なるほど!!

公共交通の勘どころ

概要版

地域公共交通を創り・守り・育てるために

令和４年３月

国土交通省　九州運輸局

■ なるほど！！公共交通の勘どころ　【全体構成】

		〔概要版〕掲載頁	〔本　編〕掲載頁
Ⅰ. 地域公共交通をとりまく状況			p.1
Ⅱ. 地域公共交通の果たすべき役割	Ⅱ-1 「移動」の変遷から考える地域公共交通		p.4
	Ⅱ-2 目指すべき地域の将来像		p.5
	Ⅱ-3 公共交通に対する自治体の役割		p.6
Ⅲ. 本書の構成と使い方		p.1	p.8
Ⅳ. 地域公共交通の事業をプランニングする	Ⅳ-1 公共交通の現況を捉える	p.2	p.10
	Ⅳ-2 公共交通に対するニーズとは何かを考える	p.3～4	p.11
	Ⅳ-3 地域公共交通の問題点・課題を整理する	p.5	p.13
	Ⅳ-4 見直しや撤退のルール化を考える	p.6	p.14
	Ⅳ-5 運営の方法を考える	p.7	p.16
	Ⅳ-6 地域の公共交通の将来像を考える	p.8～9	p.17
	Ⅳ-7 地域の特性や需要にあった運行の「形態」を考える	p.10	p.18
	Ⅳ-8 部分的・段階的な取組の実施を考える	p.11	p.20
	Ⅳ-9 公共交通以外の輸送資源を把握する	p.12	p.20
Ⅴ. 地域公共交通の事業実施	Ⅴ-1 課題や評価結果から導かれる運行内容の改善	p.13～17	p.24
	Ⅴ-2 抜本的な見直しを考える	p.18	p.38
	Ⅴ-3 利便性増進を考える	p.19～21	p.39
	Ⅴ-4 収支を想定する・見直す	p.22	p.55
	Ⅴ-5 陥りやすい失敗事例		p.59
Ⅵ. 地域公共交通の事業を振り返り改善する	Ⅵ-1 事業の「効果」と「課題」を分析する	p.23	p.68
	Ⅵ-2 数値目標をモニタリングする	p.24～25	p.70
	Ⅵ-3 協議会を活用する	p.26	p.75
Ⅶ. 地域公共交通に対する検討や取組の体制	Ⅶ-1 検討・取組の体制を考える上でのポイント	p.27	p.78
	Ⅶ-2 検討・取組の体制を整える	p.28	p.81
	Ⅶ-3 地域で公共交通を支える	p.29	p.92

Ⅲ. 本書の構成と使い方

“本編”
p.8
です。

地域公共交通計画など

計画に基づく事業の実施

P
事業計画

概要版P2～

- 公共交通の現況を捉える
- 公共交通に対するニーズとは何かを考える
- 地域公共交通の問題点・課題を整理する
- 見直しや撤退のルール化を考える
- 運営の方法を考える
- 地域の公共交通の将来像を考える
- 地域の特性や需要にあった運行の「形態」を考える
- 部分的・段階的な取組の実施を考える
- 公共交通以外の輸送資源を把握する

D
事業実施

概要版P13～

- 課題や評価結果から導かれる運行内容の改善
- 抜本的な見直しを考える
- 利便性増進を考える
- 収支を想定する・見直す
- 陥りやすい失敗事例

C&A
振り返り改善

概要版P23～

- 事業の「効果」と「課題」を分析する
- 数値目標をモニタリングする
- 協議会を活用する

地域公共交通会議・協議会などでの協議・評価・情報共有

Ⅳ. 地域公共交通の事業をプランニングする

Ⅳ-1 公共交通の現況を捉える

“本編”
p.10
です。

（1）公共交通の運行状況を調査する

現在の地域公共交通に関する事業を見直し、既存の交通事業者などに最大限の力を発揮してもらうための対応を考える事が必要。

既存の事業の見直しなどを行うだけでは必要なサービスの確保が困難な場合には、新たな事業実施を検討。

（2）運転者不足や車両の老朽化など交通事業者の状況を捉える

交通事業者では、運転者不足や高齢化、車両の老朽化など、経営資源の問題を抱えている状況。

また、バス車両の老朽化も深刻。更新する費用が賄えるだけの収益が確保できていない路線もあり。

これらの状況を踏まえると、大型二種免許ドライバーが担うべき大型バスを使用する路線とダウンサイジング可能な路線を見極めるなど、対応策を早急に考える事が必要。

Ⅳ-2 公共交通に対するニーズとは何かを考える

移動実態を把握・分析する際のポイント

調査設計の観点

- 公共交通を使わないと移動できない人は誰なのかを見極める
- 障がい等で自家用車移動が難しい方の状況把握を丁寧に実施することが必要
- 調査に当たってはICT技術の活用で合理化出来る場合がある

