

地域公共交通計画の策定について ～入門編～



公共交通利用促進キャラクター のりたろう

令和8年5月29日
関東運輸局

1. 地域交通法について
2. 地域公共交通計画の策定について
3. 地域公共交通計画のアップデートについて
4. 国の支援策について
5. 地域公共交通計画の送付等について

地域の主体的な取組等によって「地域旅客運送サービスの持続可能な確保に資する**地域公共交通の活性化及び再生**」を推進するため、地域公共交通計画の作成やこれに基づき実施する事業等について定める。（平成19年制定）

地域公共交通計画

「地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿」を明らかにする**地域公共交通のマスタープラン**

- ・ **全ての地方公共団体**に対して**作成の努力義務** ※計画作成数：1244件（令和8年3月末時点）
- ・ 地方公共団体が、地域の関係者を構成員として組織する「**法定協議会**」において協議を行い、地域公共交通計画を作成

地域公共交通特定事業

地域の実情に応じた取組の実施を円滑化するため、**地域公共交通計画に盛り込む**ことができる法定事業

- | | | |
|--|---|---|
| ◇ 軌道運送高度化事業
LRT（Light Rail Transit）の整備 | ◇ 道路運送高度化事業
BRT（Bus Rapid Transit）の整備 | ◇ 鉄道事業再構築事業
鉄道の上下分離等 |
| ◇ 地域旅客運送サービス継続事業
公募を通じた廃止予定路線の交通の維持 | ◇ 貨客運送効率化事業
貨客混載の導入 | ◇ 地域公共交通利便増進事業
路線、ダイヤ、運賃等の見直しによるサービス改善等 |



実施計画

- ・ 個々の**特定事業について**、地方公共団体・事業者が実施計画を作成
- ・ 実施計画について**国土交通大臣の認定**を受けた場合、**予算上の措置**（地域公共交通確保維持改善事業等）や**法律上のワンストップ特例**（許認可手続の一元化）などの特例措置

- 戦後、交通事業者の独占と内部補助のもとで、増大する需要に対応した**交通サービスの安定的供給**を確保。
- その後、国有企業の民営化と需給調整規制の廃止等により、競争を通じた**効率的・多様な交通サービス**の提供を促進。
- この間、バス専用レーン設置等の都市新バスシステム整備に対する支援や、バス交通を活用したまちづくりを通じて安全で豊かな暮らしやすい地域の実現を図るオムニバスタウンへの支援等、**国においても様々な支援**を実施。
- 2007年の地域公共交通活性化再生法（地域交通法）制定とその後の改正により、各地方公共団体を中心に「**地域にとって望ましい交通ネットワーク**」を追求。
- 2023年の地域交通法改正により、国も積極的に前に出て連携・協働を促進する仕組みを法律上で位置付け。

活性化・再生

共創

2007年
地域交通法制定

- ✓ 市町村が設置し幅広い関係者が参加する**協議会**を法定
- ✓ 地域公共交通の維持確保や利便性向上を図る**計画制度・各種事業**を法定

2013年
交通政策基本法制定

- ✓ まちづくりと一体となった公共交通ネットワークの維持・発展を通じた地域の活性化

2014年
地域交通法改正

- ✓ 計画制度に**まちづくりとの連携**（コンパクト・プラス・ネットワーク）を位置づけ
- ✓ 地域公共交通ネットワークの**面的な再構築**を図る「再編事業」を創設
- ✓ **都道府県**による協議会設置・計画策定も可能に

2020年
地域交通法、交通政策基本法改正、
独占禁止法特例法制定

- ✓ 「地域公共交通計画」の作成を**自治体の努力義務**に
- ✓ **交通資源を総動員**（自家用有償運送、福祉輸送、スクールバス、貨客混載、MaaS等）
- ✓ **競争から協調へ**＝「利便増進事業」を創設（※同時期に独禁法特例法も成立）

2023年
地域交通法、
鉄道事業法、道路運送法改正

- ✓ 国の努力義務として、関係者相互間の連携と協働の促進を追加（地域交通法）
- ✓ ローカル鉄道の再構築に関して国土交通大臣が組織する「再構築協議会」を創設（地域交通法）
- ✓ 「地域公共交通利便増進事業」、「道路運送高度化事業」の拡充（地域交通法）
- ✓ 鉄道・タクシーにおける協議運賃制度の創設（鉄道事業法、道路運送法）

これから

社会課題解決の基盤として、関係者の垣根を越えた「**共創**（連携と協働）」により地域公共交通を「**リ・デザイン**」（再構築）し、利便性・持続可能性・生産性を向上

○地域交通法に基づき、地方公共団体が作成する「地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿」を明らかにする地域公共交通のマスタープラン。

○地方公共団体は、地域公共交通計画を作成するよう努めなければならない。

計画のポイント

◆まちづくり、観光振興等の地域戦略との一体性の確保

- ・コンパクトシティ等のまちづくり施策との一体的推進
- ・観光客の移動手段の確保等、観光振興施策との連携

◆地域全体を見渡した地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保

- ・公共交通をネットワークとして捉え、幹線・支線の役割分担の明確化
- ・ダイヤや運賃等のサービス面の改善による利用者の利便性向上

◆地域特性に応じた多様な交通サービスの組合せ

- ・従来の公共交通サービスに加え、地域の多様な輸送資源（自家用有償旅客運送、福祉輸送、スクールバス等）を最大限活用
- ・MaaSの導入等、新たな技術を活用した利用者の利便性向上

◆住民の協力を含む関係者の連携

- ・法定協議会を設置し、住民や交通事業者等の知己の関係者と協議
- ⇒地域の移動ニーズに合わせて、地域が自らデザインする交通へ



◆利用者数、収支、行政負担額などの定量的な目標の設定と毎年度の評価・分析等の努力義務化 ⇒ データに基づくPDCAを強化

地域旅客運送サービス

公共交通機関



鉄軌道



路線バス



旅客船



コミュニティバス



デマンド交通



乗用タクシー

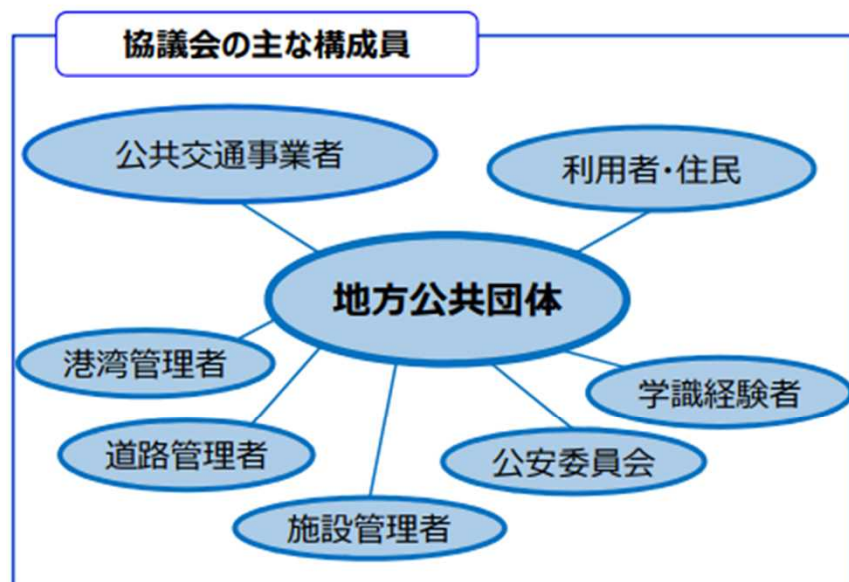


自家用有償旅客運送



福祉輸送、スクールバス、
病院・商業施設等の送迎サービスなど

- 地域交通法においては、地域公共交通計画を作成しようとする地方公共団体（市町村又は都道府県）は、同計画の作成及び実施に関し必要な協議を行うための協議会を組織できるとされており、協議会構成員には協議結果尊重義務がかかる。
- 協議会においては、地方公共団体を中心となって、公共交通事業者や利用者等の地域の多様な主体の参画の下、地域の公共交通の活性化及び再生に向けた議論を進めることを想定。その際、福祉関係団体や金融機関等、地域の課題に応じた構成員の参画が望まれる。



構成員の例（熊本県八代市）：地域の課題に応じた多様なメンバーの参画

- 熊本県八代市では、公共交通事業者や道路管理者、地域公共交通の利用者である地域住民に加え、高齢者や障害者の団体を含めて協議会を運営している。
- また、地域公共交通の再編等に関連する市町村として隣接町の担当者を協議会のメンバーに加え、議論を行っている。

区分	団体・役職
会長	八代市 副市長
委員	産交バス(株)八代営業所長
委員	(株)麻生交通 代表取締役
委員	(一社)熊本県バス協会 専務理事
委員	(一社)熊本県タクシー協会 専務理事
委員	八代市タクシー協会 会長
委員	八代市身体障害者福祉協議会 会長
委員	八代市地域婦人会連合協議会 会長
委員	八代市老人クラブ連合会 会長
委員	八代地域 代表
委員	熊本地域 代表
委員	千早地域 代表
委員	鏡 地域 代表
委員	東陽地域 代表
委員	奥 地域 代表
委員	九州運輸局熊本運輸支局
委員	首席運輸企画専門官
委員	全九州産業交通労働組合 書記長
委員	国土交通省九州地方整備局
委員	熊本河川国道事務所 八代維持出張所
委員	熊本県東南広域本部
委員	八代地域振興局 維持管理課長
委員	八代市建設部 土木管理課長
委員	八代警察署 交通第一課長
委員	水川警察署 地域交通課長
委員	熊本県立大学 環境共生学部
委員	居住環境学科 准教授
委員	八代校長会
委員	熊本県 企画振興部 審議員
委員	水川町 総務課長
委員	八代市 企画戦略部長

八代市協議会の構成員（同市HPより）▶

○地域交通法(平成19年法律第59号)(抄)
(協議会)

第六条 地域公共交通計画を作成しようとする地方公共団体は、地域公共交通計画の作成及び実施に関し必要な協議を行うための協議会(以下この章において「協議会」という。)を組織することができる。

