策定が自治体の方針であったため、委託を予定していたが不調となったなど）

○調査事業やその他活用した補助・交付金があれば教えてください。また、予算規模を教えてください。（予算規模は計画策定に係る合計の金額を教えてください。）

■計画策定のポイントについて（進捗を踏まえて、ご回答できればお願いします）

○計画の特徴・ポイント、工夫している点について、教えてください。

○計画策定にあたり、苦労している点、課題として残っている点について、教えてください。

苦労している点

（例：適任な有識者がわからなかった、他市町村の好事例がわからなかった、施策等の位置づけが難しかった、目標値の設定が難しかった、関係者との合意が難しかったなど）

課題として
残っている点

（例：施策等を具体的に示せなかったなど）

○計画策定にあたり、市区町村間の連携は行いましたか。

連携を行った
場合はその内容

連携を行わなかった
場合はその理由

■計画の施策・事業の取り組み、目標・KPIについて

○進捗状況等を踏まえて、公表できる資料等があれば、ご提供をお願いします。

■国・都県に求めることについて

○計画策定に関して、国・都県に求めることがあれば教えてください。（例：計画策定の効果等を示すパンフ、大都市版の「作成・運用の手引き」、広域路線の取扱等）

国に求めること

都県に求めること

地域公共交通計画（地域公共交通網形成計画）策定による効果等の調査

アンケート調査票【未策定市町村用】

都・県

市・区・町・村

■貴自治体の情報について

○公共交通の担当課の状況を教えてください。

公共交通の専門部署
の設置有無

公共交通に係る
担当者の人数

※管理者は除いて、実作業を行う担当者数をご記入ください。

○運行している交通モードについて、下記から選んでください。（あてはまる番号を全て）

1. 鉄道
2. 路線バス
3. コミュニティバス
4. デマンド交通
5. タクシー
6. 自家用有償旅客運送（交通空白地有償運送）
7. 自家用有償旅客運送（福祉有償運送）
8. ボランティア輸送
9. スクールバス
10. 企業・施設送迎バス
11. その他（具体的に）

○運行している交通モードのそれぞれの利用者数、運行費補助、公共交通に関する予算規模の推移がわかる資料のご提供をお願いします。（過去5年程度）

○公共交通に関する類似計画について、策定した計画があれば、計画名、対象地域、期間、計画概要等を教えてください。

計画名

対象地域

計画期間

計画概要

■計画策定予定について

○今後の計画策定予定や策定期間について教えてください。

○計画策定を予定している主な理由を教えてください。（例：交通課題が存在する、住民や利用者からの公共交通に対する声大きい、交通事業者からの要望、財政の問題、上位・関連計画との関連、新しいモビリティの導入など）

理由①

理由②

理由③

○今後の計画策定予定がない場合、策定に踏み切れない主な理由を教えてください。
（あてはまる番号を1つ選んで、その具体的な理由を記入）

1. 計画の必要性を感じない
2. 阻害要因（知識・手法、人員、相談者、予算、単独自治体の限界等）
3. 計画を策定すべきなのかがわからない

具体的な理由

■国・都県に求めることについて

○計画策定に関して、国・都県からどういった支援があれば、計画を策定できますか。
（例：他地域の事例紹介、学識者の紹介、コンサルタントの紹介、計画の作成・運用の手引きの具体的なもの等）

国に求めること

都県に求めること

地域公共交通計画（地域公共交通網形成計画）策定による効果等の調査
アンケート調査票【都県用】

都・県

■貴自治体の情報について

○公共交通の担当課の状況を教えてください。

公共交通の専門部署
の設置有無

公共交通に係る
担当者の人数

※管理者は除いて、実作業を行う担当者数をご記入ください。

○公共交通に関する類似計画について、策定した計画があれば、計画名、対象地域、期間、
計画概要等を教えてください。（※計画が複数ある場合は「②」にもご記入ください）

計画名①

対象地域①

計画期間①

計画概要①

計画名②

対象地域②

計画期間②

計画概要②

■計画策定予定について

○今後の計画策定予定や策定期間について教えてください。（あてはまる番号を1つ）

1. 現在、策定中 2. 今後、策定予定 3. 当面は策定の予定なし

- 「現在策定中」もしくは「今後策定予定」の場合、対象とするエリア（県全域、一部地域）、対象とするモード（広域路線全て、補助路線のみ）、路線再編以外で施策として示すもの（例えば、オープンデータ化など）

対象とする
エリア

対象とする
モード

路線再編以外の
施策など

- 「現在策定中」もしくは「今後策定予定」の場合、計画を策定する主な理由を教えてください。（例：地域間幹線系統等の広域路線の維持・確保につなげるため、市町村等からの要望が大きいためなど）

理由①

理由②

理由③

- 「当面は計画策定予定がない」場合、その理由を教えてください（例：阻害要因（知識・手法、人員、相談者、予算など）。また、策定しない場合は、代わりに考えている取り組みなどあれば、教えてください。

策定しない理由

代わりに考えている
取り組みなど

■国に求めることについて

- 計画策定に関して、国に求めることがあれば教えてください。

（例：計画策定の効果等を示すパンフ、先進の取り組みの情報、広域路線の取扱等）

2-7 回収状況

回収状況は、以下となっています。

配布数	回収数	回収率
351 都県及び市区町村	316 都県及び市区町村	90.0%

<316 都県及び市区町村の内訳>

	大都市	大都市 近郊の 住宅都市	地方 中心都市	中山間 地域・ 過疎地域	都県	計
策定済み	6	31	25	37	—	99
策定中	2	11	9	8	1	31
未策定	15	83	16	65	7	186
計	23	125	50	110	8	316

都市類型別の策定状況を見ると、大都市、大都市近郊の住宅都市、中山間地域・過疎地域は、未策定の市区町村が多くなっており、地方中心都市は、計画策定済みの市区町村の方が多くなっています。

<都市類型別の策定状況割合>

	大都市	大都市 近郊の 住宅都市	地方 中心都市	中山間 地域・ 過疎地域	都県
策定済み	26.1%	24.8%	50.0%	33.6%	0.0%
策定中	8.7%	8.8%	18.0%	7.3%	12.5%
未策定	65.2%	66.4%	32.0%	59.1%	87.5%
計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

3. 具体的な効果等の分析・検証

3-1 調査結果概要

■【策定済み】市区町村

【策定済み】市区町村（1/2）

	計画を策定する主な理由	計画の特徴・ポイント	上位・関連計画等の連携による効果	計画策定による効果
大都市 (6市区町村)	<ul style="list-style-type: none"> 行政はバス事業実施に関する権限がなく、バス事業者の経営判断に委ねるしか手法がなかったため、行政と交通事業者が共有する計画策定が必要であったため。 交通課題の存在（需要の飽和、交通結節点の運用、検証すべき区域（空白地等）が存在）するため。 新しいモビリティの導入のため。 	<ul style="list-style-type: none"> 全域にコミュニティバスを7路線運行することとしている。 幅広い調査資料（全国統計（統計法）、携帯電話位置情報、その他全数調査（乗車人員、自転車利用等））を活用し、多角的かつ総合的に実態を把握して分析を実施した点で工夫をした。 	<ul style="list-style-type: none"> 基本計画との連携により、地域公共交通の手段が明確になった。 都市計画マスタープランとの連携により、生活圈域を形成する規模や範囲に照らして地域単位で交通課題を整理することができ、これら地域間での移動について総合的に整理することで、全体の将来像を構築できた。 総合交通計画と連携し、公共交通の導入の必要性や目的をより明確にした。 	<p><5自治体/6自治体が効果あり> うち4自治体は大いに効果があり ※1自治体は無回答</p> <ul style="list-style-type: none"> 計画を策定することで、バス事業者をはじめとする交通事業者との連携がしやすくなった。 定期的な情報共有、課題共有、対応策の検討に関するテーブルが整備された。
大都市 近郊の 住宅都市 (31市区町村)	<ul style="list-style-type: none"> 現状の交通体系の更なる利便性向上のため。 新しい移動手段を検討・導入するため。 交通課題が存在（地域の高齢化と持続可能性、交通不便地域）するため。 低炭素の都市構造への対応のため。 	<ul style="list-style-type: none"> 立地適正化計画と一体的に策定し、公共交通の利便性の維持・向上が、住宅地の魅力の維持・向上に繋がることを示すことなど、コンパクト・プラス・ネットワーク型都市構造の更なる充実を目指した計画を策定。 新規交通検討地域に既存の公共交通と連携できるよう持続可能な新たな公共交通の導入に取り組む。 小さな交通の導入検討について、計画に位置づけを行った。 地域住民主体の移動手段確保の取組みに対し、市が支援を行う事業を位置付けた。 より市民の利便性を向上させるために独自の交通不便地域を設定した。 	<ul style="list-style-type: none"> 総合計画及び都市計画マスタープラン等が同一年度の策定であったため、連携の方針が示されたことにより、それぞれの計画が連携を意識した内容となった。 総合計画や都市計画マスタープランとの連携により公共交通の整備や利用促進に向けた取組が位置付けられ、公共交通の役割が明確となった。 総合計画との連携により、将来の人口動態の変化による交通不便地域等が明確になった。高齢者支援や子育て支援などにおける公共交通の役割が明確になった。 福祉施策との連携を図るため、福祉関係者を地域公共交通協議会委員として委嘱し、情報共有を行っている。 	<p><30自治体/31自治体が効果あり> うち11自治体は大いに効果があり ※1自治体は「今後評価」と回答</p> <ul style="list-style-type: none"> 交通事業者と認識の共有が図れた。 他の輸送資源も含め、公共交通全体を考えるきっかけになった。予算確保の際に根拠として示せるようになった。 路線バスの上屋の設置、公共交通不便地域へのコミュニティ交通の導入について、進め方が明確になるとともに、関係者との合意形成がしやすくなった。 廃止基準を基に公共交通を見直すことができる。 デマンド交通の利用者が増加した。 公共交通の予算確保がしやすくなった。

【策定済み】市区町村 (2/2)

	計画を策定する主な理由	計画の特徴・ポイント	上位・関連計画等の連携による効果	計画策定による効果
地方中心都市 (25市区町村)	<ul style="list-style-type: none"> 人口減少により路線の維持が困難になることが予想されるため。 財政上の問題のため。 人口減少・高齢者の増加等による公共交通に関するニーズの変化に対応した持続可能な交通網を構築するため。 基幹・幹線公共交通で結節した地域拠点の形成のため。 	<ul style="list-style-type: none"> 広域幹線の整理とともに、個別自治体内の施策も包含できる計画とした。 運行効率の向上のための路線再編等を事業化し、持続可能な交通網の構築を重視した。広域での交通ネットワーク構築を重視し、行政界を越えた連携事業による公共交通の利便性向上を目指した。 市内の公共交通網について、市内全域をカバーしているデマンド交通が需要に対し供給が足りていないことから、新たな移動手段の導入の検討について記載。また、広域的な移動手段の確保に向けた検討について記載。 	<ul style="list-style-type: none"> 都市計画マスタープランとの連携により、産業や生活を支えている交通の安全性と円滑性を高め、自動車交通量の抑制を図っていくための取組方針が明確になった。 立地適正化計画との連携により、まちづくりの中で公共交通の位置付けが明確となった。 立地適正化計画との連携により、都市誘導区域や居住誘導区域へ誘導する中長期の施設配置計画により公共交通の目標値が設定しやすくなった。 	<p><23自治体/25自治体が効果あり> うち12自治体は大いに効果があり</p> <ul style="list-style-type: none"> 関係者と合意形成をする際のエビデンス資料として活用。 公共交通関係施策についての対外的な説明がしやすくなった。 共同経営に係る認可を受けたことにより6社のダイヤ調整など合意形成がしやすくなった。 広域公共交通ネットワークシステム等の根拠になった。 <p><1自治体は、効果なし></p> <ul style="list-style-type: none"> 「施策等を具体的に示せなかった」と回答 <p><1自治体は、わからない></p> <ul style="list-style-type: none"> 事業年度が始まったばかりのため。
中山間地域・過疎地域 (37市区町村)	<ul style="list-style-type: none"> 高齢化の進行により交通弱者の移動手段の確保が必要となるため 日常生活における移動手段確保 財政の問題 福祉的な視点からの公共交通の活用促進のため 	<ul style="list-style-type: none"> 自家用車の利用が多く、公共交通の利用意識が低いので、交通弱者の移動手段の確保を主に検討した。 市内に存在する交通モードであるタクシー及び路線バスの両立が可能となるよう検討を行った。 新たな公共交通システムの導入にあたり、多様な運行形態の候補の中から将来に渡って持続可能な運行形態を模索した。 	<ul style="list-style-type: none"> 総合計画との連携により、将来の人口動態の変化による高齢者数の推移が明確になり、公共交通の役割が明確になった。 高齢者や障がい者を対象とした計画と連携を行う事により、交通弱者に対する施策の方向性が多く検討された。 	<p><34自治体/37自治体が効果あり> うち10自治体は大いに効果があり</p> <ul style="list-style-type: none"> 目標や施策が明確となったため、予算措置や関係者合意がしやすくなった。 新たな公共交通（乗合タクシー）の導入にあたり、関係者との合意形成ができた。 課題解決の手法が明確になった。 計画に沿った事業計画構築が可能となり、関係者間でも話がしやすくなった。 <p><1自治体は、効果なし></p> <ul style="list-style-type: none"> 「具体的な事業において計画内では示せていないため、策定後に検討する必要がある」と回答。 <p><1自治体は、無回答></p>

■【策定中】市区町村

【策定中】市区町村（1/1）

	計画を策定する主な理由	計画の特徴・ポイント
大都市 （2市区 町村）	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通サービスの深刻な危機といった喫緊の課題への対応のため。 自動運転社会の到来を見据え、インフラ整備等にインパクトをもたらす新モビリティの導入検討をするため。 	<ul style="list-style-type: none"> 課題分析において、従来から用いられている基本的なデータに加え、潜在課題の客観化や分析を深めるため、ビッグデータを用いた課題分析を実施。 Ma a S等新モビリティ導入及び既存交通の再編の検討。
大都市 近郊の 住宅都 市 （11市 区町村）	<ul style="list-style-type: none"> 行政区域が広い、大きな河川で市域が分断されている等の交通課題が存在する。 高齢化率が高く起伏のある土地柄、生活交通（ラストワンマイル）に対する住民からの声が届いている。 既に策定済みの立地適正化計画との連携のため。 交通課題が存在する。（公共交通の維持やサービスの一体化） 交通弱者の面的な移動手段の確保。 	<ul style="list-style-type: none"> SDGsとの関連を盛り込み、持続可能性をポイントとする予定。 現状の交通課題を解決するための交通施策導入を目標としている。 交通政策を道路部道路計画課で担っていることから、バス停上屋の整備や道路改良などハード的な整備について実施可能な計画を盛り込むことができる。 本市における公共交通不便地域の設定、交通ネットワークに” 支え合い交通” の設定（支え合い交通：地域住民が自ら守り育てる移動手段として、行政や交通事業者等とともに協力して支え合うことにより、既存公共交通と調和して地域の暮らしを支える交通。） 市域を運行する鉄道4社、バス事業者3社のサービス内容の一体化を図る点。
地方中心 都市 （9市区 町村）	<ul style="list-style-type: none"> 市役所本庁舎の移転や総合病院の移転に伴う市内の交通需要が大きく変化したため。 上位計画である総合交通マスタープランで示された基本方針を具現化するため。 存在する交通課題等の解決を目指すため。 	<ul style="list-style-type: none"> 市民のライフステージに合わせた交通施策の展開、市街地開発、小学校統合等、地域の社会情勢の変化への対応。 居住誘導区域のうち人口密度30人/ha以上の地域を境に路線バスやコミュニティ交通が適用する地域を整理し、導入促進を図った。 上位計画でまとめた課題をもとに、現在の社会情勢変化等、新たに見えた方向性を落とし込み、取組計画を定めている。高齢者運賃助成制度の見直し、小・中学校再編に伴う通学手段として路線不定期運行の路線バスを計画している。
中山間 地域・過 疎地域 （8市 区町村）	<ul style="list-style-type: none"> 上位計画との関連。上位計画の重点施策の一つに「持続可能な公共交通ネットワークの再構築」を掲げており、住民ニーズも高いため。 市民ニーズに応じた、利便性の高い公共交通への要望が大きくなった 人口減少や少子化・高齢化を見据えた、効率的で利便性の高いバス輸送サービスの方向性を示す必要があるため。 公共交通全体で効率的かつ持続可能な移動手段の確保を図る必要性が生じた。 誰もが自由に町内を移動できる交通ネットワークを構築することで「住み続けられるまち」としての環境づくりを推進するため。 	<ul style="list-style-type: none"> スクールバスと路線バスを連携した新しい輸送システムを町内全地区に構築（朝夕の定時定路線と日中のデマンドバスを複合的に整備する） 市民、各交通利用者、交通事業者に限らず、関係団体（商工会、観光協会、社会福祉協議会）に対しても意向調査を実施した。 市街地から山間地までの地域の実情にあった利便性の高い公共交通の導入。

■【未策定】市区町村

【未策定】市区町村（1/1）

	計画を予定している主な理由	計画策定に踏み切れない理由
大都市 （15市 区町 村）	<p><6自治体/15自治体が回答></p> <ul style="list-style-type: none"> ・新しいモビリティの導入とそれに伴う地域公共交通網の再編。 ・総合交通計画の中間検証に合わせ、地域公共交通計画の策定を検討。 ・企業の自主運行路線の一部を廃止する予定であるが、継続の要望が多いため。 ・コミュニティバス未導入地域において、導入の要望が多いため。 	<p><計画の必要性を感じない：4自治体/10自治体が回答></p> <ul style="list-style-type: none"> ・鉄道やバスなどの公共交通機関が充実しており、計画的に地域の交通課題を解決していく必要性は低い状況にある。 ・現段階では、交通不便地域がないため。 <p><阻害要因：2自治体/10自治体が回答></p> <ul style="list-style-type: none"> ・予算や人員の確保が困難。 ・単独自治体として計画的に実施していくための人員や財源の確保が困難なため。 <p><計画を策定すべきなのかがわからない：4自治体/10自治体が回答></p> <ul style="list-style-type: none"> ・今後の地域公共交通を取り巻く環境の変化等に応じて、計画策定の必要性を検討する。 ・交通政策基本計画との重複が大きく、新規策定より具体の施策にエネルギーを使いたいし、新規策定の理解が得られない。若干、公共交通の不便な地域もあるが、現状で公共交通網が機能しているため、網形成・再編よりは現状の維持充実に力点を置いている。新規策定しても、現状維持・充実という施策に対するインセンティブが感じられない。 ・運行見直しに向けた実証実験中のため。
大都市 近郊の 住宅都 市 （83市 区町村）	<p><33自治体/83自治体が回答></p> <ul style="list-style-type: none"> ・財政の問題（フィーダー補助導入の検討） ・市内循環バスの収益率が低く、効率的な運行となっていない。 ・交通のリソースを洗い出し、需給を把握する。 ・公共交通の方向性が定まっていないため。 ・地域交通の運行に関して定量的評価の手法を確立するため。 ・まちづくりや観光振興等の地域戦略と公共交通の一体性の確保。 ・スクールバスやデマンドバスなど様々な運行形態の検討。 	<p><計画の必要性を感じない：22自治体/50自治体が回答></p> <ul style="list-style-type: none"> ・公共交通については地域公共交通会議を設置して協議を行っているため。 ・鉄道駅から放射状に路線バス網が展開しており、公共交通が充実していることから空白地域が少ないため。 ・都市マスタープランや総合都市交通計画に沿って進めているため。 <p><阻害要因：24自治体/50自治体が回答></p> <ul style="list-style-type: none"> ・市民要望があげられていないことや人員体制、予算等を鑑みて優先順位が高くない。 ・人員・予算等の課題から策定が困難であるとともに、策定した場合も計画の実効性を高めていくことが困難であると想定されるため <p><計画を策定すべきなのかがわからない：4自治体/50自治体が回答></p> <ul style="list-style-type: none"> ・計画策定の必要性は認識しているが、本町の公共交通においては、鉄道がないことや交通事業者が路線バス・タクシーとともに各1社のみであることから、策定に踏み切れず、また、策定すべきかわからないため。
地方中心 都市 （16市 区町村）	<p><8自治体/16自治体が回答></p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域公共交通連携計画の計画期間が満了し、かつ地域公共交通計画の策定について努力義務が課せられたから。 ・公共交通の実態・ニーズの把握。 	<p><計画の必要性を感じない：2自治体/9自治体が回答></p> <ul style="list-style-type: none"> ・上位計画に含まれるため。 ・近隣の公共交通の変化により公共交通ニーズが変わった場合、計画の策定を検討する。 <p><阻害要因：7自治体/9自治体が回答></p> <ul style="list-style-type: none"> ・市域が飛び地となっているため、生活圏を考慮すると単独市で計画策定ができない。 ・知識・手法、人員、相談者、予算、単独自治体の限界。
中山間 地域・過 疎地域 （65市 区町村）	<p><23自治体/65自治体が回答></p> <ul style="list-style-type: none"> ・公共交通事業者と市の役割を明確化するため。 ・広域的な公共交通網の整備・検討を進めるため。 ・新しい公共交通システムの導入のため ・新しいモビリティの導入検討中。 ・市民の生活行動を確保できる公共交通体系の方針を明確にするため 	<p><計画の必要性を感じない：14自治体/42自治体が回答></p> <ul style="list-style-type: none"> ・デマンド交通を主軸とする方向性が明確であるため。 ・路線バスが走っているが、利用者は少なく、主な移動手段が自家用車での移動が大半を占めおり、地域の実情を鑑みても計画策定の必要性は低い。 <p><阻害要因：17自治体/42自治体が回答></p> <ul style="list-style-type: none"> ・専門部署がなく、単独では難しいため。 <p><計画を策定すべきなのかがわからない：11自治体/42自治体が回答></p> <ul style="list-style-type: none"> ・作成するメリットが不明。

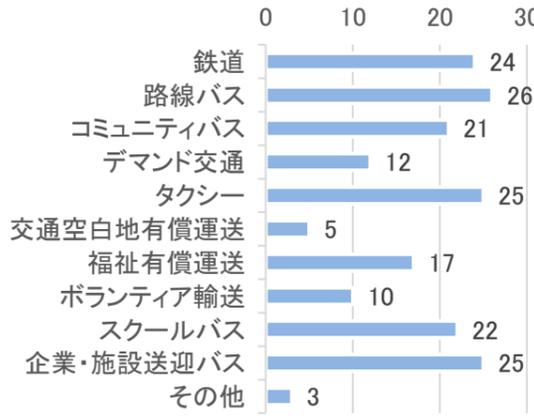
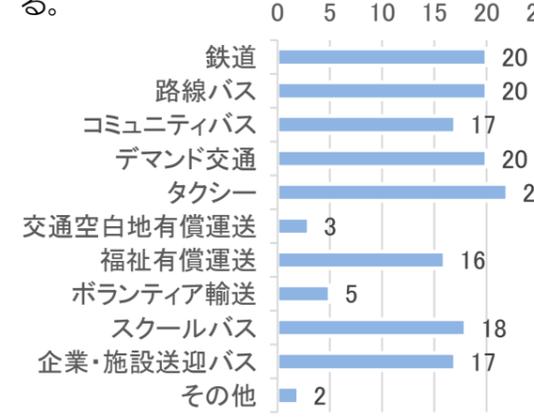
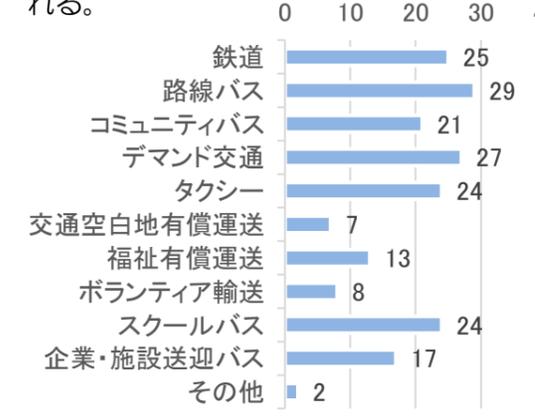
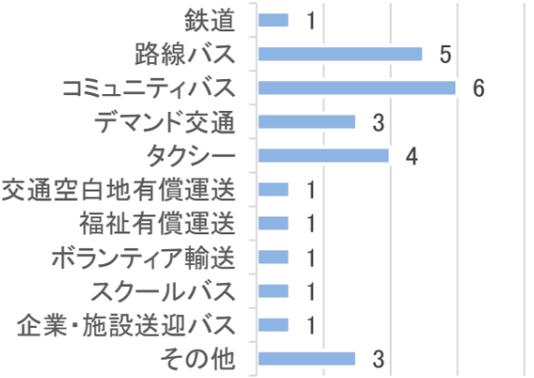
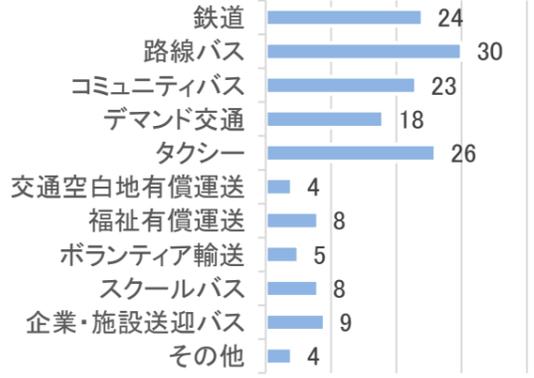
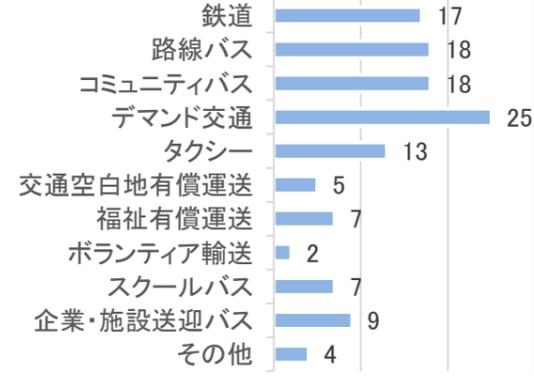
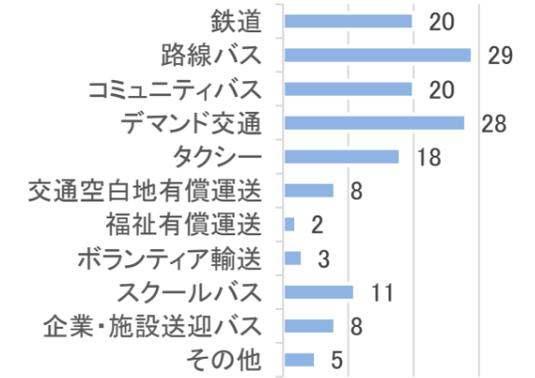
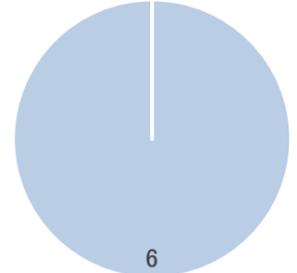
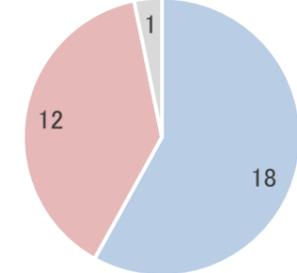
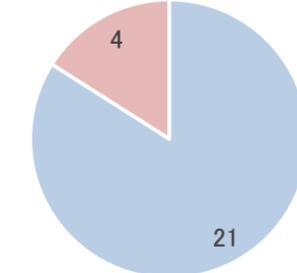
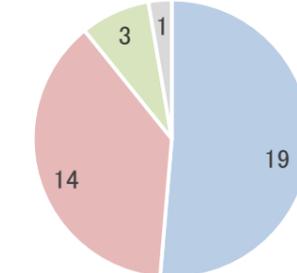
3-2 調査結果の一覧表

■【策定済み】市区町村

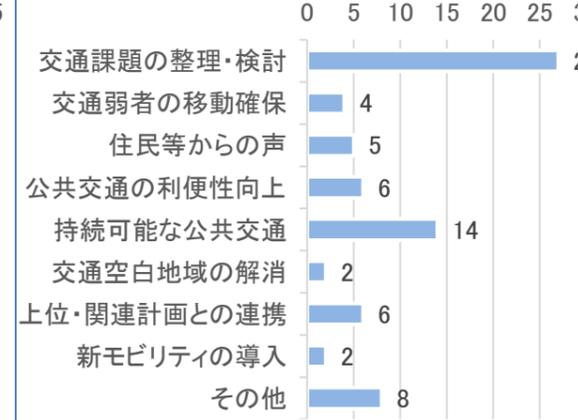
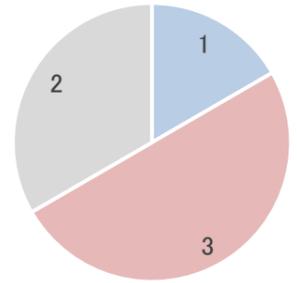
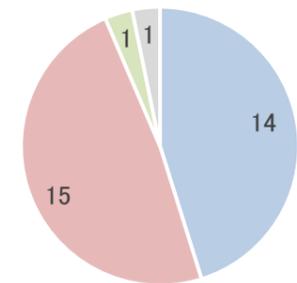
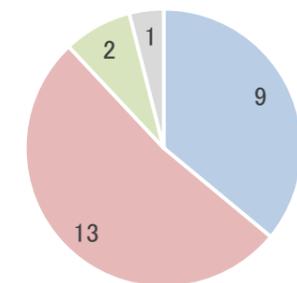
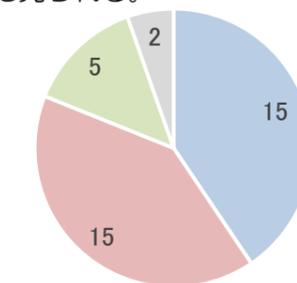
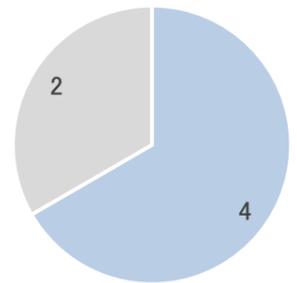
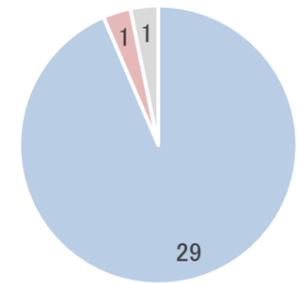
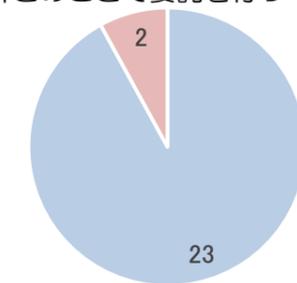
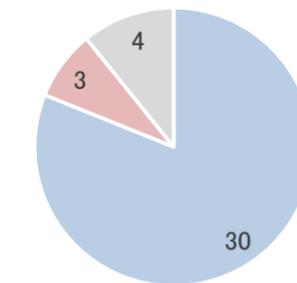
【策定済み】市区町村 (1/10)