分析の観点

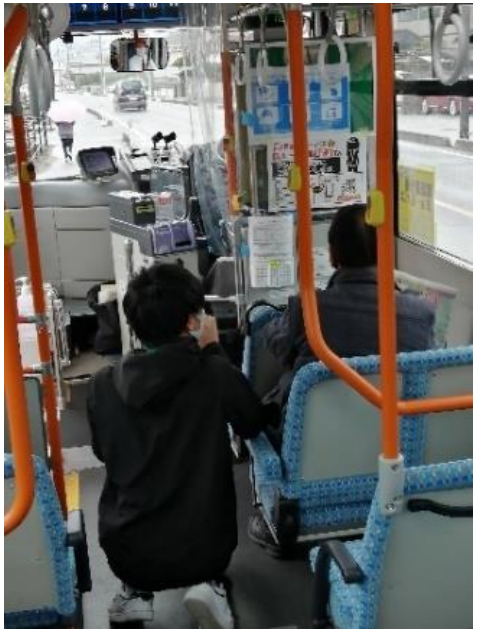
- 原付通学可なら高校生の公共交通ニーズは小さい、スーパーの駐車場が大きくてバス停から遠いなど、地域の移動に関する事象や現状を幅広く把握
- **「たかが一人されど一人」**
  週1回往復利用するだけでも、年間で考えると100人単位の利用者数として現れるため、小さなニーズでも細やかに把握（減少の場合も同様）
- **「口コミのチカラ」**
  人口規模が大きくない自治体においては特に重要であり、地域の高齢者等の方々に信頼がある区長や民生委員さんと協力して、調査自体が公共交通の使い方の宣伝となるように工夫

Ⅳ-2 公共交通に対するニーズとは何かを考える

“本編”
p.12
です。

公共交通の問題点を見つける際のポイント

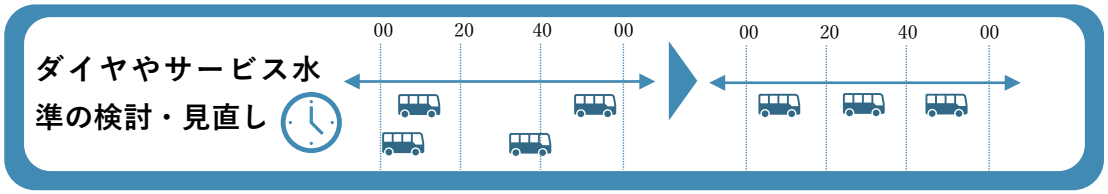
- ダイヤやルートなど、運行する中で利用者から出てくる意見や要望、不満点を定期的に把握する仕組みをつくる
- バス車内などで地域座談会の開催を周知し、「真の利用者」からの声を頂戴するように心がける
- 協議会の場で交通事業者から現状や問題点を定期的に共有
- 運行の最前線である運転者が問題点を把握していることがあるため、定期的に確認

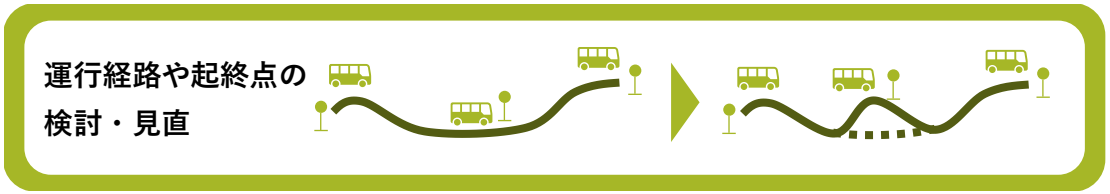


バス車内乗り込みによるアンケート調査を実施することで、ICカードデータが無くともODは把握可能

Ⅳ-3 地域公共交通の問題点・課題を整理する

切り口（例）	問題点・課題のイメージ
住民の移動ニーズとのかい離	朝時間帯に自宅を出発、正午前後に帰宅する移動ニーズが多いにもかかわらず、正午前後の帰宅便がない 既存の路線では、生活利便施設への公共交通アクセスが悪い　　など
利用者が極端に少ない便や区間等の存在	毎日決まった時間に運行しているものの、第〇便については１カ月に数人程度しか利用がない　　など
公共交通空白地域・不便地域の存在	バス停からの直線距離ではそれほど遠くないものの、間に谷があるため実際には利用できない地域がある　　など
交通結節機能の不備	乗り継ぎ拠点となるはずのバス停で、路線バスとコミュニティバスのダイヤがあっていないため、乗り継ぎできない　　など
運行効率（採算性）の顕著な格差	系統によって１人を1km運ぶのにかかる経費に〇倍もの格差が生じており、財政負担の妥当性に問題がある　　など





Ⅳ-4 見直しや撤退のルール化を考える

“本編”
p.14～15
です。

「見直しルール化」のポイント

- 運行開始前の段階等であらかじめ利用が少ない場合の「見直しルール」などを定め、住民等と合意形成を図っておくことが有効
- 既存の地域公共交通サービスの見直しを考える場合でも、すぐに廃止等を行うのではなく、基準を定めた上で一定の猶予期間を設定し、改善が見られなければ廃止するといった方法も検討
- 利用者が一定数を上回った場合には増便を検討するなどの「プラス面」のルールを設定することも検討