2 協議会は、次に掲げる者をもって構成する。

一 地域公共交通計画を作成しようとする地方公共団体

二 関係する公共交通事業者等、道路管理者、港湾管理者その他地域公共交通計画に定めようとする事業を実施すると見込まれる者

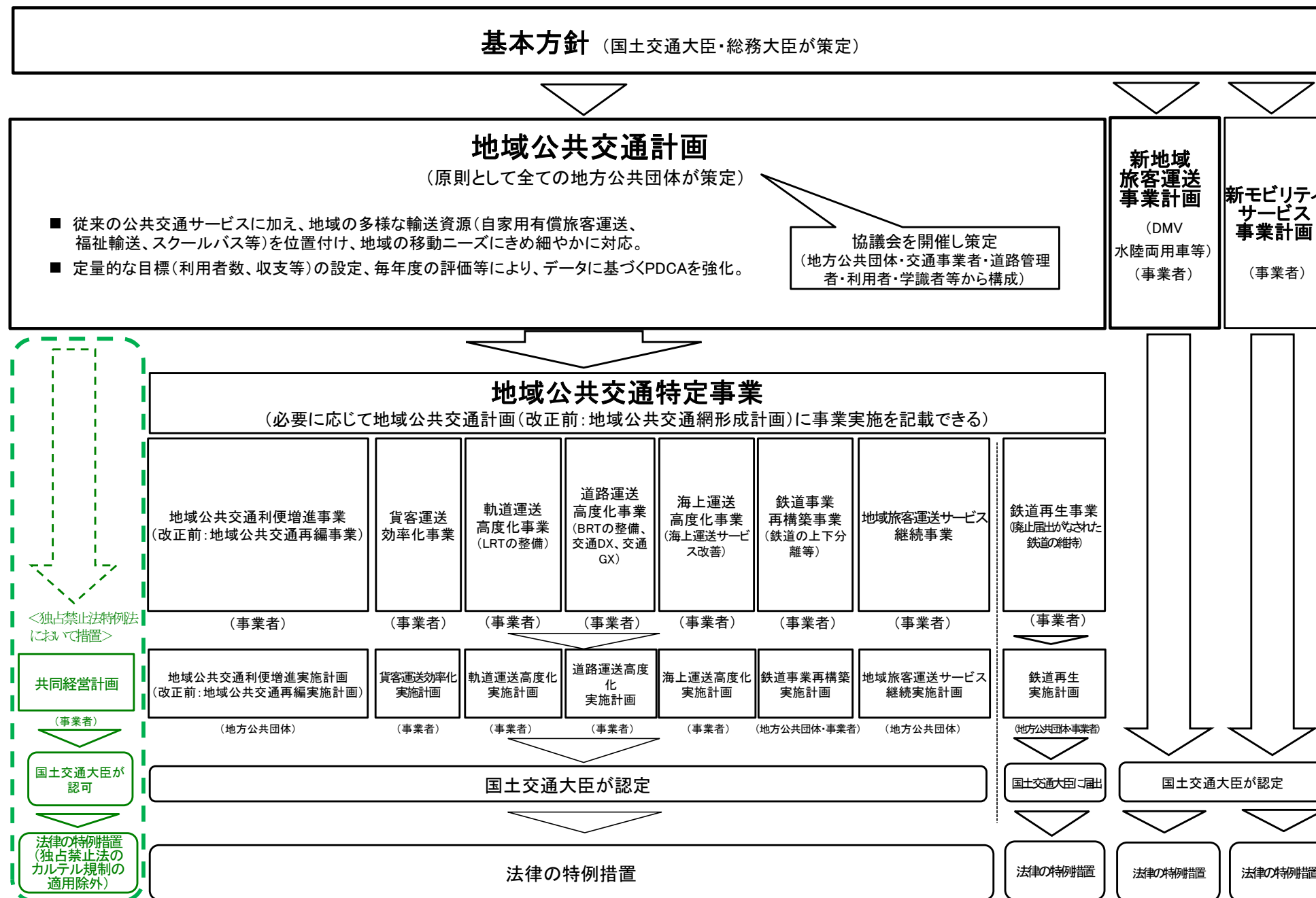
三 関係する公安委員会

四 地域公共交通の利用者、学識経験者その他の当該地方公共団体が必要と認める者

3・4 (略)

5 協議会において協議が調った事項については、協議会の構成員はその協議の結果を尊重しなければならない。

6・7 (略)



背景 地方部を中心に、鉄軌道や路線バス等の廃止に至る事例が増えている中、地域の関係者が一体となって、廃止後の代替サービスを確保することが必要。

概要 地域公共交通の維持が困難と見込まれた場合、地方公共団体による公募により、新たなサービス提供者を選定し、地域における旅客運送サービスの継続を図る事業。

事業スキーム

地方公共団体が、路線バス等の**維持が困難な状況を把握**（乗合バス事業者等からの相談・情報提供等）



地方公共団体が、既存の事業者を含めた関係者と協議し、地域公共交通計画へ**地域旅客運送サービス継続事業**を位置付け



多様な選択肢を検討の上、**実施方針**を策定し、**公募**により新たなサービス提供事業者等を選定



地方公共団体が、サービス提供事業者と連携して、**地域旅客運送サービス継続実施計画**を作成、国土交通大臣の認定を受けた場合、**法律上の特例措置**（事業許可等のみなし特例等）

実施方針に定めるメニュー例

○ 以下の①～③のメニューを検討し、必要に応じて④を組み合わせ。

① 乗合バス事業者など他の交通事業者による継続（縮小・変更含む）

② コミュニティバスによる継続

③ デマンド交通（タクシー車両による乗合運送（区域運行））による継続

①～③に加え、福祉輸送、スクールバス、
④ 病院や商業施設等への送迎サービス等の積極的活用

事業内容

地方公共団体が公共交通事業者等と連携し、地域公共交通の利用者の利便の増進を図るために行う以下の事業

(1) 地域における路線ネットワークの構築

地域の需要に応じた地域公共交通網の整備

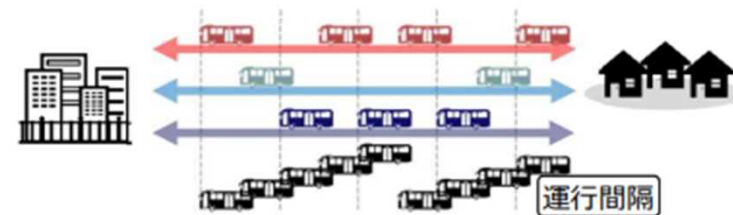
- ① 路線等の編成の変更
- ② 他のモードへの転換
- ③ 自家用有償旅客運送の導入等



(2) 運賃・ダイヤ等の改善

利用者が利用しやすい運賃・ダイヤの設定等

- ① 運賃・料金の設定 (定額乗り放題運賃、通し運賃等)
- ② 運行回数・ダイヤの設定 (等間隔運行、パターンダイヤ等)
- ③ 共通乗車船券の発行



※ これらと併せて行う利便を増進するための措置 (交通結節施設における乗降場の改善、乗継ぎに関する分かりやすい情報提供、ICカード等の導入等) も対象

実施計画の認定

- 地方公共団体は、地域公共交通計画に即して、具体的な事業の実施計画を作成し、国土交通大臣の認定を受けることができる。
(※実施計画の作成に当たって、関係する公共交通事業者等の同意を取得。)
- 認定を受けて行う事業について、予算・法律上の措置により実施を促進。

【予算上の措置】

地域公共交通確保維持改善事業、社会資本整備総合交付金による支援 等

【法律上の特例】

許認可手続の一元化 (ワンストップ特例)、計画区域内での乗合バスの新規参入等の審査の特例 等

- 事業実施区域
- 事業の内容・実施主体
- 地方公共団体による支援の内容
- 事業の実施期間
- 事業の実施に必要な資金の額・調達方法
- 事業の効果 等

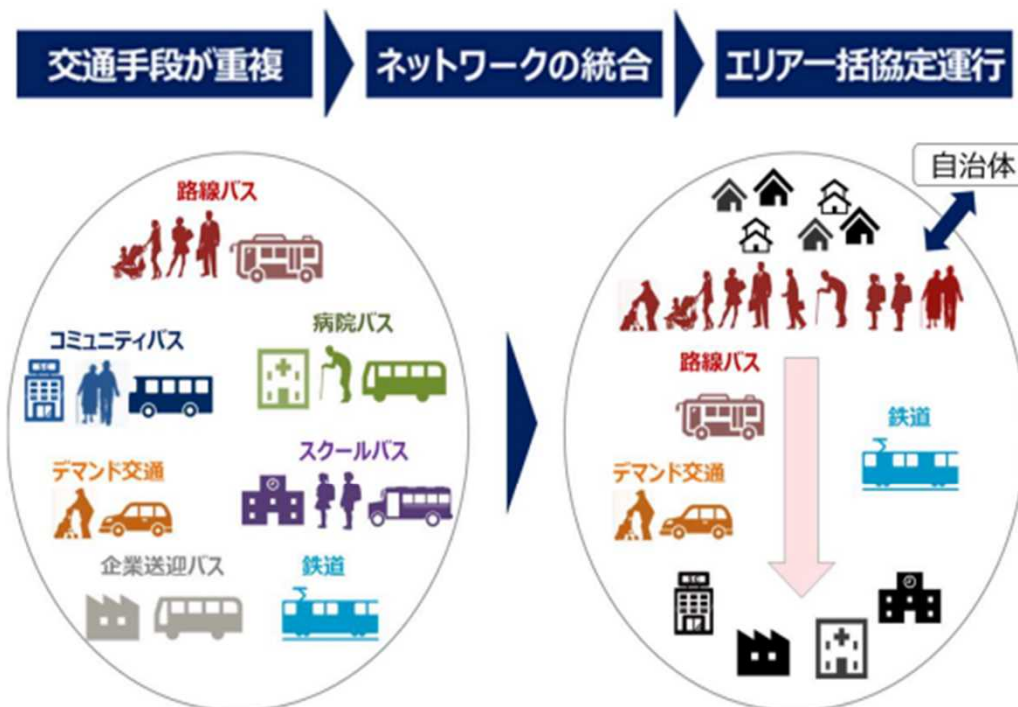
背景・必要性

- 路線バス事業等は、主に民間の交通事業者が主体となり、行政が運行サービスに対して赤字補填を行い維持。
- こうした手法は、路線維持に効果がある一方、事業改善インセンティブがなく赤字拡大に歯止めがかからない恐れ。

概要

エリア一括協定運行事業を創設。
(地域公共交通利便増進事業の拡充)

- 自治体と交通事業者は、一定のエリア・期間について、以下の協定を締結。
 - ・交通サービス水準 (運賃、路線、運行回数等)
 - ・費用負担 (上下分離も可能) 等
- 新規参入の申請については、エリア一括協定運行事業の計画維持が困難となるため公衆の利便が著しく阻害されるおそれがないか審査。
- 国は、複数年の支援額を初年度に明示。(事業改善インセンティブ) <予算>



目的

この法律は、人口の減少等により乗合バス事業者及び地域銀行（「特定地域基盤企業」と総称）が持続的にサービスを提供することが困難な状況にある一方で、当該サービスが国民生活及び経済活動の基盤となるものであって、他の事業者による代替が困難な状況にあることに鑑み、合併その他の行為について独禁法の特例を定め、特定地域基盤企業の経営力の強化、生産性の向上等を通じて、将来にわたってサービスの提供の維持を図ることにより、地域経済の活性化及び地域住民の生活の向上を図り、もって一般消費者の利益を確保するとともに、国民経済の健全な発展に資することを目的とする。