	大都市 (6 市区町村)	大都市近郊の住宅都市 (31 市区町村)	地方中心都市 (25 市区町村)	中山間地域・過疎地域 (37 市区町村)
公共交通の専門部署の設置有無	<ul style="list-style-type: none"> 回答市区町村の全てが専門部署を設置している。 <p>■ 設置あり ■ 設置なし ■ 無回答</p>	<ul style="list-style-type: none"> 回答市区町村の半数以上が専門部署を設置している。 <p>■ 設置あり ■ 設置なし ■ 無回答</p>	<ul style="list-style-type: none"> 回答市区町村の半数以上が専門部署を設置している。 <p>■ 設置あり ■ 設置なし ■ 無回答</p>	<ul style="list-style-type: none"> 回答市区町村の半数以上が専門部署を設置していない。 <p>■ 設置あり ■ 設置なし ■ 無回答</p>
公共交通に係る担当者の人数 ※管理者を除く等	<ul style="list-style-type: none"> 3~4名の体制が多くなっている。 <p>■ 1~2名 ■ 3~4名 ■ 5名以上 ■ 無回答</p>	<ul style="list-style-type: none"> 1~2名の体制、3~4名の体制が半々となっている。 <p>■ 1~2名 ■ 3~4名 ■ 5名以上 ■ 無回答</p>	<ul style="list-style-type: none"> 1~2名の体制、3~4名の体制が半々となっている。 <p>■ 1~2名 ■ 3~4名 ■ 5名以上 ■ 無回答</p>	<ul style="list-style-type: none"> 1~2名の体制が多くなっている。 <p>■ 1~2名 ■ 3~4名 ■ 5名以上 ■ 無回答</p>
策定した計画の計画名、対象地域、期間など	<ul style="list-style-type: none"> 市区町村全域を対象とした、「地域公共交通計画」「地域公共交通網形成計画」「地域公共交通総合連携計画」などが見られる。 複数の自治体を対象とした計画を作成している。 	<ul style="list-style-type: none"> 市区町村全域を対象とした、「地域公共交通計画」「地域公共交通網形成計画」などが見られる。 コンパクト・プラス・ネットワーク推進計画、交通マスタープラン、交通アクションプランなどの計画も見られる。 	<ul style="list-style-type: none"> 市区町村全域を対象とした、「地域公共交通計画」「地域公共交通網形成計画」などが見られる。 複数の自治体を対象とした計画を作成している。 	<ul style="list-style-type: none"> 市区町村全域を対象とした、「地域公共交通計画」「地域公共交通網形成計画」などが見られる。 複数の自治体を対象とした計画を作成している。

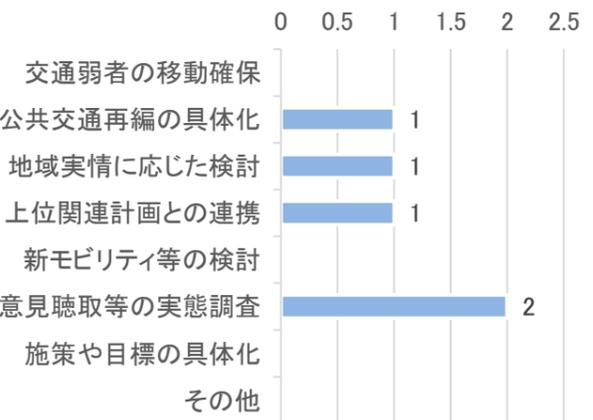
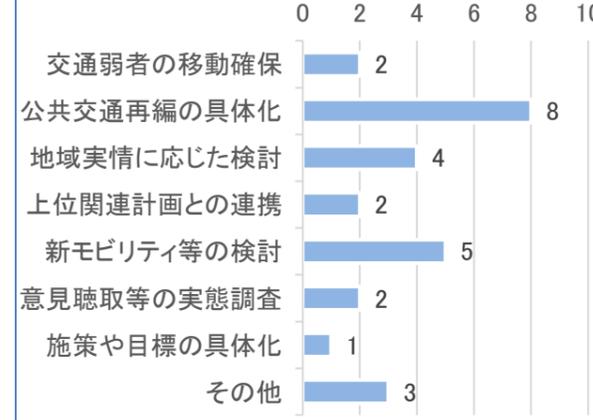
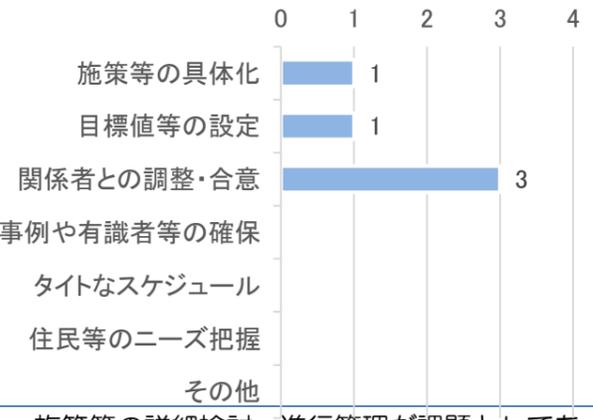
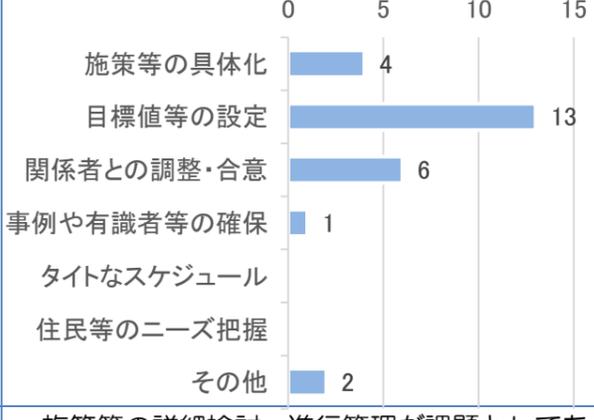
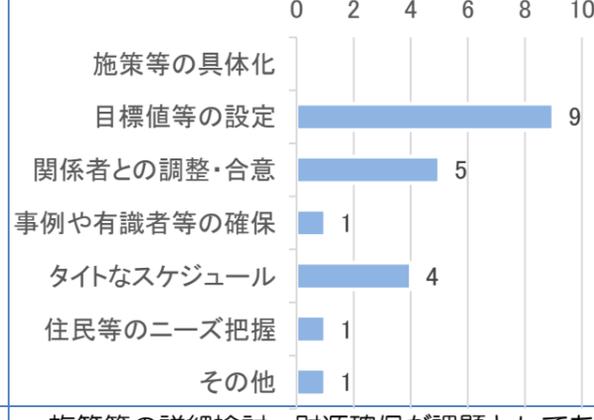
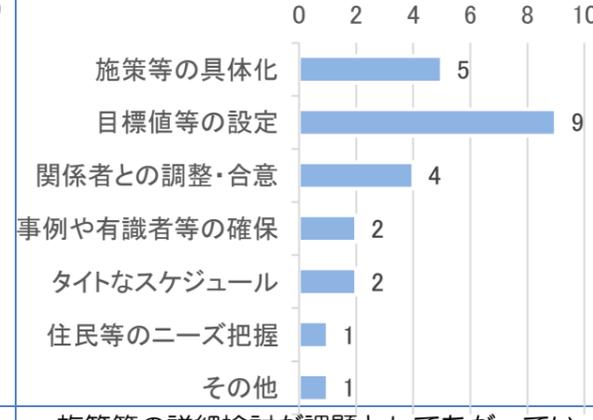
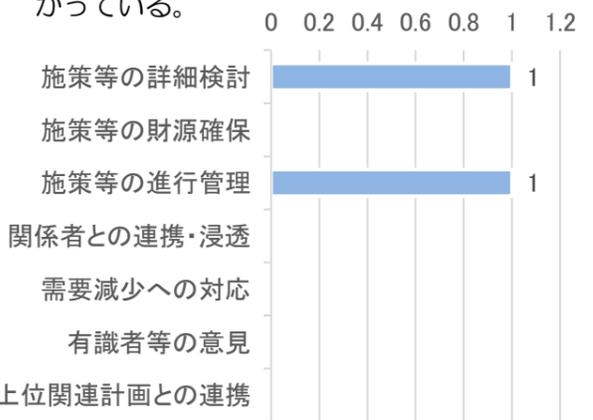
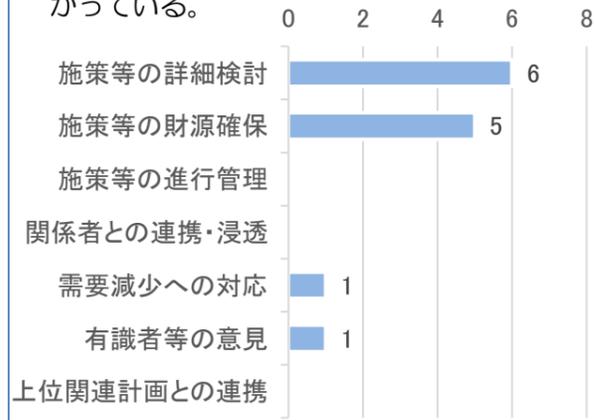
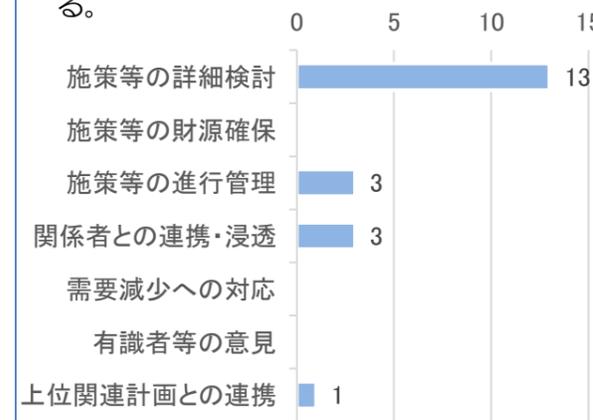
【策定済み】市区町村 (2/10)

	大都市 (6 市区町村)	大都市近郊の住宅都市 (31 市区町村)	地方中心都市 (25 市区町村)	中山間地域・過疎地域 (37 市区町村)
運行している交通モード	<ul style="list-style-type: none"> 鉄道、路線バス、コミュニティバス、タクシーなどの運行が多い。 その他回答は、シェアサイクル、BRT などが見られる。 	<ul style="list-style-type: none"> 鉄道、路線バス、コミュニティバス、タクシーなどの回答が多い。 その他回答は、自動運転などが見られる。 	<ul style="list-style-type: none"> 鉄道、路線バス、コミュニティバス、デマンド交通、タクシーなどの回答が多い。 その他回答は、シェアサイクルなどが見られる。 	<ul style="list-style-type: none"> 鉄道、路線バス、コミュニティバス、デマンド交通、タクシーなどの回答が多い。 その他回答は、福祉移送サービスなどが見られる。 
策定計画で対象としている交通モード	<ul style="list-style-type: none"> 鉄道、自家用有償旅客運送、スクールバス、企業・施設送迎バスを計画対象から除いている市区町村が多い。 	<ul style="list-style-type: none"> 自家用有償旅客運送、スクールバス、企業・施設送迎バスを計画対象から除いている市区町村が多い。 	<ul style="list-style-type: none"> 自家用有償旅客運送、スクールバス、企業・施設送迎バスを計画対象から除いている市区町村が多い。 	<ul style="list-style-type: none"> 自家用有償旅客運送、スクールバス、企業・施設送迎バスを計画対象から除いている市区町村が多い。 
現在の計画の更新	<ul style="list-style-type: none"> 計画期間が残っている市区町村が多い。  <ul style="list-style-type: none"> ■ 期間が2年以上残っている ■ 期間が終了予定で新たな計画を策定 ■ 期間が終了し新たな計画は策定していない ■ 無回答 	<ul style="list-style-type: none"> 計画期間が残っている市区町村と、計画期間が終了して新たな計画策定に取り組んでいる市区町村が多い。  <ul style="list-style-type: none"> ■ 期間が2年以上残っている ■ 期間が終了予定で新たな計画を策定 ■ 期間が終了し新たな計画は策定していない ■ 無回答 	<ul style="list-style-type: none"> 計画期間が残っている市区町村が多く、一部、新たな計画策定に取り組んでいる市区町村が見られる。  <ul style="list-style-type: none"> ■ 期間が2年以上残っている ■ 期間が終了予定で新たな計画を策定 ■ 期間が終了し新たな計画は策定していない ■ 無回答 	<ul style="list-style-type: none"> 計画期間が残っている市区町村、新たな計画策定に取り組んでいる市区町村が多く、一部で期間終了後も未策定の市区町村が見られる。  <ul style="list-style-type: none"> ■ 期間が2年以上残っている ■ 期間が終了予定で新たな計画を策定 ■ 期間が終了し新たな計画は策定していない ■ 無回答
計画期間終了後、新たな計画を策定していない理由	—	—	—	<ul style="list-style-type: none"> コロナ禍で正確な需要が把握できないため。 新たなモードの実証実験結果を反映するため(令和4年度に策定予定)。

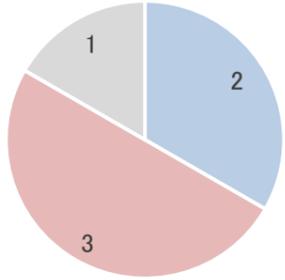
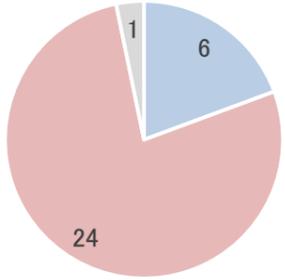
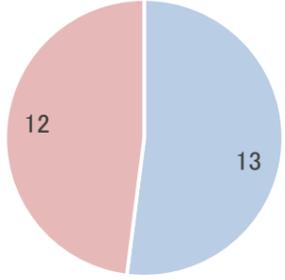
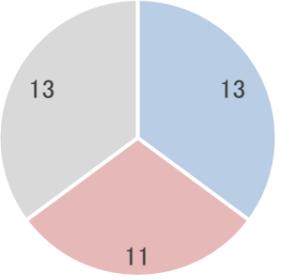
【策定済み】市区町村 (3/10)

	大都市 (6 市区町村)	大都市近郊の住宅都市 (31 市区町村)	地方中心都市 (25 市区町村)	中山間地域・過疎地域 (37 市区町村)
計画策定の主な理由	<p>• 交通課題の存在や住民等からの声が理由としてあがっている。</p> 	<p>• 交通課題の存在などが理由としてあがっている。</p> 	<p>• 交通課題の存在や持続可能な公共交通の構築などが理由としてあがっている。</p> 	<p>• 交通課題の存在や持続可能な公共交通の構築などが理由としてあがっている。</p> 
計画策定の後押しとなったこと	<p>• 国からの情報提供や補助金等の支援、法改正などを回答している。</p>	<p>• 国や都県からの情報提供や補助金等の支援、法改正、有識者やコンサルタントからのアドバイスなどを回答している。</p>	<p>• 国や都県からの情報提供や補助金等の支援、法改正、有識者やコンサルタントからのアドバイスなどを回答している。</p>	<p>• 国や都県からの情報提供や補助金等の支援、法改正、有識者やコンサルタントからのアドバイスなどを回答している。</p>
検討着手から計画策定までの期間	<p>• 約2年での策定が多い。</p> 	<p>• 約1年での策定、約2年での策定が半々程度となっている。</p> 	<p>• 約2年での策定が多くなっている。</p> 	<p>• 約1年での策定、約2年での策定が半々程度となっている。3年以上かけて策定する市区町村も見られる。</p> 
有識者やコンサルへの委託	<p>• 多くの市区町村が有識者やコンサルへの委託を行っている。</p> 	<p>• 多くの市区町村が有識者やコンサルへの委託を行っている。一部の市区町村は、予算確保の問題で委託を行っていない。</p> 	<p>• 多くの市区町村が有識者やコンサルへの委託を行っている。一部の市区町村は、予算確保の問題や担当課職員による計画策定が自治体の方針とのことで委託を行っていない。</p> 	<p>• 多くの市区町村が有識者やコンサルへの委託を行っている。一部の市区町村は、予算確保の問題や基礎調査のみ委託と回答している。</p> 

【策定済み】市区町村 (4/10)

	大都市 (6 市区町村)	大都市近郊の住宅都市 (31 市区町村)	地方中心都市 (25 市区町村)	中山間地域・過疎地域 (37 市区町村)
調査事業やその他活用した補助・交付金	<ul style="list-style-type: none"> 多くの市区町村が地域公共交通調査等事業を活用している。 	<ul style="list-style-type: none"> 多くの市区町村が地域公共交通調査等事業を活用している。 一部の市区町村で、地方創生加速化交付金を活用している。 	<ul style="list-style-type: none"> 多くの市区町村が地域公共交通調査等事業を活用している。 地域公共交通協働トライアル推進事業や地方創生交付金の活用、また、都県の補助事業を活用している市区町村も見られる。 	<ul style="list-style-type: none"> 多くの市区町村が地域公共交通調査等事業を活用している。 地域公共交通協働トライアル推進事業や地方創生推進交付金を活用、また、都県の補助事業を活用している市区町村も見られる。
計画の特徴・ポイント、工夫した点	<ul style="list-style-type: none"> 意見聴取等の実態調査が特徴としてあがっている。 	<ul style="list-style-type: none"> 地域の実情に応じた検討、公共交通の具体的再編、上位関連計画との連携が特徴としてあがっている。 	<ul style="list-style-type: none"> 上位関連計画との連携、公共交通の具体的再編が特徴としてあがっている。 	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通の具体的再編、新モビリティ等の検討が特徴としてあがっている。 
計画策定にあたり苦勞した点	<ul style="list-style-type: none"> 関係者との調整・合意が苦勞した点としてあがっている。 	<ul style="list-style-type: none"> 目標値等の設定、関係者との調整・合意が苦勞した点としてあがっている。 	<ul style="list-style-type: none"> 目標値等の設定、関係者との調整・合意が苦勞した点としてあがっている。 	<ul style="list-style-type: none"> 目標値等の設定、施策等の具体化が苦勞した点としてあがっている。 
計画策定にあたり課題として残った点	<ul style="list-style-type: none"> 施策等の詳細検討、進行管理が課題としてあがっている。 	<ul style="list-style-type: none"> 施策等の詳細検討、進行管理が課題としてあがっている。 	<ul style="list-style-type: none"> 施策等の詳細検討、財源確保が課題としてあがっている。 	<ul style="list-style-type: none"> 施策等の詳細検討が課題としてあがっている。 

【策定済み】市区町村 (5/10)

	大都市 (6 市区町村)	大都市近郊の住宅都市 (31 市区町村)	地方中心都市 (25 市区町村)	中山間地域・過疎地域 (37 市区町村)
市区町村間の連携	<ul style="list-style-type: none"> 連携を行っている市区町村と、行っていない市区町村が半々程度となっている。  <ul style="list-style-type: none"> ■ 連携を行った ■ 連携を行わなかった ■ 無回答 	<ul style="list-style-type: none"> 連携を行っていない方が多くなっている。  <ul style="list-style-type: none"> ■ 連携を行った ■ 連携を行わなかった ■ 無回答 	<ul style="list-style-type: none"> 連携を行っている市区町村と、行っていない市区町村が半々程度となっている。  <ul style="list-style-type: none"> ■ 連携を行った ■ 連携を行わなかった ■ 無回答 	<ul style="list-style-type: none"> 連携を行っている市区町村と、行っていない市区町村が半々程度となっている。  <ul style="list-style-type: none"> ■ 連携を行った ■ 連携を行わなかった ■ 無回答
連携を行った内容	<ul style="list-style-type: none"> 策定に関する情報提供を事前・中間・策定後に実施。 都県と自治体による共同策定。 	<ul style="list-style-type: none"> 共同運行を行っている広域路線バスの検討及び実証実験を関係市と連携して実施。 近隣市のバスルートとの連携。 市境の鉄道駅に近隣市のコミュニティバスと結節点を設置。 路線が乗り合わせている近隣市を協議会の委員とした。 	<ul style="list-style-type: none"> 広域計画であるため連携が前提であった。 定住自立圏の計画は関係自治体と共同で計画を策定し、単独計画についても広域計画との整合性を図った。 広域連携バスについて関係市町と調整。 鉄道駅に接続する路線バスの検討を隣接市と行った。 	<ul style="list-style-type: none"> 広域路線バスの運行のため、近隣市と連携した。 市区町村を跨ぐ生活路線バスの運行に係る調整 合同の地域公共交通計画を策定
連携を行わなかった理由	<ul style="list-style-type: none"> 区単独での連携は難しいため。 バス路線の大部分が市域内で完結しているため。 都県が全体調整を行い、自治体同士の調整は特になかったため。 	<ul style="list-style-type: none"> 市内に限定した交通課題が対象だったため。 過去にバス路線関係で連携を検討したが、実現に至らなかったため。 市内の公共交通網の整備を優先したため。 近隣市が、計画策定や協議会設置を行っていないため。 都市構造として、多くの住民が本市中心部に向かって移動をしているため。 	<ul style="list-style-type: none"> 本市が先行して策定したため。 市単体で公共交通が完結するため。 連携して行う事業がなかったため。 計画区域が市全域であり、他自治体は対象ではなかったため。 周辺市区町村は、既存の公共交通網が充実していないため、連携を行える環境になかった。 	<ul style="list-style-type: none"> 他市区町村に影響を及ぼす内容がなかったため。 市内だけを対象にした計画であったため。(計画範囲が市内のため) 広域的な計画を策定する必要がなかった。 市区町村間で連携の下地がないため。 市区町村間の連携が必要ないため。
計画策定にあたり協力が得られたデータ	<ul style="list-style-type: none"> 路線バスの運行経路、利用者数、系統数 	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通の利用者数の実績、乗降客数のデータ、収支率 バリアフリー車両の導入数 	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通の利用者数の実績、乗降客数のデータ、収支率 路線バスの1日あたりの停留所通過者数 交通事業者の営業損益等 	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通の利用者数の実績、乗降客数のデータ、収支率 路線バスの各系統の運行便数や乗合車両台数 免許返納者数
計画策定にあたり協力が得られないデータ	<ul style="list-style-type: none"> 系統ごとの事業採算性 路線バスの利用 OD 	<ul style="list-style-type: none"> ICカードの利用データ 停留所ごとの利用者数、1日あたりの利用者数(事業者による) 運行経費 	<ul style="list-style-type: none"> 詳細な OD データ 	<ul style="list-style-type: none"> 黒字のバス路線の状況、運行収支
計画策定にあたり協力が得られない理由	<ul style="list-style-type: none"> 経営情報のため 定額制運賃のため、データ自体が存在しない 	<ul style="list-style-type: none"> 事業者が計測していないため 年ごとの集計方法が異なっているため、集計が困難なため 情報公開の規定に抵触するため 各社の経営上の機密情報となるため 	<ul style="list-style-type: none"> 営業秘密に該当するデータであるため 	<ul style="list-style-type: none"> 黒字のバス路線については公表する義務なし 社外秘のため

【策定済み】市区町村 (6/10)

	大都市 (6 市区町村)	大都市近郊の住宅都市 (31 市区町村)	地方中心都市 (25 市区町村)	中山間地域・過疎地域 (37 市区町村)
上位関連計画との連携による効果	<p>• 公共交通の将来像、ネットワーク、役割の明確化を効果としてあげている。</p>	<p>• 公共交通の将来像、ネットワーク、役割の明確化、上位関連計画への反映を効果としてあげている。</p>	<p>• 公共交通の将来像、ネットワーク、役割の明確化、施策の具体化を効果としてあげている。</p>	<p>• 公共交通の将来像、ネットワーク、役割の明確化を効果としてあげている。</p>
計画策定後の施策について、効果が出ている施策等	<p>• 公共交通の再編、新たな公共交通の導入を施策としてあげている。</p>	<p>• 公共交通の再編、新たな公共交通の導入を施策としてあげている。</p>	<p>• 公共交通の再編、新たな公共交通の導入を施策としてあげている。</p>	<p>• 公共交通の再編、新たな公共交通の導入を施策としてあげている。</p>
計画策定後の施策について、実施できていない施策等	<p>• その他回答が多い。策定したばかりで不明との回答となっている。</p>	<p>• 利用促進事業を施策としてあげている。</p>	<p>• 環境整備事業を施策としてあげている。</p>	<p>• 他分野との連携、公共交通の再編、新技術の導入、環境整備事業を施策としてあげている。</p>

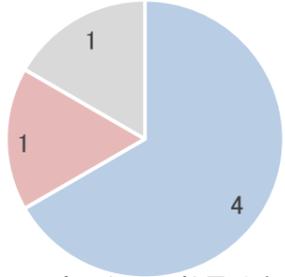
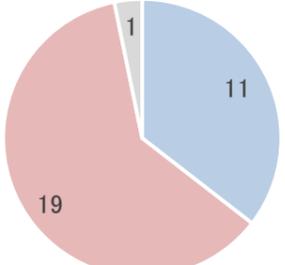
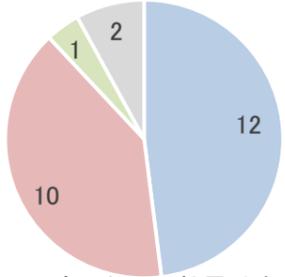
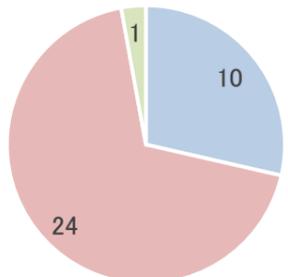
【策定済み】市区町村 (7/10)

	大都市 (6 市区町村)	大都市近郊の住宅都市 (31 市区町村)	地方中心都市 (25 市区町村)	中山間地域・過疎地域 (37 市区町村)
計画策定後の施策について、実施しても効果が見えない施策等	<ul style="list-style-type: none"> • その他回答が見られる。策定したばかりで不明との回答となっている。 	<ul style="list-style-type: none"> • 利用促進事業、公共交通の再編を施策としてあげている。 	<ul style="list-style-type: none"> • 利用促進事業、公共交通の再編を施策としてあげている。 	<ul style="list-style-type: none"> • 公共交通の再編を施策としてあげている。
施策等が実施できていない、効果が見えていない理由	<p><実施できていない理由></p> <ul style="list-style-type: none"> • 新型コロナウイルスにより遅延したため 	<p><実施できていない理由></p> <ul style="list-style-type: none"> • 新型コロナウイルスの影響により、再編や利用促進の取り組みができないため。 • 財源不足、有用な新技術が分からない。 • 計画の趣旨が委員に浸透していないため、具体的な施策が実施できない。 • 民間事業者都合や予算確保が困難なため。 • 政策的な調整が必要、享受する人の声が聞き取れない。 • 法整備との整合性が取れていないため。 <p><効果が見えていない理由></p> <ul style="list-style-type: none"> • 再編前と路線数・便数が大幅に異なるため、比較が難しい。 	<p><実施できていない理由></p> <ul style="list-style-type: none"> • 新型コロナウイルスの影響により、再編や利用促進の取り組みができないため。 • 専門的な知見が必要でコンサル等への委託が必要だが、予算措置ができていないため。 • 財源確保の面から実施できていない施策がある。 • 従事職員の不足、所管部署が多忙なため、人員不足により事業実施が難しかった。 <p><効果が見えていない理由></p> <ul style="list-style-type: none"> • 運行形態の相違、運賃体系の相違、運行経費の負担割合、バス保有台数からの運行上の制限など、調整を要する事項が多岐に渡っているため、中長期的に協議を進める。 	<p><実施できていない理由></p> <ul style="list-style-type: none"> • 新型コロナウイルスの影響により、再編や利用促進の取り組みができないため。 • 予算確保ができないため、多額の費用負担が必要であるため。 • 施策に係る実施主体や費用負担等の問題があり、具体化できていない。 • 運転手が不足しているため施策が実施できていない。
地域公共交通特定事業の実施有無	<ul style="list-style-type: none"> • 1 市区町村が実施、1 市区町村が検討中となっている。 	<ul style="list-style-type: none"> • 4 市区町村が実施となっている。 	<ul style="list-style-type: none"> • 4 市区町村が実施となっている。 	<ul style="list-style-type: none"> • 実施している市区町村はなしとなっている。
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> • 地域公共交通利便増進事業 • 道路運送高度化事業 	<ul style="list-style-type: none"> • 地域公共交通再編事業 • 地域旅客運送サービス継続事業 	<ul style="list-style-type: none"> • 地域公共交通利便増進事業 • 軌道運送高度化事業 	—
実施による効果	<ul style="list-style-type: none"> • BRT の運行 	<ul style="list-style-type: none"> • 効率的なバスネットワークが形成 • 地域内フィーダー補助の要件緩和等 	<ul style="list-style-type: none"> • バス路線の再編等による運行の効率化及び利便性の向上 • 事業者による等間隔運行に向けた協定締結 	—