トリガー方式の考え方（見直し基準）の例

▼見直し検討の“目安”と見直しの考え方

区　分	見直し検討の“目安”	見直しの考え方
定期運行便	空便率（高↑ 30% ▶）	×便別の利用状況や、利用者の意向、路線バスへの乗り継ぎ状況などを踏まえながら、減便や一部の便の予約運行化などのサービス水準引き下げを検討
	（30% ▶ 10% ▶）	△当面、現状を維持
	（10% ▶ 低↓）	○便別の利用状況や、利用者の意向、路線バスへの乗り継ぎ状況などを踏まえながら、増便などのサービス水準向上を検討
予約運行便	稼働率（高↑ 80% ▶）	○便別の利用状況や、利用者の意向、路線バスへの乗り継ぎ状況などを踏まえながら、定期運行化や運行曜日の追加、増便などを検討
	（80% ▶ 50% ▶）	△当面、現状を維持
	（50% ▶ 低↓）	×便別の利用状況や、利用者の意向、路線バスへの乗り継ぎ状況などを踏まえながら、運行曜日の絞り込みや減便などを検討

空便率：運行便数に対する、利用者が全くいない便の割合（定期運行便）
稼働率：設定されている便数に対する、予約があって実際に運行された便数の割合（予約運行便）
○：サービス水準の引き上げを検討　△：現状を維持　×：サービス水準の引き下げを検討

Ⅳ-5 運営の方法を考える

“本編”
p.16
です。

一般乗合旅客自動車運送

民間の交通事業者が実施する輸送サービス（緑ナンバー）

（道路運送法第4条に基づく運行）

自家用有償旅客運送

（道路運送法第78条に基づく運行）

福祉有償運送

自家用自動車を利用して、公共交通の利用が困難な要介護者、身体障がい者等の通院・レジャー等のために実施する輸送サービス

- 市町村による障がい者や要介護者の送迎サービス
- NPO 等による障がい者や要介護者等の送迎サービス

交通空白地有償運送

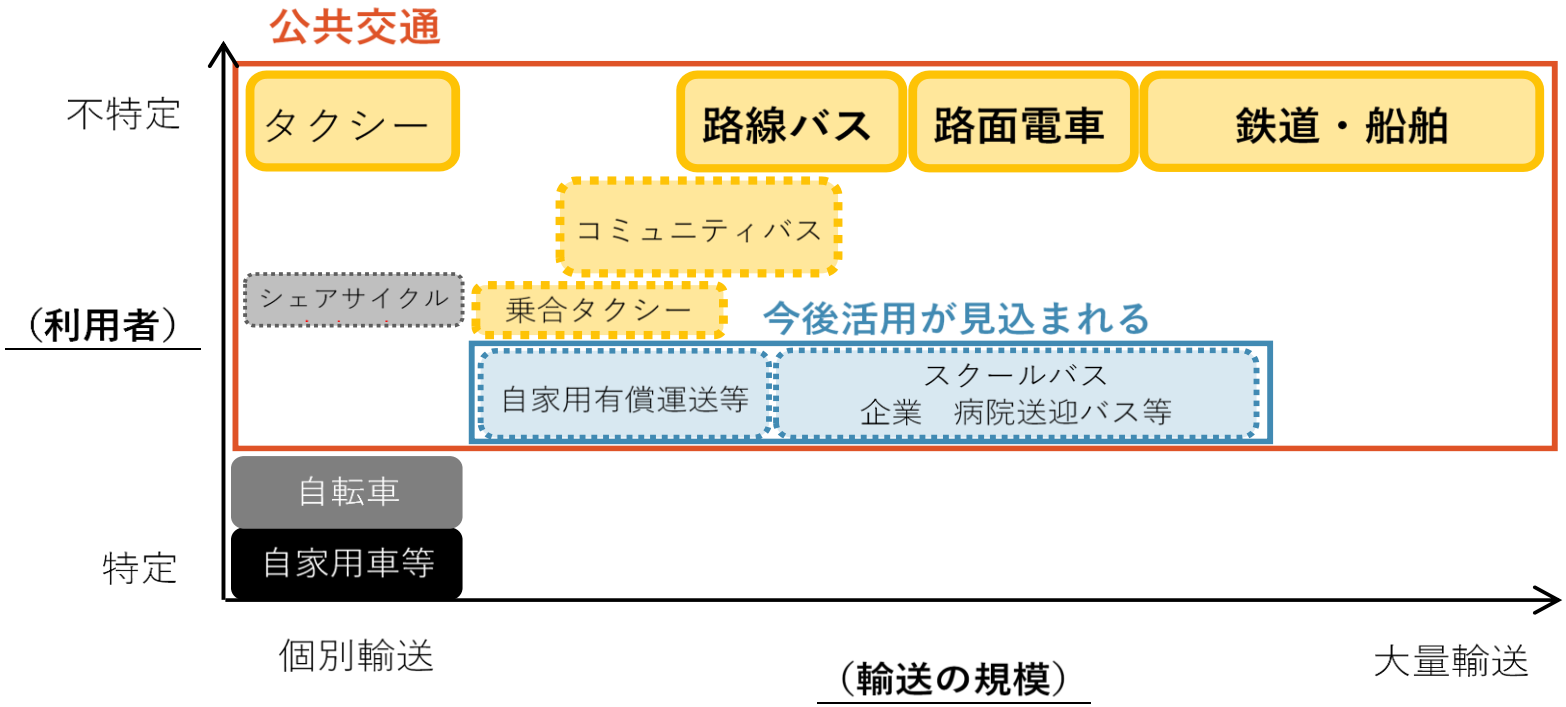
交通空白地において地域住民等の生活に必要な旅客輸送の確保が困難な場合に実施する輸送サービス