構成

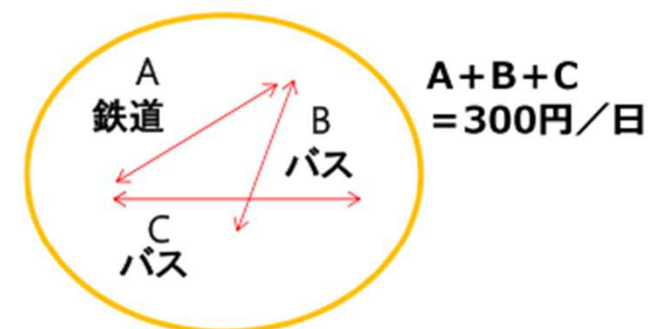
1. **総則** - **法律の目的**（上記）、**定義**（乗合バス事業者（地域一般乗合旅客自動車運送事業者）・地域銀行等）
2. **合併等の認可等**
 - 主務大臣の認可を受けて行う特定地域基盤企業（乗合バス・地域銀行）・親会社の合併等には独禁法を適用しない
 - 申請者による基盤的サービス維持計画の提出、主務大臣の認可基準、公取委との協議
 - 主務大臣による事後的な適合命令（公取委からの措置請求が可能）
3. **共同経営（カルテル）の認可等**
 - 国土交通大臣の認可を受けて行う乗合バス等の共同経営には独禁法を適用しない
 - 申請者による共同経営計画の提出、法定協議会への意見聴取、国土交通大臣の認可基準、公取委との協議
 - 国土交通大臣による事後的な適合命令（公取委からの措置請求が可能）
4. **雑則・罰則** - 主務大臣（乗合バス→国土交通大臣、地域銀行→内閣総理大臣）、適合命令違反への罰則等
5. **附則** - 10年以内に本法を廃止するものとする旨等

施行日

令和2年11月27日（公布後6月施行）

- ① ネットワーク内の路線・運行系統について、利用者が一定の条件の範囲内で地域公共交通を利用することができる運賃・料金の設定

－ 定額制乗り放題 等



- ② ネットワーク内の路線・運行系統の共同・分担運行
－ 「ハブ・アンド・スポーク型」のネットワーク再編 等

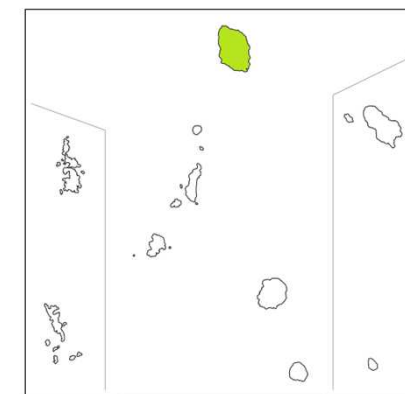
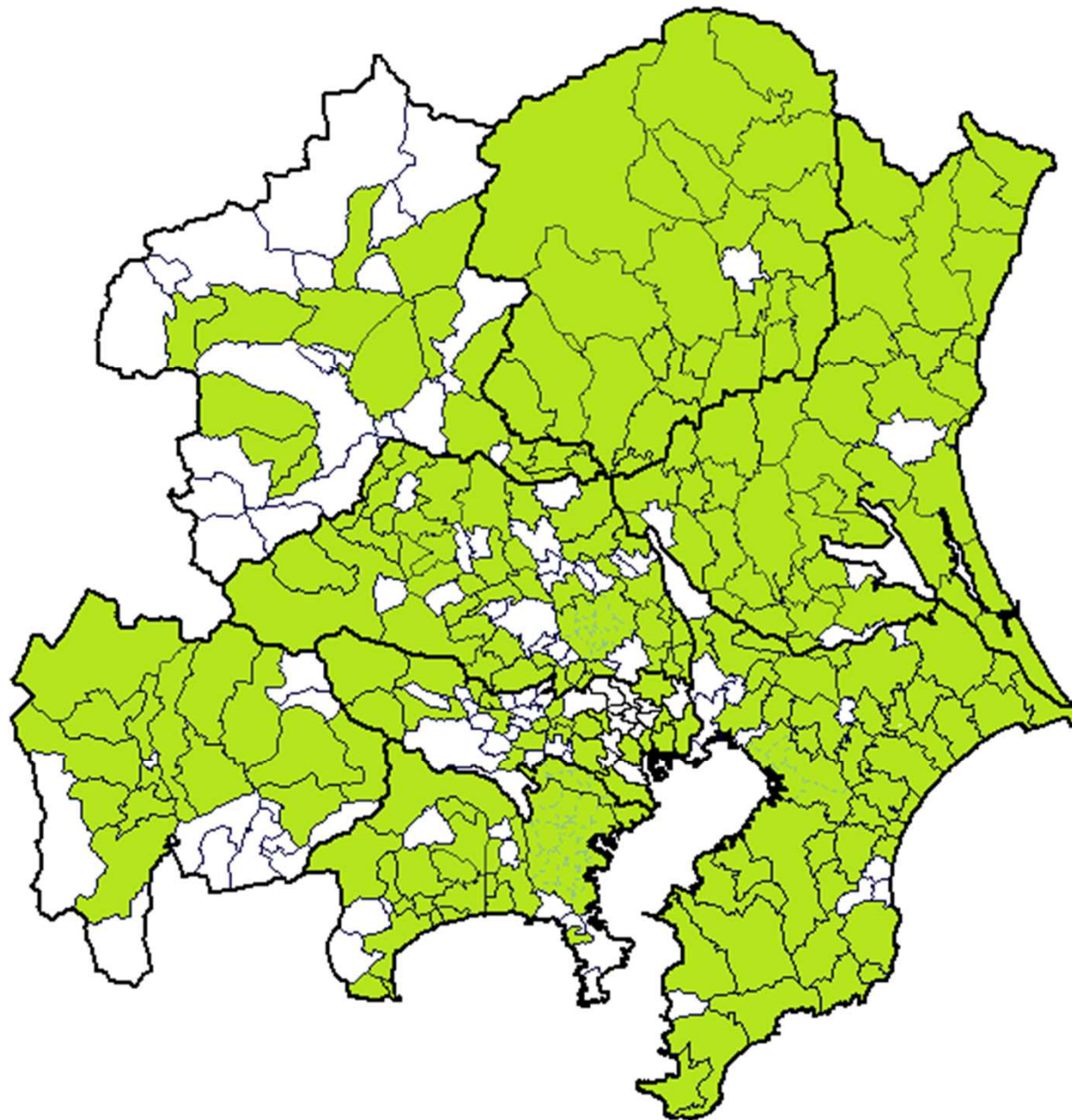


- ③ ネットワーク内の路線・運行系統の運行回数・運行時刻の設定

－ 等間隔運行、パターンダイヤ 等



1. 地域交通法について
2. 地域公共交通計画について
3. 地域公共交通計画のアップデートについて
4. 国の支援策について
5. 地域公共交通計画の送付等について



東京都 島嶼部

令和8年3月末時点



地域公共交通計画(網形成計画)
策定及び国土交通大臣あて送付
済み計画数 229件
※基礎自治体に限る

地域公共交通計画等策定状況について（関東運輸局管内）

令和8年3月末日現在

	交通計画	利便増進計画	立適計画
茨城県			
茨城県内全域及び千葉県野田市	●		
水戸市	●		●
日立市	●	●	●
下妻市	●		●
常陸太田市	●	●	●
かすみがうら市	●		●
神栖市	●		●
行方市	●		
牛久市	●		●
稲敷市	●		
土浦市	●		●
龍ヶ崎市	●		●
潮来市	●		
つくば市	●		●
鹿嶋市	●		
桜川市	●		
筑西市	●		
高萩市	●		●
ひたちなか市	●		●
常陸大宮市	●		●
つくばみらい市	●		●
守谷市	●		●
古河市	●		●
石岡市	●		●
坂東市	●		●
鉾田市	●		●
常総市	●		●
五霞町	●		
城里町	●		●
大子町	●		●
東海村	●		●
結城市	●		●
阿見町	●		●
那珂市	●		●
北茨城市	●		
大洗町	●		●
八千代町	●		
利根町	●		
小美玉市	●		●
笠間市	●		●
取手市	●		●
小計	41	2	

	交通計画	利便増進計画	立適計画
群馬県			
群馬県及び県内全市町村	●		
太田市	●		●
前橋市	●	●	●
富岡市	●		●
渋川市	●		●
群馬県・館林市・板倉町・明和町・千代田町・邑楽町	●		
長野原町	●		
沼田市	●		
東吾妻町	●		
桐生市	●		●
甘楽町	●		
安中市	●		
小計	12	1	

	交通計画	利便増進計画	立適計画
栃木県			
栃木県及び県内全市町村	●		
大田原市	●		●
鹿沼市	●		●
宇都宮市・芳賀町	●	●	●
塩谷町	●		
益子町	●		●
那須町	●		
茂木町	●		●
那須塩原市	●		●
さくら市	●		
栃木市	●		●
佐野市	●		●
日光市	●		
矢板市	●		●
下野市	●		●
市貝町	●		
上三川町	●		
那須塩原市・大田原市・那須町・那珂川町	●		
那須烏山市	●		
壬生町	●		
那珂川町	●		
小山市	●		●
足利市	●		●
野木町	●		
真岡市	●		●
小計	25	1	

	交通計画	利便増進計画	立適計画
山梨県			
山梨県及び県内全市町村	●		
甲州市	●		●
北杜市	●		
上野原市	●		●
甲府市	●		●
山梨市	●		●
中央市	●		
笛吹市	●		
都留市	●		
韭崎市	●		
南アルプス市	●		
大月市	●		●
身延町	●		
富士川町	●		
甲斐市	●		●
市川三郷町	●		
小計	16	0	

	交通計画	利便増進計画	立適計画
東京都			
東京都・中央区・港区・江東区	●		
多摩市	●		
武蔵野市	●		
江戸川区	●	●	
東京都・港区	●	●	
東京都・江東区	●	●	
杉並区	●		
港区	●		
府中市	●		
中野区	●		
東京都・あきる野市・檜原村	●		
東京都・奥多摩町	●		
西東京市	●		●
青梅市	●		
大島町	●		
足立区	●		
墨田区	●		
三鷹市	●		●
小金井市	●		
世田谷区	●		
大田区	●	●	
立川市	●		
武蔵村山市	●		●
瑞穂町	●		●
八丈町	●		
あきる野市	●		
小計	26	4	

	交通計画	利便増進計画	立適計画
神奈川県			
藤沢市	●		●
海老名市	●		●
大和市	●		●
伊勢原市	●		●
平塚市	●		●
川崎市	●		●
厚木市	●		●
真鶴町	●		●
湯河原町	●		
大井町	●		
相模原市	●		●
二宮町	●		
小田原市	●		●
松田町	●		●
茅ヶ崎市	●		
秦野市	●		●
寒川町	●		
大磯町	●		
中井町	●		
山北町	●		
横浜市	●		
葉山町	●		
愛川町	●		
小計	23	0	