【策定済み】市区町村（8/10）

	大都市（6市区町村）	大都市近郊の住宅都市（31市区町村）	地方中心都市（25市区町村）	中山間地域・過疎地域（37市区町村）
地域公共交通利便増進事業における事業内容	<ul style="list-style-type: none"> 運行回数の維持（協議中） 	—	<ul style="list-style-type: none"> BRTの再編、2市区町村を結ぶ路線の効率化、路線の新設、朝夕と日中の路線の工夫、交通広場の活用、現状路線の維持 路線等の編成の変更、運行回数又は運行時刻の設定、他の種類への旅客運送事業への転換、乗継に関する分かりやすい情報提供 	—
実施による効果	<ul style="list-style-type: none"> コロナ禍により急激に減少した乗車人員の早期回復 	—	<ul style="list-style-type: none"> バス路線新設に伴う利便性の向上、路線再編による運行効率の向上等 まちなかにおける回遊性の向上や地域特性にあった交通モード(路線からデマンド)への転換など 	—
地域公共交通特定事業を実施していない理由	<ul style="list-style-type: none"> バス事業者からメリットを感じないと伺ったことがあるため、実施に至っていない。 	<ul style="list-style-type: none"> 市コミュニティバスには一定の利用者がいるため、再編等の費用対効果が高くない。 現在はサービスレベルの高い公共交通が運行されているため 実施計画の策定に費用がかかるため 	<ul style="list-style-type: none"> 国庫補助以外のメリットを感じない 効果が見込まれない 人員不足により事業を実施する余裕がなかった。 	<ul style="list-style-type: none"> 路線再編に向けた具体的な取り組みを進められなかったため 旧・地域公共交通再編実施計画（現・地域公共交通利便増進実施計画）があり、路線再編などを実施したが、計画変更に際して、軽微な変更だったとしてもかなり変更に時間を要する事があり、メリットを感じられない部分があった。
目標・KPIの設定で工夫したこと	<ul style="list-style-type: none"> コミュニティバス運行に関する目標とする収支率を他自治体の例を参考とした。 既存の統計やアンケートで測定できる指標を設定している。 通常非公開である民間路線バスの乗車人員について、協議会での合意形成により、幹線道路におけるグロス集計値として公表し、具体的な数値目標として設定することで、評価の明瞭化を図った。 	<ul style="list-style-type: none"> 極力アウトカム指標となるようにした 地域公共交通に対する市民の満足度を目標値に設定した。 コロナの影響を考慮し、数値目標を適宜見直しすることとした。 目標値の進捗状況を把握しやすくするため、世論調査、統計年報を活用した算出できる目標値を設定している。 計画期間が20年と長期にわたるため、アウトカム指標とアウトプット指標を設定し、またそれらの指標について短期（6年）、中期（12年後）長期（20年後）の目標も設定した。 	<ul style="list-style-type: none"> 個別自治体ごとの統一的な指標とともに、都市圏全体の指標を設定 数値化・実績値の把握の容易さ 都市交通戦略と整合を図りつつ、LRTが整備される工業団地の従業員人口を目標値として設定した。 	<ul style="list-style-type: none"> 持続可能な観点から財政負担額を削減しつつ、効果的な見直しにより、利用率や満足度を向上させることを意識した。 交通弱者の最低限の移動手段を確保しつつ、役割分担により、持続可能な観点から財政負担額を削減させることを意識した。 公共交通の利用者が減少している中においても現状維持を目指し、住民の公共交通満足度を改善するよう目標を定めた。 絵に描いたもちにならないよう、現実的な目標値を設定 短期間で完了する事業ではなく、計画期間にわたって継続できる事業を設定し、策定当初の実態に見合うような目標・KPIとした。 デマンド交通の収支率を目標値設定し、都県平均を意識した。
評価の段階で苦労している点	—	<ul style="list-style-type: none"> 地域公共交通確保維持改善事業と重複して評価しなければならず煩雑。 コロナ禍の影響が大きく、比較分析等においても適切な評価ができないと予測される点。 市民満足度を評価項目としており、社会状況の変化等から市民ニーズが異なり評価が困難。 	<ul style="list-style-type: none"> 地域公共交通確保維持改善事業と重複して評価しなければならず煩雑。国の評価様式にあてはめて報告することが難しい。 コロナ禍の影響が大きく、比較分析等においても適切な評価ができないと予測される点。 都市交通戦略の評価の時期と被るため、手続きが煩雑となる。 	<ul style="list-style-type: none"> 地域公共交通確保維持改善事業と重複して評価しなければならず煩雑。 コロナ禍の影響が大きく、比較分析等においても適切な評価ができないと予測される点。 評価指標に係る実績の把握に事業者の協力が必要であり、多くの時間を要すること。

【策定済み】市区町村 (9/10)

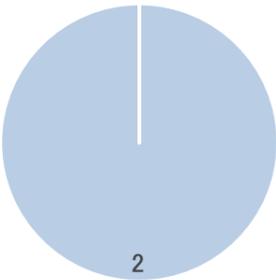
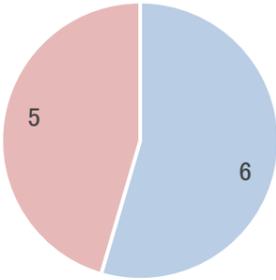
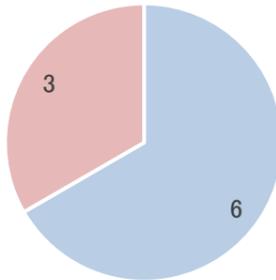
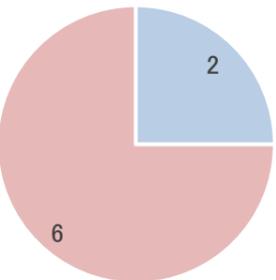
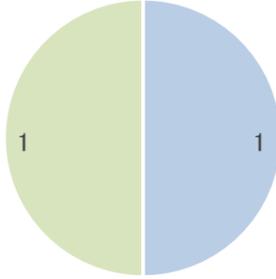
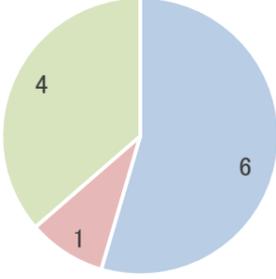
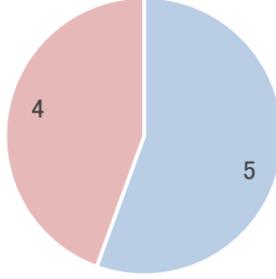
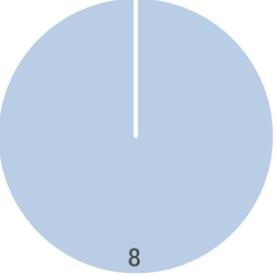
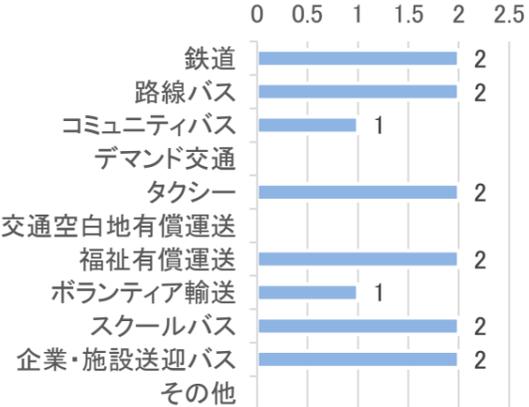
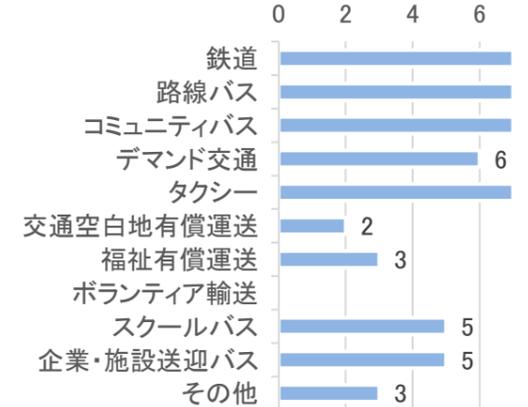
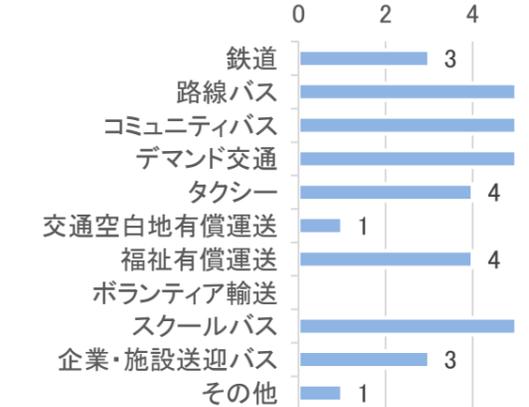
	大都市 (6 市区町村)	大都市近郊の住宅都市 (31 市区町村)	地方中心都市 (25 市区町村)	中山間地域・過疎地域 (37 市区町村)
収支率及び公的負担額について目標値に設定していない理由	<ul style="list-style-type: none"> 収支率については、バス事業者からのデータ提供が難しくことから、目標値に設定していない。 収支が課題となっていないため。 	<ul style="list-style-type: none"> 既存路線の収支率等について交通事業者からの提供が難しいため 収支率や公費負担額より住民の利便性の向上を優先するものとしたため 公共交通の維持という観点から、収支や公費負担の額を目標とするのはそぐわないため。 	<ul style="list-style-type: none"> 地域公共交通利便増進実施計画の中で設定したため。 公共交通は社会インフラであると考えていることに加え、今後、更なる公共交通の利便性の向上に取り組んでいることから、公費負担額等の目標の設定は現状では考えていない。 	<ul style="list-style-type: none"> コロナ禍の影響が大きく、収支率及び公費負担額を目標値に設定することは適当でないと考えたため。 収支率設定なし、赤字でも確保すべき交通があるため 稼働率や利用者数の目標値を設定することで、収支率及び公費負担額といった金銭的な目標値と同等の意味合いが担保できるため。
上位・関連計画で用いられている指標との関係	<ul style="list-style-type: none"> 目標が合致する施策で同一の指標を使用した。 	<ul style="list-style-type: none"> 先に策定している上位計画の指標と実際の推移を比べたところ、それが現実的ではないため、本計画では改めて指標を設定し直した。 まちづくり市民アンケートの結果を反映した 上位・関連計画で用いられている指標を深掘りして指標を設定した。 	<ul style="list-style-type: none"> 関連計画である環境基本計画の成果指標に、コミュニティバス、デマンド型交通の年間利用者数を設定するなど、交通計画の指標との整合を図った。 上位計画で用いられている指標と齟齬がないよう検討した。 地域公共交通計画で設定した KPI を総合計画に反映し、連携を図った。 	<ul style="list-style-type: none"> 上位計画の関係で実施している、公共交通に対する市民満足度の調査結果を現状値に使用した。 新たに設定した KPI を上位計画・関連計画に反映できるよう連携を図った。
地域公共交通計画の策定効果	<ul style="list-style-type: none"> 効果は大いにあったとの回答が多い。  <p>■ 効果は大いにあった ■ 効果は多少あった ■ 効果はない ■ 無回答</p>	<ul style="list-style-type: none"> 効果は多少あったが最も多く、次いで、効果は大いにあったとの回答が多い。  <p>■ 効果は大いにあった ■ 効果は多少あった ■ 効果はない ■ 無回答</p>	<ul style="list-style-type: none"> 効果は大いにあった、効果は多少あったとの回答が半々程度となっている。  <p>■ 効果は大いにあった ■ 効果は多少あった ■ 効果はない ■ 無回答</p>	<ul style="list-style-type: none"> 効果は多少あったが最も多く、次いで、効果は大いにあったとの回答が多い。  <p>■ 効果は大いにあった ■ 効果は多少あった ■ 効果はない ■ 無回答</p>
効果があった具体的内容	<ul style="list-style-type: none"> 計画を策定することで、バス事業者をはじめとする交通事業者との連携がしやすくなった。 区民や関係者と合意形成しやすくなった。 定期的な情報共有・課題共有・対応策の検討に関するテーブルが整備された。 個別計画策定の際の役割分担が明確化し、取組の整理や調整がしやすくなった。 	<ul style="list-style-type: none"> 交通事業者と認識の共有が図れた。 他の輸送資源も含め、公共交通全体を考えるきっかけになった。予算確保の際に根拠として示せるようになった。 小さな交通（デマンド乗合交通）の導入に繋がった。 廃止基準を基に公共交通を見直すことができる。 住民、利用者と「持続可能性」の視点からも意見交換が可能になった。 デマンド交通の利用者が増加した。 	<ul style="list-style-type: none"> 関係者と合意形成しやすくなった。 市内地域別の交通課題を把握できたため、地域別の施策を立案しやすくなった。 計画に記載されているためコミュニティバス等の新たな事業を実施しやすくなる。 関係者と現状の把握・今後の方向性の共有ができた。 公共交通に関する予算確保の根拠としやすくなった。 担当者が明確なビジョンをもって具体的施策を推進することができる。 	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通に関する予算確保がしやすくなった。 事業進捗の把握、事業実施の根拠。 関係者と合意形成しやすくなった。 市民への説明がしやすくなった。 公共交通の再編、観光来訪者の移動手段確保に向けた検討のベースになった。 デマンドタクシーを導入できた。 実施すべき具体的施策及び施策の展開の方向性が明確化された。 公共交通事業を見直す契機となった。 実施検討すべき交通課題が明文化され、データ把握により状況分析が可能となった。

【策定済み】市区町村（10/10）

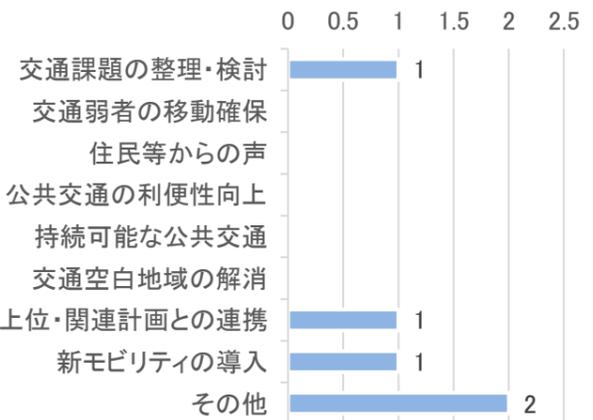
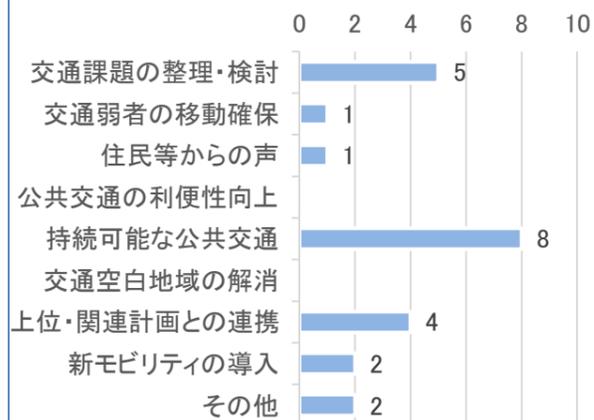
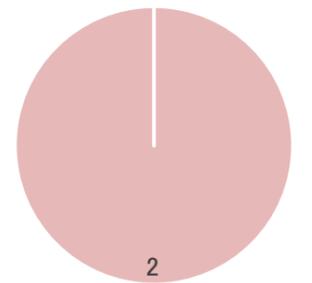
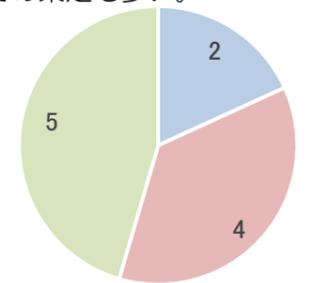
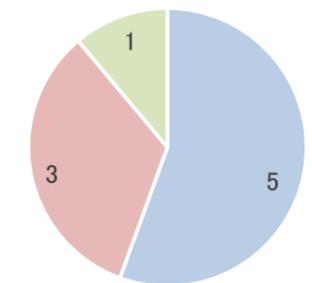
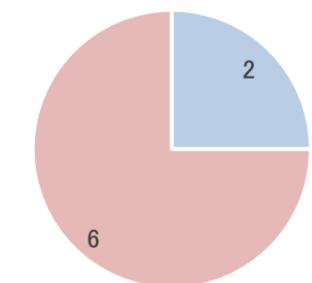
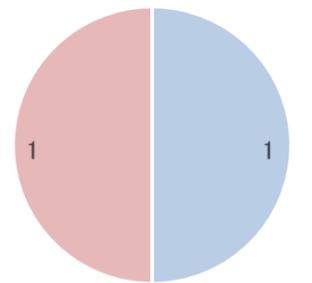
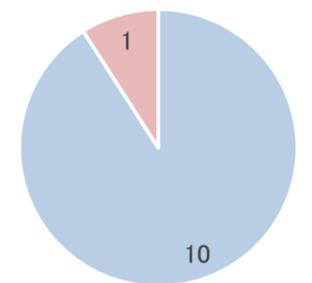
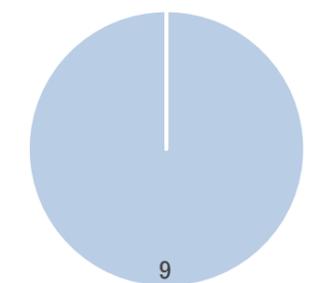
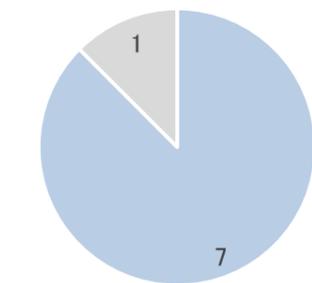
	大都市（6市区町村）	大都市近郊の住宅都市（31市区町村）	地方中心都市（25市区町村）	中山間地域・過疎地域（37市区町村）
計画策定に関して 国に求めること	<ul style="list-style-type: none"> 交通状況は都市により異なるため、大都市版の地域公共交通計画や地域公共交通特定事業に関する事例集の作成。 自治体向けの手引きに関しては過疎地域と大都市の二極化ではなく、運輸局が管轄する都県を分析して手引きを作成。 	<ul style="list-style-type: none"> 道路運送法関係も含め、初任者向けの研修。研修の動画等をアーカイブとして残す。 公共交通に関するアドバイザー派遣制度。 補助対象が協議会のみではなく、従来通り自治体も対象。 公共交通活性化協議会での積極的な発言。 計画更新時の財政支援。 手引きも必要だが、計画のモデルがあると策定しやすい。 計画策定の効果等を示すパンフ。 	<ul style="list-style-type: none"> 地方版の運用の手引き。 計画策定後の路線再編における国庫補助を活用しやすくしてほしい。 特別交付税措置を拡充（元に戻す）してほしい。 都県に対し市区町村の策定を支援するように指導してほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> 目標値の達成状況に係る評価方法等の手引き。 計画に必要性の薄い情報が幅広く盛り込まれる傾向がある。必要な情報を簡潔にまとめるよう方針を示してもらいたい。 デマンド交通等の導入だけでなくランニングコストの支援拡大。 各種補助事業の支援の継続。 策定した計画に修正や追加した場合等、事象別の手引きの周知及び計画を策定した自治体の公表。
計画策定に関して 都県に求めること	<ul style="list-style-type: none"> コミュニティバスの運行に係る補助金制度の拡大。 策定及び施策に係る財政的支援。 公的支援の間接補助ではなく、公的支援をいかに抑えて健全経営を支援するかの手引きや都県レベルの協議会。 	<ul style="list-style-type: none"> 市区町村単位ではなく、もっと広域的な範囲を一体的に見直して行く必要があると考えるが、その音頭。 幹線系統への主体的な支援と関係市区町村の調整。 新たな公共交通導入を検討するために必要な各市区町村の費用負担の考え方。 都県内事例の集約と情報共有。 利用促進活動に係る費用等の支援。 	<ul style="list-style-type: none"> 市をまたぐ計画や、路線の調整。 広域路線に関する方針の決定及び市区町村連携の調整。 近隣自治体における交通計画の策定状況や特徴などを情報共有してほしい。 市区町村が策定する前に都県の方針を明確に示してほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> 地域間幹線系統などの広域路線に対する取組の舵取り役。 交通網が脆弱な地域への支援。 計画を推進するための助言等。 都県独自の補助金等の充実化。

■【策定中】市区町村

【策定中】市区町村（1/4）

	大都市（2市区町村）	大都市近郊の住宅都市（11市区町村）	地方中心都市（9市区町村）	中山間地域・過疎地域（8市区町村）
公共交通の専門部署の設置有無	<ul style="list-style-type: none"> 回答市区町村の全てが専門部署を設置している。  <p>■ 設置あり ■ 設置なし ■ 無回答</p>	<ul style="list-style-type: none"> 回答市区町村の半数程度が専門部署を設置している。  <p>■ 設置あり ■ 設置なし ■ 無回答</p>	<ul style="list-style-type: none"> 回答市区町村の半数以上が専門部署を設置している。  <p>■ 設置あり ■ 設置なし ■ 無回答</p>	<ul style="list-style-type: none"> 回答市区町村の半数以上が専門部署を設置していない。  <p>■ 設置あり ■ 設置なし ■ 無回答</p>
公共交通に係る担当者の人数 ※管理者を除く等	<ul style="list-style-type: none"> 1~2名の体制、5名以上の体制となっている。  <p>■ 1~2名 ■ 3~4名 ■ 5名以上 ■ 無回答</p>	<ul style="list-style-type: none"> 1~2名の体制、5名の体制が多くなっている。  <p>■ 1~2名 ■ 3~4名 ■ 5名以上 ■ 無回答</p>	<ul style="list-style-type: none"> 1~2名の体制、3~4名の体制が半々となっている。  <p>■ 1~2名 ■ 3~4名 ■ 5名以上 ■ 無回答</p>	<ul style="list-style-type: none"> 1~2名の体制が多くなっている。  <p>■ 1~2名 ■ 3~4名 ■ 5名以上 ■ 無回答</p>
運行している交通モード	<ul style="list-style-type: none"> 鉄道、路線バス、タクシー、自家用有償運送などの運行が見られる。 	<ul style="list-style-type: none"> コミュニティバス、路線バス、タクシーなどの回答が多い。 その他回答は、シェアサイクルなどが見られる。 	<ul style="list-style-type: none"> 鉄道、路線バス、コミュニティバス、デマンド交通、タクシーなどの回答が多い。 その他回答は、無料バスなどが見られる。 	<ul style="list-style-type: none"> 路線バス、コミュニティバス、デマンド交通などの回答が多い。 

【策定中】市区町村 (2/4)

	大都市 (2 市区町村)	大都市近郊の住宅都市 (11 市区町村)	地方中心都市 (9 市区町村)	中山間地域・過疎地域 (8 市区町村)
計画策定の主な理由	<ul style="list-style-type: none"> 交通課題の存在が理由としてあがっている。 	<ul style="list-style-type: none"> 交通課題の存在、持続可能な公共交通の構築などが理由としてあがっている。 	<ul style="list-style-type: none"> 持続可能な公共交通の構築、交通課題の存在などが理由としてあがっている。 	<ul style="list-style-type: none"> 交通課題の存在、持続可能な公共交通の構築などが理由としてあがっている。 
計画策定の後押しとなったこと	<ul style="list-style-type: none"> 活性化再生法改正による計画作成の努力義務化などを回答している。 	<ul style="list-style-type: none"> 地域公共交通計画の作成と運用の手引きの公表、国や都県からの情報提供や補助金等の支援、法改正、有識者からのアドバイス、立地適正化計画との連携などを回答している。 	<ul style="list-style-type: none"> 国や都県からの情報提供や補助金等の支援、法改正、近隣市区町村での実施状況の意見交換、都県による共同策定の要請などを回答している。 	<ul style="list-style-type: none"> 国や都県からの情報提供や補助金等の支援、法改正、デマンド交通維持継続と計画の連続性などを回答している。
検討着手から計画策定までの期間	<ul style="list-style-type: none"> 約2年での策定が多い。  <p>■ 約1年 ■ 約2年 ■ 3年以上 ■ 無回答</p>	<ul style="list-style-type: none"> 3年以上かけて策定する市区町村が見られる。約2年での策定も多い。  <p>■ 約1年 ■ 約2年 ■ 3年以上 ■ 無回答</p>	<ul style="list-style-type: none"> 約1年での策定が多くなっている。  <p>■ 約1年 ■ 約2年 ■ 3年以上 ■ 無回答</p>	<ul style="list-style-type: none"> 約2年での策定が多くなっている。  <p>■ 約1年 ■ 約2年 ■ 3年以上 ■ 無回答</p>
有識者やコンサルへの委託	<ul style="list-style-type: none"> 有識者やコンサルへ委託している市区町村と委託していない市区町村が見られる。  <p>■ 委託を行った ■ 委託を行わなかった ■ 無回答</p>	<ul style="list-style-type: none"> 多くの市区町村が有識者やコンサルへの委託を行っている。一部の市区町村は、予算確保の問題で委託を行っていない。  <p>■ 委託を行った ■ 委託を行わなかった ■ 無回答</p>	<ul style="list-style-type: none"> 多くの市区町村が有識者やコンサルへの委託を行っている。  <p>■ 委託を行った ■ 委託を行わなかった ■ 無回答</p>	<ul style="list-style-type: none"> 多くの市区町村が有識者やコンサルへの委託を行っている。  <p>■ 委託を行った ■ 委託を行わなかった ■ 無回答</p>

【策定中】市区町村 (3/4)