- 市町村による白ナンバーのコミュニティバス等
- NPO や自治会等による住民の送迎サービス

Ⅳ-6 地域の公共交通の将来像を考える

“本編”
p.17
です。

- 交通圏（住民の日常的な交通行動の範囲）や移動目的を意識
- 交通圏が複数市町村にまたがる場合は、連携を検討
- 移動に係る課題の解決につながるネットワーク
- まちづくりと連動したネットワーク
- 将来的な公共交通に関する技術動向を見据え、新技術についても検討
- 交通モード別の役割分担の明確化



Ⅳ-6 地域の公共交通の将来像を考える

新技術の本質を見極める

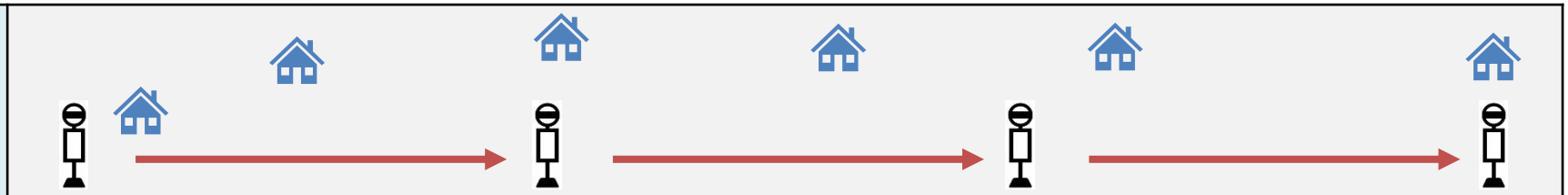
- 「MaaS」等の新技術、新たなモビリティサービスはツールであり、あくまで導入の目的が重要（手段の目的化を避ける）
- 新技術の活用に際しては、接続を意識したダイヤづくり、時刻表を共同化する、運賃施策を共同で考える、利用促進策を共同で行うなど、関係者間での連携や土台作りが重要
- 公共交通は移動手段でしかないため、移動の目的づくりが重要であり、観光や医療等の目的地における交通以外のサービス等との連携により、移動の利便性向上や地域の課題解決を目指すことが重要

Ⅳ-7 地域の特性や需要にあった運行の「形態」を考える

“本編”
p.18～19
です。

運行ルートのパターン

定路線型



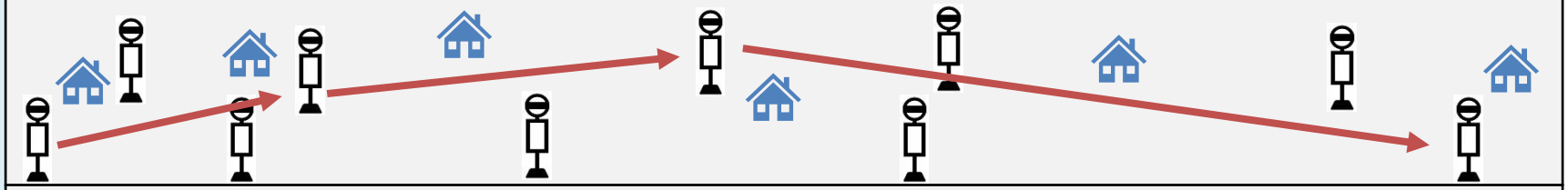
通常の路線バスなどのように、毎回決められたルートを走行し、所定のバス停などで乗降を行うパターンです。
事前に予約があった便や区間のみを運行することも考えられます。

迂回ルート型

定路線型と同じように基本的には決められたルートを走行し、所定のバス停などで乗降を行いますが、バス停などが遠い地域に“迂回ルート”を設定し、予約があった場合のみ乗り入れるパターンです。