	交通計画	利便増進計画	立適計画
千葉県			
東金市	●		
鴨川市	●		
君津市	●		●
八街市	●	●	
南房総市	●		
佐倉市	●		●
大網白里市	●		
白井市	●		
旭市	●		
木更津市	●		●
富津市	●		
市原市	●		●
柏市	●		●
山武市	●		
香取市	●		
館山市	●		
匝瑳市	●	●	
印西市	●		
長南町	●		
大多喜町	●		
千葉県・南房総市・館山市	●		
流山市	●		●
千葉市	●		●
成田市	●		●
いすみ市	●		
横芝光町	●		
富里市	●		
船橋市	●		
栄町	●		●
勝浦市	●		
袖ヶ浦市	●		
多古町	●		
九十九里町	●		
銚子市	●		●
八千代市	●		
茂原市	●		
御宿町	●		
白子町	●		
長柄町	●		
芝山町	●		
四街道市	●		
東庄町	●		
我孫子市	●		
小計	43	2	

	交通計画	利便増進計画	立適計画
埼玉県			
熊谷市	●		●
春日部市	●		●
上尾市	●	●	
越谷市	●		
入間市	●		
草加市	●		●
三郷市	●		
飯能市	●		
深谷市	●		●
上里町	●		●
ときがわ町	●		
小川町	●		●
鳩山町	●		●
吉見町	●		●
寄居町	●		●
川島町	●		
東秩父村	●	●	
長瀨町	●		
朝霞市	●		●
和光市	●		●
加須市	●		
秩父市	●		●
さいたま市	●		
本庄市	●		●
所沢市	●		●
毛呂山町	●		●
東松山市	●		●
幸手市	●		●
白岡市	●		●
行田市	●		●
八潮市	●		
小鹿野町	●		
神川町	●		●
坂戸市	●		●
日高市	●		●
松伏町	●		●
三芳町	●		●
久喜市	●		
狭山市	●		
皆野町	●		
戸田市	●		
新座市	●		
吉川市	●		
小計	43	2	

	交通計画	利便増進計画
関東運輸局管内合計	229	12

※交通計画＝ 地域交通法に基づく「地域公共交通計画（旧：地域公共交通網形成計画）」を策定し国土交通大臣が送付した自治体を示す

※利便増進計画＝ 交通計画に定められた地域公共交通利便増進事業の実施計画「地域公共交通利便増進実施計画（旧：地域公共交通再編実施計画）」を策定し国土交通大臣の認定を受けた自治体を示す

※立適計画＝ 都市再生特別措置法に基づき、各自治体中心となり作成する「立地適正化計画」を策定した自治体を示す

※本表は策定実績のある自治体を示したものであり、計画期間がすでに満了したものも含む。

地域公共交通計画の策定意義

○地域公共交通政策の「憲法」

→「自分たちの地域ではこのような考え方で地域公共交通の持続的な提供を行います」という宣言文。**“法定の”計画に事業が位置付けられていることが根拠となり、予算化や補助申請、庁内や交通事業者との協議、住民や議会への説明等の拠りどころ**として使用可能。

○まちづくり施策や観光施策との連携強化

→地域交通法では、**まちづくり施策や観光振興施策**と連携した地域公共交通の持続的な提供について明記。**他分野との連携**により生み出される**クロスセクター効果**は、交通事業の推進だけでなく、関係分野の事業推進や、類似・重複する事業の統合・効率化などにもつながる。

○関係者間の連携強化

→行政・交通事業者・地域団体等のアクションプランを立てることができるとともに、**新たな問題を解決するための方針を話し合うことも可能**に。

○交通機関同士の役割分担の明確化

→地域公共交通計画の作成をきっかけに、地域全体のネットワークの在り方について、**鉄道、バス、タクシー、その他地域の輸送資源を一体として検討**し、地域公共交通全体の連携を強めたり、効率性を高めるための方針や目標、事業を**関係者で議論することが可能**に。

○公共交通政策の継続性

→地方自治体の担当者が異動しても、計画により**政策の継続性が確保**される。また、計画に目標とそのPDCAが位置付けられていることで、定期的なチェックが行われるなどモニタリング機能が働くこととなり、**突発的な利用者減少や路線廃止などを早期に察知し、対応を検討することが可能**となります。

地域公共交通計画の記載事項

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

地域公共交通計画の法定記載事項

- ①地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生の推進に関する基本的な方針
- ②計画の区域
- ③計画の目標
- ④前号の目標を達成するために行う事業及びその実施主体
- ⑤計画の達成状況の評価に関する事項
- ⑥計画期間
- ⑦前各号に掲げるもののほか、地域公共交通計画の実施に関し当該地方公共団体が必要と認める事項

上記の他に記載に努める事項

- ①目標を達成するために行う事業に必要な資金の確保に関する事項
- ②都市機能の増進に必要な施設の立地の適正化に関する施策との連携に関する事項
- ③観光の振興に関する施策との連携に関する事項
- ④地域における潜在的な輸送需要に的確に対応するために必要な当該地方公共団体、公共交通事業者用その他の地域の関係者相互間の連携に関する事項
- ⑤上記のほか、地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に際し配慮すべき事項

法定の記載事項	留 意 点
①基本的な方針 【法§5②Ⅰ】 【基本方針二1(1)】	地域が目指すべき将来像とともに、その中で公共交通が果たすべき役割を明確化した上で、公共交通の活性化及び再生に向けた取組の方向性を記載。 ・ 地域が目指すべき将来像 ・ 公共交通が果たすべき役割 ・ 公共交通の活性化及び再生に向けた取組の方向性 ・ まちづくり、観光振興等の地域戦略との一体性の確保 ・ 地域全体を見渡した地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保 ・ 地域特性に応じた多様な交通サービスの組合せ ・ 住民の協力を含む関係者の連携 【基本方針二1(1)①～④】 ※これらの項目については、地域公共交通計画の記載事項である「基本的な方針」の中に必ず設ける必要があるということではなく、「基本的な方針」「目標」「事業・実施主体」をはじめとした計画の内容やその検討プロセスにおいてこうした点に十分に留意がなされていることが必要。
②計画の区域 【法§5②Ⅱ】 【基本方針二1(2)】	住民の通勤、通学、買物といった日常生活に関して形成される交通圏を基本とし、個別・局所的にならないよう留意。 交通圏の範囲が複数の市町村にまたがる場合は、関係市町村や都道府県が連携して、当該地域にとって最適な地域旅客運送サービスの持続可能な提供を確保するよう取り組むことが重要。 市町村の行政区域中に複数の交通圏が存在する場合には、単独で又は他の地方公共団体と共同して、複数の地域公共交通計画の作成が可能。

※この区域の範囲によって、地域公共交通計画の作成主体が決まります。

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



法定の記載事項	留 意 点
③計画の目標 【法§5②Ⅲ】 【基本方針二1(3)】	可能な限り具体的かつ明確な目標を設定する必要がある。 ※目標（定量的な記載）
	地域が自らの目指す方向性を具体的な数値目標として明示することが重要。 ※数値指標（定量的に設定）及び選定した理由 ※目標値・具体の数値・年次、及び選定した理由
	特に、地域公共交通の利用者数や収支状況、当該地域公共交通に投じられる公的負担額など事業の効率性に関する指標について、定量的に設定するよう努めるものとする。
	地域が目指す将来像の実現に貢献するアウトカムに係る目標についても、可能な限り定量的に設定することが望ましい。
	地域公共交通がもたらすクロスセクター効果に着目した目標を設定することが望ましい。 地域旅客運送サービスについての利用者の数及び収支その他の国土交通省令で定める定量的な目標を定めるよう努めるものとする。【法§5④】
④事業・実施主体 【法§5②Ⅳ】 【基本方針二1(4)】	計画区域における地域公共交通を一体的に計画の対象とした上で、目標達成のために提供されるべき地域旅客運送サービスの全体像を明記することが重要。
	サービスの実現のために必要な事業・実施主体を整理して記載。
	既存路線の維持といった継続的な取組や、民間事業者による取組を記載するほか、公共交通サービス以外のスクールバスや福祉輸送、病院・商業施設等の送迎サービスなどの地域の輸送資源を総動員する取組も含め、目標達成のために必要となる事業を網羅的に記載。
	事業については、可能な限り具体的かつ明確に記載。（施策・事業名、事業の概要、主なエリア、実施主体、実施時期等） なお、当面事業の実施の見込みがない場合にあっては、検討の方向性を記載。 地域公共交通特定事業に関する事項を定めることが可能。【法§5⑤】

法定の記載事項	留 意 点
⑤達成状況の評価 【法§5②Ⅴ】 【基本方針二1(5)】	達成状況の評価時期は原則として、毎年度、計画に定められた施策の実施状況に関する調査、分析及び評価を行うこととする。 毎年度の定期的なフォローアップに加え、計画に位置づけられた各種事業の実施状況を適切に管理することも重要。（その際、基本方針六に定める事項に留意） ※基本方針六に定める事項 ・数値目標の達成状況だけではなく、各種事業の実施状況の把握・評価が重要 ・達成状況の評価は、原則として、毎年度、地域公共交通計画に定められた施策の実施状況に関する調査、分析及び評価を行うこととする。
⑥計画期間 【法§5②Ⅵ】 【基本方針二1(6)】	原則5年程度（ただし、計画目標や地域の実情等を踏まえ、柔軟な設定も可能）。 中長期的に地域が目指すべき将来像も念頭におきつつ作成することが適当。 計画期間中又は計画期間終了時における計画見直しの手順等についても明示することが望ましい。
⑦その他、地域公共交通計画の実施に関し当該地方公共団体が必要と認める事項【法§5②Ⅶ】	
可能な限り記載することが望ましい事項	
1) 資金の確保に関する事項【法§5③Ⅰ】 2) 都市機能の増進に必要な施設の立地の適正化に関する施策との連携に関する事項【法§5③Ⅱ】 3) 観光の振興に関する施策との連携に関する事項【法§5③Ⅲ】 4) 地域における潜在的な輸送需要に的確に対応するために必要な当該地方公共団体、公共交通事業者等その他の地域の関係者相互間の連携に関する事項【法§5③Ⅳ】 5) 地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に際し配慮すべき事項【法§5③Ⅴ】	