	大都市 (2 市区町村)	大都市近郊の住宅都市 (11 市区町村)	地方中心都市 (9 市区町村)	中山間地域・過疎地域 (8 市区町村)																																																																								
調査事業やその他活用した補助・交付金	<ul style="list-style-type: none"> 地域公共交通調査等事業を活用している。 	<ul style="list-style-type: none"> 多くの市区町村が地域公共交通調査等事業を活用している。 一部の市区町村で、都県の補助事業を活用している。 	<ul style="list-style-type: none"> 多くの市区町村が地域公共交通調査等事業を活用している。 都県の補助事業を活用している市区町村も見られる。 	<ul style="list-style-type: none"> 多くの市区町村が地域公共交通調査等事業を活用している。 																																																																								
計画の特徴・ポイント、工夫した点	<ul style="list-style-type: none"> 上位関連計画との連携、新モビリティ等の検討が特徴としてあがっている。 <table border="1"> <caption>大都市 (2 市区町村) 計画の特徴・ポイント</caption> <thead> <tr> <th>項目</th> <th>スコア</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>交通弱者の移動確保</td><td>0.0</td></tr> <tr><td>公共交通再編の具体化</td><td>0.0</td></tr> <tr><td>地域実情に応じた検討</td><td>0.0</td></tr> <tr><td>上位関連計画との連携</td><td>1.0</td></tr> <tr><td>新モビリティ等の検討</td><td>1.0</td></tr> <tr><td>意見聴取等の実態調査</td><td>0.0</td></tr> <tr><td>施策や目標の具体化</td><td>0.0</td></tr> <tr><td>その他</td><td>0.0</td></tr> </tbody> </table>	項目	スコア	交通弱者の移動確保	0.0	公共交通再編の具体化	0.0	地域実情に応じた検討	0.0	上位関連計画との連携	1.0	新モビリティ等の検討	1.0	意見聴取等の実態調査	0.0	施策や目標の具体化	0.0	その他	0.0	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通の具体的再編、上位関連計画との連携、意見聴取等の実態調査が特徴としてあがっている。 <table border="1"> <caption>大都市近郊の住宅都市 (11 市区町村) 計画の特徴・ポイント</caption> <thead> <tr> <th>項目</th> <th>スコア</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>交通弱者の移動確保</td><td>0.0</td></tr> <tr><td>公共交通再編の具体化</td><td>3.0</td></tr> <tr><td>地域実情に応じた検討</td><td>1.0</td></tr> <tr><td>上位関連計画との連携</td><td>2.0</td></tr> <tr><td>新モビリティ等の検討</td><td>0.0</td></tr> <tr><td>意見聴取等の実態調査</td><td>2.0</td></tr> <tr><td>施策や目標の具体化</td><td>0.0</td></tr> <tr><td>その他</td><td>1.0</td></tr> </tbody> </table>	項目	スコア	交通弱者の移動確保	0.0	公共交通再編の具体化	3.0	地域実情に応じた検討	1.0	上位関連計画との連携	2.0	新モビリティ等の検討	0.0	意見聴取等の実態調査	2.0	施策や目標の具体化	0.0	その他	1.0	<ul style="list-style-type: none"> 地域の実情に応じた検討、意見聴取等の実態調査が特徴としてあがっている。 <table border="1"> <caption>地方中心都市 (9 市区町村) 計画の特徴・ポイント</caption> <thead> <tr> <th>項目</th> <th>スコア</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>交通弱者の移動確保</td><td>0.0</td></tr> <tr><td>公共交通再編の具体化</td><td>3.0</td></tr> <tr><td>地域実情に応じた検討</td><td>3.0</td></tr> <tr><td>上位関連計画との連携</td><td>1.0</td></tr> <tr><td>新モビリティ等の検討</td><td>0.0</td></tr> <tr><td>意見聴取等の実態調査</td><td>2.0</td></tr> <tr><td>施策や目標の具体化</td><td>0.0</td></tr> <tr><td>その他</td><td>1.0</td></tr> </tbody> </table>	項目	スコア	交通弱者の移動確保	0.0	公共交通再編の具体化	3.0	地域実情に応じた検討	3.0	上位関連計画との連携	1.0	新モビリティ等の検討	0.0	意見聴取等の実態調査	2.0	施策や目標の具体化	0.0	その他	1.0	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通の具体的再編などが特徴としてあがっている。 <table border="1"> <caption>中山間地域・過疎地域 (8 市区町村) 計画の特徴・ポイント</caption> <thead> <tr> <th>項目</th> <th>スコア</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>交通弱者の移動確保</td><td>0.0</td></tr> <tr><td>公共交通再編の具体化</td><td>2.0</td></tr> <tr><td>地域実情に応じた検討</td><td>1.0</td></tr> <tr><td>上位関連計画との連携</td><td>0.0</td></tr> <tr><td>新モビリティ等の検討</td><td>1.0</td></tr> <tr><td>意見聴取等の実態調査</td><td>1.0</td></tr> <tr><td>施策や目標の具体化</td><td>0.0</td></tr> <tr><td>その他</td><td>0.0</td></tr> </tbody> </table>	項目	スコア	交通弱者の移動確保	0.0	公共交通再編の具体化	2.0	地域実情に応じた検討	1.0	上位関連計画との連携	0.0	新モビリティ等の検討	1.0	意見聴取等の実態調査	1.0	施策や目標の具体化	0.0	その他	0.0
項目	スコア																																																																											
交通弱者の移動確保	0.0																																																																											
公共交通再編の具体化	0.0																																																																											
地域実情に応じた検討	0.0																																																																											
上位関連計画との連携	1.0																																																																											
新モビリティ等の検討	1.0																																																																											
意見聴取等の実態調査	0.0																																																																											
施策や目標の具体化	0.0																																																																											
その他	0.0																																																																											
項目	スコア																																																																											
交通弱者の移動確保	0.0																																																																											
公共交通再編の具体化	3.0																																																																											
地域実情に応じた検討	1.0																																																																											
上位関連計画との連携	2.0																																																																											
新モビリティ等の検討	0.0																																																																											
意見聴取等の実態調査	2.0																																																																											
施策や目標の具体化	0.0																																																																											
その他	1.0																																																																											
項目	スコア																																																																											
交通弱者の移動確保	0.0																																																																											
公共交通再編の具体化	3.0																																																																											
地域実情に応じた検討	3.0																																																																											
上位関連計画との連携	1.0																																																																											
新モビリティ等の検討	0.0																																																																											
意見聴取等の実態調査	2.0																																																																											
施策や目標の具体化	0.0																																																																											
その他	1.0																																																																											
項目	スコア																																																																											
交通弱者の移動確保	0.0																																																																											
公共交通再編の具体化	2.0																																																																											
地域実情に応じた検討	1.0																																																																											
上位関連計画との連携	0.0																																																																											
新モビリティ等の検討	1.0																																																																											
意見聴取等の実態調査	1.0																																																																											
施策や目標の具体化	0.0																																																																											
その他	0.0																																																																											
計画策定にあたり苦勞した点	<ul style="list-style-type: none"> 住宅都市ならではの区民のQOLをあげる「具体的な施策」の立案。 	<ul style="list-style-type: none"> 計画策定とは独立した、既存の交通施策との整合。 優良事例の判断、多岐にわたる情報の分析。 コロナ禍による利用者減もあり数値的目標を立てにくい。 既得権の壁によりバス事業者が新たな取り組みに消極的である点。 	<ul style="list-style-type: none"> 施策等の位置づけが難しかった、目標値の設定が難しかった。 市民への合意形成。 計画で示していく予定の施策等について財政的な裏付けをどのように確保してくか苦勞すると考えている。 	<ul style="list-style-type: none"> 目標値の設定が難しい。 コロナ禍により、法定協議会の開催が困難なことから、計画策定に必要な実態調査、意見交換、合意形成が進みにくい。 専門セクションも専門人員も居ないなか大きい組織と同じような計画策定をしなくてはならないこと。 																																																																								
計画策定にあたり課題として残った点	<ul style="list-style-type: none"> 令和 12 年までの計画とする予定であるが、特に新モビリティの部分は、国や都と連動できる施策でないと持続性が担保されないと懸念している。 	<ul style="list-style-type: none"> アフターコロナ等今後の動向が読めない状況にある。 パターンダイヤやバス停の共通化、共同運行などバス会社同士の協力関係を構築できない。 	<ul style="list-style-type: none"> コミュニティ交通が適用する地域を整理したが、施策に基づく導入を実施することができなかった。 施策等に係る人材の確保をどのように行っていくかが課題になると考えている。 	<ul style="list-style-type: none"> 施策等を具体的に示せなかった。 																																																																								
市区町村間の連携	<ul style="list-style-type: none"> 連携を行っている市区町村と、行っていない市区町村が半々程度となっている。 <table border="1"> <caption>大都市 (2 市区町村) 市区町村間の連携</caption> <thead> <tr> <th>連携状況</th> <th>数</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>連携を行った</td><td>1</td></tr> <tr><td>連携を行わなかった</td><td>1</td></tr> <tr><td>無回答</td><td>0</td></tr> </tbody> </table>	連携状況	数	連携を行った	1	連携を行わなかった	1	無回答	0	<ul style="list-style-type: none"> 連携を行っていない方が多くなっている。 <table border="1"> <caption>大都市近郊の住宅都市 (11 市区町村) 市区町村間の連携</caption> <thead> <tr> <th>連携状況</th> <th>数</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>連携を行った</td><td>9</td></tr> <tr><td>連携を行わなかった</td><td>2</td></tr> <tr><td>無回答</td><td>0</td></tr> </tbody> </table>	連携状況	数	連携を行った	9	連携を行わなかった	2	無回答	0	<ul style="list-style-type: none"> 連携を行っている市区町村と、行っていない市区町村が半々程度となっている。 <table border="1"> <caption>地方中心都市 (9 市区町村) 市区町村間の連携</caption> <thead> <tr> <th>連携状況</th> <th>数</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>連携を行った</td><td>4</td></tr> <tr><td>連携を行わなかった</td><td>5</td></tr> <tr><td>無回答</td><td>0</td></tr> </tbody> </table>	連携状況	数	連携を行った	4	連携を行わなかった	5	無回答	0	<ul style="list-style-type: none"> 連携を行っている市区町村と、行っていない市区町村が半々程度となっている。 <table border="1"> <caption>中山間地域・過疎地域 (8 市区町村) 市区町村間の連携</caption> <thead> <tr> <th>連携状況</th> <th>数</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>連携を行った</td><td>4</td></tr> <tr><td>連携を行わなかった</td><td>4</td></tr> <tr><td>無回答</td><td>0</td></tr> </tbody> </table>	連携状況	数	連携を行った	4	連携を行わなかった	4	無回答	0																																								
連携状況	数																																																																											
連携を行った	1																																																																											
連携を行わなかった	1																																																																											
無回答	0																																																																											
連携状況	数																																																																											
連携を行った	9																																																																											
連携を行わなかった	2																																																																											
無回答	0																																																																											
連携状況	数																																																																											
連携を行った	4																																																																											
連携を行わなかった	5																																																																											
無回答	0																																																																											
連携状況	数																																																																											
連携を行った	4																																																																											
連携を行わなかった	4																																																																											
無回答	0																																																																											

【策定中】市区町村（4/4）

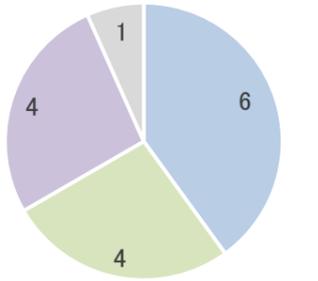
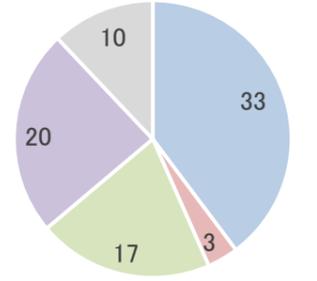
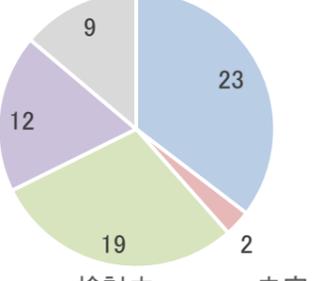
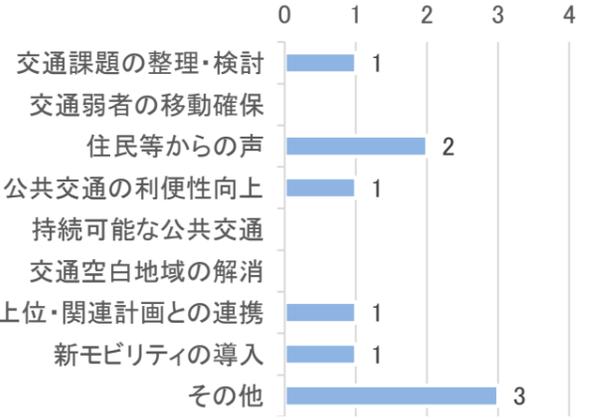
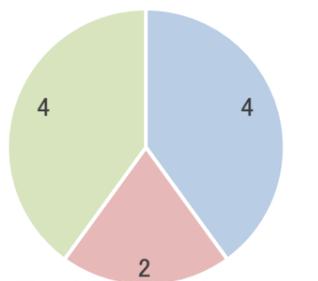
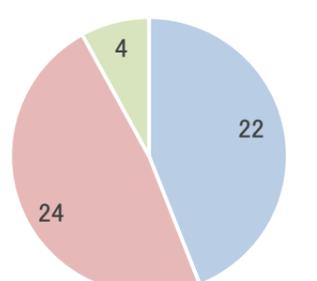
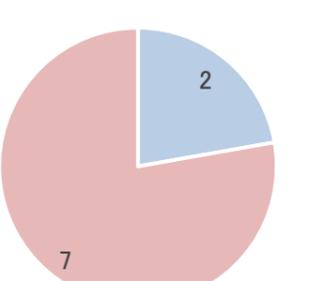
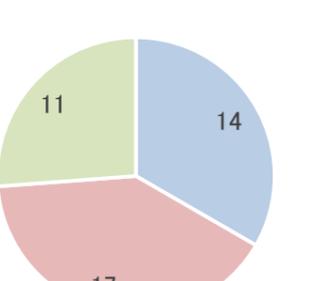
	大都市（2市区町村）	大都市近郊の住宅都市（11市区町村）	地方中心都市（9市区町村）	中山間地域・過疎地域（8市区町村）
連携を行った内容	<ul style="list-style-type: none"> 国や都、隣接区市との情報共有。 	<ul style="list-style-type: none"> 両市にまたがる新規バス路線の検討。 	<ul style="list-style-type: none"> 自治体間に路線バスが運行している隣接市と連携を行った。 都県が主導となり、複数市区町村と共同策定中。 隣接市区町村とは事務レベルで連絡体制の構築を図っていきたいと考えている。 	<ul style="list-style-type: none"> 隣接市と路線バスの乗り入れに関して連携した。 コミュニティバスの運行路線が隣接自治体を經由していることから、連携を図っている。
連携を行わなかった理由	<ul style="list-style-type: none"> 広域調整に係る記載の想定がないため。 	<ul style="list-style-type: none"> 圏域の課題よりも、市内地域公共交通の方向性が確立されていないことがより重要な課題となっているため。 高齢者や学生等の移動手段の確保が最優先すべき課題であり、まずは丘陵地と平坦地のネットワークの強化、並びに町全体の面的なネットワークの再構築が必要であるため。 連携を要するような、市域を跨ぐ基幹的なバス路線がないため。 	<ul style="list-style-type: none"> 町内の課題に特化した内容になっているため。 バスの運行経路が市内でほぼ完結しているため。 	<ul style="list-style-type: none"> 近隣市区町村と当町では交通課題の状況が異なるため。 共通の課題が一致しない。また間に都県などの調整役がないため調整が整わない。 交通弱者の地域内の移動手段確保のための市内公共交通ネットワークの再構築が喫緊の課題であると考えため。
計画策定に関して国に求めること	<ul style="list-style-type: none"> マスタープランである地域公共交通計画には、全体としてのネットワークの考え方やあり方を示すものとする方が良いのではないかと。収支などの指標の設定は、補助金を活用する場合には有効であると思うが、そうでない場合にはなくても良いのではないかと。固定的な視点で全体のあり方を捉える指標の考え方はもう馴染まくなってきている。 今まで競争原理により成り立ってきた都市部の交通の市場が揺らいでおり、今が転換期であると感じている。立地適正化制度にかわる「特別区版コンパクト・ネットワーク交通システム」のような日本版MaaSの構築が成されれば、マネタイズが担保できる交通以外のサービス連携が飛躍的に進むものと期待している。 	<ul style="list-style-type: none"> 十分な補助事業予算の確保。 財政的支援、研修会等での個別指導、実施事業事例集作成等。 公共交通事業に対する継続的な補助。 市域・県域をまたいだ交通網の再構築のために必要な計画策定に向けた主体的取り組み。 ランニングコストも含めて複数年事業で行えるMaaSやGTFSの補助メニューについて検討頂きたい。 都県への計画策定の推進等。 計画策定の効果等を示すパンフ（計画策定の意義を市民等に説明する際に後押しとなるもの）、大都市版の「作成・運用の手引き」、（計画策定の際は諸事情により補助の活用はしなかったものの）計画策定や個別の施策への技術的・財政的支援。 	<ul style="list-style-type: none"> 自治体間に広域路線が運行されている場合の計画区域の取扱い。 計画策定の効果等を示すパンフ。 策定事例の提示。 地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金の増額。 人材派遣や補助金等の支援制度の拡充。 計画策定に関する助言。 	<ul style="list-style-type: none"> 計画策定のための情報提供や財政的な支援の継続。 計画策定に係る補助額増大、計画策定に関する研修（講習）機会を増やす。 国庫補助金の拡充。 補助金の増額、申請書類の軽易化（運行実働時間対象でなく契約時間対象への復元）。
計画策定に関して都県に求めること	<ul style="list-style-type: none"> 既成市街地が密集する当区を含む広域なエリアにおいてのMaaSの推進に力添え頂きたい。 	<ul style="list-style-type: none"> 他地域で行われているバス1日無料デイについて、都県圏域でも行えるよう調整頂きたい。 広域的な計画の策定、都県内市区町村の情報共有等。 広域連携を行う場合や個別の施策として新たな交通手段の導入などを行う場合の技術的・財政的支援。 市区町村での取組事例の情報提供。 	<ul style="list-style-type: none"> 計画の策定。 市区町村の実情を勘案した策定。 人材派遣や補助金等の支援制度の拡充。 単発で話題先行の施策ではなく、市区町村の実態を把握し、長期的なビジョンで実態に即した対策・取組を期待したい。 	<ul style="list-style-type: none"> 各市区町村単位での計画を包括するような柔軟性のある都県計画の策定（鉄道などの市区町村単位では難しい広域に跨がる公共交通機関の方向性や各市区町村単位の地域拠点を広域的に結びつけるための広域バス路線の方向性を該当市区町村と調整しながら推進して欲しい） MaaSの取組を促進させるための自治体間連携を図る主導的役割。 郡単位等、都内広域にわたる交通計画の策定 都県による広域路線の決定。

■【未策定】市区町村

【未策定】市区町村 (1/3)

	大都市 (15 市区町村)	大都市近郊の住宅都市 (83 市区町村)	地方中心都市 (16 市区町村)	中山間地域・過疎地域 (65 市区町村)																																																																																								
公共交通の専門部署の設置有無	<p>• 回答市区町村の多くが専門部署を設置している。</p> <p>■ 設置あり ■ 設置なし ■ 無回答</p>	<p>• 回答市区町村の半数程度が専門部署を設置している。</p> <p>■ 設置あり ■ 設置なし ■ 無回答</p>	<p>• 回答市区町村の半数以上が専門部署を設置していない。</p> <p>■ 設置あり ■ 設置なし ■ 無回答</p>	<p>• 回答市区町村の半数以上が専門部署を設置していない。</p> <p>■ 設置あり ■ 設置なし ■ 無回答</p>																																																																																								
公共交通に係る担当者の人数 ※管理者を除く等	<p>• 3~4名の体制が多くなっている。</p> <p>■ 1~2名 ■ 3~4名 ■ 5名以上 ■ 無回答</p>	<p>• 1~2名の体制、3~4名の体制が多くなっている。</p> <p>■ 1~2名 ■ 3~4名 ■ 5名以上 ■ 無回答</p>	<p>• 1~2名の体制、3~4名の体制となっている。</p> <p>■ 1~2名 ■ 3~4名 ■ 5名以上 ■ 無回答</p>	<p>• 1~2名の体制が多くなっている。</p> <p>■ 1~2名 ■ 3~4名 ■ 5名以上 ■ 無回答</p>																																																																																								
運行している交通モード	<p>• 鉄道、路線バス、コミュニティバス、タクシーなどの運行が見られる。 • その他回答は、シェアサイクル、キックボードなどが見られる。</p> <table border="1"> <tr><td>鉄道</td><td>8</td></tr> <tr><td>路線バス</td><td>9</td></tr> <tr><td>コミュニティバス</td><td>9</td></tr> <tr><td>デマンド交通</td><td>8</td></tr> <tr><td>タクシー</td><td>8</td></tr> <tr><td>交通空白地有償運送</td><td>4</td></tr> <tr><td>福祉有償運送</td><td>4</td></tr> <tr><td>ボランティア輸送</td><td>4</td></tr> <tr><td>スクールバス</td><td>5</td></tr> <tr><td>企業・施設送迎バス</td><td>7</td></tr> <tr><td>その他</td><td>4</td></tr> </table>	鉄道	8	路線バス	9	コミュニティバス	9	デマンド交通	8	タクシー	8	交通空白地有償運送	4	福祉有償運送	4	ボランティア輸送	4	スクールバス	5	企業・施設送迎バス	7	その他	4	<p>• 鉄道、路線バス、コミュニティバス、タクシーなどの回答が多い。</p> <table border="1"> <tr><td>鉄道</td><td>52</td></tr> <tr><td>路線バス</td><td>61</td></tr> <tr><td>コミュニティバス</td><td>60</td></tr> <tr><td>デマンド交通</td><td>23</td></tr> <tr><td>タクシー</td><td>56</td></tr> <tr><td>交通空白地有償運送</td><td>1</td></tr> <tr><td>福祉有償運送</td><td>35</td></tr> <tr><td>ボランティア輸送</td><td>17</td></tr> <tr><td>スクールバス</td><td>40</td></tr> <tr><td>企業・施設送迎バス</td><td>47</td></tr> <tr><td>その他</td><td>5</td></tr> </table>	鉄道	52	路線バス	61	コミュニティバス	60	デマンド交通	23	タクシー	56	交通空白地有償運送	1	福祉有償運送	35	ボランティア輸送	17	スクールバス	40	企業・施設送迎バス	47	その他	5	<p>• 鉄道、路線バス、コミュニティバス、デマンド交通、タクシーなどの回答が多い。</p> <table border="1"> <tr><td>鉄道</td><td>10</td></tr> <tr><td>路線バス</td><td>10</td></tr> <tr><td>コミュニティバス</td><td>10</td></tr> <tr><td>デマンド交通</td><td>11</td></tr> <tr><td>タクシー</td><td>11</td></tr> <tr><td>交通空白地有償運送</td><td>3</td></tr> <tr><td>福祉有償運送</td><td>7</td></tr> <tr><td>ボランティア輸送</td><td>7</td></tr> <tr><td>スクールバス</td><td>9</td></tr> <tr><td>企業・施設送迎バス</td><td>6</td></tr> <tr><td>その他</td><td>2</td></tr> </table>	鉄道	10	路線バス	10	コミュニティバス	10	デマンド交通	11	タクシー	11	交通空白地有償運送	3	福祉有償運送	7	ボランティア輸送	7	スクールバス	9	企業・施設送迎バス	6	その他	2	<p>• 路線バス、コミュニティバス、タクシー、スクールバスなどの回答が多い。</p> <table border="1"> <tr><td>鉄道</td><td>8</td></tr> <tr><td>路線バス</td><td>14</td></tr> <tr><td>コミュニティバス</td><td>11</td></tr> <tr><td>デマンド交通</td><td>7</td></tr> <tr><td>タクシー</td><td>11</td></tr> <tr><td>交通空白地有償運送</td><td>5</td></tr> <tr><td>福祉有償運送</td><td>6</td></tr> <tr><td>ボランティア輸送</td><td>6</td></tr> <tr><td>スクールバス</td><td>15</td></tr> <tr><td>企業・施設送迎バス</td><td>3</td></tr> <tr><td>その他</td><td>3</td></tr> </table>	鉄道	8	路線バス	14	コミュニティバス	11	デマンド交通	7	タクシー	11	交通空白地有償運送	5	福祉有償運送	6	ボランティア輸送	6	スクールバス	15	企業・施設送迎バス	3	その他	3
鉄道	8																																																																																											
路線バス	9																																																																																											
コミュニティバス	9																																																																																											
デマンド交通	8																																																																																											
タクシー	8																																																																																											
交通空白地有償運送	4																																																																																											
福祉有償運送	4																																																																																											
ボランティア輸送	4																																																																																											
スクールバス	5																																																																																											
企業・施設送迎バス	7																																																																																											
その他	4																																																																																											
鉄道	52																																																																																											
路線バス	61																																																																																											
コミュニティバス	60																																																																																											
デマンド交通	23																																																																																											
タクシー	56																																																																																											
交通空白地有償運送	1																																																																																											
福祉有償運送	35																																																																																											
ボランティア輸送	17																																																																																											
スクールバス	40																																																																																											
企業・施設送迎バス	47																																																																																											
その他	5																																																																																											
鉄道	10																																																																																											
路線バス	10																																																																																											
コミュニティバス	10																																																																																											
デマンド交通	11																																																																																											
タクシー	11																																																																																											
交通空白地有償運送	3																																																																																											
福祉有償運送	7																																																																																											
ボランティア輸送	7																																																																																											
スクールバス	9																																																																																											
企業・施設送迎バス	6																																																																																											
その他	2																																																																																											
鉄道	8																																																																																											
路線バス	14																																																																																											
コミュニティバス	11																																																																																											
デマンド交通	7																																																																																											
タクシー	11																																																																																											
交通空白地有償運送	5																																																																																											
福祉有償運送	6																																																																																											
ボランティア輸送	6																																																																																											
スクールバス	15																																																																																											
企業・施設送迎バス	3																																																																																											
その他	3																																																																																											

【未策定】市区町村 (2/3)

	大都市 (15 市区町村)	大都市近郊の住宅都市 (83 市区町村)	地方中心都市 (16 市区町村)	中山間地域・過疎地域 (65 市区町村)
策定した計画の計画名、対象地域、期間など	<ul style="list-style-type: none"> 交通政策基本計画、地域公共交通基本方針、公共交通網整備方針、公共交通空白地域改善計画、交通まちづくり基本計画などの計画が見られる。 	<ul style="list-style-type: none"> 「地域公共交通総合連携計画」の他に、都市交通マスタープラン、地域公共交通再編実施計画、総合都市交通計画などの計画が見られる。 	<ul style="list-style-type: none"> 「地域公共交通総合連携計画」の他に、総合交通計画などの計画が見られる。 	<ul style="list-style-type: none"> 「地域公共交通総合連携計画」の他に、都市交通マスタープラン、公共交通ネットワーク計画が見られる。
計画策定予定	<ul style="list-style-type: none"> 策定予定、未定、策定予定なしの回答がそれぞれ見られる。  <p> ■ 策定予定 ■ 検討中 ■ 未定 ■ 策定予定なし ■ 無回答 </p>	<ul style="list-style-type: none"> 策定予定の市区町村が多く、未定や策定予定なしの市区町村も見られる。  <p> ■ 策定予定 ■ 検討中 ■ 未定 ■ 策定予定なし ■ 無回答 </p>	<ul style="list-style-type: none"> 策定予定、未定の回答が見られる。  <p> ■ 策定予定 ■ 検討中 ■ 未定 ■ 策定予定なし ■ 無回答 </p>	<ul style="list-style-type: none"> 策定予定、未定、策定予定なしの回答がそれぞれ見られる。  <p> ■ 策定予定 ■ 検討中 ■ 未定 ■ 策定予定なし ■ 無回答 </p>
計画策定を予定している主な理由	<ul style="list-style-type: none"> 住民等からの声理由としてあがっている。 	<ul style="list-style-type: none"> 交通課題の存在、持続可能な公共交通の構築などが理由としてあがっている。 	<ul style="list-style-type: none"> 交通課題の存在などが理由としてあがっている。 	<ul style="list-style-type: none"> 交通課題の存在、住民等からの声、持続可能な公共交通の構築などが理由としてあがっている。 
策定に踏み切れない理由	<ul style="list-style-type: none"> 計画の必要性を感じない、計画を策定すべきかわからないの回答が見られる。  <p> ■ 計画の必要性を感じない ■ 阻害要因 ■ 計画を策定すべきかわからない </p>	<ul style="list-style-type: none"> 計画の必要性を感じない、阻害要因の回答が多く見られる。  <p> ■ 計画の必要性を感じない ■ 阻害要因 ■ 計画を策定すべきかわからない </p>	<ul style="list-style-type: none"> 計画の必要性を感じない、阻害要因の回答が見られる。  <p> ■ 計画の必要性を感じない ■ 阻害要因 ■ 計画を策定すべきかわからない </p>	<ul style="list-style-type: none"> 計画の必要性を感じない、阻害要因、計画を策定すべきかわからないの回答が見られる。  <p> ■ 計画の必要性を感じない ■ 阻害要因 ■ 計画を策定すべきかわからない </p>

【未策定】市区町村 (3/3)

	大都市（15 市区町村）	大都市近郊の住宅都市（83 市区町村）	地方中心都市（16 市区町村）	中山間地域・過疎地域（65 市区町村）
策定に踏み切れない 具体的な理由	<p><計画の必要性を感じない></p> <ul style="list-style-type: none"> 公共交通が充実している。 交通不便地域が存在しない。 <p><阻害要因></p> <ul style="list-style-type: none"> 人員や財源の確保が困難。 <p><計画を策定すべきかわからない></p> <ul style="list-style-type: none"> 新規策定してもインセンティブが感じられない。 	<p><計画の必要性を感じない></p> <ul style="list-style-type: none"> 交通空白地域が少ない。 交通事業者と連携が図れている。 都市計画マスタープラン、総合交通戦略などがある。 <p><阻害要因></p> <ul style="list-style-type: none"> 人員や財源の確保が困難。 策定した場合の計画の実効性を高めていくことが困難。 <p><計画を策定すべきかわからない></p> <ul style="list-style-type: none"> 鉄道がないことや交通事業者が路線バス・タクシーともに各1社のみであることから策定すべきかわからない。 	<p><計画の必要性を感じない></p> <ul style="list-style-type: none"> 上位計画に含まれる。 <p><阻害要因></p> <ul style="list-style-type: none"> 人員や財源の確保が困難。 市域が飛び地となっており、単独市で計画策定ができない。 	<p><計画の必要性を感じない></p> <ul style="list-style-type: none"> 事業規模が小さいため。 デマンド交通を主軸とする方向性が明確であるため。 <p><阻害要因></p> <ul style="list-style-type: none"> 人員や財源の確保が困難。 知識、手法の問題。 <p><計画を策定すべきかわからない></p> <ul style="list-style-type: none"> 適任な有識者、目標値の設定、関係者との合意が難しい。
計画策定に関して 国に求めること	<ul style="list-style-type: none"> 計画策定のための補助とともに、計画に基づいた路線の導入を行うための運行経費補助。 計画体系の整理、上位計画や類似計画で包含させることへの許容、モビリティマネジメントを含めた公共交通利用促進について国レベルでの大きな施策の推進。 補助金、他自治体の事例、作成・運用の手引き 補助条件の緩和、補助上限額の増加。 計画の作成・運用の手引きの具体的なもの。 計画策定の具体的な必要性や効果についての情報提供。 計画策定後の事業実施に伴う継続的な財源の補助。 都市部における取組み事例紹介。 	<ul style="list-style-type: none"> 計画の作成・運用の手引きの具体的なもの コンサルの紹介。 財政的な支援、計画の作成・運用のノウハウの教示。 計画策定や事業推進にあたっての補助金の活用のしやすさ。 自治体規模や人口規模、立地等分類別の事例の紹介。 それぞれの市区町村の規模にあった事例等の資料提供（財政規模が大きく異なる市などの計画作成や事業の取組よりは、同様の規模の市の取組みのほうが実現可能な計画策定や事業の取組みの参考になる）。 運行費補助金にかかる計画の位置づけについての具体的な手引きの提供。 公共交通計画策定に関するメリットの明確化、補助要綱の簡素化、補助対象事業の拡大。 	<ul style="list-style-type: none"> 計画策定に係る補助については、協議会のみ対象とするのではなく、市区町村も対象となるように制度を改めてほしい。 計画の作成・運用の手引きの具体的なもの。計画策定及び運用に係る経費の補助。 引き続き、計画策定に係る費用の補助や計画策定に向けての研修会を開催。 事例紹介、学識者・コンサルの紹介、策定補助金。 策定にかかる補助金、学識者の紹介、策定マニュアル。 	<ul style="list-style-type: none"> 国補助を活用する条件を緩和してほしい。 同規模自治体の事例紹介。 計画の作成・運用の手引きの具体的なもの（支援など） 計画策定に関する補助金やコンサルトとの契約などを協議会名義ではなく、市も該当にしてもらいたい。担当が2人しかいないため、契約や支払いなど市のリソース（財務規則、財務会計システムなど）を使えないのは人的に厳しい。 他地域の事例紹介、コンサルタントの紹介、計画の作成・運用の手引きの具体的なもの（一連の流れがわかるもの）。
計画策定に関して 都県に求めること	<ul style="list-style-type: none"> 他自治体の計画の共有。 計画の作成・運用の手引きなど。 計画策定のための補助とともに、計画に基づいた路線の導入を行うための運行経費補助。 上位計画や類似計画で包含させた場合も策定と看做し、事業費補助の適用除外をなくす。 	<ul style="list-style-type: none"> 都県内各市の策定状況の紹介など。 学識経験者の紹介、コンサルタントの紹介、他地域の事例紹介。 計画策定に係る勉強会の実施。 都県が一定区域を指定するなどして広域での計画策定を支援。 	<ul style="list-style-type: none"> 学識者の紹介、コンサルタントの紹介。 都県内の圏域の割り振りや自治体間の調整。 都県内自治体の計画策定状況及び策定までのスケジュールを例として紹介していただきたい。 	<ul style="list-style-type: none"> 計画策定に係るサポート。 補助金等の財政上の支援。 他地域の事例紹介、コンサルタントの紹介、計画の作成・運用の手引きの具体的なもの（一連の流れがわかるもの）。