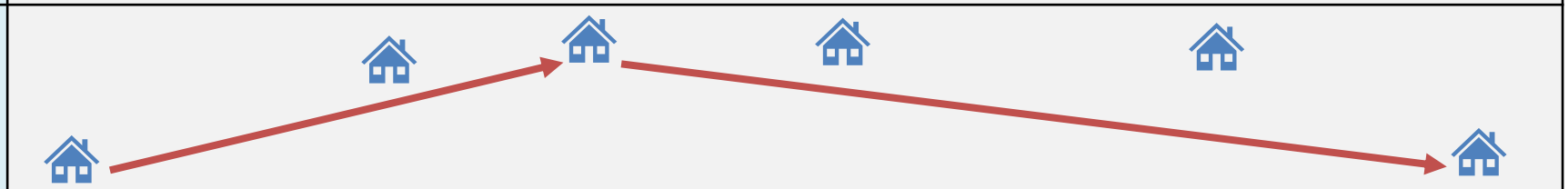
区域運行

ミーティングポイント型



運行ルートは決めず、バス停等（ミーティングポイント）だけを決めておいて、予約があったバス停等を最短距離で運行するパターンです。

ドアtoドア型

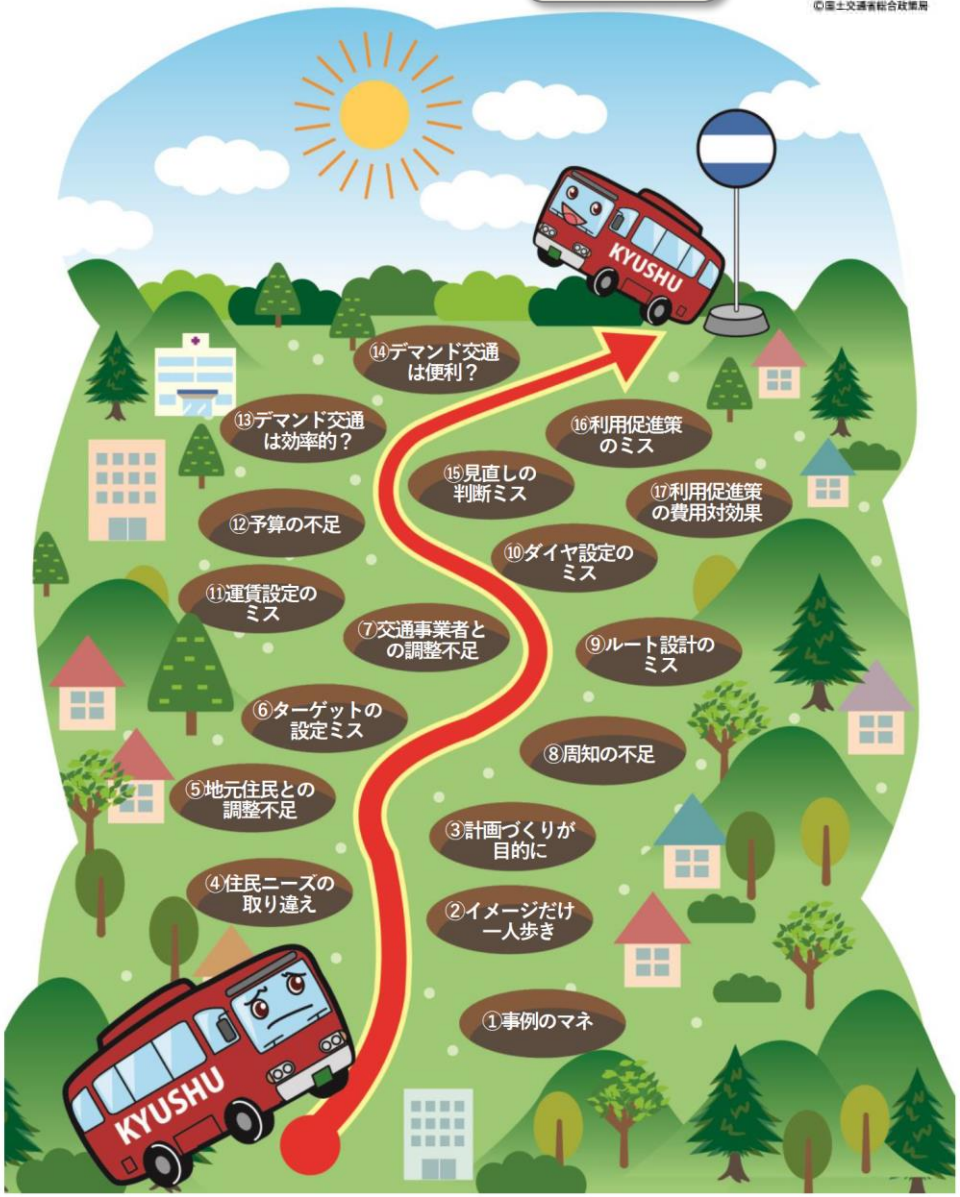


運行ルートもバス停等も決めず、指定エリア内で予約があったところを最短経路で結ぶ形でドアtoドアの運行を行うパターンです。

Ⅳ-8 部分的・段階的な取組の実施を考える

“本編”
p.20
です。

- 何か新しい取組をはじめる場合には、最初から対象地域全体で“完成形”を目指すのではなく、部分的に導入・実施してみて取組の効果や課題を見極め、必要な見直しを行った上でエリアを拡大していくことなどを検討
- 部分的な導入・実施の結果、思ったような効果が得られないような場合には、撤退を考えることも視野に入れておく必要



Ⅳ-9 公共交通以外の輸送資源を把握する

“本編”
p.20～23
です。

公共交通以外の輸送資源の活用のポイント

① 公共交通以外の輸送資源は何があるか調べる

- 公共交通とそれ以外の輸送資源が競合している可能性や、協働できる可能性を視野に入れ、輸送資源を調査
- 各輸送資源にはそれぞれの運行の用途・目的があることを意識
- 主な調査対象は病院送迎や福祉輸送、商業施設の送迎、旅館やホテルの送迎、自動車学校送迎、スクールバス　など

② 公共交通以外の輸送資源の運行状況を調べる

- 輸送資源の運行目的、運行状況や費用、利用状況を調査し、出来る範囲で把握

③ 公共交通以外の輸送資源で困っている状況や連携できるところを探る

- 輸送資源の運行にあたり、困っている状況や協働の可能性について探る
- 運行側に費用削減や収入増等メリットが発現されるように「WIN―WIN」意識
- 既存の公共交通と重複する輸送資源は、既存の公共交通の積極的活用を検討
- 既存の公共交通か 、それ以外の輸送資源か、の二者択一ではなく、両者を総動員
- 輸送資源の制約を検証した上で 、輸送資源を最大限に活用できる仕組みを構築
- 「低需要」の観点から、各輸送資源の「制約のある供給」とのマッチングを検討