地域公共交通計画の策定に関するポイント

その他の留意点

**都市計画等との調和
が保たれているか**
【法§5⑥】
【基本方針二2】

地域公共交通は、まちづくり、観光振興、健康、福祉、環境など様々な分野と密接な関係を有する。
 立地適正化計画、観光圏整備計画、地方公共団体実行計画など、他の分野の計画が作成されている場合には、地域公共交通計画にその旨を明示し、これらの計画との連携を図るべき旨を共有し、取組を行うことが望ましい。
 都市計画、市町村都市計画マスタープラン、中心市街地活性化基本計画、バリアフリー基本構想、港湾計画との調和を確保しなければならないことに留意。
 特に、立地適正化計画と地域公共交通計画の連動・整合が重要。

**関係者との協議がな
されたものであるか**
【法§5⑩】

法定協議会が組織されている場合は法定協議会における協議がなされていること。
 法定協議会が組織されていない場合には

- ・ 関係する公共交通事業者等
- ・ 関係する道路管理者
- ・ 関係する港湾管理者
- ・ その他地域公共交通計画に定めようとする事業を実施すると見込まれる者
- ・ 関係する公安委員会

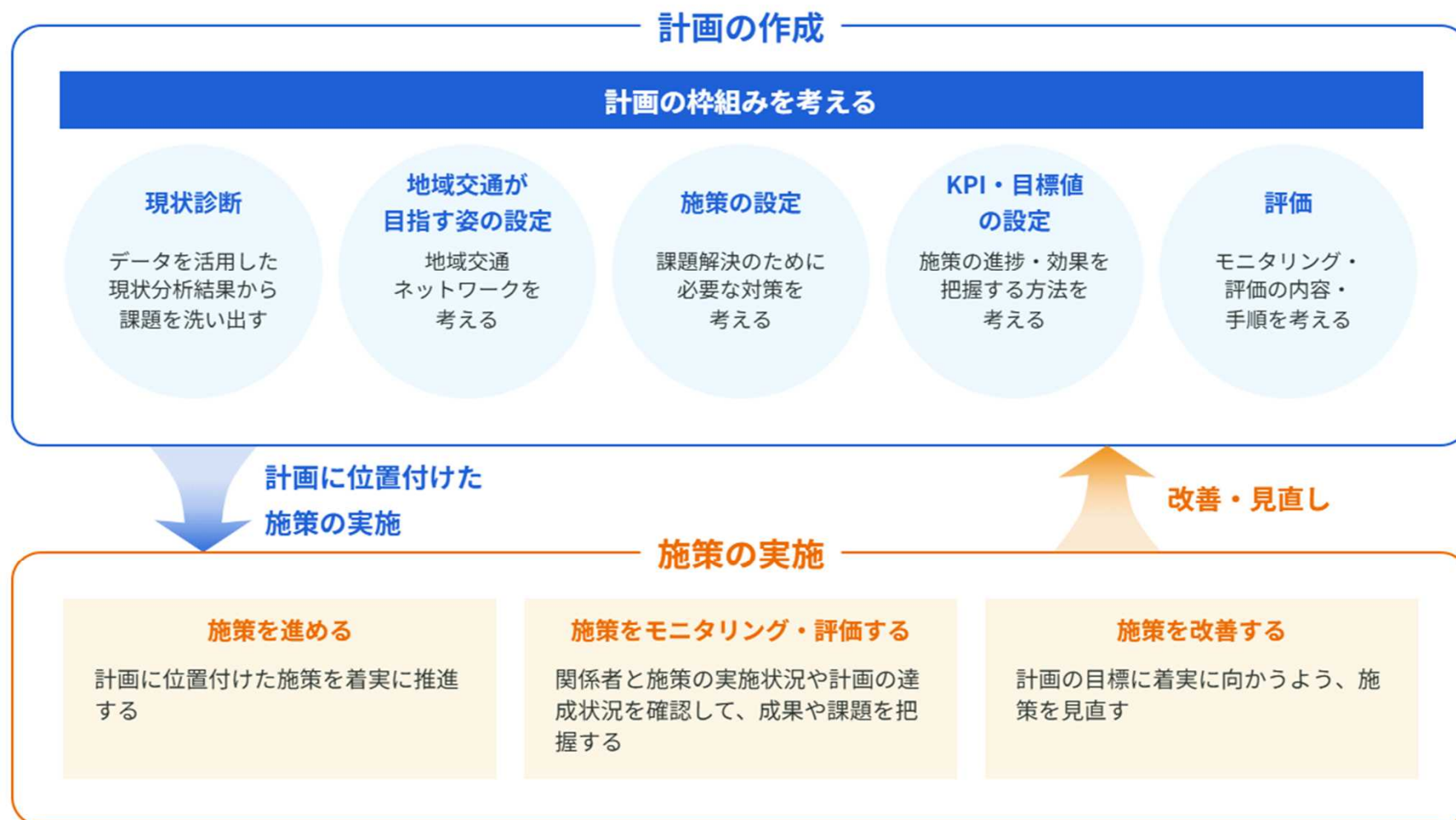
と協議がなされていること。

**住民、地域公共交通
の利用者その他利害
関係者の意見を反映
させるための措置が
講じられているか**
【法§5⑦】

パブリックコメントや住民説明会の実施により意見を収集し、意見を反映させるための取組を行う必要がある。

地域公共交通計画を作成するにあたり、行政は地域の現状や課題を整理し、地域交通が目指す姿を設定したうえで、どのような施策を、いつまでに実施するのかを整理します。あわせて、その達成状況を確認するためのKPI・目標値を設定します。

計画の作成後は、計画に位置付けた施策や事業を実施しながら、地域交通の目指す姿に向かっていくかという視点で、進捗や効果を確認します。その結果を踏まえ、必要に応じて施策の改善や見直しを行い、計画にフィードバックしていきます。



地域公共交通計画の作成スケジュール例

- ・計画策定の時期を3月（年度末）とする地域が多いが特に制約はありません。
- ・1年間で計画策定をしようとする地域もありますが、余裕を持ったスケジュール管理のもとで進めることが重要です。
（事例では2年間かけて策定することを想定）

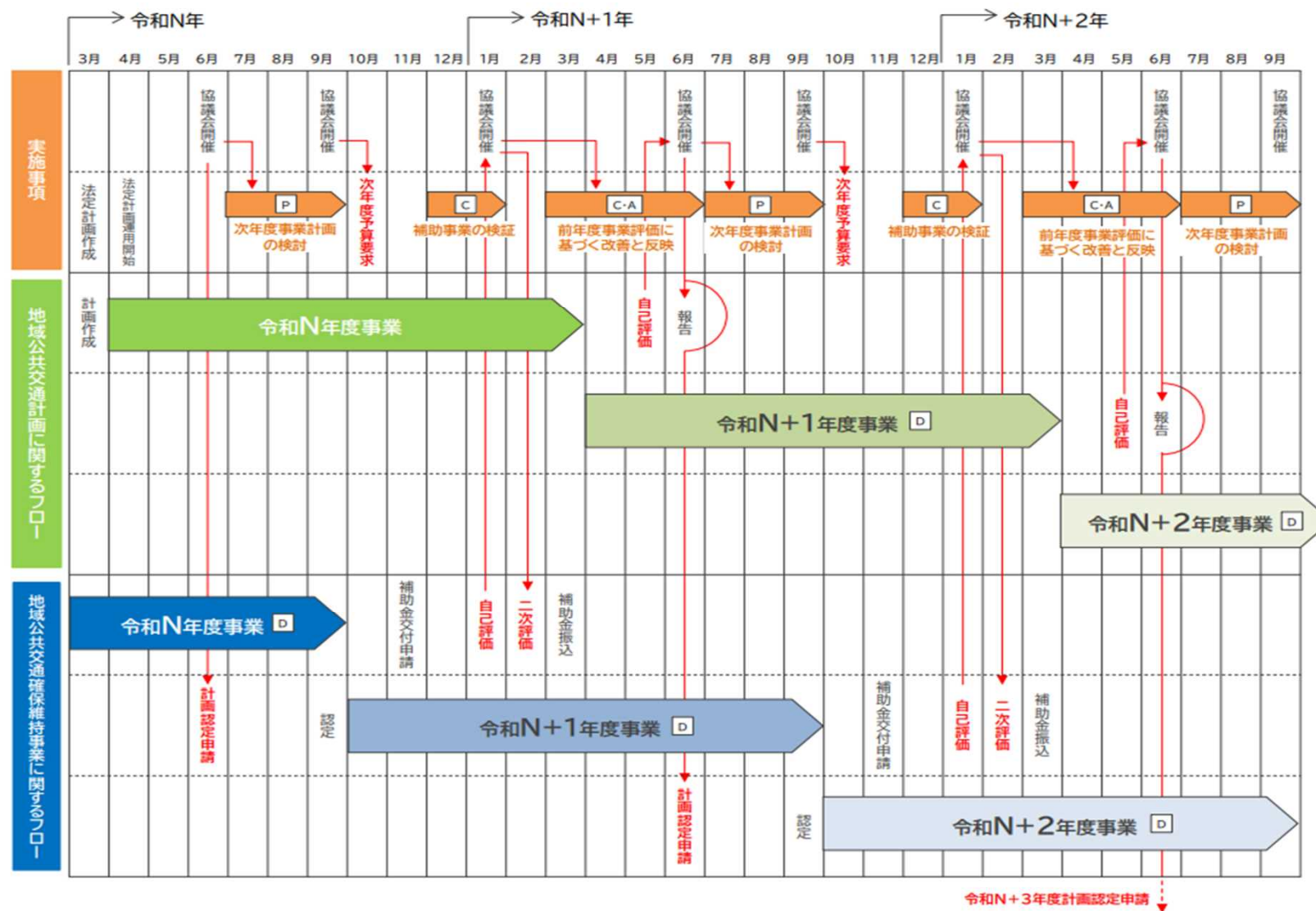
※計画作成年度を「N年度」とした場合

作業項目	N-2年度			N-1年度												N年度		
	夏	秋	冬	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月	5月	6月
地域関係者へのヒアリング	■																	
仮説設定と調査事項検討	■	■																
予算要求		■	■	■														
補助事業活用の相談・要望		■	■	■	■													
法定協議会の立ち上げ	■	■	■	■														
業務発注	■	■	■	■	■													
現状整理・上位関連計画の整理				■	■	■												
ニーズ把握						■	■	■										
問題点・課題の検討						■	■	■										
目標の実現のための施策の検討						■	■	■	■	■	■	■	■	■				
計画案の作成										■	■	■	■	■	■			
住民利用者等の意見の反映(パブコメ等)																■	■	
計画の決定・国への送付																	■	■
法定協議会の開催						①		②		③								④
N年度予算要求(初年度実施分)											■	■	■	■	■			

PDCA サイクルの一例

「PDCA サイクル」を繰り返し行い、地域公共交通の改善・向上を図ることが重要です。

なお、地域公共交通確保維持事業を活用 する場合は、同事業の計画認定申請や評価のスケジュールとも連動が必要です。一連のPDCAサイクルが機能するためには、幹線補助・フィーダー補助にかかる計画認定申請の提出時期（6月）、行政の予算要求時期（秋頃）、第三者評価委員会の時期（2月）など、行政的作業のスケジュールを考慮することが不可欠です。