3-3 ヒアリング調査の実施目的

関東運輸局管内の全自治体に対して、地域公共交通計画の策定状況（策定済み、策定中、未策定）、策定に至った理由、未策定の理由などを把握するアンケート調査を実施しました。

アンケート調査結果をもとに、計画策定により効果が出ている市区町村や運行事業者、計画策定により効果があまり出なかった市区町村などに対してヒアリングを行い、その背景にある要因や課題を把握し、計画策定による効果（直接効果や間接効果）、計画策定の際に留意すべき項目などを整理し、自治体への有用な情報提供に繋げていくことを目的としました。

3-4 調査の方法

3-4-1 調査対象

関東運輸局管内の全自治体に対するアンケート調査結果については、都市類型別、策定状況別にとりまとめを行っています。

これらの視点から、アンケート調査結果より、「計画策定による効果を上げている市区町村及び運行事業者」「計画策定による効果に課題がある市区町村」「計画未策定の市区町村」を選定しました。

3-4-2 配布・回収方法

前項で選定した市区町村及び運行事業者に対して、次ページのヒアリング項目の内容についてWEB 会議システムにより、ヒアリングを行いました。

3-5 調査スケジュール

下記の調査スケジュールにより準備・調査実施を進めました。

- 対象候補との調整 ： 令和4年2月下旬～3月下旬
- 調査実施 ： 令和4年3月上旬～3月中旬
- 調査結果のとりまとめ ： 令和4年3月下旬

3-6 ヒアリング調査の調査対象及び調査項目

■計画策定による効果を上げている市区町村及び運行事業者

都市類型	市区町村	運行事業者	選定理由	主な調査項目	把握する内容
大都市	A 自治体	A 事業者	<ul style="list-style-type: none"> 幅広い調査資料から現状分析を行っており、地域公共交通利便増進実施計画にも着手している。それらの取組内容を詳細に把握するため。 	①計画策定を行った背景 ②これまでの公共交通の取組 ③計画策定のポイント ④特定事業の取組 ⑤KPI 設定の取組 ⑥計画策定による効果 ⑦計画策定の経費	①交通結節点の運用や検証すべき区域の存在を回答しており、その具体的内容。 ②地域公共交通網形成計画を策定する以前の取組内容。 ③資料、携帯電話位置情報、全数調査等の結果からどのように計画策定に反映したのか。 ④利便増進事業を予定しており、その具体的内容。 ⑤民間路線バスの乗車人員を具体的な数値目標として設定しており、目標設定までの過程。 ⑥定期的な情報共有等に関するテーブルの整備を回答しており、その具体的内容とその他の効果。 ⑦単費、調査事業の活用、その他、国や都県の補助金の活用状況。
	B 自治体	—	<ul style="list-style-type: none"> 行政と交通事業者が共有する計画策定が必要との認識から計画策定に取り組んでいる。取組内容と取組の過程を把握するため。 	①計画策定を行った背景 ②これまでの公共交通の取組 ③計画策定のポイント ④上位関連計画との連携 ⑤計画策定による効果 ⑥計画策定の経費	①行政と交通事業者が共有する計画策定が必要であったためと回答しており、その具体的内容。 ②地域公共交通網形成計画を策定する以前の取組内容。 ③新型コロナウイルス感染症による利用動向の変化の計画への記載について、具体的な取組内容。 ④計画の策定を契機として高齢者施策との連携が進んだと回答しており、その後の展開内容。 ⑤交通事業者との連携を効果としてあげており、その後の展開内容。また、回答結果以外の効果 ⑥単費、調査事業の活用、その他、国や都県の補助金の活用状況。
大都市近郊の住宅都市	C 自治体	B 事業者	<ul style="list-style-type: none"> 立地適正化計画と同時に策定しており、関連計画との連携効果を把握するため。 	①計画策定を行った背景 ②これまでの公共交通の取組 ③計画策定のポイント ④KPI 設定の取組 ⑤計画策定による効果 ⑥計画策定の経費	①立地適正化計画と一体的に策定と回答をしており、その狙い。また、計画策定を行った過程。 ②地域公共交通網形成計画を策定する以前の取組内容。 ③コンパクト・プラス・ネットワーク型の都市構造の更なる充実を目指した計画の具体的ポイント。 ④アウトカム指標とアウトプット指標を設定しており、その設定の考え方。 ⑤回答結果以外の効果（直接効果及び間接効果）。 ⑥単費、調査事業の活用、その他、国や都県の補助金の活用状況。
	D 自治体	—	<ul style="list-style-type: none"> デマンド交通の利用者が増加と回答しており、計画策定との関連性を把握するため。 	①計画策定を行った背景 ②これまでの公共交通の取組 ③調査事業等の活用 ④計画策定による効果 ⑤計画策定の経費	①交通課題の具体的内容。 ②地域公共交通網形成計画を策定する以前の取組内容。 ③地方創生推進交付金を活用しており、その活用方法。 ④デマンド交通の利用者が増加と回答しており、計画策定との関連性。回答結果以外の効果。 ⑤単費、調査事業の活用、その他、国や都県の補助金の活用状況。
地方中心都市	E 自治体	C 事業者	<ul style="list-style-type: none"> 自治体単独で計画策定をしており、加えて、定住自立圏でも計画策定しており、広域の計画策定のポイントを把握するため。 	①計画策定を行った背景 ②これまでの公共交通の取組 ③計画策定のポイント ④計画策定による効果 ⑤計画策定の経費	①近隣自治体との連携による利便性の高く効率性の良い交通網を構築するためと回答しており、その狙い。また、計画策定を行った過程。 ②地域公共交通網形成計画を策定する以前の取組内容。 ③広域での交通ネットワーク構築により、連携事業による利便性向上を目指した具体的ポイント。 ④広域計画について、様々な連携事業の実施により広域での公共交通の利便性向上に繋がっていると回答しており、その具体的内容。回答結果以外の効果（直接効果及び間接効果） ⑤単費、調査事業の活用、その他、国や都県の補助金の活用状況。
中山間地域・過疎地域	F 自治体	—	<ul style="list-style-type: none"> 同規模の自治体が連携した日常生活圏における計画策定のポイントを把握するため。 	①計画策定を行った背景 ②これまでの公共交通の取組 ③計画策定のポイント ④KPI 設定の取組 ⑤計画策定による効果 ⑥計画策定の経費	①日常生活圏で一体的に策定しており、その狙い。また、計画策定を行った過程。 ②地域公共交通網形成計画を策定する以前の取組内容。 ③2 自治体で効率的に公共交通網を維持するための施策を規定と回答しており、その具体的内容。 ④アウトカム指標とアウトプット指標を設定しており、その設定の考え方。 ⑤計画に沿った事業計画構築が可能となり、関係者間でも協議しやすくなったとの回答だが、具体的な展開予定の内容。また、回答結果以外の効果（直接効果及び間接効果）。 ⑥単費、調査事業の活用、その他、国や都県の補助金の活用状況。

■計画策定による効果に課題がある市区町村

都市類型	市区町村	運行事業者	選定理由	調査項目	調査項目から把握する内容
地方中心都市	G 自治体	—	<ul style="list-style-type: none"> 施策等を具体的に示せずに策定効果がなかったと回答しており、その要因を把握するため。 	①計画策定を行った背景 ②これまでの公共交通の取組 ③周辺市区町村との連携 ④計画策定による効果	①関連計画（総合計画、立地適正化計画）との関連と回答しており、その狙い。 ②地域公共交通網形成計画を策定する以前の取組内容。 ③駅に接続する路線バスの検討を隣接市で行ったと回答しており、その具体的内容。 ④施策等を具体的に示せなかったと回答しており、計画策定過程における問題点。
中山間地域 ・過疎地域	H 自治体	—	<ul style="list-style-type: none"> 施策等を具体的に示せずに策定効果がなかったと回答しており、その要因を把握するため。 	①計画策定を行った背景 ②これまでの公共交通の取組 ③KPI 設定の取組 ④計画策定による効果	①交通課題の具体的内容。 ②地域公共交通網形成計画を策定する以前の取組内容。 ③目標値の設定が難しかったと回答しており、その具体的内容。 ④施策等を具体的に示せなかったと回答しており、計画策定過程における問題点。

■未策定の市区町村

都市類型	市区町村	運行事業者	選定理由	調査項目	調査項目から把握する内容
大都市近郊の住宅都市	I 自治体	D 事業者	<ul style="list-style-type: none"> 新たな交通モードを導入も検討しており、計画の策定が必要であると考えており、状況等を把握するため。 	①類似計画の概要 ②計画策定を予定している理由	①市内の交通の現況整理、都市交通分野における目指すべき目標と基本方針を設定、目標の達成に向けて取り組むべき内容などを示した、交通体系将来構想を策定しており、その将来構想の概要。地域公共交通計画を策定した場合の将来構想との関係。 ②新たな交通モードの概要。地域公共交通計画との関係。
中山間地域 ・過疎地域	J 自治体	—	<ul style="list-style-type: none"> 自治体で運営している公共交通がなく、唯一の公共交通をNPO法人が運営しているとのこと。こういった状況下における自治体の役割、計画策定による効果の可能性を把握するため。 	①自治体内の公共交通の状況	①自治体で運営している交通がなく、タクシーをNPO 法人で運営しているが、自治体とNPO の関係。運営における問題点や課題を把握。

3-7 ヒアリング調査とりまとめ結果

ヒアリング調査結果の概要を以下に示します。

■ 計画策定による効果を上げている市区町村

項目	調査項目	調査結果概要
計画策定の理由	・計画策定に至った背景・要因	<p><A 自治体></p> <ul style="list-style-type: none"> ・まちづくりの進展による需要の成長を受けて、交通事業者による交通ネットワークの維持拡充がなされてきたが、高齢化社会の進展や将来的な人口減少社会の到来への対応が求められる中、限られた人材・財源・需要によって持続可能な交通ネットワークを実現することについて関係機関等で議論することを目的として取組を開始した。 <p><B 自治体></p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業者は運転手不足を抱えていたため、事業者間で役割分担を明確にし、効率化を図る必要があった。 ・目指すべきネットワークを明文化する目的もあった。 <p><C 自治体></p> <ul style="list-style-type: none"> ・まちづくりと一体となった計画になっていない状況であったため、交通計画と立地適正化計画を同時に検討した。 <p><D 自治体></p> <ul style="list-style-type: none"> ・路線バスを中心に住民の移動を確保するために検討を始めた。 <p><E 自治体></p> <ul style="list-style-type: none"> ・定住自立圏が発足し、広域連携での交通ネットワークの構築に向けて、広域連携による利便性の向上や利用者の増加を図る取組を実施し、路線の維持・確保を行うため。 <p><F 自治体></p> <ul style="list-style-type: none"> ・日常生活圏域単位で検討することで利便性の向上を図る狙いがある。
これまでの取組	・これまでの公共交通の取組	<p><A 自治体></p> <ul style="list-style-type: none"> ・南北方向に長い行政区域に対して、鉄道網は東西方向のみであり、南北を縦断するシャトルバスについて検討を行い、実証運行を開始した。その後、民間の路線バスとして本格運行に移行した。 <p><B 自治体></p> <ul style="list-style-type: none"> ・将来イメージや方向性がないまま、地域からの要望に応じて、都度対応をしてきた。 ・新規路線実験補助の制度を作った。 <p><C 自治体></p> <ul style="list-style-type: none"> ・前計画に基づき、バスの利便性を高める施策を進めていた。 <p><D 自治体></p> <ul style="list-style-type: none"> ・コミュニティバスの利用が少なかったため、デマンド交通を導入した。

項目	調査項目	調査結果概要
計画策定のポイント	<ul style="list-style-type: none"> 計画の特徴・ポイント、工夫した点 	<p><A 自治体></p> <ul style="list-style-type: none"> 国勢調査やパーソントリップ調査といった統計資料から推測される移動特性について、ビッグデータによる補足、公共駐輪場定期利用登録者の居住地分布による流動実態の確認といった重ね合わせの作業を行い、地域ごとの生活圈域や交通ネットワークの形成状況について調査を行った。 交通事業者から系統別乗車人員データ等の提供を受けて、データ整理の状況について共有を図り、交通ネットワークの形成状況や地域ごとの課題について意見交換を行った。 <p><B 自治体></p> <ul style="list-style-type: none"> コロナ禍の影響による利用者の減少等の影響を加味して計画に反映した。 福祉部門で実施している特別乗車証について、計画策定を機に、今後の検討の方向性を共有した。 移動実態を行政側で把握する仕組みづくりを進めていきたいと考えており、福祉部門と連携していく。 <p><C 自治体></p> <ul style="list-style-type: none"> バス路線沿線に機能を集積させる形を目指した。バス路線沿線に出店する店舗に対して出店補助を行った。 サイクル&バスライドの取組を計画に位置づけた。 防災指針とも連携して策定した。 KPI 設定に向けて、20 年先に目指す姿をアウトカム指標として、そのためのアウトプット指標を設定した。目標年度を 3 段階に分けて設定した。 <p><E 自治体></p> <ul style="list-style-type: none"> 広域交通マップの作成、バス路線番号の設定、バス停名称の統一化、広域連携バス路線の整備などの連携事業を実施し、利便性向上を目指した。 <p><F 自治体></p> <ul style="list-style-type: none"> 多くの路線が市域を跨いで運行しており、それらの路線を対象として検討を進めた。単独自治体に関わる取組も本計画に基づいている。 合同計画と単独計画の計画終了年度を合わせている。

項目	調査項目	調査結果概要
計画策定による効果	<ul style="list-style-type: none"> 計画策定による効果 	<p><A 自治体></p> <ul style="list-style-type: none"> 法定協議会において、計画策定段階からそれぞれの立場や課題認識を共有するとともに、計画に掲げた数値目標について達成状況を定期的に確認するプロセスも設定されたことが有意義だと認識している。 地域公共交通の方向性について具体的なビジョンを示すことで、住民に情報発信しやすくなり、まちづくりを検討する際にも連動しやすくなった。 <p><B 自治体></p> <ul style="list-style-type: none"> 交通事業者との協議が増えた。交通事業者から事前に状況を共有してもらえるようになった。 バスネットワークに関する取組が進められている。路線バスの新設もできた。 <p><C 自治体></p> <ul style="list-style-type: none"> 1つの計画にまちづくりと交通をまとめて、計画期間が20年であるため、担当者異動後も筋の通った取組となる。 幹線は事業者、支線は行政と関係者の役割分担ができた。 歩いて楽しいまちなか空間の実現を計画に位置づけることができた。 <p><D 自治体></p> <ul style="list-style-type: none"> デマンド交通の乗合率の向上などにつながっている。 <p><E 自治体></p> <ul style="list-style-type: none"> スケールメリット（1つの自治体での実施では効果がないものを複数の自治体で実施することにより利便性やわかりやすさが向上）の創出につながった。 コスト面でも複数自治体で集約した業務発注を行うことで契約単価の低減や適正な競争が発生している。 事務負担の低減について、事務局の負担は増えるが、それ以外の自治体の事務負担が減る。 広域で協議の場ができたことで、バスと鉄道のダイヤ接続向上、バス番号の統一化などが協議できた。 <p><F 自治体></p> <ul style="list-style-type: none"> 両自治体とも交通事業者が共通しており、一度の協議会で進められる。協議会の回数が少なくて済むため、スピード感をもって事業展開することができた。 交通事業者からも協議会の回数が少なくて済むことに対して評価してもらった。 単独自治体で路線再編の取組を行う場合、事務局をどちらが対応するのかなどの問題が生じていたが、合同なので問題なく対応できた。
その他		<p><A 自治体></p> <ul style="list-style-type: none"> 異動等や個人の能力によって浮き沈みが生じることのないよう、

	<p>各業務は主担当・副担当による複数人での対応としており、円滑な引継ぎや組織としての対応を図っている。</p> <p><B 自治体></p> <ul style="list-style-type: none"> ・学識経験者は行政でも事業者でもないため、中立的な立場で意見をいただくことができる。 <p><C 自治体></p> <ul style="list-style-type: none"> ・「交通とまちづくりを一緒に進める」という姿勢を示すことで、庁内の理解を得られやすい。 <p><E 自治体></p> <ul style="list-style-type: none"> ・単独計画と広域計画を同時並行で作成した。広域計画をもとに、ブレイクダウンし個別計画に落とし込んでいる。
--	---

■ 計画策定による効果に課題がある市区町村

項目	調査項目	調査結果概要
計画策定の理由	<ul style="list-style-type: none"> ・計画策定に至った背景・要因 	<p><G 自治体></p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域公共交通総合連携計画の計画期間が終了し、交通に関する計画が策定されていないこと、また、立地適正化計画を策定する上で、ネットワークの構築が必要であり、交通マスタープランを策定する必要があったため。 <p><H 自治体></p> <ul style="list-style-type: none"> ・自治体が運営しているバスと事業者が運営しているバスの統合で課題があった。空白地有償運送についての課題があったため。財政負担軽減に向けて利便性向上や運行本数見直しを行いたいと考えていたため。
計画策定による効果	<ul style="list-style-type: none"> ・計画策定による効果 	<p><G 自治体></p> <ul style="list-style-type: none"> ・新規路線の検討段階で移動ニーズや必要性をデータで示すことができなかった。 ・数値指標に対する評価（アンケート調査など）を行っていないため、ニーズ等がどのようになっているのか把握できなかった。計画策定時にアンケート調査を実施したが、評価検証のためのアンケート調査を実施できなかった。 ・立地適正化計画策定前に数地区で住民説明会を行ったが、交通手段がないとの意見があり、どのようなことに不便を感じているのかなども聞き取ることができた。 <p><H 自治体></p> <ul style="list-style-type: none"> ・計画策定期間に協議会を多く開催できずに、詳細検討に至らなかった。現在は検討部会を立ち上げて詳細の検討を進めている。 ・再編によってバスが統合されて利便性が高まった。 ・計画があることで担当者が異動になっても検討内容を引き継げるようになった。

■未策定の市区町村

項目	調査項目	調査結果概要
計画策定	・計画を策定しない理由	<p><I 自治体></p> <ul style="list-style-type: none"> 自治体の取り巻く事情等により、様々な事業や取組を進めており、その都度、必要となる計画等を作成している。 類似計画において、地域の課題や必要な施策等を網羅的に整理しており、地域公共交通計画の策定については、今後必要に応じて検討を実施する。 <p><J 自治体></p> <ul style="list-style-type: none"> 自治体で運営している公共交通がないため、地域公共交通計画の策定に踏み切れない。 地域公共交通計画のことをあまり把握できていない。 計画を策定した後の事業推進に不安がある。

■交通事業者

項目	調査項目	調査結果概要
計画策定	・交通事業者としての関わり方	<p><A 事業者></p> <ul style="list-style-type: none"> 依頼内容に応じてデータを提供している。計画の検討段階で関わることが多い。 <p><B 事業者></p> <ul style="list-style-type: none"> OD データを中心にデータ提供を行っている。 <p><C 事業者></p> <ul style="list-style-type: none"> 補助金の対象路線のみデータ提供している。 <p><D 事業者></p> <ul style="list-style-type: none"> 施策の位置づけへの関わり方について、交通事業者から自治体に投げかけて路線再編等を検討するパターンと、自治体から路線再編等の協議依頼が来るパターンがある。
	・計画策定による効果	<p><A 事業者></p> <ul style="list-style-type: none"> 計画が自治体と事業者の相互理解を図るツールになっている。 計画に示している調査結果や分析結果が参考になる。 <p><B 事業者></p> <ul style="list-style-type: none"> 計画があった方が、自治体担当者が動きやすいと感じている。 <p><D 事業者></p> <ul style="list-style-type: none"> 計画策定を機に意識が高まっている自治体が増えていると感じる。
	・計画の良い事例と悪い事例	<p><A 事業者></p> <ul style="list-style-type: none"> 自治体で温度差がある。再編等に積極的に取り組む自治体もあれば、具体的な事業にほとんど踏み込んでいない自治体もある。 交通事業者と自治体で、事前協議を密に行っている自治体は実効性の高い計画になっていると感じる。 自治体単独で計画を策定している場合、日常生活圏と一致していないと感じることがある。

	<p><B 事業者></p> <ul style="list-style-type: none"> • 多くの自治体では路線維持に留まる計画が多い。路線再編には後ろ向きの場合もある。 • 良い事例は、バス路線維持のために何をすべきかを総合的に考えている。悪い事例は、交通事業者任せになっている。事前協議がない場合は、このような状況になることが多い。 <p><C 事業者></p> <ul style="list-style-type: none"> • 自治体からの再編案を参考に再編を実施したケースや路線バスに関する問題点を共有できたケースは良い事例。 • 自治体の自らの考えがなく、コンサルに丸投げを行っているケースは悪い事例。 <p><D 事業者></p> <ul style="list-style-type: none"> • 交通事業者と自治体で危機感を共有できていることは好事例であり、好事例の自治体は頻繁に連絡が来る。 • 一方でトップダウンから始まるケースや施策に MaaS や自動運転などのはやり言葉が多く入っている計画、交通事業者との関わりがない自治体の計画はあまり内容が充実していないと思う。
その他	<p><A 事業者></p> <ul style="list-style-type: none"> • 新型コロナウイルス感染症の影響で黒字路線が縮小してきたため、赤字路線を黒字路線の収益で賄うことが難しくなっている。 • 担当課全体でやる気があると人事異動で人が入れ替わっても熱量が継続している。 <p><C 事業者></p> <ul style="list-style-type: none"> • 運転手不足や運送収入の減少などのバス事業者の事情も理解いただいていると進めやすい。 • 市民の要望を応えようとして非効率的な運行になってしまうことがある。

次ページ以降に、個別のとりまとめ結果を示します。

A自治体に対するヒアリングについて

■ヒアリングの目的

関東運輸局管内の全自治体に対して、地域公共交通計画の策定状況(策定済み、策定中、未策定)、策定に至った理由、未策定の理由などを把握するアンケート調査を実施しました。

アンケート調査結果をもとに、計画策定により効果が出ている市区町村や運行事業者、計画策定により効果があまり出なかった市区町村などに対してヒアリングを行い、その背景にある要因や課題を把握することを目的としました。

■A自治体をヒアリング対象として選定した理由

幅広い調査資料から現状分析を行っており、利便増進実施計画にも着手されています。それらの取組内容を詳細に把握するため。

■ヒアリングシート

--	--	--	--

1. 計画策定を行った背景について

1-1. 交通ネットワークの持続可能性について、課題の顕在化を待たずに体系的・計画的に潜在的な課題にアプローチすることを目的と回答しており、その具体的内容。

- A自治体においては、土地区画整理事業等により市街地整備が推進されてきたとともに、都市計画道路についても高い整備率で事業が進捗しており、これまでの交通サービスは、こうしたまちづくりの進展による需要の成長を受けて、交通事業者の企業努力を中心に交通ネットワークの維持拡充がなされてきた。
- しかしながら、昨今の高齢化社会の進展や将来的な人口減少社会の到来への対応が求められる中、限られた人材・財源・需要によって持続可能な交通ネットワークを実現することについて、早期に関係機関等で議論を開始することを目的として取組を開始した。

2. これまでの公共交通の取組について

2-1. 地域公共交通網形成計画を策定する以前の取組内容。

- A自治体においては、南北方向に長い行政区域に対して、鉄道網は東西方向(都心からの放射方向鉄道)のみである。A自治体では、交通政策審議会答申に位置づけられた、南北方向の地下鉄構想について検討を進めているが、課題が大きく中長期的な取組を強いられている。こうしたことから、短期的な取組としてH17年度に南北を縦断するシャトルバスについて検討を開始し、H19年度には総合連携計画を策定した。なお、検討に当たっては、H19年度に国土交通省の補助を活用して法定協議会を設立した。また、H19年度にはA自治体がシャトルバスの実証運行を開始、同路線は、H21年度以降、民間の路線バスとして本格運行に移行してからも継続的に成長している。しかし、近年では運転者不足問題や駅前広場のバース数不足といった課題から需要の更なる伸びに追従することが適わず飽和状態となっている。

3. 計画策定のポイントについて

3-1. 統計資料、ビッグデータ（携帯電話位置情報）、利用者全数調査等の結果からどのように計画策定に反映したのか。

- 国勢調査やパーソントリップ調査といった統計資料（広域的な流動傾向）から推測される移動特性について、ビッグデータ（携帯電話位置情報）による補足、公共駐輪場定期利用登録者の居住地分布（地域的な実数調査）による流動実態の確認といった重ね合わせの作業を行い、都市計画マスタープランにおいて掲げる地域ごとの生活圏域や交通ネットワークの形成状況について調査を行った。
- 交通事業者からも系統別乗車人員データ等の提供を受けることで、交通ネットワークの強度や規模について確認を行った。交通事業者からはデータ提供を受けるだけでなく、A自治体が行ったデータ整理の状況についても共有を図ることで、交通ネットワークの形成状況や地域ごとの課題について、積極的な意見交換を行った。交通事業者においても人員不足等によりアンケート調査やOD調査の実施が困難な状況もあることから、各種データの重ね合わせによる議論を行うことで、関係者からは積極的に意見が出てきた。
- 地域公共交通については日頃から多くの要望が寄せられるが、要望と上記の調査結果に基づく移動実態とを照らし合わせた際には、要望と実態とのかい離が見られるケースも珍しくなかった。
- 計画策定に当たっては、要望（声）の大小にのみ左右されるのではなく、まちづくりの目標・方針及び進捗状況、需要の飽和（乗り残し）等の発生状況等について、しっかりと把握し、関係者と丁寧に確認しながら慎重に検討を進めることが必要だと考えられる。

4. 特定事業の取組

4-1. 利便増進事業を予定しており、その具体的内容。

- 地域公共交通計画においては、将来像の実現に向けて様々な施策とそれらの評価指標を定めている。中でも骨格的なバス路線の一部では特に乗車人員が多く、南北方向の移手段を担っていることから、日あたりの乗車人員について地域公共交通計画の評価指標となる数値目標に定めている。
- これら骨格的なバス路線において、複数の鉄道駅方面からバス路線が集まって利用者が集中する区間、並びに、特に乗車密度が高い区間を利便増進事業の実施区域として抽出し、運行回数の設定を予定している。
- 上記の実施については、A自治体内で運行する3事業者中2事業者によるものとなるが、全事業者と同意をした上で、法定協議会での承認、大臣認定申請を予定している。
- A自治体は、バス事業者による利便増進事業に対して、交通結節点の安全性や利便性の向上といった支援策などを関連事業として計画している。

5. KPI 設定の取組

5-1. 民間路線バスの乗車人員を具体的な数値目標として設定しており、目標設定までの過程。

- 新型コロナウイルスの感染拡大前、南北方向のシャトルバスは年間220万人程度の乗車人員で、ピーク時には慢性的な乗り残しも発生していた。
- コロナ禍における乗車人員の減少については当該路線でもその影響を受けたが、令和3年度に入って回復の兆しが確認できたことから、当該路線で使用する車両に定点カメラを設置して0

D調査を実施した。平日終日一日限りでの調査であったが、新型コロナウイルス感染拡大前と同等の乗車人員が観測され、乗り残しも確認された。

- こうしたことから、今後更なる需要増への対応について検討を深めるため、需要回復期から明確な数値目標を設定して継続的に観察を行うことで、より具体性に富んだ利便性向上等に関する検討を進めることを目的としている。

6. 計画策定による効果

6-1. 定期的な情報共有等について関係機関が一堂に会するテーブルの整備を回答しており、その具体的内容とその他の効果。

- 法定協議会において、計画策定段階からそれぞれの立場（役割）や課題認識を共有するとともに、計画に掲げた数値目標について達成状況を定期的に確認するプロセスも設定されたことが非常に有意義だと認識している。
- 過去のまちづくりや交通ネットワークの変遷を踏まえて地域公共交通計画を策定したことで、まちづくりと地域公共交通の関連性が強調された。また、地域公共交通の方向性についても具体的なビジョンを示すことで、区民等へ発信しやすくなったとともに、まちづくりを検討する際にも連動しやすくなった。

7. 計画策定の経費

7-1. 単費、調査事業の活用、その他、国や県の補助金の活用状況。

- 予め計画のアウトプットを行政内でイメージ・共有し、提案の要求水準として整理した上でプロポーザルを実施した。提案書の比較しやすさを確保し、対面でのプレゼンテーション・質疑応答による意欲の確認も行うことで、限られた予算の範囲で、民間のノウハウが詰まった実効性の高い提案を受けることができた。また、国の地域公共交通確保維持改善事業費補助金（計画策定事業）を活用した。

8. その他

8-1. 業務執行体制等について

- 鉄道・バスに係る各種交通事業者調整等については、5名体制で取り組んでいる。異動等や個人の能力によって浮き沈みが生じることのないよう、各業務は主担当・副担当による複数人での対応としており、円滑な引継ぎや組織としての対応を図っている。
- 自治体が積極的に動く形で計画策定を行った結果、関係機関調整や検討方法、協議の進め方等に関するノウハウが自治体内に構築されたことで、周辺自治体からは、計画策定に向けた体制や方法等について多くの問合せを受けている。

以上

B自治体に対するヒアリングについて

■ヒアリングの目的

関東運輸局管内の全自治体に対して、地域公共交通計画の策定状況（策定済み、策定中、未策定）、策定に至った理由、未策定の理由などを把握するアンケート調査を実施しました。

アンケート調査結果をもとに、計画策定により効果が出ている市区町村や運行事業者、計画策定により効果があまり出なかった市区町村などに対してヒアリングを行い、その背景にある要因や課題を把握することを目的としました。