④ 継続的な関係を築く

- 仮に連携が難しい場合でも、地域公共交通活性化協議会などに参加してもらい、協議会の場で、多様な関係者による幅広い観点から議論
- 移動に関する課題を継続的に共有することで、将来的に連携する可能性を残す

Ⅴ. 地域公共交通の事業実施

Ⅴ－1 課題や評価結果から導かれる運行内容の改善

“本編”
p.24～25
です。

（1）ダイヤや運行経路に関する検討・見直し

ダイヤやサービス水準の検討・見直し	●接続が考えられる他の公共交通機関のダイヤを意識 ●住民の年齢構成の変化（高校生や高齢者の増減）、新しい生活様式に応じた移動頻度の変化やニーズの高い移動時間帯の変化に着目 ●運転者の数や車両の使用年数の経年変化に着目
運行経路や起終点の検討・見直し	●公共施設（学校や温浴施設、道の駅等）や商業施設、医療施設の移転や新たな建設など、移動ニーズの高い施設の立地に着目 ●目的施設とバス停間に距離がある場合、施設管理者と協議の上、駐車場内の乗入れを検討 ●交通結節点への乗入れを検討 ●道路改良による道路幅員増や新道建設等、道路条件の変化に着目

ダイヤ検討の例

“本編”
p.25～27
です。

（2）幹線バスの見直し

幹線路線バスの見直し・協議のポイント

見直しのポイント

- 国、県、市町村、事業者それぞれの負担額や収支の経年変化と今後の見通しを把握・推定
- 施設立地や住民年齢構成等を考慮し、地域の移動ニーズの変化を調査
- 利用者の利用実態を調査し、交通圏を把握
- 市町村界を跨ぐ利用が確認された場合は、安易な分割は避ける
- 複数市町村間で費用の分担を行う場合、可能な限りICカードデータによるODなど、利用実態に基づく公平な費用分担の協議を心がける
- 鉄道等の他の公共交通機関との役割分担が可能か検討
- 支線再編も必要に応じて同時に検討
- 真に必要な運行回数や運行経路・起終点を検討
- 例えば輸送量を確保するために輸送実態と乖離した過剰な運行回数となっているなど、国庫補助要件に固執しすぎない
- 途中折り返し場の確保や新たな施設への乗り入れ、交通結節点の整備、バス停の高質化など、ハード面における整備は市町村も積極的に検討

交通事業者との協議のポイント

- 交通事業者の置かれている状況を理解
  例：事業者全体の収支、車両の老朽化、運転者不足の状況と見通し
- 運行内容の検討に当たっては、交通事業者の知見や経験に耳を傾ける

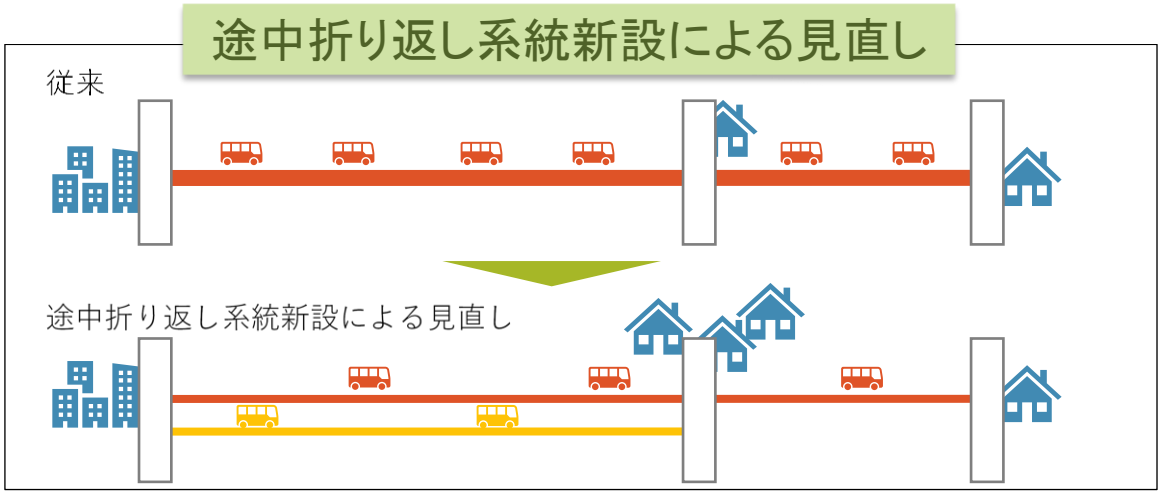
Ⅴ－1 課題や評価結果から導かれる運行内容の改善

“本編”
p.28～29
です。

（3）地域内の路線バスやコミュニティバスの見直し

地域内路線バスの見直し・協議のポイント

- 一般に人の移動は朝夕のいわゆる通勤ラッシュ時間帯に集中する傾向にあるが、地域によっては、買い物や通院、観光などを目的とした昼間時間帯のニーズが高い場合もあるため、検討対象の路線・系統の利用状況をしっかり把握
- 他の交通機関との乗り継ぎに十分配慮
- 一つの系統の起点から終点まで、全ての便で必ずしも同じ経路を往復しなければいけないわけではない。ニーズがなければ途中から折り返す、他にニーズがあれば別の系統に乗り入れるなど、柔軟な対応を検討