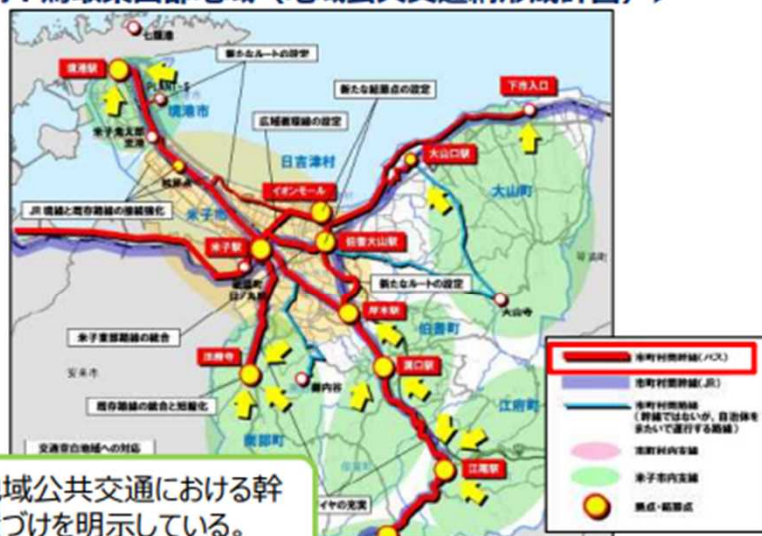
- これまでの補助制度は、要綱に基づく補助計画を作成することとし、**法定計画（地域公共交通計画）の作成を補助要件としていなかったが**、今後は乗合バス等への**補助制度と連動化**させることにより、**市町村等による地域公共交通計画の作成を促進**。（令和3年4月に要綱を改正。令和6年まで経過措置あり。）
- 幹線補助**は、幹線沿線の市町村（単独・複数）が作成する地域公共交通計画又は、都道府県が作成する**広域的な地域公共交通計画**に位置付けることを想定。**フィーダー補助**は、主に**市町村単位で作成される地域公共交通計画**に位置付けることを想定。また、これらの計画を作成する際には、**都道府県・市町村のいずれも参加している法定協議会において協議がなされることが必要**。

幹線

作成主体：都道府県又は市町村

- 幹線を位置付ける場合、計画の作成主体は以下の3パターンを想定。
 - 幹線沿線の単独市町村が個々に計画作成
（※当該幹線沿線の全ての市町村で計画を作成する必要あり）
 - 幹線沿線の複数市町村が共同して計画作成
 - 都道府県による広域（都道府県全域又はブロックごと）での計画作成
- 地域の公共交通における幹線の位置づけ等を地域公共交通計画に記載。
（下記例のように、補助系統毎ではなく概ねの位置づけが示されていればよい。）

<例：鳥取県西部地域（地域公共交通網形成計画）>

**支線**

作成主体：市町村

- フィーダーを位置づける場合、市町村が計画作成することを想定。
- 地域の公共交通におけるフィーダーの位置づけ等を地域公共交通計画に記載。（フィーダーの位置づけについては、下記の例のように、少なくとも路線単位で位置関係がわかるように明示すること。）

<例：八戸市（地域公共交通網形成計画）>



- 幹線補助又はフィーダー補助を地域公共交通計画に位置付ける場合、
 - ・地域公共交通計画本体には、補助系統の地域の公共交通における位置付けや地域公共交通確保維持事業の必要性など、マスタープランの内容とすべき事項を記載するとともに、
 - ・これまで補助計画に位置付けられてきた補助系統等に関する事項の詳細については、原則として、地域公共交通計画の「別紙」として位置づけることとする。
- 別紙について、地域公共交通計画の一部として、法定協議会における協議の経路等を経るものとする。

これまでの補助制度

生活交通確保維持改善計画の記載事項

- ・地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性
- ・地域公共交通確保維持事業の定量的な目標・効果
- ・目標を達成するために行う事業及び実施主体
- ・地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運行予定者
- ・地域公共交通確保維持事業に要する費用の総額、負担者及びその負担額
- ・補助を受けようとする手続に係る利用状況等の継続的な測定手法
- ・地域公共交通確保維持事業の生産性を向上させる取組
- ・車両の取得や貨客混載の導入等に関する事項
- ・その他、詳細な事項

地域公共交通計画と連動した補助制度

①地域公共交通計画に位置付ける事項

- ・地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統（補助系統）の地域の公共交通における位置づけ・役割
- ・上記の位置付け等を踏まえた地域公共交通確保維持事業の必要性
- ・補助系統に係る事業及び実施主体の概要
- ・地域公共交通計画全体の定量的な目標・効果とその評価手法※
(※令和2年活性化再生法改正により義務付け)

②地域公共交通計画の別紙として提出する事項（毎年度提出）

- ・地域公共交通確保維持事業の内容及び実施主体に関する詳細
- ・補助系統の概要及び運送予定者
- ・補助系統に関する定量的な目標・効果及びその評価手法・測定方法
- ・地域公共交通確保維持事業に要する費用の総額、負担者、負担額
- ・地域公共交通確保維持事業の生産性を向上させる取組（幹線系統のみ）
- ・車両の取得や貨客混載の導入等に関する事項
- ・その他、詳細な事項

1. 地域交通法について
2. 地域公共交通計画について
- 3. 地域公共交通計画のアップデートについて**
4. 国の支援策について
5. 地域公共交通計画の送付等について

「地域公共交通計画」の実質化に向けた検討会

構成員

(50音順・敬称略・◎は座長)

浅井 康太 (株)みちのりホールディングス グループディレクター	鈴木 春菜 山口大学大学院創成科学研究科 准教授
伊藤 昌毅 東京大学大学院情報理工学系研究科 准教授	◎中村 文彦 東京大学大学院新領域創成科学研究科 特任教授
加藤 博和 名古屋大学大学院環境学研究科 教授	(株) MaaS Tech Japan 代表取締役CEO
神田 佑亮 呉工業高等専門学校環境都市工学分野 教授	吉田 樹 福島大学経済経営学類 教授
	前橋工科大学学術研究院 特任教授

オブザーバー：国土交通省総合政策局参事官（交通産業）、モビリティサービス推進課、
物流・自動車局、鉄道局、海事局、都市局、各地方運輸局等

事務局：国土交通省公共交通政策審議官部門（地域交通課）

検討経緯

令和5年 12月12日（火）	第1回	- 地域公共交通計画の課題整理 - 構成員からのプレゼンテーション
令和6年 1月12日（金）	第2回	- 地域公共交通計画の構成・分量、「目指す姿」・「目標」・「KPI」の定型 - 地域公共交通計画の推進体制、専門人材の確保・育成、資金確保 - 都道府県の役割 【自治体からのヒアリング】 - 三重県南伊勢町：3K（高齢者、高校生、観光客）の目標設定、交通事業者との連携 - 兵庫県西宮市：公共交通のサービスレベル、庁内連携体制の構築 - 栃木県：ベンチマークの設定、連携体制の構築 - 奈良県：バスカルテに基づく評価、新技術の導入支援
2月14日（水）	第3回	- モビリティ・データ等の利活用 【自治体からのヒアリング】 - 青森県八戸市：データ提供に係る協定、可視化・分析システムによる活用事例 - 山形県：地域公共交通情報共有基盤の構築、市町村と連携した活用事例 - 広島県：モビリティデータ連携基盤の構築、市町のデータ利活用に向けた支援
3月14日（木）	第4回	- 地域公共交通のR・デザインの加速化（施策・事業） - 中間とりまとめ骨子（素案）
3月28日（木）	第5回	中間とりまとめ（素案）
4月9日（火）	第6回	中間とりまとめ（案）

○ 地域交通は、多くの地域で深刻な状況にあり、自治体、交通事業者はじめ地域の多様な関係者が連携・協働して**地域交通の再構築（リ・デザイン）**を進め、その**利便性・生産性・持続可能性**を高めていく必要がある。地域公共交通計画には、各地の厳しい現状に対応するため、**司令塔機能やデータ活用の強化・拡張**が求められる。

○ 本検討会では、“モビリティ・データを活用し、（各自治体にとって）無理なく、（地域住民や関係者にとって）難しくなく、（地域にとって）実のある”**地域公共交通計画へのアップデート**の方向性や官民に期待される取組をとりまとめた。

地域交通に求められる視点

連携・協働（共創）

- 交通分野の資源（人員・車両・資金等）だけで、移動ニーズを満たすことが困難。
- 地域の輸送資源の総動員・最適化、多様な関係者との連携・協働を加速化する必要。

面的・統合的取組

- 既存の交通モードを前提とした改善・工夫や個別・局所的対策に限界。
- LRT・BRT導入、デマンド化など適材適所のモード選択やネットワーク全体の対策が必要。

機動的・継続的対応

- 利用の減少、運転手不足等に伴い、路線バスの廃止・減便、タクシーの空白などの動きが加速。
- 課題が次々と生じるなかで、自治体による事業化含め、これまで以上に、短期のサイクルで施策を講じる必要。

先手先手の対応

- 人口減少や働き手の減少は今後も継続・加速化していく見込み。
- データを活用することで、対処療法でなく、将来予測される課題・状況に先回りした対応が必要。

地域公共交通計画の現状

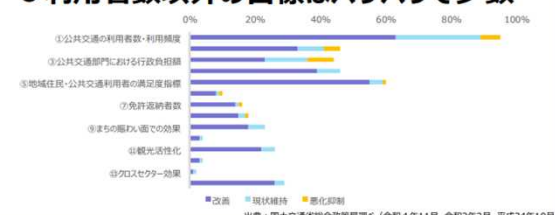
計画の構成

●現状分析が多く、今後の取組が少ない。



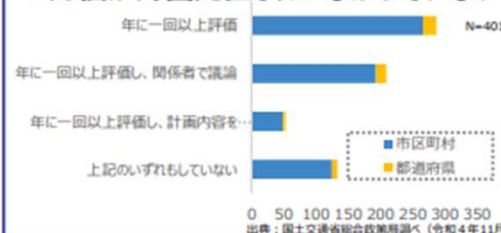
数値指標（KPI）の設定

●利用者数以外の目標はバラバラで少数



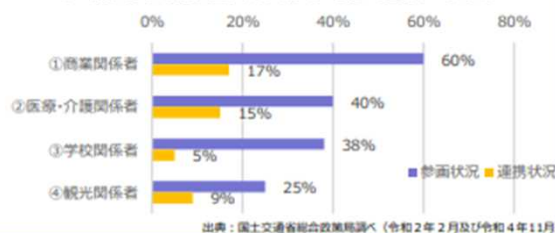
PDCAの運用

●評価が計画見直しにつながっていない



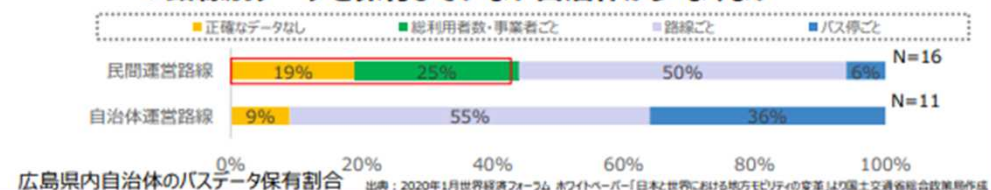
他分野の参画

●多様な関係者の実質的参画が不足



データの取得・活用状況

●路線別データを保有していない自治体が少なくない



- 地域交通は、多くの地域で深刻な状況にあり、自治体、交通事業者はじめ地域の多様な関係者が連携・協働して地域交通の再構築（リ・デザイン）を進め、その利便性・生産性・持続可能性を高めていく必要がある。
- 各地の厳しい現状に対応しながら、自家用車に頼りすぎることなく、誰でも気兼ねなくおでかけできる社会の実現を目指し、**地域公共交通計画には、司令塔・実行機能やデータ活用の強化・拡張など「アップデート」が求められ**、本検討会においては、モビリティデータを活用した、無理なく、難しくなく、実のある計画の実現に向け、その方向性や官民に期待される取組をとりまとめた。