■B自治体をヒアリング対象として選定した理由

行政と交通事業者が共有する計画策定が必要との認識から計画策定に取り組んでいる。取組内容と取組の過程を把握するため。

■ヒアリングシート

--	--	--	--

1. 計画策定を行った背景について

1-1. 行政と交通事業者が共有する計画策定が必要であったためと回答しておりその具体的内容。

- ・バス網が充実しており、便数も多い。そのため路線重複区間が多い（起終点や経由地が若干異なる程度）。特に企業集積地は通勤時間帯に多く運行している。
- ・さらに、事業者は運転手不足を抱えていたため、事業者間で役割分担を明確にし、効率化を図る必要があった。
- ・しかし、新型コロナウイルス感染症の影響もあり、事業者間での役割分担をはっきりとすることまではできなかった。
- ・目指すべきネットワークを明文化する目的もあった。

2. これまでの公共交通の取組について

2-1. 地域公共交通網形成計画を策定する以前の取組内容。

- ・将来イメージや方向性がないまま、地域からの要望に応じて、都度対応をしていた。
- ・新規路線実験補助の制度（赤字額の1/2をB自治体が負担する）をつくっていたが、活用されていたのは、2回程度であった。
- ・各バス会社の考えのもと、それぞれのバス路線が形成されていた状況であった。
- ・市から各バス会社に情報提供を行う機会はあった。

3. 計画策定のポイントについて

3-1. 新型コロナウイルス感染症による利用動向の変化の計画への記載について取組内容。

- ・新型コロナウイルス感染症によるバス利用の落ち込み具合を交通事業者から聞き取り、その影響を加味した上で、計画内にも記載するようにした。

4. 上位関連計画との連携について

4-1. 計画の策定を契機として高齢者施策との連携が進んだと回答しておりその後の展開内容。

- バスの特別乗車証（高齢者フリーパスなど）を別の部署でやっていた。本計画策定を機に今後の検討の方向性を共有できた。
- 移動実態を行政側で把握する仕組みづくりを進めていきたい。その際に、福祉部門と連携をしていく。

5. 計画策定による効果について

5-1. 交通事業者との連携を効果としてあげており、その後の展開内容。また、回答結果以外の効果

- 活性化協議会を定期開催し、進捗管理をしている。それを機会に交通事業者と話すことが増えた（さらに協議会前に交通事業者に個別打合せをしている）。
- 交通事業者から減便等に関する情報を事前共有してもらえるようになった。
- バスネットワークに関する取組は進めている。バスの利用促進の取組（多言語化、バス待合環境整備など）は進捗が良くない。コロナの影響もあり、利用促進に取り組む余力がない状況である。
- 新設道路の完成等もあり、新バス路線の新設もできた。

6. 計画策定の経費について

6-1. 単費、調査事業の活用、その他、国や県の補助金の活用状況。

- 作業スケジュールが短くなってしまったため、補助制度を活用しなかった。
- 策定は、3年間（1年目に基礎調査、2～3年目で計画策定）で行った。

7. その他

- コミバスは独立採算を前提としている。
- 次年度以降、具体的な再編について検討する必要があると認識している
- 進捗管理は毎年実施している。
- 学識経験者は、策定以前から協議会に入ってもらっていた関係で引き続き、参加してもらった。行政でも民間事業者でもない、中立な立場でご意見をもらうことができ、ありがたかった。

以上

C自治体に対するヒアリングについて

■ヒアリングの目的

関東運輸局管内の全自治体に対して、地域公共交通計画の策定状況(策定済み、策定中、未策定)、策定に至った理由、未策定の理由などを把握するアンケート調査を実施しました。

アンケート調査結果をもとに、計画策定により効果が出ている市区町村や運行事業者、計画策定により効果があまり出なかった市区町村などに対してヒアリングを行い、その背景にある要因や課題を把握することを目的としました。

■C自治体をヒアリング対象として選定した理由

立地適正化計画と同時に策定しており、関連計画との連携効果を把握するため。

■ヒアリングシート

--	--	--	--

1. 計画策定を行った背景について

1-1. 立地適正化計画と一体的に策定と回答をしておりその狙い。また、計画策定を行った過程。

- まちづくりと一体となった計画になっていない状況であった。
- 都市マスの見直しが令和3年度策定で、検討が進んでいた。H28年度に交通部門がまちづくり部門に移動した。
- 交通マスタープランの中で、公共交通にかかる内容を公共交通計画としてとりまとめた。
- 都市マスは4年間で策定した。交通マスタープランは2年間(R1-2年度)で作成した。
- 交通計画と立地適正化計画を同時に検討した(交通計画は令和2年度の単年で作成。立地適正化計画は令和1~2年度で策定)。

2. これまでの公共交通の取組について

2-1. 地域公共交通網形成計画を策定する以前の取組内容。

- 8年前は、企画部門が交通担当をしていた。その中では活性化法の9条に基づく計画を策定していた。それに基づき政策を進め、バスの活性化・利用促進に取り組んでいた。
- C駅は15万人/日の利用者があり、駅端末交通の3割がバスであることから、バス利便性を高める必要があると考え、取組を進めていた。
- 連携計画ではバス事業者に対する補助や上屋設置補助、連節バスの導入補助等が多かった。

3. 計画策定のポイントについて

3-1. コンパクト・プラス・ネットワーク型の都市構造の更なる充実を目指した計画の具体的なポイント。

- バス路線沿線に機能を集積させる形を目指した。崖地などを居住誘導区域内に移動する場合は補助金の対象とするだけでなく、バス路線沿線に出店する店舗に対しても出店補助を行った(きりたんぽのような形を目指した)。

- 自転車は通勤通学手段になっている。サイクルアンドバスライドは以前から進めており、今回の計画にも位置づけている。
- コミュニティバスは、バス路線を補完する役割に位置づけている。不便地域でも路線バスを使いやすいようにコミュニティ交通やサイクルアンドバスライドを展開している。
- 防災指針とも連携して策定している。

4. KPI 設定の取組について

4-1. アウトカム指標とアウトプット指標を設定しており、その設定の考え方。

- まちづくりと一体的につくっているため、計画期間が 20 年間としている。そのため 20 年先に目指す姿をアウトカム指標とした。アウトプット指標をこなしていくと、アウトカム指標が達成される様になっている。最終目標像を据えた上で、アウトカム指標を設定している。
- 目標年度を 3 段階（令和 8 年度、令和 14 年度、令和 22 年度）に分けて設定した。

5. 計画策定による効果について

5-1. 回答結果以外の効果（直接効果及び間接効果）

- 1つの計画にまちづくりと交通をまとめた。計画期間が 20 年であるため、担当者異動後も筋の通った取組になる。
- また、行政がバス事業者をバックアップすることを示しているので、バス事業者も手を抜きにくい状況になっている。
- 幹線は民間事業者、支線は行政、と関係者の役割分担ができた。
- 鉄道からバスへの乗り換え、歩いて楽しいまちなか空間の実現にも取り組みたいと考えていた。これは公共交通計画だけでは、計画に位置づけにくいいため、立地適正化計画と一体的に策定した効果と考えている。

6. 計画策定の経費について

6-1. 単費、調査事業の活用、その他、国や県の補助金の活用状況。

- 国の補助金を活用した。
- 交通マスタープランは「街路交通調査費」の補助を受けている。
- 都市計画マスタープランは、補助率 1/2 の補助を受けている。
- 県の補助は受けていない。

7. その他

- 上屋設置について、優先的に上屋設置をするべきバス停を整理している。自治体主体で道路部局と連携しながら、バス停の改良を進めている。市民は、バス停を迷惑施設として認識しているケースもあり、施策が進まない状況もある。
- 近隣町も北交通軸、東交通軸を利用しているため、調整が必要と考えている。
- 自然発生的にバス停付近に駐輪場がある。駐輪場新設の要望もあるが、需要等を見極めながら、設置検討を進める予定である。
- 都市マスタープラン検討委員会、都市計画審議会、交通会議を同時並行で進めるため、事務局の負担が大きかった。

- 交通会議では、立地適正化計画の検討内容を前提条件にしながら、公共交通が取り組むべき内容を諮っていた。
- 学識経験者がまちづくりと公共交通に知見があり、その両面からアドバイスをいただいた。
- 庁内関係部署に対しても「交通とまちづくりを一緒に進める」という姿勢を示していくことで、理解の得やすさにつながったと感じている。

以 上

D自治体に対するヒアリングについて

■ヒアリングの目的

関東運輸局管内の全自治体に対して、地域公共交通計画の策定状況(策定済み、策定中、未策定)、策定に至った理由、未策定の理由などを把握するアンケート調査を実施しました。

アンケート調査結果をもとに、計画策定により効果が出ている市区町村や運行事業者、計画策定により効果があまり出なかった市区町村などに対してヒアリングを行い、その背景にある要因や課題を把握することを目的としました。

■D自治体をヒアリング対象として選定した理由

デマンド交通の利用者が増加と回答しており、計画策定との関連性を把握するため。

■ヒアリングシート

--	--	--	--

1. 計画策定を行った背景について

1-1. 交通課題の具体的内容。

- ・町内に鉄道がなく、路線バスが町内の主な交通手段となっていた。
- ・人口減少が進行している。
- ・町民アンケートでは「鉄道がなく不便である」との意見が多かった。
- ・路線バスを中心に町民の移動を確保するために検討を始めた。

2. これまでの公共交通の取組について

2-1. 地域公共交通網形成計画を策定する以前の取組内容。

- ・H26年の計画では、コミバスの運行計画を中心に記載している。
- ・コミュニティバスは利用者が少なかったため、1年間で廃止し、その後デマンド交通を導入した。

3. 計画事業等の活用について

3-1. 地方創生推進交付金を活用しており、その活用方法。

- ・調査事業で地方創生推進交付金を活用した。
- ・町外から来る人も増やしていく機運が高まっており、それに向けて公共交通の利便性を高めるため活用した。

4. 計画策定による効果について

4-1. デマンド交通の利用者が増加と回答しており計画策定との関連性。回答結果以外の効果。

- ・デマンド交通の同乗率を高めるように取組をし、同乗率が少しずつ高まっている。
- ・施策としては、老人福祉センターや子育て支援総合センターでヒアリングを行いながら、同乗の案内をした。

- 友人同士の同乗がメインになっている。電話予約のみであるため、マッチングは行えておらず、その点は今後の課題と認識している。
- 町内タクシー事業者（1社）と協定を結んでいる。
- デマンド交通から路線バスへの乗継割引も導入している。
- デマンド交通も2022年初頭に値上げをしている。登録者の7割以上が70歳以上。
- 公共交通マップは、実証路線の廃止や利用料金の変更があったため、作成できなかった。検討は進んでいたが、事業者との検討で効果が見込めないという判断をした。
- 高速バスターミナルの整備も事業化に至らなかった。
- 平成30年3月時点では、送迎にコミバスの活用を記しているが、事業化に至らなかった。
- 企業送迎バスは、移動ニーズの分析ができず、検討が進まなかった。

5. その他

- 公共交通計画を来年度策定予定である。デマンド交通を改善しつつ、維持する。送迎バスを中心に輸送資源の総動員を検討したいと考えている。

以上

E自治体に対するヒアリングについて

■ヒアリングの目的

関東運輸局管内の全自治体に対して、地域公共交通計画の策定状況（策定済み、策定中、未策定）、策定に至った理由、未策定の理由などを把握するアンケート調査を実施しました。

アンケート調査結果をもとに、計画策定により効果が出ている市区町村や運行事業者、計画策定により効果があまり出なかった市区町村などに対してヒアリングを行い、その背景にある要因や課題を把握することを目的としました。

■E自治体をヒアリング対象として選定した理由

市単独で計画策定をしており、加えて、定住自立圏でも計画策定しており、広域の計画策定のポイントを把握するため。

■ヒアリングシート

--	--	--	--

1. 計画策定を行った背景について

1-1. 近隣自治体との連携による利便性の高く効率性の良い交通網を構築するためと回答されており、その狙い。また、計画策定を行った過程。

【計画策定の過程】

- ・H27年定住自立圏が発足し、「定住自立圏共生ビジョン」を策定。計画事業の中に「公共交通ネットワーク事業」が計上され、トップダウン方式にて4市町で公共交通の連携を実施することが決定した。
- ・H28年1月に広域連携での交通ネットワークの構築に向け、定住自立圏で初めての広域交通実態調査を実施した（3年間）。
- ・H28年12月に定住自立圏での広域公共交通網形成計画の策定に向け、法定協議会を設立した。
- ・H30年1月に交通実態調査結果に基づき、広域での課題や基本方針を決定し、事業案をまとめた「地域公共交通網形成計画」を策定（計画期間：H30～R4）
- ・計画策定の狙いについて、交通実態調査の結果、関係市町の中で行政界を跨ぐ「通勤・通学」、「通院」、「買い物」等の生活交通に関する移動ニーズが高いことが判明したため、そのような移動ニーズに対応するバス路線を主要幹線区間に位置づけ、対象バス路線の広域連携による利便性の向上（バス路線の一部再編や共通乗車券の発行等）や、利用者の増加を図る取組（利用促進イベント等）を実施し、路線の維持・確保を行うこととしている。

2. これまでの公共交通の取組について

2-1. 地域公共交通網形成計画を策定する以前の取組内容。

- ・広域での公共交通に関する連携は実施していないものと認識している。
- ・E自治体は、定住自立圏での計画策定に合わせて、H30年3月に個別計画である「E自治体

地域公共交通網形成計画」を策定しているが、その内容は定住自立圏の計画との整合性を図っている。それ以前については、市営バスの運行計画を策定して市内のバスの運行に特化した計画の推進を図っていた経緯がある。

3. 計画策定のポイントについて

3-1. 広域での公共交通ネットワーク構築により、連携事業による利便性向上を目指した具体的なポイント。

- 広域交通マップの作成を行った。通常、交通マップを作る時には自己の自治体分しか作らないと思うが、行政界を跨ぐ移動ニーズに対応するためこのマップは役に立っていると感じている。
- バス路線番号の設定を行った。1つの自治体で実施してもあまり効果が無いものと思うが、民間バス事業者も含めて4市町内の路線バスすべての路線番号を設定し、車両LED方向幕や交通マップに反映し、わかりやすさの向上に寄与していると感じている。
- バス停名称の統一を行った。実態調査の結果、同じような場所にあるのにも関わらず、路線により異なる名称のバス停が複数存在していることが判明したため、民間バス事業者にも協力をいただき、バス停の名称や設置場所等をわかりやすいものに変更した。
- 広域連携バス路線の整備を行った。当初、行政界を跨ぐ異なる路線を相互乗り入れや共同での運行の実施により、利便性の向上と運行効率の向上を図ることを検討していたが、実際には「運行形態の相違」、「運賃形態の相違」、「相互運行時の経費負担」等の問題が多数あり、計画期間内での実施が難しいこととなったため、JR各駅等のバス路線の接続拠点における乗継性の向上を図ることを目的とした共同での運行ダイヤの作成を行い、10分から30分までの乗継時間を確保できる運行便を愛称で時刻表等に標記し、利便性の向上を図っている。また、同時に、2つの自治体のバス等で使用ができる共通1日乗車券の販売を開始し、利便性の向上と合わせて利用促進も図っている。

4. 計画策定による効果について

4-1. 広域計画について、様々な連携事業の実施により広域での公共交通の利便性向上に繋がっていると回答されており、その具体的内容。また、回答結果以外の効果（直接効果及び間接効果）。

- 具体的な取組内容は前述のとおりである。
- スケールメリットの創出（1つの自治体での実施ではあまり効果が無いものを、複数の自治体で実施することにより、公共交通の利便性や分かりやすさが向上する）
- コスト面でのスケールメリットとしては、複数自治体で集約した業務発注を行うことにより、契約単価の低減（マップの作成枚数等）や適正な競争（金額が多くなることにより複数業者が参入するインセンティブが発生）が発生しているものと考えている。
- 事務負担の低減について、複数自治体の事務を集約することにより、事務局の負担は増えるが、それ以外の自治体の事務負担は減るものと考えられる。実際に、4市町の内、個別の交通計画は策定していない市町村もあるが、広域計画の作成のみで事務負担は低減されているものと考えられる。
- その他、広域で協議の場ができた。バスと鉄道のダイヤ接続向上、バス番号の統一などを協議できた。

5. 計画策定の経費について

5-1. 単費、調査事業の活用、その他、国や県の補助金の活用状況。

- 計画策定に関する経費は、すべて定住自立圏の予算を活用している。これは、総務省管轄のもので、複数自治体が共同で「共生ビジョン」を作成している定住自立圏の協議会に対し、人口規模などに応じて毎年「特別交付税」の交付措置があるもの。「共生ビジョン」の事業に計上している取組の予算であればこの対象になる。
- 定住自立圏の補助金を活用しているため、国交省補助は受けていない。特別交付がある限りは、継続して計画の改定を行っていく。
- 発注は、定住自立圏の中心市であるE自治体が行っている。

6. その他

- E自治体が予算と事務局を持っているので、リーダーシップをとって積極的に呼びかけをしている。
- E自治体が主体で策定しているが、各市町の特徴を踏まえて検討している。
- 周辺市町村も積極的・協力的に参加している。
- 個別計画と広域計画を同時並行で策定した。E自治体の場合は、広域計画をもとに、ブレイクダウンし、E自治体で何ができるのかを考え、個別計画に落とし込んでいる。
- 努力義務でなかったため、広域計画のために3年間かけて調査をした。その調査結果を活用しながら、個別計画を作った。
- 現在、R5からの広域の第2次地域公共交通計画の策定中であり、広域計画と各自治体の個別計画の計画期間を合わせる調整を行った。（1年早く計画を作っていた自治体もあり、今までは1年間のズレが生じていた）。
- 調査のやり方について、3年間で調査を行っている。4市町で協力して1つのアンケートを実施した（今年もE自治体では市民アンケートやっている）。
- 人の移動が市域をまたがる場合もあるので、4市町合同で調査を行うことで実態に即したデータが収集できたと感じている。
- 活性化協議会は年に1回程度、部会（市町の交通担当者を中心に構成）を中心に推進している。部会の下に、事業ごとに「担当者会議」を設けている。部会と担当者会議は、十分な頻度で実施している。
- 県には、活性化協議会に委員として入ってもらい、部会にはオブザーバーとして参加してもらっている。
- 学識経験者に参加してもらい、先進的な取組の他、地に足のついた検討の促進をしてもらった。
- 定住自立圏の他市では、学生に手伝ってもらって推進した取組もある。学識経験者には、広域連携バス路線の愛称やバス路線番号の統一などの具体的な提案もしてもらっている。

以上

F 自治体及び f 自治体に対するヒアリングについて

■ヒアリングの目的

関東運輸局管内の全自治体に対して、地域公共交通計画の策定状況（策定済み、策定中、未策定）、策定に至った理由、未策定の理由などを把握するアンケート調査を実施しました。

アンケート調査結果をもとに、計画策定により効果が出ている市区町村や運行事業者、計画策定により効果があまり出なかった市区町村などに対してヒアリングを行い、その背景にある要因や課題を把握することを目的としました。

■ F 自治体及び f 自治体をヒアリング対象として選定した理由

同規模の自治体が連携した日常生活圏における計画策定のポイントを把握するため。

■ヒアリングシート

--	--	--	--

1. 計画策定を行った背景について

1-1. 日常生活圏で一体的に策定しており、その狙い。また、計画策定を行った過程。

- 日常生活圏の中で、F 駅が公共交通の中心になっている。これまでそれぞれ公共交通の取組を実施していたが、ドライバー不足や高齢化等もあり、日常生活圏域単位で検討することで、利便性の向上を図る狙いがあった。
- H30 年に f 自治体から F 自治体に申し入れを行い、翌年に合同協議会の設立に至った。
- f 自治体は H27 年に網形成計画を策定していた。計画期間の終了後に、合同で策定することも見据えながら申し入れを行った。
- F 自治体は調査を実施しており、データが揃っていた。f 自治体はデータが古かったため、令和元年に調査し、データを揃えた。
- 市域をまたいで運行している路線を主な対象として検討を進めた（ほとんどの路線が市域をまたいでいる）。
- 単市に関わる取組も、この計画に基づいている。
- 合同計画と両市単独計画の計画終了年度を合わせているので、今後、事業進捗に合わせて、一つに統合するかどうかを検討する予定である。

2. 計画策定による効果について

2-1. 計画に沿った事業計画構築が可能となり、関係者間でも協議しやすくなったとの回答だが、具体的な展開予定の内容。また、回答結果以外の効果（直接効果及び間接効果）

- 合同で作ったことにメリット、両市とも交通事業者が共通しているので、一回の協議会で進められる。一方で参加する住民が限定されてしまう点は、デメリットであると感じている。
- ほとんどの路線が 2 市にまたがっており、それらをどのように再編するかを考えるために策定した。単独で実施した場合だと、事務局をどちらがやるのかなどが問題として生じたと感じている。

- 事業実施は来年度だが、AI デマンドシステムの導入を検討している。その費用を 2 市で負担するため、費用軽減につながる。
- 交通事業者としても、「複数市が合同で計画された方が協議会を少ないで済むため助かる」との意見もあった。
- 協議会の回数が少なく済むため、スピード感をもって、事業展開をすることができる。
- 2 市の生活圏が同一であったため、計画の方向性が大きく異なることがなかった。

3. 計画策定の経費について

3-1. 単費、調査事業の活用、その他、国や県の補助金の活用状況。

- 関東運輸局の補助金を活用している。
- 経費負担は、2 市で協議した結果、折半としている。
- 路線への負担額は、キロ按分で決めている。
- 県は、協議会の会長として 2 市の間に入ってもらいながら、調整を行っている。鉄道沿線での計画づくりを強化してほしい。市町村だけだと鉄道会社との協議が難しい状況もあるため。
- 両市が同規模である場合、どちらが主体になるかが難しいので、県が旗振り役となっていた。走り始めたあとも県が第三者的な立場から参画することが望ましいと感じている。

以 上

G自治体に対するヒアリングについて

■ヒアリングの目的

関東運輸局管内の全自治体に対して、地域公共交通計画の策定状況（策定済み、策定中、未策定）、策定に至った理由、未策定の理由などを把握するアンケート調査を実施しました。

アンケート調査結果をもとに、計画策定により効果が出ている市区町村や運行事業者、計画策定により効果があまり出なかった市区町村などに対してヒアリングを行い、その背景にある要因や課題を把握することを目的としました。

■G自治体をヒアリング対象として選定した理由

施策等を具体的に示せずに策定効果がなかったと回答されており、その要因を把握するため。

■ヒアリングシート

--	--	--	--

1. 計画策定を行った背景について

1-1. 関連計画（総合計画、立地適正化計画）との関連と回答されており、その具体的な狙い。

- ・G自治体地域公共交通総合連携計画が平成 25 年度で終了しており、交通に関する計画が策定されていないこと、また都市計画課で立地適正化計画を策定する上で、ネットワークの構築も必要であるとのことから交通マスタープランを策定する必要があった。

1-2. 交通課題の有無について。

- ・自動車メーカーの町であることもあり、自家用車依存が特に強い風土となっている。
- ・民間バス路線が撤退し、その後、市が委託路線を最大 11 路線設定したが、バスが空気を運んでいる状況であったため、バス路線は 2 路線と削減し、代わりにデマンドバスの運行（H24 年から）を開始した。令和 2 年度に停留所方式からドア to ドア方式に変えた。
- ・策定当時は、「自動車と公共交通が共存できるまち」を交通将来像として考えた。
- ・まずは、市民にバスに乗る習慣を根付かせることを念頭に考えた。（平成 30 年度よりスクールバスの空き時間に無料送迎を行い、路線を設定しました。）
- ・20 代～60 代は自家用車で自由に移動ができているため、高齢者の移動確保に向けたデマンド交通の充実が求められている傾向がある。

2. これまでの公共交通の取組について

2-1. 地域公共交通網形成計画を策定する以前の取組内容。

- ・G駅を発着する 2 路線のバスは、郊外より通学に使う路線として重要視されている。
- ・路線バスは変更せず、デマンドバスの利便性向上を図る変更を行っていた。
- ・平成 24 年度 6 台から増やし、平成 28 年度は 9 台で市内を運行していた。
- ・一方、デマンドバスの予約が取れないなどの意見等聞くようになった。
- ・上記の状況を受け、網形成計画で路線の見直し、広域連携、モビリティマネジメントなどの施策を検討し始めた。

3. 周辺市町村との連携について

3-1. 隣駅に接続する路線バスの検討を隣接市で行ったと回答されており、その具体的内容。

- G自治体にはJR線がなく（私鉄はあり）、上野・新宿等に直接向かう高崎線への接続が便利であるとの意見があった。以前から民間路線で隣駅行きがあるが、隣駅の駅前駐車場は、G自治体を管轄するナンバー車が多く、また始発駅（必ず座れる）とのことから、隣駅行きの検討を図った。
- 計画の策定前に隣接市役所（交通部署）に行き、意向を確認した。
- 誰がどのように実施するのかまで検討を進めることができず、白紙状態になった。

4. 計画策定による効果について

4-1. 施策等を具体的に示せなかったと回答されており、計画策定過程における問題点。（データ分析の問題、交通事業者との連携の問題、市民ニーズの把握の問題、協議会等の進行の問題、有識者不在などの問題など）

※アンケート結果を見ると、「運行路線の見直しによる利便性の向上 デマンドバス制度改正に伴う利便性の向上」「広域路線の模索 スマートICを活用した高速バス路線の運行」「シティーライナー路線見直し後の利用者数の増加」などが効果として出ているようだが。

- 新規路線実施の検討段階で、移動ニーズや必要性をデータで示すことができなかった。
- 総合計画やマスタープランで構想として記載はあるが、予算確保の段階で再検討となり、進まないことがある。
- 数値指標に対する評価（市民アンケート）を行っていないため、市民意識がどのようになっているか把握できなかった。計画策定時に市民アンケート（2,000 票配布）を実施したが、評価検証のための市民アンケートを実施できなかった。

4-2. 立地適正化計画との連携による交通ネットワークの位置づけが明確になったと回答されているが、その他の効果は。

- 立地適正化計画策定前に市内数地区で、住民説明会を行ったが、「交通手段がない」との意見が多かったと聞いている。どのようなことに不便しているのなども聴取することができた。（高齢者が病院や買物に行きたいとの意見があった。）

5. 計画策定の経費について

5-1. 単費、調査事業の活用、その他、国や県の補助金の活用状況。

- 国への調査事業への要望を行わなかったため、市単独費で委託し策定した。
- 県には補助事業枠はないと認識している。
- 地域間幹線系統、フィーダー系統に位置づけられない交通に対する補助事業があれば、庁内や市長の合意形成が得られやすいのではないか。

6. その他

- デマンド利用者は、9台の時は3万3千人ほど、6台の時は1万7千人ほどである。
- 市営無料バス8台は、交通担当課でドライバーを雇って運行している。
- 市営無料バスは、年間で3~4万人が利用しており、リピーターが多い。
- 教育委員会の運転手に昼間も対応することも検討したが、ドライバーによっては、通学のみの対応、通学+昼間も運転する等の意向を踏まえながら調整した。
- 市営無料バスは、有料化する必要があると考えている。(バス事業者からの要望や、地域間で不公平感について指摘されている。)
- デマンドは、対象年齢を65歳以上から「70歳以上」に変更した。スーパーでの周知や民生委員を通じた利用促進を行っている。
- 市長発案で、認知度向上に向け、緑色のラッピングの実施を行っている。
- 公共交通マップや総合時刻表がないので、今後作っていきたいと考えている。
- 団地造成等まちづくりの動きもあるので、都市計画課とも連携しながら進めていきたいと考えている。

以上

H自治体に対するヒアリングについて

■ヒアリングの目的

関東運輸局管内の全自治体に対して、地域公共交通計画の策定状況(策定済み、策定中、未策定)、策定に至った理由、未策定の理由などを把握するアンケート調査を実施しました。

アンケート調査結果をもとに、計画策定により効果が出ている市区町村や運行事業者、計画策定により効果があまり出なかった市区町村などに対してヒアリングを行い、その背景にある要因や課題を把握することを目的としました。

■H自治体をヒアリング対象として選定した理由

施策等を具体的に示せずに策定効果がなかったと回答されており、その要因を把握するため。

■ヒアリングシート

--	--	--	--

1. 計画策定を行った背景について

1-1. 交通課題の具体的内容。

- 村営バスと民間バスの統合が課題であった。
- 交通空白地有償運送についての課題を計画に記載し、その解決に向けて取組を進めている。
- 交通空白地有償運送を運行しているNPOは運転手の高齢化、運転手不足が進んでいる。シルバー人材センターを通して運転手の確保をしようとしている。NPOだけでなく、村も人手確保やルートや運賃検討を進めている。
- 今後、自家用有償を拡充していきたい。サービスを持続させるための体制に問題があり、対策を検討中である。
- 路線バスは地域に根づいている。今後は、財政負担軽減に向けて利便性向上や本数見直しを行いたいと考えている。

2. これまでの公共交通の取組について

2-1. 地域公共交通網形成計画を策定する以前の取組内容。

- H27年に網形成計画、H28年に再編実施計画を策定している。
- R3年からそれらの流れを引き継ぐ形で、地域公共交通計画を策定した。

3. KPI設定の取組について

3-1. 目標値の設定が難しかったと回答しており、その具体的内容。

- 新型コロナウイルス感染症の影響もあり、人の行動が予測できないため、具体的な数値目標を定めにくかった。

4. 計画策定による効果について

4-1. 施策等を具体的に示せなかったと回答されており、計画策定過程における問題点。(データ分析の問題、交通事業者との連携の問題、市民ニーズの把握の問題、協議会等の進行の問題、有識者不在などの問題など)

- 計画策定を1年間で行っており、その間に協議会を多く開催できず、詳細検討に至らなかった。以降、検討部会を立ち上げ、詳細の検討を進めている。
- 再編実施計画によって、民間バスと村営バスが一本化されて、利用者の利便性が高まった。運賃改定によって、収支率が改善された。また、運転手数もより少ない人数で、足りるようになった。
- 計画があることで、担当者が異動になっても、検討内容を引き継げるようになった(路線がシンプルで、引き継ぎが比較的容易だったことも要因と考えている)。