“本編”
p.30
です。

（3）地域内の路線バスやコミュニティバスの見直し

デマンド交通のポイント

- **「デマンド交通」にもさまざまな種類がある**
  - 「デマンド交通」の実際の運行方法にはさまざまな種類があるので、地域の特性に合った運行方法を慎重に検討する事が必要
  - 同じ市町村の中でも、谷筋に集落が連なっているエリアと、平坦な土地に薄く広く人口が分布しているエリアでは、最適なデマンド交通の形が異なる可能性がある
- **予約受付や配車の仕組みなどについて十分に検討**
  - 費用負担が大きくなることが多い「デマンド交通」ではなく、旧来型のタクシー会社受付による無線配車による運行も検討
  - 予約に際し分かりやすいスマートフォンアプリ等を導入し、その使い方を周知することで、オペレーターの負担を軽減
  - 交通事業者とも相談しながら、コストと利便性のバランスがとれた受付方法を検討
  - デマンド交通のシステムベンダーと信頼できる長い付き合いができそうか、特に運行開始後の利用状況の報告や改善提案がなされるか、その費用について確認
- **既往の公共交通との競合に注意**
  - デマンド交通で自由度の高い運行を行うと、タクシーなど他の公共交通に悪影響を与える可能性。「差別化」、「利便性をあえて落とす」などの配慮が必要
  - 乗降できる場所を限定、運行エリアをいくつかに区分してエリア間をまたぐような利用は制限、運行する曜日や時間帯を限定、などの制約について検討

Ⅴ－1 課題や評価結果から導かれる運行内容の改善

“本編”
p.33～36
です。

（4）使用する車両の見直し

使用する車両に関する見直しのポイント

- できるだけ需要の大きさに見合った車両を使用
- 道路状況や転回場所の有無や大きさなども考慮
- 運転者の継続的な確保（普通免許サイズ）について検討
- 地域の中で利用可能な車両の有効活用を検討
- まずはリース車両などを活用して実際の需要を見極めることも検討

【ダウンサイジングパターン】

① 大型バス→中型バス		→	
② 中型バス →小型ノンステップバス		→	
③ 小型ノンステップバス →ワゴン車（14 名乗り）		→	
④ 小型ノンステップバス →ワゴン車（7~10 名乗り）		→	
⑤ ワゴン車（7～10 名乗り） →セダン等の小型車（5 名乗り）		→	

Ⅴ-2 抜本的な見直しを考える

“本編”
p.38
です。

“抜本的”な見直しを考える際のポイント

- **“抜本的“な見直しを行う「目的」の明確化**
  - “あれもこれも”といった「総花的」な検討になりがちなため、財政負担軽減という主目的を忘れずに、見直しを検討
- **見直し前後での利用者の利便性や行政の財政負担の変化について、詳細に検討**
  - どのエリアや区間で利用者の利便性がどのように変化するのか、詳細に検討。それなりの需要があるにも関わらず利便性が大幅に低下してしまう、ということがないよう注意
  - 行政の財政負担が妥当なものになっているか、といったことも詳細に検討する必要
- **他の交通機関などとの関係にも十分に留意**
  - 鉄道や複数の市町村にまたがる幹線バスなど、見直しの対象とならない他の公共交通機関との乗り継ぎなどにも十分に配慮
  - 必要があれば、幹線バス系統の見直しも提案
- **住民等に対して積極的に情報提供を行い、合意形成を図る**
  - 見直し着手の段階から検討の経緯などの情報を継続的に周知する、住民等による検討組織を立ち上げる、住民説明会をきめ細かく実施するなど、住民等への積極的な働きかけにより合意形成を図る
- **交通事業者への影響にも配慮**
  - 見直しにともなう交通事業者への影響にも配慮する必要。特に「デマンド交通」の導入を検討する場合は、タクシー事業者への影響が甚大になる可能性

Ⅴ-3 利便性増進を考える

“本編”
p.39～48
です。

（1）利用促進

① 興味を持ってもらう！

- 普段の移動で地域公共交通が選択肢に入っていない人が主な対象
- 地域公共交通の存在自体を知らない人や、興味がない人に、「あなたが暮らす地域には公共交通がありますよ」というメッセージを伝える事が重要
- 地域公共交通が身近な存在であるということが伝わり、愛着をもってもらえるような取組が有効

② 利用しようと思ってもらう！

- 地域公共交通に対して興味を持っていても、利用までは至らない人（地域公共交通に関する情報が不足している人等）が主な対象
- ルートやダイヤ、運賃、乗り方などに関する情報の提供が効果的

③ 実際に利用してもらう！

- 利用しようと思っているが実際に行動に移していない人が主な対象
- 乗り場の改善等により、便利に利用できるようにする環境づくりが有効
- 割引制度等、金銭的なインセンティブ措置も有効