地域公共交通計画のアップデート

～2027年までにトップランナー100を創出。現行計画が更新期を迎える2030年頃までに地方都市を中心※1に全自治体のアップデート※2を推奨～

連携・協働（共創）

面的・統合的取組

機動的・継続的対応

先手先手の対応

モデルアーキテクチャ（標準構造）に基づく計画

- シンプルで一貫性ある構成へ
2大目標：①公共交通軸の充実・保証、②移動制約者の足の確保と、10の中核KPI
- 適材適所の施策の集中展開
地域交通ネットワークを面的・統合的に、モードミックスの施策展開
- 具体的なPDCAスケジュール
年2～3回の評価や、施策の検討から実行までの目標日程を明示



モビリティ・データの利活用

- データも活用した計画策定・実行
現状診断、将来予測、コミュニケーション充実、マネジメントコスト削減
- 他分野データの活用
移動・施設の動向（福祉・医療・教育・商業等）や需要見込
- データ共有体制の確立
自治体、交通事業者等間で共有の目的・範囲・条件等の明確化



機動的・横断的な実行体制

- 多様な関係者の実質的参画
多様な関係者の協議会参画、庁内連携体制の構築、市民・住民との共有共感
- 専門人材の確保・育成
①交通の知見、②データ活用ノウハウ、③コーディネートスキルを持つ人材・伴走者
- モニタリングチームの組成
自治体、交通事業者等による、信



都道府県の役割

○ 地域間交通（地域鉄道、幹線バス等）、市町村間調整

○ 市町村の牽引・伴走

・リ・デザイン
実証運行、新技術等を先導

・データ
データ共有枠組の構築

・ヒト&プレイス
人材育成、ネットワーキングの場の創出



連携・サポート

※1 「地域の公共交通リ・デザイン実現会議」（座長：国土交通大臣）が提示する地域類型のうち、B（地方中心都市など）及び A（交通空白地など）の地域
※2 今後、国が提案するガイダンスに沿った取組または、より地域事情に適した取組

国による推進策（例）

ガイダンスの提供

モデルアーキテクチャ（標準構造）など
計画策定のガイダンスの策定

ポータルサイトの整備

ベンチマークの提供
協議会マネジメント支援

対話型支援

地域公共交通計画等を有識者等との対話によりレベルアップ

官民デジタル化

車両IoT化、国への申請等デジタル化、データ共有の枠組構築の推進

専門人材の確保・養成

有識者等データベース
専門人材養成プログラム

※「地域の公共交通リ・デザイン実現会議」における検討を踏まえ、関係省庁とともに先行的な取組を行う自治体を支援

1. 地域交通法について
2. 地域公共交通計画について
3. 地域公共交通計画のアップデートについて
4. 国の支援策について
5. 地域公共交通計画の送付等について

アップデート の流れ

計画の評価

現状診断



地域交通が 目指す姿の設定



施策の設定



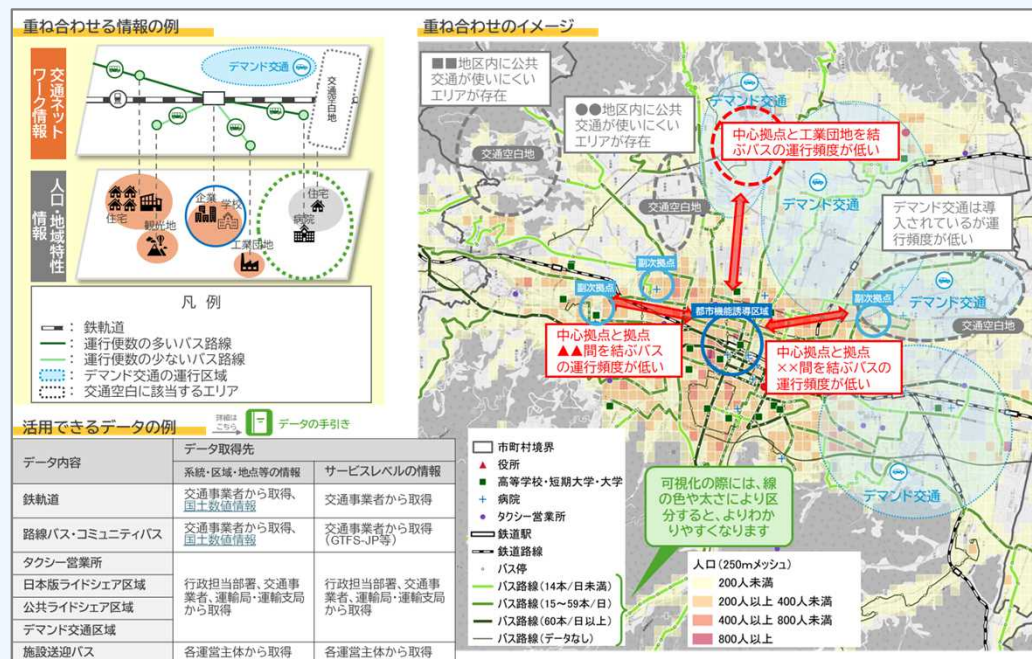
KPI・目標値 の設定



評価



国が推奨するKPI指標について、算出方法や具体的なイメージ、目標値の設定方法を解説



設定のねらい

「交通空白」による移動を確保することで、公共交通が存在するエリアが拡大しているか確認します

公共交通サービスによる
人口カバー率

周辺に公共交通サービスが存在するエリアの居住人口 ÷ 総人口

算出のイメージ

エリア・居住人口の区分	例
定時定路線サービス 沿線エリアの居住人口	路線バス停留所、鉄軌道駅から半径〇〇m以内 等 ※ 運行回数が十分でないバス路線の停留所は除く(1日6本未満)等
区域運行等サービス 提供エリアの居住人口	- デマンド交通・公共ライドシェア等の運行区域 - タクシー・日本版ライドシェアが配車から30分未満で利用可能な地区 など
周辺に公共交通サービスが存在しないエリアの居住人口	上記いずれにも該当しない地域

(P11「交通空白」の国のモニタリング指標も参照)

人口カバー率 = $\frac{\text{周辺に公共交通サービスが存在する人口}}{\text{総人口}}$

目標値の設定方法

地方公共団体として、現状診断結果を踏まえた課題の優先順位(P17参照)をもとに、目指す目標値を設定しましょう。

(例)

○年後まで	- 学生や高齢者といった移動制約者が特に多いエリアの「交通空白」解消を検討 - 医療空白の発生など問題が顕在化しているエリアの「交通空白」解消を検討
▲年後まで	重点施策である高齢者免許返納の対象人口が多いエリアの「交通空白」解消を検討

「アップデートガイドVer1.0手順書」より抜粋 31

地域公共交通計画や法定協議会をアップデートするための手順を解説する「手順書」に加えて、「手順書」で示されるモビリティデータの取得先・算出方法・利活用方法等を掲載した「データ活用の手引き」を提供します。

【手順書 P.9】人口情報・地域特性情報をプロットした地図に交通ネットワーク情報を重ね合わせてみましょう

重ね合わせのイメージ

重ね合わせに使うデータ

① 系統・区域情報	② サービスレベルの情報
・ 国土数値情報「4. 交通」「交通」に関するデータ(バス停留所、バス路線、鉄道路線) ・ 交通事業者・自治体内の各担当部署から取得するデータ(タクシー営業区域等)	・ GTFS-JP (バスの運行回数) ・ 事業者・自治体内の各担当部署から取得するデータ (運行回数)

重ね合わせの手順

- ① 系統・区域情報のプロット

- ・ 停留所・駅、バス・鉄道路線のデータは国土数値情報サイトからダウンロードし、タクシーやデマンド交通の運行区域の情報は交通事業者から入手した上で、CSV形式に加工します。
- ・ ダウンロードしたデータや作成したCSVファイルをGISに取り込み、地図データ上にプロットします。
- ・ 公共交通サービスが地域においてどのような面的な広がりで見られるか、GISの機能を使って停留所・駅の位置や運行路線を可視化します。

【国土数値情報・交通事業者】

ダウンロード・CSVファイル作成

取り込み

【GIS】

可視化の際には、線の色や太さにより区分すると、よりわかりやすくなります

地域交通に関連するモビリティデータについては、データの取得先、可視化のイメージ等を、個別ページにより解説

(1) 居住(夜間)人口(現状)

データ活用目的

現状診断

目標設定

データの取得・表示例

(分析に使用するデータ)

- ・ 国土数値情報「3. 人口・世帯数」に関するデータ
- ・ 施設・施設の住所情報

※留意点: 施設の住所情報からデータを作成する場合、位置情報と施設名等の属性情報を個別に追加する必要があります

(表示例)

(2) 主要施設

データ活用目的

現状診断

目標設定

データの取得・表示例

(分析に使用するデータ)

- ・ 国土数値情報「3. 人口・世帯数」に関するデータ
- ・ 施設・施設の住所情報

※留意点: 施設の住所情報からデータを作成する場合、位置情報と施設名等の属性情報を個別に追加する必要があります

(表示例)

「データ活用の手引き」では、地域公共交通計画の作成に活用できる人口情報や交通ネットワーク情報等のモビリティデータを地図上にプロットし、重ね合わせすることで、地域における人の移動の実態や将来の見通しを可視化する手法の手順を紹介しています。

また、モビリティデータを重ね合わせの際に活用するデータ類の主な情報ソースやツールについても掲載しています。(右図はGISの概要紹介)