5. 計画策定の経費について

5-1. 単費、調査事業の活用、その他、国や県の補助金の活用状況。

- 再編実施計画実行時は、補助の金額が高くなることもあるので、できるだけ補助額を維持してほしい。

以上

I 自治体に対するヒアリングについて

■ヒアリングの目的

関東運輸局管内の全自治体に対して、地域公共交通計画の策定状況(策定済み、策定中、未策定)、策定に至った理由、未策定の理由などを把握するアンケート調査を実施しました。

アンケート調査結果をもとに、計画策定により効果が出ている市区町村や運行事業者、計画策定により効果があまり出なかった市区町村などに対してヒアリングを行い、その背景にある要因や課題を把握することを目的としました。

■ I 自治体をヒアリング対象として選定した理由

新たな交通モードを導入も検討しており、計画の策定が必要であると考えており、状況等を把握するため。

■ヒアリングシート

--	--	--	--

1. 類似計画の概要について

1-1. 類似計画の概要について

- ・個別に行われてきた交通の取り組みを効果的・効率的に推進するための体系的な指針作りを目的として策定。
- ・計画策定時のメンバーは、地域公共交通計画を策定する場合のメンバーとほぼ同じ。

1-2. 新しいモードの検討について

- ・自動運転バス等次世代モビリティの活用について検討。

2. 地域公共交通計画の策定について

2-1. 地域公共交通計画の策定について

- ・市を取り巻く事情等により、様々な事業や取り組みを進めており、その都度、必要となる計画等を作成してきた。
- ・類似計画は地域の課題や必要な施策等を網羅的に整理しており、地域公共交通計画の策定については、今後必要に応じて検討を実施。

J自治体に対するヒアリングについて

■ヒアリングの目的

関東運輸局管内の全自治体に対して、地域公共交通計画の策定状況(策定済み、策定中、未策定)、策定に至った理由、未策定の理由などを把握するアンケート調査を実施しました。

アンケート調査結果をもとに、計画策定により効果が出ている市区町村や運行事業者、計画策定により効果があまり出なかった市区町村などに対してヒアリングを行い、その背景にある要因や課題を把握することを目的としました。

■ J自治体をヒアリング対象として選定した理由

自治体で運営している公共交通がなく、唯一の公共交通を NPO 法人が運営しているとのことで、こういった状況下における行政の役割、計画策定による効果の可能性を把握するため。

■ヒアリングシート

--	--	--	--

1. 村内の公共交通の状況について

1-1. 自治体で運営している交通がなく、村民タクシー（自家用有償旅客運送）を NPO 法人で運営されているが、村と NPO の関係

- NPO 法人の立ち上げ人が元・地域おこし協力隊であり、村民タクシーの実施を見据えながら、立ち上げた当該 NPO を立ち上げた。（地域おこし協力隊の取組を NPO 化して、引き継いだ）

1-2. NPO 法人による運営について、行政として認識している問題点や課題。

- NPO 設立前は村で受付業務をやっていたが、現在では NPO に受付～運営までを委託している。村に交通分野の担当課がないため、来年度以降も委託をしたい。
- NPO に運営を任せているため、村民タクシー運営を断られた際、事業継続が難しい状況である。
- NPO も人員が不足しており、余力がない。

1-3. 地域公共交通の問題点や課題。（路線バスが運行されているが課題等の有無など※黒字？）

- 村民タクシーは登録ドライバーが約 50 人いる。主には 60 代のドライバー数名が運行している。
- 直近では、ドライバーの高齢化は心配していないが、中長期的に考えると後継者探しが必要であると認識している。
- 村がバス会社に赤字補てんをしている。バス会社は、国・山梨県・関係市町村からも補助を受けている。
- J自治体とバス会社の2者で協議することはあるものの、バス会社・国・山梨県・関係市町村が一堂に会して議論をする場はない。

1-4. 自治体で運営している交通がないため、地域公共交通計画の策定に踏み切れないとのことだが、上記の問題点や課題に対して、計画策定によるアプローチの考えはないか。

- そもそも、地域公共交通計画のことをあまり把握していない。
- 計画を策定しても、その後の事業推進に不安がある。

1-5. 今後、予定している新たな取り組みなど。

- 担当レベルでは、運行補助をメインに考えている。

1-6. 国や県に求めることなど。

- 過疎地域に限定した補助要件の緩和等があれば、嬉しい。

2. その他

- 村民タクシーで隣町の診療所までは行くことができる。
- 村民タクシーは、多い日で10件ほどの利用がある。
- 村民タクシーの目的地は自由に指定できる。主な目的地は病院となっている。
- 村民タクシーを利用して、バス停までの移動も可能だが、路線バスの運行本数が少ない（平日3本、休日7本）。近年では、平日の便数が減って、休日の便数が増えている。
- 村民タクシーの周知は防災無線を活用している。村外の人でも利用はできるが、特段、周知は行っていない。村外から問い合わせがあれば、その都度、回答をしている。
- 「バス会社の路線への赤字補てん」「NPO 法人への委託費」が、J自治体における公共交通に関する費用になる。

以上

A社に対するヒアリングについて

■ヒアリングの目的

関東運輸局管内の全自治体に対して、地域公共交通計画の策定状況（策定済み、策定中、未策定）、策定に至った理由、未策定の理由などを把握するアンケート調査を実施し、アンケート調査結果をもとに、いくつかの市区町村に対してヒアリング調査を行いました。

市区町村だけでなく、交通事業者に対してもヒアリングを行い、計画が策定されている場合の交通事業者側のメリット、計画策定への交通事業者としての関わり方などを把握することを目的としました。

■ヒアリングシート

--	--	--	--

1. 計画策定への交通事業者としての関わり方について

1-1. 利用実績等のデータの提供方法。特に黒字路線におけるデータの提供方法。

- 黒字路線、赤字路線にこだわらず、依頼内容に応じてデータを提供している。
- また、自治体負担でOD調査を行うことで、利用状況を把握している。
- 運賃箱とICカード利用履歴からODを把握できるようになっている。

1-2. 路線再編、利用促進、利用環境の改善などに関する施策の位置づけへの関わり方。

- 計画の検討段階で関わることが多い。事業の自主性を尊重してもらう形で、計画に盛り込んでもらっている。
- 自治体でも温度差がある。路線再編等に積極的に取り組む自治体もあれば、具体的な事業にほとんど踏み込んでいない例もある。
- 交通事業者と自治体で、事前協議を綿密に行っている自治体は実効性の高い計画になっていると感じている。
- 公営交通と民間交通が運行しているエリアでは、調整に時間を要する。

2. 計画策定による効果について

2-1. 計画策定による交通事業者への効果。（例えば、路線再編が進んだ、市区町村と円滑な協議ができるようになった、計画に基づく適正な支援を受けられた、利用環境の改善等の行政と連携した取り組みができた、駅前広場整備や道路整備等のまちづくりとの連携が図られたなど。）

- 計画が自治体と交通事業者の相互理解を図るツールになっている。
- 計画内の調査結果・分析結果が参考になった。

3. 交通事業者から見た計画の良い事例や悪い事例について

3-1. 交通事業者から見た計画の良い事例と悪い事例（計画策定の過程、計画に位置づけた施策、計画策定後の運用など）

- 市区町村単体で計画を作っている場合、実際の日常生活圏と一致していない場合があると感

じている。

- 交通協議会で一部の人しか発言していない例もあるため、バス会社のみが発言しすぎないように留意している。
- 学識経験者が積極的に発言を促す場合は、議論が活性化している。

4. その他

- これまでは、赤字路線を黒字路線の収益で賄っていたが、新型コロナウイルス感染症の影響で難しくなっている。
- 計画作手段階で、アフターコロナは、外出が減ることを前提にして欲しい。大手バス会社でもかなり打撃を受けている。
- 利用の呼びかけも兼ねて、会議の場で経営状況を伝えるようにしている。
- 自治体と交通事業者の事前協議は、対等に意見交換を出し合えることが大切であると感じている。交通担当課として目指したい方向性がある場合は、意見交換を行いやすい。「市長が言っているから」「国交省がこのような指針を出しているから」という担当者の場合は、意見交換が順調に進めない場合が多い。
- 担当者のやる気に依存しているわけではなく、交通担当課全体としてやる気があると人事異動で人が入れ替わっても、その熱量が継続していくと感じる。
- ハード面についてもご意見をいただくと助かる。
- 単に「交通拠点を整備したから路線バスを新設してほしい」と要望されるだけでは対応が難しい。

以 上

B社に対するヒアリングについて

■ヒアリングの目的

関東運輸局管内の全自治体に対して、地域公共交通計画の策定状況（策定済み、策定中、未策定）、策定に至った理由、未策定の理由などを把握するアンケート調査を実施し、アンケート調査結果をもとに、いくつかの市区町村に対してヒアリング調査を行いました。

市区町村だけでなく、交通事業者に対してもヒアリングを行い、計画が策定されている場合の交通事業者側のメリット、計画策定への交通事業者としての関わり方などを把握することを目的としました。

■ヒアリングシート

--	--	--	--

1. 計画策定への交通事業者としての関わり方について

1-1. 利用実績等のデータの提供方法。特に黒字路線におけるデータの提供方法。

- OD データを中心にデータ提供を行っている。そのデータを基に集計し、計画に反映している。
- 便ごとではなく、系統ごとの集計で公表している。
- ICカードデータではなく、ドライバーが操作したもの（現金+ICカード）を集計している。
- 集計には、独自のシステムを使用している。利用者一人の細かいODは把握できない。
- 赤字路線（自治体等から補助を受けている路線）は細かいデータを提供している。
- 黒字路線の維持が課題と感じている。そのため、赤字路線の数値を示しながら、市や自治会等と連携していきたいと考えている。

1-2. 路線再編、利用促進、利用環境の改善などに関する施策の位置づけへの関わり方。

- 多くの自治体では、路線維持をするに留まる計画が多い。
- 路線再編に関しては、当社からアプローチしているが、自治体としてはバスが維持されていれば十分であるので、路線再編は後ろ向きな場合もある。

2. 計画策定による効果について

2-1. 計画策定による交通事業者への効果。（例えば、路線再編が進んだ、市区町村と円滑な協議ができるようになった、計画に基づく適正な支援を受けられた、利用環境の改善等の行政と連携した取り組みができた、駅前広場整備や道路整備等のまちづくりとの連携が図られたなど。）

- 計画があった方が、自治体担当者が動きやすいと感じている。
- 「地域交通を維持する」協定を結んでいる自治体がある。
- 協定を結ぶことで、道路整備などの関連事業が進捗しやすくなる。

3. 交通事業者から見た計画の良い事例や悪い事例について

3-1. 交通事業者から見た計画の良い事例と悪い事例（計画策定の過程、計画に位置づけた施策、計画策定後の運用など）

- 良い事例は、バス維持のために何をすべきかを総合的に考えているもの。
- 悪い事例は、交通事業者任せになっている例である。「現状を維持する」程度の記載になっていることが多い。下協議がない場合は、このような状況になることが多い。
- 何もしないままで今の路線を維持することが難しいが、そのように自治体が認識していない場合もある。
- 公共交通に精通していない自治体担当者もいるが、新任職員でもしっかりと勉強している場合は、しっかりと連携できる。
- 自治体職員でもバス会社の事情を理解している場合はやりやすい。
- 補助金確保のために作成している例もあり、自治体の本気度が低い場合もあると感じている。
- 学識経験者が関係していると、細かい検討までできている印象がある。
- 交通事業者単体であると、できることが限られるため、自治体と協力できると進めやすい。
- 人手が少ないため、対応が手に回っていない。自動運転等も実証実験していきたいが、自治体側の意向と合わず、進まないこともある。

3-2. 計画を策定している市区町村と計画を策定していない市区町村について、公共交通全般の違い。（計画策定している市区町村の方が路線再編などの協議が進めやすいなど。）

- 計画の有無にかかわらず、自治体と綿密に連絡をとるようにしている。路線廃止等がある場合は、自治体と協議をしながら、進めるようにしている。

以 上

C社に対するヒアリングについて

■ヒアリングの目的

関東運輸局管内の全自治体に対して、地域公共交通計画の策定状況(策定済み、策定中、未策定)、策定に至った理由、未策定の理由などを把握するアンケート調査を実施し、アンケート調査結果をもとに、いくつかの市区町村に対してヒアリング調査を行いました。

市区町村だけでなく、交通事業者に対してもヒアリングを行い、計画が策定されている場合の交通事業者側のメリット、計画策定への交通事業者としての関わり方などを把握することを目的としました。

■ヒアリングシート

--	--	--	--

1. 計画策定への交通事業者としての関わり方について

1-1. 利用実績等のデータの提供方法。特に黒字路線におけるデータの提供方法。

- ・通過系統の数字が混ざっている場合や系統毎の抽出に手間がかかる場合を除き補助系統以外については原則 OD データの提供はおこなっていない。
 - ・赤字黒字にかかわらず可能な範囲で提供(利用実績、場合によっては運賃収入)できるようにしているが、手間がかかる場合は断ることもある。
- ※IC カード実績やバスロケからのデータにより OD データを抽出している。

1-2. 路線再編、利用促進、利用環境の改善などに関する施策の位置づけへの関わり方。

- ・再編案を提示してきた自治体は少ない。再編案を参考に自社で再編を行った事例はある。
- ・自治体側で十分な分析を行った上で作成していただいた再編案を参考に再編を行ったことがある。
- ・十分な分析を行っている自治体や相談を行ってくる自治体からの要望には希望に応じたいとは考えているが、最終的には経営判断となる。
- ・利用促進においては、多くが割引や企画券を主とした企画になりがちなのでイレギュラーな清算業務や運転士の周知、OD への影響を考慮するとどうしても消極的になってしまう。
- ・現状、運賃については IC や現金での支払いが主であるため、割引券や企画券の紙券の取り扱い(発行手続きや換金の手続き等)に労力が生じている。また、紙券の場合は OD がとりにくい。
- ・利用環境整備として上屋や駐輪場の設置、更新を行うための情報提供をすることもある。管理が課題。
- ・自治体自らが上屋等の設置を行い使用許可を得る場合や、自治体からの依頼で設置費用の補助をもらいながら自ら設置することがあるが、その後の管理を事業者のみで行うことがあり、負担となっていることがある。

2. 計画策定による効果について

2-1. 計画策定による交通事業者への効果。(例えば、路線再編が進んだ、市区町村と円滑な協議ができるようになった、計画に基づく適正な支援を受けられた、利用環境の改善等の行政と連携した取り組みができた、駅前広場整備や道路整備等のまちづくりとの連携が図られたなど。)

- 結果的に再編を行ったのが1地域、行先番号の設定と(市営バスに合わせた)停留所名称の変更が1地域
- その他路線バスを取り巻く現状を知ってもらう機会となっていると感じている。ただ昨今の感染症や運転者不足、半導体不足の影響もあり、思うように関わっていない。
- 協議会の場において、決定事項を一方向的に伝えるだけの協議会もあり、事業者側の意見を伝えること困難な場合がある。

3. 交通事業者から見た計画の良い事例や悪い事例について

3-1. 交通事業者から見た計画の良い事例と悪い事例(計画策定の過程、計画に位置づけた施策、計画策定後の運用など)

【良い事例】

- 自治体からの再編案を参考に再編を行えた。
- 路線バスに関する問題点を共有できた。
- 計画策定の過程で分析いただくことにより、利用者や収入の少ない路線を理解いただくなど、事業者と同じ目線での問題点の共有が行われる。その上で、自治体の方針としてどのように再編等を行っていくかの方向性を検討いただけている。

【悪い事例】

- ほぼコンサルティング会社に関わっており、過度な情報提供を求められる場合がある。(収集できるODその他運行データが膨大であり、選別や抽出・加工に時間と労力を要する。)
- 真に必要な情報が不明な場合もある。
- 調査方針も含めてコンサルティング会社に丸投げを行っているなど、自治体自らの考えがない場合がある。
- 実証実験など短期的な運行が振るわなかった場合、その後の路線維持を事業者判断に委ねられる。(大半は廃止)
- 自治体からの依頼で行う実証運行において、実証期間終了後の運行について、支援等が打ち切られることを前提に、路線維持の判断をゆだねられることがある。事業者としての使命感で継続検討は行うが、大半が経営判断での廃止となっている。※継続されない運行は、十分な検討を行っていない中で運行依頼が行われていると思われる。

3-2. 計画を策定している市区町村と計画を策定していない市区町村について、公共交通全般の違い。(計画策定している市区町村の方が路線再編などの協議が進めやすいなど。)

- 計画を策定している自治体は路線バスの運行やダイヤ改正内容に理解がある。また、路線再編だけでなく運行形態や運行事業者の再編に積極的である。
- 計画を策定している自治体はマクロ的な考えを持っているが、策定していない自治体はミクロな案件を処理できず、事業者任せになることもあり、結果、減回や廃止となる場合もある。

その他自治体への意見

- ・人手不足や運送収入の減など、事業者のとりまく状況も理解いただいたうえで、相談いただきたい。
- ・事業者の営業所や車庫の位置等も考えていただき運行の相談をいただきたい。※当該地域に営業所や車庫がない場合は長い距離を回送せざるを得ない。また、運行と運行の間にバスを停車させて運転手が休憩する場所がない場合や、系統上にバスを転回する場所の用意がないこと等、運行以外の場所の確保などの調整を事業者側で検討するのは負担となる。
- ・協議会の開催については、当日の議論の内容等について出席者（事業者側）の意見を聞く場を設けるなどの事前調整が必要。協議会の場が一方的な自治体からの発表会の場であれば、よりよい計画が策定できないのではないか。
- ・市民の要望を受けて路線を検討いただくことについて否定はしないが、多数の要望に応えようとして非効率の運行となる場合がある。また、コミバスありきの検討が多く、既存のバス路線を活用して再編する等の方が効率のよい運行となることもある。
- ・路線等の新設について自治体側からの要望があり、事業者側から課題等を伝えたところ、以降の相談がなかった。自治体の担当者によっては、要望を伝えることで仕事が完結したと判断し、新設系統等を成立させることへの熱意が不足していると感じる方もいる。事業者の担当としてはできる限り要望に応えたいと考えていることから、課題解決等を提示いただくことで再度の検討も可能と考えている。

以上

D社に対するヒアリングについて

■ヒアリングの目的

関東運輸局管内の全自治体に対して、地域公共交通計画の策定状況（策定済み、策定中、未策定）、策定に至った理由、未策定の理由などを把握するアンケート調査を実施し、アンケート調査結果をもとに、いくつかの市区町村に対してヒアリング調査を行いました。

市区町村だけでなく、交通事業者に対してもヒアリングを行い、計画が策定されている場合の交通事業者側のメリット、計画策定への交通事業者としての関わり方などを把握することを目的としました。

■ヒアリングシート

--	--	--	--

1. 計画策定への交通事業者としての関わり方について

1-1. 利用実績等のデータの提供方法。特に黒字路線におけるデータの提供方法。

- データについては、大事な経営資源になる。補助金の対象路線のみデータ提供している。
- 黒字路線のデータは、自治体からほしいというリクエストがあるが、提供していない。
- 系統の部分抽出について、技術的に可能であるが、例えば、補助金対象路線について、路線全体を補助しているケースと路線の一部区間を補助しているケースがある。

1-2. 路線再編、利用促進、利用環境の改善などに関する施策の位置づけへの関わり方。

- 施策の位置づけへの関わり方について、交通事業者側から運行が厳しいということを自治体に投げかけて路線再編等を検討するパターンと、自治体側から路線再編等を協議依頼が来るパターンがある。

2. 計画策定による効果について

2-1. 計画策定による交通事業者への効果。（例えば、路線再編が進んだ、市区町村と円滑な協議ができるようになった、計画に基づく適正な支援を受けられた、利用環境の改善等の行政と連携した取り組みができた、駅前広場整備や道路整備等のまちづくりとの連携が図られたなど。）

- 計画策定を機に意識が高まっている自治体が増えていると感じている。
- 公共交通会議には、他のバス事業者やタクシー事業者がおり、そういった事業者との関係が重要となる。自治体が調整し、自治体が考えていることを関係者と共有することが重要だと思う。
- 特に、タクシー事業者がいる自治体をどう調整するのか、地域のまちづくりという観点から自治体が調整することが必要となる。
- 新しいものは丁寧にコンタクトをとって、他の事業者に影響するのか、それを確認した上で、公共交通会議にかけることが必要で、公共交通会議の前段階が重要となる。同業だから協議しやすい内容もある。前段階のプロセスが重要となる。

3. 交通事業者から見た計画の良い事例や悪い事例について

3-1. 交通事業者から見た計画の良い事例と悪い事例（計画策定の過程、計画に位置づけた施策、計画策定後の運用など）

<好事例>

- ある自治体とは危機感が共有できており、公共交通を守らないといけないという意識が強い。その自治体とは関わりが多く、1週間に1回は連絡がある。
- 自治体の考えがあれば、2～3年を見据えた再編ができる。

<あまり良くない事例>

- 計画策定が首長等のトップダウンから始まるケース。また、施策に MaaS や自動運転などのはやりの言葉が多く入っている計画などがある。特に、バス事業者との関わりがない自治体の計画はあまり内容が充実していないと思う。
- また、普段のコミュニケーションがあまりなく、半年以上の接点がないところは、いきなり計画が出てくるケースも多い。首長の考えでいきなり再編の話が出てくる。協議会等でも紛糾し、前に進まない。

以上

4. 関東運輸局管外の道府県へのヒアリング

4-1 調査の目的

関東運輸局管外で計画を策定している道府県について、計画の策定ポイント等の事例調査を行います。その結果を踏まえて、特徴的な道府県に対して、計画策定に至った背景・要因、計画策定までの課題及び計画策定による効果やメリット等について、直接訪問もしくはWEB会議システム等を活用したヒアリングにより把握することで、管内で計画策定を予定している都県に対して情報提供を行い、計画策定に繋げてもらうことを目的としています。

4-2 事例調査結果

ホームページ上で公表されている地域公共交通網形成計画もしくは地域公共交通計画について、計画の対象区域、対象としているモード（広域の路線バスだけなのか、その他のモードも含めているのか）、計画で何を目的としているのか、路線再編以外に特徴的な取組はあるのかなどを整理しました。

分類	計画策定のポイント	調査対象	対象区域	対象としているモード	何を目的としているのか（基本的な方針）	再編以外の取組
県全域で計画策定	<ul style="list-style-type: none"> ○県全域を計画区域とし、県内の地域公共交通のうち主に広域的移動を担う路線を対象とした計画 ○広域路線バスの必要性を整理する中で、地域間幹線系統の位置付けと、域内交通との結節点を明確化 ○基本的に県が主導して計画策定 	青森県	<ul style="list-style-type: none"> ・県全域。6つの都市圏を設定し、圏域別の拠点形成と連携について整理。 	<ul style="list-style-type: none"> ・都市圏間および各都市圏における基軸となるバス路線網 ・県外を結ぶ交通ネットワークのゲートウェイ、各都市圏における広域交通ネットワークの拠点 	<ul style="list-style-type: none"> ・青森県民の暮らしの足を支える広域の公共交通ネットワークをつくる ・広域的な移動を確保する有機的な連携のしくみをつくる ・交通事業環境変化の中でも持続可能な公共交通の基盤をつくる 	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通会議設置市町村数の向上、バス利用促進への取組事業者数の向上 など
		岩手県	<ul style="list-style-type: none"> ・県全域。広域振興圏ごとに地域公共交通ネットワークを計画。 	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道（JR、IGR、三陸鉄道）、路線バス（幹線路線、広域バス路線） 	<ul style="list-style-type: none"> ・広大な県土の移動を実現する幹線路線と広域バス路線の維持確保 ・幹線路線や広域バス路線と地域内公共交通の適切な接続拠点の設定及び接続利便性の向上 ・利用促進による地域公共交通の活性化 	<ul style="list-style-type: none"> ・地域公共交通網形成計画等策定市町村数の向上、接続拠点における待合い環境、乗り継ぎダイヤの改善件数 など
		山形県	<ul style="list-style-type: none"> ・県全域。県総合市庁の管轄に合わせた4ブロック（村山・最上・置賜・庄内）を対象として地域ブロックを設定。 	<ul style="list-style-type: none"> ・路線バス、コミュニティバスやデマンド交通等の公営交通、高速バス・都市間バス、タクシー、空港・港湾（空港アクセスバスなど主として二次交通）、鉄道（新幹線ダイヤとの接続も重視しつつ、在来線・地方鉄道も主とする）、交通サービス以外の旅客運送（福祉移動サービス、施設送迎バス等）、旅客運送以外の移動サービス（レンタカー、運転代行等） 	<ul style="list-style-type: none"> ・データの集約・共有（サービス間の連携とニーズの把握・対応の基盤） ・移動のシームレス化（移動の円滑化、検索・決裁・乗継等・サービス毎のバリアを減らす） ・移動の軸となる公共交通事業（鉄道・バス・タクシー）の維持・強化 	<ul style="list-style-type: none"> ・山形県地域公共交通情報共有基盤（やまがた公共交通オープンデータプラットフォーム）による情報発信、情報集約と共有、オープンデータ活用促進事業、MaaS基盤の更なる整備 など
		奈良県	<ul style="list-style-type: none"> ・県全域。具体的なプロジェクトについては、複数市町村に跨る路線バス、複数の市町村が連携して運行するコミュニティバスを軸に、これらと接続する鉄道駅、コミュニティバス、施設バス、タクシー、デマンド交通等の交通手段や交通結節点を含む関係市町村 	<ul style="list-style-type: none"> ・複数市町村に跨る路線バス、複数の市町村が連携して運行するコミュニティバス、施設バス 	<ul style="list-style-type: none"> ・『住んでよし』暮らしやすいまちづくり、歩いて暮らせるまちづくり、渋滞の解消 ・『働いてよし』雇用の場の確保、その環境整備としての移動の確保、雇用の場としての交通事業者、交通関連産業 ・『訪れてよし』観光地へのアクセス確保、広域周遊観光ルートの形成 	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通の利用環境の整備 など
		愛媛県	<ul style="list-style-type: none"> ・県全域。東予、中予、南予の圏域ごとに整理。 	<ul style="list-style-type: none"> ・航空路、鉄道、航路、高速バス、鉄道、特急バス ・幹線路線バス、支線路線バス、コミュニティバス、乗合タクシー、デマンド交通 	<ul style="list-style-type: none"> ・東予地域、中予地域、南予地域の地域間を強く結ぶ広域交通軸の形成 ・生活圏域を円滑に移動できる地域内交通網の形成 ・居住地区でのきめ細かな移動を実現させる支線（フィーダー路線）との乗り継ぎ拠点の形成 	<ul style="list-style-type: none"> ・人材確保に向けた雇用促進策の実施（運転人材確保に向けた広報・啓発、バス路線の運行効率化による過密勤務の軽減）など

分類	計画策定のポイント	調査対象	対象区域	対象としているモード	何を目指しているのか（基本的な方針）	再編以外の取組
県全域で計画策定	○県全域を計画区域とし、県内の地域公共交通のうち主に広域的移動を担う路線を対象とした計画 ○広域路線バスの必要性を整理する中で、地域間幹線系統の位置付けと、域内交通との結節点を明確化 ○基本的に県が主導して計画策定	佐賀県	・県全域。	・全県的な取組、モード共通の取組 ※個別の路線を計画に位置づけていない。	・地域公共交通の利便性の改善と新規利用者の獲得及び潜在層の掘り起こしを繰り返し、地域公共交通の品質を段階的に向上させていく。 ・新規利用者の獲得及び潜在層の掘り起こしにおいては、変化しやすいターゲットからアプローチしていく。 ・他分野におけるステークホルダーと連携して施策を推進する。	・経路検索サイト（アプリ）への対応、交通情報の集約とオープンデータ化、全国共通交通系 IC カード導入 など
		熊本県	・県全域。県央地域、県北地域、県南地域、天草地域の地域ごとに整理。	・拠点を設定し、設定した拠点を複数連絡する路線 ⇒鉄軌道、高速バス・快速バス、路線バス	・社会動態の変容によって絶え間なく変化・多様化する県民の移動ニーズを満たす、地域公共交通施策の展開 ～公共交通の持つ効果の最大化に向けた輸送資源の総動員～	・複数市町村を跨る地域公共交通計画数の増加、コミュニティバス交通施策の新規導入・サービス見直しを行った市町村数の増加 など
圏域・エリア別に計画策定	○県内を広域的な生活圏域に分け、圏域・エリアごとに策定している計画 ○県が主導し、圏域市町村と共同で計画策定	静岡県（南伊豆・西伊豆）	・南伊豆、西伊豆地域。	・地域内を運行している路線バス、自主運行バス、乗合タクシー	・人口減少社会に対応した持続可能な地域公共交通の維持・確保 ・基幹産業である観光を支える地域公共交通の提供	・交通空白地域の解消、観光客の利便性向上 など
		静岡県（東伊豆・中伊豆）	・東伊豆、中伊豆地域。	・地域内を運行している路線バス、デマンド交通、タクシー	・人口減少社会に対応した持続可能な地域公共交通の維持・確保 ・基幹産業である観光を支える地域公共交通の提供	・交通空白地域の解消、観光客の利便性向上 など
		鳥取県（中部）	・中部地域	・地域間幹線系統の路線バス ・各市町村内を運行する路線バス	・移動ニーズに対応した公共交通ネットワークの構築 ・戦略的な施策の展開による公共交通の利用促進 ・効率的な運行による持続可能な公共交通の実現	・再編実施計画の作成 ・再編実施計画に基づく、具体的な路線新設 ・試験運行の実施 など
		鳥取県（東部）	・東部地域	・広域交通（鉄道、高速バス、航空機） ・幹線（市町間交通：鉄道、路線バス） ・支線（市町内交通：幹線以外の路線バス、町営バス、タクシー等） ・交通結節点（幹線と幹線、幹線と支線の乗り継ぎ拠点）	・広域的な公共交通ネットワークの形成 ・公共交通の利用環境の改善 ・自家用車からの転換等による公共交通の利用促進 ・公共交通による観光客の周遊促進 ・公共交通の維持・存続のための仕組みの構築	・若桜鉄道の持続可能な事業スキームによる再構築 など
		鳥取県（西部）	・西部地域	・市町村間幹線（鉄道、市町村間路線バス） ・市町村内支線（路線バス、自家用有償運送路線、タクシーなど） ・拠点（鉄道駅など）	・鳥取県西部地域内移動を快適にする公共交通 ・多様な施策と連動した利用促進 ・鳥取県西部地域内の連携・住民との協働で支える公共交通	・総合時刻表の作成、西部地域内市町村の一体的な協議の場づくり など

分類	計画策定のポイント	調査対象	対象区域	対象としているモード	何を目指しているのか（基本的な方針）	再編以外の取組
圏域・エリア別に計画策定	○県内を広域的な生活圏域に分け、圏域・エリアごとに策定している計画 ○県が主導し、圏域市町村と共同で計画策定	高知県（東部）	・東部地域	・幹線（鉄道、路線バス） ・支線（コミュニティバス、デマンドバス）	・地域内の公共交通（バス、鉄道、タクシー等）が連携し、「使いやすい」公共交通を目指します。 ・地域住民の生活（通勤・通学、通院等）や地域に訪れる方の移動で「使える」公共交通を目指します。 ・公共交通の利用環境（待合施設、車内環境、各種サービス等）を強化し、「使いたくなる」公共交通を目指します。	・新駅（あき総合病院前駅：仮称）の設置 ・地域内の公共交通を網羅的に整理した路線図の作成 など
		高知県（嶺北）	・嶺北地域	・広域交通網（鉄道、高速バス） ・地域内交通網（路線バス、コミュニティバス）	・嶺北地域内で自家用車に頼らずに暮らしていけるための公共交通手段を整えます。 ・嶺北地域外と便利に行き来できるように幹線及び乗り継ぎ拠点の整備を行います。 ・公共交通の利用を促進し、持続可能な公共交通を目指します。	・大杉駅に停車する特急列車の本数を増やし併せて路線バスを接続する社会実験 ・大豊バスストップで高知からの高速バスを乗り降りできる社会実験
		大分県（西部）	・西部地域	・地域間交通（鉄道、地域拠点を連絡する、路線バス） ・地域内交通（路線バス、コミュニティバス、デマンド交通）	・市町村との連携のもとで、大分県の生活や経済活動の基盤を支える公共交通ネットワークの構築	・目標値について、全県で目指す指標と西部圏で目指す指標をそれぞれ設定 など
		大分県（中部）	・中部地域	・地域間路線（鉄道、航路、市域を跨いで広域拠点や都市拠点を連絡する路線バス） ・準地域間路線（旧市町村域を跨ぎ都市拠点や地区拠点を連絡する路線バス） ・地域内路線（路線バス、コミュニティバス、乗合タクシー、デマンド交通）	・九州の東の玄関口の中核拠点として、国内外からの訪問者が円滑に移動できる公共交通環境の創造 ・県の中核圏域として魅力ある生活を支える移動環境の構築 ・あらゆる公共交通モード間の連携による、持続的で発展的な公共交通の確保	・目標値について、訪日外国人観光客の路線バス利用率を位置づけ など
		大分県（東部）	・東部地域	・地域間路線（鉄道、航路、空港アクセス線/特急、圏域内外の拠点都市間を連絡する路線バス、圏域内の拠点都市と他市町の地域拠点を連絡する路線バス） ・地域内路線（航路、路線バス、コミュニティバス）	・だれもが安心して生活できる移動環境の創造 ・効率的で持続可能な都市圏の構築 ・交流促進による地域活力の維持・向上	・目標値について、外国人観光客の公共交通利用率 ・総合的な路線図、時刻表の作成 など
		大分県（南部）	・南部地域	・地域間路線（鉄道、圏域内外の拠点都市間を連絡する路線バス、圏域内の拠点都市と他市町の地域拠点を連絡する路線バス） ・地域内路線（航路、路線バス、コミュニティバス）	・市町村との連携のもとで、大分県の生活や経済活動の基盤を支える公共交通ネットワークの構築	・目標値について、全県で目指す指標と西部圏で目指す指標をそれぞれ設定 ・利便増進実施計画を作成している。 など
		大分県（豊肥）	・豊肥地域	・地域間路線（鉄道、航路、圏域内外の拠点都市間を連絡する路線バス、圏域内の拠点都市と他市町の地域拠点を連絡する路線バス） ・地域内路線（路線バス、コミュニティバス、デマンド交通）	・市町村との連携のもとで、大分県の生活や経済活動の基盤を支える公共交通ネットワークの構築	・目標値について、全県で目指す指標と西部圏で目指す指標をそれぞれ設定 ・利便増進実施計画を作成している。 など
		大分県（北部）	・北部地域	・地域間路線（鉄道、航路、圏域内外の拠点都市間を連絡する路線バス、圏域内の拠点都市と他市町の地域拠点を連絡する路線バス） ・地域内路線（航路、路線バス、コミュニティバス、デマンド交通）	・市町村との連携のもとで、大分県の生活や経済活動の基盤を支える公共交通ネットワークの構築	・利便増進実施計画を作成している。

4-3 事例調査結果に基づくヒアリング調査の概要

4-3-1 調査対象

事例調査結果をもとに、K 県及び L 県を調査対象としました。

計画策定をしている県の多くは、県内でも地域特性が異なるエリアごとに課題等を整理しており、対象としている交通モードについても地域間幹線系統等の補助路線だけでなく、県内の市町村間を跨る路線バス等を対象とするなど、県内の公共交通を網羅的に捉えた計画となっています。その中で、特徴的な取組を展開しており、ヒアリング調査対象としました。

○都県全域で計画策定 : K 県（他の候補として M 県）

○圏域・エリア別に計画策定 : L 県【東部・中部・西部】、
（他の候補として N 県【東部、嶺北】）

分類	調査対象候補	理由
県全域で 計画策定	K 県	・公共交通の再編だけでなく、他地域にはないオープンデータの取組み、MaaS 基盤の整備など DX 事業に取り組んでおり、計画に位置づけた経緯、現在の実施状況等を把握するため。
	M 県	・県外を結ぶゲートウェイや広域ネットワークの拠点を設定し、拠点間を接続する広域交通を計画の対象路線に位置づけている。拠点設定等の経緯、現在の広域路線の評価状況等を把握するため。
圏域・エリア 別に計画策定	L 県 （東部・中部・西部）	・計画に基づいて、再編実施計画も作成し、より具体的な再編に踏み込んでいる。結果として、新規路線の実証運行まで行っている。これらの検討過程や実証運行による効果等、現在の取組状況等を把握するため。
	N 県 （東部・嶺北）	・広域路線バスの生産性向上の観点から特急列車や高速バスの社会実験を行っている。 ・社会実験に至った過程、社会実験による広域路線バスへの波及効果等を把握するため。

4-3-2 調査方法

前項の事例候補に対して、WEB 会議システム等を活用して、ヒアリングを行いました。

4-4 調査スケジュール

下記の調査スケジュールにより準備・調査実施を進めました。

○対象候補との調整 : 令和4年2月中旬

○調査実施 : 令和4年3月中旬

○調査結果のとりまとめ : 令和4年3月下旬

4-5 ヒアリング調査項目

項目	調査項目	調査項目から把握する内容
計画策定の理由	<ul style="list-style-type: none"> 計画策定に至った背景・要因（県内交通課題の解決、県内市町村からの要望、広域路線【地域間幹線系統など】の見直し、新しい取り組みの導入など） 	<ul style="list-style-type: none"> どのような要因が策定に大きく影響しているのか。何のために計画策定を行ったのか。
計画策定の手順	<ul style="list-style-type: none"> 検討着手から計画策定までの策定期間など 	<ul style="list-style-type: none"> どのくらいの期間で計画策定を行っているのか。
	<ul style="list-style-type: none"> 調査事業やその他活用した補助・交付金など 	<ul style="list-style-type: none"> 調査事業以外に活用している補助金等があるのか。
計画策定のポイント	<ul style="list-style-type: none"> 計画の特徴・ポイント、工夫した点 	<ul style="list-style-type: none"> 何に重点を置いた計画としているのか。
	<ul style="list-style-type: none"> 計画策定にあたり、苦勞した点、課題として残った点（関係者との合意が難しかったなど） 	<ul style="list-style-type: none"> 都県による計画策定にあたり、どのような点がネックになってくるのか。どのような点に留意して計画策定を進めることが必要なのか。
	<ul style="list-style-type: none"> 計画に位置づけた特徴的な施策について、どのような目的で位置づけたのか、どのような経緯で検討を行ったのかなど 	<ul style="list-style-type: none"> 各都県で特徴的な施策、取組が見られる。どのような経緯や合意形成を経て、計画に位置づけたのか。他地域で展開する際の留意点は何か。
	<ul style="list-style-type: none"> 計画策定への市町村や交通事業者との連携、協議会の実施方法など 	<ul style="list-style-type: none"> どのような形で県内市町村や交通事業者と合意形成を行ったのか、協議会はどのような方法で開催したのか。
	<ul style="list-style-type: none"> 上位・関連計画等の連携による効果（総合計画、総合戦略等との連携） 	<ul style="list-style-type: none"> 計画策定の過程で、上位・関連計画と、どのように連携を行ったのか。関係部署との調整は行ったのか。
計画策定による効果	<ul style="list-style-type: none"> 計画策定後のPDCAの状況 	<ul style="list-style-type: none"> 計画策定後、位置づけた施策等について、PDCA等により、進行管理ができてしているのか。
	<ul style="list-style-type: none"> 計画策定後に実施した施策（特徴的な施策や取組の状況） 	<ul style="list-style-type: none"> 計画策定後に具体的に実施した施策の状況は。それにより、定量的・定性的に効果が出ているのか。何が要因で効果が出ていないのか。
	<ul style="list-style-type: none"> 計画策定後に実施できていない施策 	<ul style="list-style-type: none"> 計画策定後に実施したかったが、実施できなかった施策は何か。何がネックで実施できなかったのか。
	<ul style="list-style-type: none"> 計画策定によるその他の効果（継続的な取り組み、県内市町村の意識変化など） 	<ul style="list-style-type: none"> 施策効果以外で効果は出ているのか。（計画策定の推進、公共交通会議の設置等）
計画の目標・KPI	<ul style="list-style-type: none"> 目標、KPIの設定で工夫したこと、上位・関連計画との連携 	<ul style="list-style-type: none"> どのような点に工夫したのか、上位・関連計画における目標・KPIと連携、連動を持たせたのか。
	<ul style="list-style-type: none"> 評価の段階で苦勞していること 	<ul style="list-style-type: none"> どのような点に苦勞しているのか。

4-6 ヒアリング調査結果の概要

ヒアリング調査結果の概要を以下に示します。

項目	調査項目	調査結果概要
計画策定の理由	・計画策定に至った背景・要因	<p><K 県></p> <ul style="list-style-type: none"> ・県内の高齢化の進展、公共交通活性化再生法改正のタイミング、トライアル事業が使えるなどの理由がある。 ・県内市町村の計画策定に対する負担が大きいため、県内全域をカバーする計画を県が作ることにした。 <p><L 県></p> <ul style="list-style-type: none"> ・県が主導して西部で網形成計画を策定し、その後、東部、中部と全県域において同計画を作成するに至った。 ・議会での質問や熱心な県議会議員の存在。
計画策定の手順	・検討着手から計画策定までの策定期間など	<p><K 県></p> <ul style="list-style-type: none"> ・1年間、県内の各ブロックを回り、県内市町村の担当者ヒアリングを行う場を設けた。 <p><L 県></p> <ul style="list-style-type: none"> ・西部→東部→中部の順番で策定し、各圏域1年間で策定。
	・調査事業やその他活用した補助・交付金など	<p><K 県></p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域公共交通協働トライアル推進事業を活用した。 <p><L 県></p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域公共交通調査等事業を活用した。
計画策定のポイント	・計画の特徴・ポイント、工夫した点	<p><K 県></p> <ul style="list-style-type: none"> ・計画という“箱”を用意するという考え方。定量的なデータを整理し、データのやり取りをオープン化した。 ・県の視点としては、「県境をまたぐもの」、「小さな市町村」をケアすること。データを捨てるのは県内の全市町村で、県内にある4条の路線バスについてデータ化を行った。 ・あまり県が踏み込まないという考え方もある。市町村の中で完結するのは市町村が担う。「ツールボックスのメンテナンス」というイメージ。 ・市町村を跨ぐ路線について、県が考えるのではなく、市町村が考える。県は“箱”や“場”を用意するという考え方。市町村の役割も位置づけており、市町村が不要という路線は残さない考え方。 ・住民アンケートを実施しないかわりに協議会をフルオープンにして実施。定量データにフォーカスした。 <p><L 県></p> <ul style="list-style-type: none"> ・圏域ごとに市町村と共同して計画策定を行った。東部地域では広域的な公共交通ネットワークの形成や環境改善・観光客の周遊促進、西部地域では通院や買物等の利便性向上を図るため、路線再編に取り組んだ。具体的には、商業施設、医療施設、駅をつなぐ市町村循環線の創設、幹線の効率化及び支線のデマンド化の実施、中部地域では長大路線の減便による効率化や通勤通学・観光の利便性向上を図るバス路線再編として、観光施設及び最寄駅へのバス乗り入れ、高校等への通学利便性を向上させるルート変更など、圏域の課題に応じて施策を位置づけた。

項目	調査項目	調査結果概要
計画策定のポイント	<ul style="list-style-type: none"> 計画策定にあたり、苦労した点、課題として残った点 	<p><K 県></p> <ul style="list-style-type: none"> 関係者を広く巻き込むことには成功している。計画策定後のデータ管理は課題として残っている。 鉄道会社の協力や高速バスの反映が難しく、県外に拠点をもっているアプローチには手が届かなかった。データ分析が大変でマンパワーが不足していた。 <p><L 県></p> <ul style="list-style-type: none"> 調整は大変だが、バス会社が2社しかないので、他県よりは楽に調整できたと思われる。
	<ul style="list-style-type: none"> 特徴的な施策について、どのような目的で位置づけて、どのような経緯で検討を行ったのかなど 	<p><K 県></p> <ul style="list-style-type: none"> 県のまちづくりというよりは、市町村のために箱を作ることを目的にした。 <p><L 県></p> <ul style="list-style-type: none"> 広域ネットワークの形成、利便性向上・空白地域の解消・運行効率化などの観点からの路線再編などを目的にした。
	<ul style="list-style-type: none"> 計画策定への市町村や交通事業者との連携、協議会の実施方法など 	<p><K 県></p> <ul style="list-style-type: none"> 交通事業者との連携を最優先に行った。運行エリアが競合していないので、スムーズに進められた。 協議会については、県内市町村に対して、動画で公開するなど、フルオープンにしている。 市町村に対しては、県の補助要綱上、協議会への協力を義務づけることにより協力を得られた。
	<ul style="list-style-type: none"> 上位・関連計画等の連携による効果 	<p><K 県></p> <ul style="list-style-type: none"> 上位・関連計画との連携は、今後の取組みとなる。
計画策定による効果	<ul style="list-style-type: none"> 計画策定後のPDCA の状況 	<p><K 県></p> <ul style="list-style-type: none"> 計画の特徴に示したとおり、今後は、市町村が考えていくというスタンス。県は“箱”や“場”を用意するという考え方。 <p><L 県></p> <ul style="list-style-type: none"> IC カードや乗降センサーがなく乗降データがとれないため、あまり進んでいない。 乗降調査、アンケート調査などは行い、継続的な路線再編を行っている。
	<ul style="list-style-type: none"> 計画策定後に実施した施策 	<p><K 県></p> <ul style="list-style-type: none"> オープンデータ化が進んでいる。交通系 IC カードの導入も進んできている。 <p><L 県></p> <ul style="list-style-type: none"> バスのナンバリングや利用促進運動を実施している。
	<ul style="list-style-type: none"> 計画策定後に実施できていない施策 	<p><K 県></p> <ul style="list-style-type: none"> バスロケーションがあげられる。車載器の更新等も必要で時間がかかる。また、オープンデータ化したものの、データの広報がまだ充分ではない。各種アプリの開発についてもまだ見えていない。 <p><L 県></p> <ul style="list-style-type: none"> 一部地域では、路線再編後の利用が少ないことに対する見直しは未着手（着手するには詳細データ必要）

項目	調査項目	調査結果概要
計画策定による効果	<ul style="list-style-type: none"> 計画策定によるその他の効果 	<p><K 県></p> <ul style="list-style-type: none"> 県のやり方が県内市町村に浸透している。市町村の計画についてオープンデータを活用して策定している。県外移動はリーサス等を活用し、県内移動は今後も試行錯誤が必要となる。 <p><L 県></p> <ul style="list-style-type: none"> バス路線の再編が進んだだけでなく、新たな地域交通体系構築のための研究会の立ち上げ、新たな地域公共交通体系の構築などにつながった。
計画の目標・KPI	<ul style="list-style-type: none"> 目標、KPI の設定で工夫したこと、上位・関連計画との連携 	<p><K 県></p> <ul style="list-style-type: none"> 標準的な目標設定にしているが、収支率改善を目指す、結果的にサービス規模を縮小することになるため設定していない。 負担額を増やす指標などもある。 <p><L 県></p> <ul style="list-style-type: none"> 現状維持の目標設定としている。
	<ul style="list-style-type: none"> 評価の段階で苦労していること 	<p><K 県></p> <ul style="list-style-type: none"> キャッシュフローを月次で提供してもらうなど、データを提供してもらう信頼関係は、交通事業者とはある程度できている。タクシーは国土交通省から自治体へのデータ提供スキームに含まれていないため、データ提供してもらえなかった。 <p><L 県></p> <ul style="list-style-type: none"> 取組と数値指標がリンクしていないことやアンケート調査が必要なものなどがあり、なかなか実施できていない部分がある。

次ページ以降に、個別のとりまとめ結果を示します。

K県に対するヒアリングについて

■ヒアリングの目的

関東運輸局管外で計画を策定している道府県について、計画の策定ポイント等の事例調査を行いました。その結果を踏まえて、特徴的な道府県に対して、計画策定に至った背景・要因、計画策定までの課題及び計画策定による効果やメリット等について、ヒアリング等により把握することを目的としています。

■K県をヒアリング対象として選定した理由

公共交通の再編だけでなく、他地域にはないオープンデータの取組み、MaaS 基盤の整備などDX 事業に取り組んでおり、計画に位置づけた経緯、現在の実施状況等を把握するため。

■ヒアリングシート

--	--	--	--

1. 計画策定の理由について

1-1. 計画策定に至った背景・要因

- 策定理由としては、県内の高齢化の進展、公共交通活性化再生法改正のタイミング、補助制度と法定計画の連動化、トライアル事業が使えるなどの理由が大きい。
- 県内市町村の計画策定に対する負担が大きいため、県内全域をカバーする計画を県が作ることにした。

2. 計画策定の手順について

2-1. 検討着手から計画策定までの策定期間など

- 最初の1年間、県内の各ブロックを回り、県内市町村の担当者ヒアリングを行う場を設けた。
- 次の1年間で計画を策定。

2-2. 調査事業やその他活用した補助・交付金など

- トライアル事業の補助申請を行い、補助金を活用した。

3. 計画策定のポイントについて

3-1. 計画の特徴・ポイント、工夫した点

- ツールとして計画という“箱”を用意するという考え方で策定している。
- 定量的なデータを整理し、データのやり取りをオープン化した。
- 定量データを基礎として、データ化するため、色々なデータを集めた。使わないデータもある。ETC2.0のデータなどは搭載車が少ない。
- さまざまなデータを集めて活用したが、住民アンケートは行っていない。理由としては、定性的な意見の分析は大変で、信頼性にも若干疑問がある。

- 県の計画として、どこまで作るのか。幹線補助だけ、市町村跨ぎの路線も位置づける、域内を含めて示すのかの3パターンがある。県としては、県がネットワークを書かない考え。県の視点としては、「県境をまたぐもの」、「小さな市町村」をケアすること。データを拾うのは県内の全市町村で、県内にある4条の路線バス。そのためデータ化を行った。
- あまり県が踏み込まないという考え方もある。市町村の中で完結するのは市町村が担う。定性的なものにはあまり踏み込まない。「ツールボックスのメンテナンス」というイメージ。
- 市町村を跨ぐ路線について、県が考えるのではなく、市町村が考える。県は“箱”や“場”を用意するという考え方。市町村の役割も位置づけており、市町村が不要という路線は残さない考え方。
- 地域間幹線系統等の補助金がきれないようにがんばることが必要で、市町村ががんばらないと廃止になる。
- 市町村と交通事業者が合意をすれば、県は関与しない。県はどんどん引いていく考え方。
- 県の役割を明確化したことが、今回の計画の良いところと認識している。県が努力するからデータを提供してくれというスタンス。
- 黒字路線は無視してよく、赤字路線だけ見れば良い。行政が見るのは赤字路線だけで良いと考えている。

3-2. 計画策定にあたり、苦労した点、課題として残った点

- 関係者を広く巻き込むことには成功している。
- 計画策定後のデータ管理は課題として残っている。
- 鉄道会社の協力や高速バスの反映が難しく、県外に拠点をもっているアプローチには手が届かなかった。
- データ分析が大変でマンパワーが不足していた。大学との連携なども今後は必要になる。
- GTFS の作業が苦労した。

3-3. 計画に位置づけた特徴的な施策について、どのような目的で位置づけたのか、どのような経緯で検討を行ったのかなど

- 県のまちづくりというよりは、市町村のために箱を作ることを目的にした。県内市町村や交通事業者理解してもらうための調整に苦労した。

3-4. 計画策定への市町村や交通事業者との連携、協議会の実施方法など

- 交通事業者は、バス協会を通じて、県内の2つの交通事業者との連携を最優先に行った。両社は運行エリアが競合していないので、スムーズに進められた。
- 協議会については、県内市町村に対して、動画で公開するなど、フルオープンにしている。
- 市町村に対しては、県の補助要綱上、協議会への協力を義務づけることにより協力を得られた。

3-5. 上位・関連計画等の連携による効果

- 上位・関連計画との連携は、今後の取組みとなる。

4. 計画策定による効果について

4-1. 計画策定後のPDCAの状況

- 計画の特徴に示したとおり、今後は、市町村が考えていくというスタンス。県は“箱”や“場”を用意するという考え方。

4-2. 計画策定後に実施した施策

- オープンデータ化が進んでいる。交通系ICカードの導入も進んできている。
- オープンデータ研究会や大学連携などを進めている。

4-3. 計画策定後に実施できていない施策

- 策定後に実施できていないこととして、バスロケーションがあげられる。車載器の更新も必要で時間がかかる。
- また、オープンデータ化したものの、データの広報がまだ充分ではない。
- 各種アプリの開発についてもまだ見えていない。

4-4. 計画策定によるその他の効果

- 県のやり方が県内市町村に浸透している。ある市の計画についてはオープンデータを活用して策定している。市内の病院について、どの地区から通院しているのかがわかる。
- 県外移動はリーサス等を活用し、県内移動は今後も試行錯誤が必要となる。

5. 計画の目標・KPIについて

5-1. 目標、KPIの設定で工夫したこと、

- 国の定めた標準指標ではあるが、収支率は入れていない。（理由は、収支率改善を目指そうとすると、結局サービス規模を縮小しなければならないため）。
- あえて、タクシー運賃助成の行政負担額を「増やす」という目標などもある。
- コロナで状況が変わってきている。

5-2. 評価の段階で苦労していること

- キャッシュフローを月次で提供してもらおうなど、そういったデータを出してもらおうまでの信頼関係は、交通事業者とはある程度できている。
- 乗用タクシーは国土交通省からの自治体へのデータ提供スキームに含まれていないため、データ提供してもらえなかった。

L 県に対するヒアリングについて

■ヒアリングの目的

関東運輸局管外で計画を策定している道府県について、計画の策定ポイント等の事例調査を行いました。その結果を踏まえて、特徴的な道府県に対して、計画策定に至った背景・要因、計画策定までの課題及び計画策定による効果やメリット等について、ヒアリング等により把握することを目的としています。

■L 県様をヒアリング対象として選定した理由

計画に基づいて、再編実施計画も作成し、より具体的な再編に踏み込まれています。結果として、新規路線の実証運行まで行われています。これらの検討過程や実証運行による効果等、現在の取組状況等を把握するため。

■ヒアリングシート

--	--

1. 計画策定の理由について

1-1. 計画策定に至った背景・要因

- 県議会におけるH26年9月「地域交通ネットワークの確立について」の質問がきっかけとなり、鳥取県では、H28年3月に全国で初めて県が主導して県西部で網形成計画を策定し、その後、東部、中部と全県域において同計画を作成するに至っている。

2. 計画策定の手順について

2-1. 検討着手から計画策定までの策定期間など

- 西部（H27）→東部（H28）→中部（H29）の順番で策定し、各圏域1年間で策定した。

2-2. 調査事業やその他活用した補助・交付金など

- 国の計画策定補助金を活用した。

3. 計画策定のポイントについて

3-1. 計画の特徴・ポイント、工夫した点

- 圏域ごとに市町村と共同して計画を策定した。
- 東部地域では、県と東部1市4町が主体となって計画を策定した。広域的な公共交通ネットワークの形成や環境改善・観光客の周遊促進などに取り組んだ。具体的には、乗放題手形の対象拡大、鉄道の行き違い施設整備などに取り組んだ。
- 西部地域では、通院や買物等の利便性向上を図るため、路線再編に取り組んだ。具体的には、商業施設、医療施設、駅をつなぐ市町村循環線の創設、幹線の効率化及び支線のデマンド化の実施などに取り組んだ。
- 中部地域では、長大路線の減便による効率化や通勤通学・観光の利便性向上を図るバス路線再編として、観光施設及び最寄駅へのバス乗り入れ、高校等への通学利便性を向上させるルート変更などに取り組んだ。

3-2. 計画策定にあたり、苦労した点、課題として残った点

- 調整はどこでも大変だが、バス会社が2社しかないので、他県よりは楽に調整できたと思われる。タクシーは、業界をとりまとめるリーダー格の方がおり、調整がスムーズにできた。鉄道会社からは、特段何も言われなかった。

3-3. 計画に位置づけた特徴的な施策について、どのような目的で位置づけたのか、どのような経緯で検討を行ったのかなど

- 東部地域は、広域的な公共交通ネットワークの形成や環境改善、観光客の周遊促進などを目的に位置づけた。
- 西部地域は、通院や買物の利便性向上、空白地域の解消、運行効率化を図る路線再編などを目的に位置づけた。
- 中部地域は、長大路線の減便による効率化や通勤通学・観光の利便性向上を図るバス路線再編などを目的に位置づけた。

3-4. 計画策定への市町村や交通事業者との連携、協議会の実施方法など

- 圏域ごとに、とりまとめ役となるリーダー的自治体があり、当該市と調整しながら進めた。
- 協議会は関係者数が多いため、年1~2回の開催で、その代わりにリーダー的自治体との打合せ（ワーキング）を頻繁に行い調整を進めた。

4. 計画策定による効果について

4-1. 計画策定後のPDCAの状況

- ICカードや乗降センサーがないため乗降データがとれないためあまりできていない。
- 西部について、循環バスなどはR1年度に乗降調査、アンケート調査を行い、愛称募集を行った。
- 中部について、R1年10月に新設した系統について、新経由地から高等学校、特別支援学校に当該系統で通学する生徒が多いことが判明（定期券購入が大幅増（H31春4人→R2春14人））したため、R3.4に増便した。系統新設に伴い、新たに経路となった区間で、少なくとも5名が利用している。

4-2. 計画策定後に実施した施策

- バスナンバリング（東部、西部）を実施している。市単独で行うよりも県全体で実施した方が効率的であると考えている。
- 利用促進運動（西部：ノーマイカー運動等）
- バス共通電子チケット

4-3. 計画策定後に実施できていない施策

- 中部では、広域利用が少ない系統に対する見直しは未着手（着手するには詳細データ必要）
- 西部では、次のとおり。
 - 経由地変更設定①
⇒（保留理由）既存の7往復のうち1往復を変更予定であったが、国庫補助路線の基準輸送量15人/日を満たさなくなり、市町村負担増となる可能性が高いため。
 - 経由地変更設定②
⇒（保留理由）既存の13往復のうち1往復を変更予定であったが、変更した1往復については補助対象とならず、市町村負担増となる可能性が高いため。

○鉄道とA系統B系統C系統との接続強化

⇒「D駅」「E駅」「F駅」いずれかの駅との結節点化には多額の道幅拡幅工事が必要。G駅であれば現状でも結節点化は可能であり、H線を相互乗り入れするルート変更によりI地域の東西移動も可能であるが、そもそもの東西移動ニーズの見極めが必要であり、R2.2に住民アンケートによるニーズ調査を実施。

4-4. 計画策定によるその他の効果

- バス路線の再編が進んだだけでなく、新たな地域交通体系構築のための研究会の立ち上げ、新たな地域公共交通体系（市町村が地域のニーズに応じて、共助交通・タクシー・バスを自由に組み合わせできる支援制度を創設：L県モデル）の構築などにつながった。

5. 計画の目標・KPIについて

5-1. 目標、KPIの設定で工夫したこと、

- 現状維持の目標設定としている。

5-2. 評価の段階で苦労していること

- 取組と数値指標がリンクしていないことやアンケート調査が必要なものなど
例：乗務員の接遇の満足度
公共交通利用の意識付け・動機付け
→鉄道・バスを利用することがあると答えた人の割合 など

6. その他

- アドバイザーは、学識経験者、交通コンサルの代表である。
- 路線再編案は県が作成し、県内の主要自治体に諮る。その後、素案を基に、有識者に意見を貰う形になっている。

以上