GISとQGIS

GISとは

- ・ GISは、位置に関する様々な情報を持ったデータを加工・管理したり、地図の作成や高度な分析を行うシステム技術の総称です。
- ・ 複数のデータを地図上で重ね合わせ、視覚的に判読しやすい状態で表示できるため、分析結果の判断や管理がしやすい状態です。
- ・ GISのベースとなるデータには、地形を写した空中写真データ、植生や気象を表す人工衛星データ、道路や河川等の自然データ、都市計画図や土地利用図等の地図データ、人口や産業等の統計データ、固定資産や顧客リスト等の各種データベース等様々な種類があります。
- ・ GISは位置・空間に関するデータと、それらを加工・分析・表示するためのシステムから構成されます。様々なデータを電子地図の上に重ねていくことで、様々な情報を重ね合わせ、位置関係を一目で把握し、データの広がりや、GISの機能を使って線の太さや色で区別します。

右の図は災害対策においてGISを利用した例です。図中の1枚1枚の面が特定のデータを持ったレイヤーで、これらの複数のレイヤーを位置情報をキーとして重ね合わせることで、情報の関連性が一目でわかるようになります。

地域公共交通計画の検討においては、地図データと統計データを重ね合わせた活用場面が想定されます。

【GISとQGISの重ね合わせイメージ】

【災害対策におけるGISの活用イメージ】

QGISの概要

- ・ QGISは、GISを扱うソフトウェアの一つで、オープンソースとして無料で使用することができ、位置情報を持つ様々なデータを可視化できます。
- ・ 本手引では、モビリティデータと以下のデータを主に使用します。

- 国勢調査(人口動態、従業者数、事業所分布)
- 国土数値情報(交通、土地利用、施設)
- GTFS-JPデータ※
- 交通事業者から入手するデータ(運行回数等)

※GTFS-JPデータを使う場合は、プラグイン「GTFS-GO」をQGISにインストールする必要があります。

QGISの使用方法

QGISで分析を行う場合、以下の流れでデータを重ね合わせ可視化します。(具体的な手順は、下記リンクのマニュアルを参照してください)

- ・ QGIS上で地図情報と重ね合わせるデータを取得します(公表情報をダウンロード等により取得し、必要に応じてQGISが読み込める形式に加工します)
- ・ 取得したデータをQGIS上で地図情報と重ね合わせて表示します。

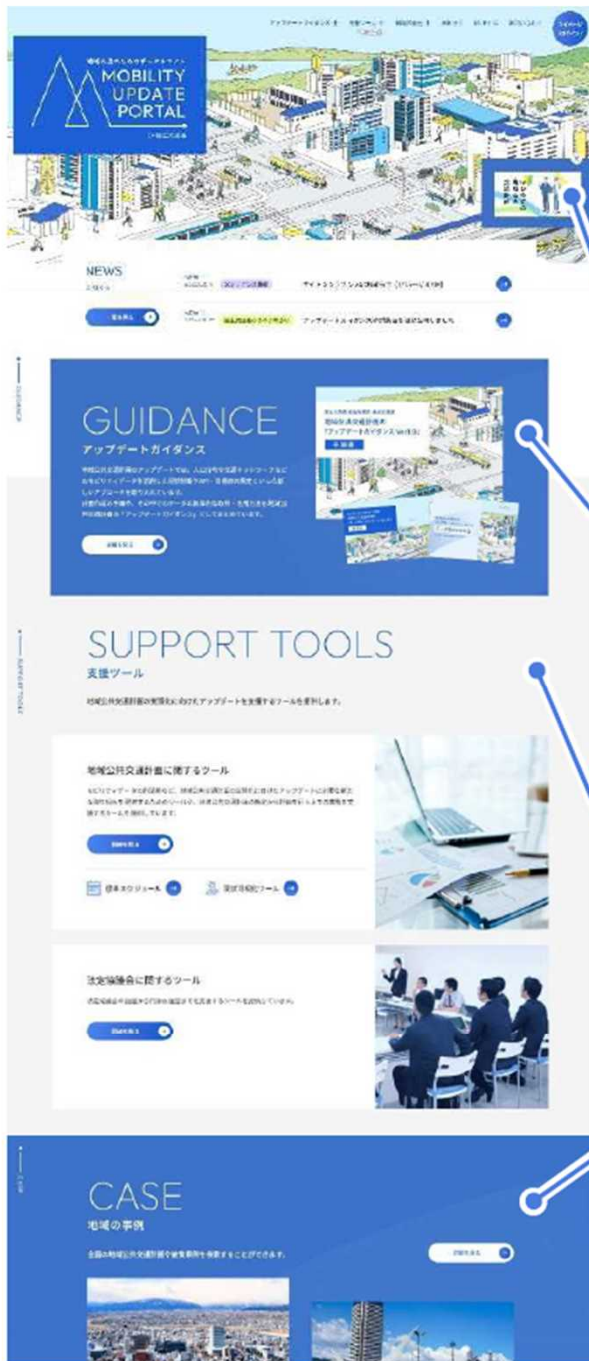
関連リンク

【ホームページ】
<https://www.qgis.org/>

【マニュアル】
https://nftp.mlit.go.jp/ksi/other/QGIS_manual.pdf

【QGISTOPページ】

【人口分布と公共交通施設の重ね合わせ例】



【MOBILITY UPDATE PORTAL】とは

「交通空白」解消に向け、モビリティデータの利活用など新たなアプローチを取り入れながら、地域の多様な関係者が連携・協働して地域交通の再構築(リ・デザイン)を進め、その利便性・生産性・持続性を高めるための様々な支援ツールや情報を提供します。



はじめての地域公共交通計画／用語集

はじめて地域交通に携わる方向けに、行政や地域公共交通計画の役割、計画策定の流れ、サイトの歩き方(活用方法)を解説

はじめての地域公共交通計画

アップデートガイダンス

手順書

地域公共交通計画をアップデートするための手順書

一部更新



データ活用の手引き

手順書で紹介するモビリティデータの取得・分析方法を解説



支援ツール(一部抜粋)

現状可視化ツール

オープンデータを活用して地域の現状を地図上に可視化することにより、「計画の枠組みの検討」や簡易な「現状診断」への活用が可能

NEW



ガイダンス解説動画*

地域公共交通研修(国交大)のガイダンス解説講座を動画形式にて提供

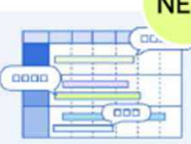
NEW



スケジュール管理*

標準スケジュールをもとに、計画策定プロセスや実務的な調整等の業務、マイルストーンを管理

NEW



自己評価シート

施策実施/計画達成の状況を効率よく確認するための進捗管理に特化した様式

一部更新



地域の事例

地域公共交通計画を閲覧する

全国の地域公共交通計画から、地域課題等でフィルタリングすることにより、同じ課題を抱える地域の計画を検索

NEW



施策事例を調べる

目的にあった施策事例をキーワード(タグ)選択により、効率よく検索・参照

一部更新



地域公共交通調査事業 (地域公共交通計画策定事業)

- 補助対象事業者：**法定協議会** ※補助金の振込先も原則法定協議会名義の口座
- 補助要件(交付の対象等)：
 - ・ 地域公共交通計画に、地域旅客運送サービスについての利用者数、収支、費用にかかる国又は地方公共団体の支出の額その他の定量的な目標値を記載し、当該目標値と実績値を比較して当該達成状況の評価を行うこと。
 - ・ 活性化法定協議会の構成員であって、都市再生特別措置法第81条第1項に規定する立地適正化計画を策定していない市町村にあっては、立地適正化計画の作成を検討すること。
- 補助対象経費：

地域公共交通計画を策定するための調査に係る費用（地域データの収集・分析の費用、住民・利用者アンケートの実施費用、専門家の招聘費用、協議会開催等の事務費用、モビリティマネジメントの実施等地域住民への啓発事業の費用、1～2ヶ月程度の短期間の実証調査のための費用※等）

※実証運行を主とした事業は補助対象とならない
- 補助率：補助対象経費の1／2
- 補助上限額：単独市区町村で計画を策定する場合→500万円

地域公共交通
アップデート化
推進事業

機動的・横断的な実行体制の下、モビリティ・データを利活用しつつ、今後の施策の実行及び評価等に係る項目を備えた地域公共交通計画の策定をする場合（市町村型）→1,000万円
都道府県及び複数市区町村を構成員に含む協議会が主体となって計画を策定する場合（広域型）→2,000万円

次年度の地域公共交通調査事業に係る説明は、10月頃を予定しています。



1. 地域交通法について
2. 地域公共交通計画について
3. 地域公共交通計画のアップデートについて
4. 国の支援策について
5. 地域公共交通計画の送付等について

自治体の皆様への連絡事項

- ・ **地域公共交通計画を作成・変更した場合には**、遅滞なく公表するとともに、**主務大臣**（国土交通大臣・総務大臣）**に送付することが必要**です。
- ・ **地方公共団体は**、地域公共交通計画を作成した場合においては、**毎年度**、計画に定められた施策の実施状況に関する調査、分析及び計画に定められた目標値と実績値を比較し、**達成状況の評価を行い**、必要に応じて計画の内容を見直すこととされています（令和2年法改正により努力義務化）。
また、**上記評価を行ったときは**、速やかに**その結果を主務大臣**（国土交通大臣・総務大臣）**に送付することが必要**です。

具体的な送付の手続きや様式は、以下のURLに掲載しておりますので、ご確認ください。

[計画及びその評価等結果の送付手続きについて（自治体・協議会向け、関東運輸局管内） - 関東運輸局 \(mlit.go.jp\)](#)

参考 地域交通法（抜粋）

第5条 地域公共団体は、基本方針に基づき、国土交通省令で定めるところにより、市町村にあっては単独で又は共同して、都道府県にあっては、当該都道府県の区域内の市町村と共同して、当該市町村の区域内について、地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生を推進するための計画（以下「地域公共交通計画」という。）を作成するよう努めなければならない。

2～10 （略）

11 地方公共団体は、地域公共交通計画を作成したときは、遅滞なく、これを公表するとともに、主務大臣、都道府県（当該地域公共交通計画を作成した都道府県を除く。）並びに関係する公共交通事業者等、道路管理者、港湾管理者、その他地域公共交通計画に定める事業を実施すると見込まれる者及び関係する公安委員会に、地域公共交通計画を送付しなければならない。

12～13 （略）

第7条の二 地方公共団体は、地域公共交通計画を作成した場合においては、毎年度、当該地域公共交通計画の区域における地域旅客運送サービス持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生に関する施策の実施の状況についての調査、分析及び評価を行うよう努めるとともに、必要があると認めるときは、地域公共交通計画を変更するものとする。

2 地方公共団体は、前項の調査、分析及び評価を行ったときは、速やかに、その結果を主務大臣に送付しなければならない。

3 （略）