④ 利用を続けてもらう！

- すでに地域公共交通を利用している人が主な対象
- 環境や健康、移動費用等の観点から、地域公共交通を利用することの重要性を啓発する取組が有効
- 運営側においても、利用促進策を持続的に進めていくための仕組み作りが重要

Ⅴ-3 利便性増進を考える

（2）乗り継ぎしやすい環境の構築・改善

“本編”
p.49～52
です。

① 交通結節点

- 乗り継ぎに便利な乗り場の改善
- パーク＆ライド、サイクル＆ライドの工夫

② 乗り継ぎ抵抗の低減

- 異なる交通事業者の連携
- 乗り継ぎに便利なダイヤ設定
- 乗り継ぎに関する情報の提供
- 乗り継ぎ割引

③ 待合環境の改善

- バス待ち環境の改善
- バスロケーションシステムの導入
- PTPS（公共車両優先システム）やバス専用・優先レーンの設定

“本編”
p.53～54
です。

（3）運賃設定を考える

運賃設定のポイント

受益者負担・分かりやすさ

- 原則として利用者に「受益者負担」を求める
- 均一運賃は利用者にとって分かりやすく、また交通事業者にとっても両替対応の負担が少なくなることが多いが、乗車する距離によって利用者間で不公平感が生じる恐れがあるため、慎重に検討
- 利用実態（短距離利用ばかりなのか、乗車距離にばらつきがあるのかなど）を考慮して、均一運賃とする、もしくは距離に基づいた運賃とするかを検討
- 距離に基づいた運賃は、ゾーン制運賃（地帯制運賃）や対キロ区間制運賃（九州の路線バスで多い）、特殊区間制運賃などがあり、その地域を運行する既往の交通事業者の運賃制度とのバランスに配慮する必要

路線の再編と一体的な運賃設定

- 路線バスやコミュニティバス、乗合タクシー等の複数の交通手段の乗継を強いる再編を行った場合、乗り継ぎ割引など利用者の立場に立った運賃施策が重要
- 複数の交通手段で利用可能な定期券や1日乗車券の設定の検討など

Ⅴ-4 収支を想定する・見直す

“本編”
p.55～58
です。

費用
削減

増収

③安全かつ
低コスト運
行の工夫

②「仕業」や
「車両数」に着目した
費用の削減を考える

運賃収入

補助金等

①営業外収入
による
増収の工夫

- 廃止路線の車両やバス停の活用
- 簡易なバス停設置など

運送費
- ○人件費
- ○車両費・整備費
- ○燃料費
- ○施設整備・維持費
- ○広報費　など

- 運転者や車両数の削減につながる効率化

その他の収入
- ○広告料
- ○グッズ販売
- ○その他雑収入

- 貨客混載
- バス停（駅）への有料広告掲載
- 車内への有料広告掲載
- つり革オーナー制
- ネーミングライツ
- ラッピングバス
- グッズ販売

一般管理費

費用

収益

Ⅵ. 地域公共交通の事業を振り返り改善する

Ⅵ－1 事業の「効果」と「課題」を分析する

“本編”
p.68～69
です。

「効果」「課題」の深堀ポイント

- 常に交通事業者と情報共有（協議会等を活用）し、定量的な情報（利用者数等）に加え、定性的な情報（利用者の意見等）も含めて状況を把握
- 地域に足を運び、真の利用者の意見（良い意見も問題点も聞き出す）や街の人々の声を聞く
- 声を聞く際は、交通担当課だけでなく、市町村や地域側の負担軽減のためにも組織横断的に連携して地域に入る
- 社会情勢の変化や地域の潮流を振り返る

「効果」や「課題」を次の展開に活かすためのポイント

- 事業実施のプロセスを評価（数値基準では判断できない部分）
- プロセスの評価を基に、次の展開に向けた素地が出来ているか確認
- 協議会で事業レベルの評価まで委員と共有し、議論
- 評価を単純作業と思わず、より良くするための創造的な作業と捉える

Ⅵ-2 数値目標をモニタリングする

数値目標設定のポイント

- 「確実にモニタリングできる指標」を設定
- 客観的な数値目標を設定することにより、住民、マスコミなどに明確に利用状況等を知らせる有効なツールになる
- 関係者の合意のもとで、関係者のやる気を引き出せるような数値目標を設定

データの種類	データの特徴
乗降データ	公共交通の利用者数を把握するためのデータ。路線別、便別、バス停別等のデータで、詳細にその路線の利用状況を見ることができる。また、調査日１日だけのデータか、年間を通してのデータかなど、モニタリング手法により期間が異なってくる。
満足度データ	利用者の満足度等、定性的なデータ。乗降データによる定量的なデータに加えて、満足度調査等を実施することにより、詳細な利用状況を把握することが可能。
財政負担額	公共交通に対する財政負担額のデータ。自治体自ら運行する交通サービスでの委託金額、路線バス等交通事業者が運行する路線への補助金額等が挙げられる。

Ⅵ-2 数値目標をモニタリングする

モニタリング手法	特徴
ICカードデータによるモニタリング	ICカードを導入している路線では、ICカードの利用データを乗降データとして活用可能。ただ、路線や利用者が多数の場合は、抽出・分析等で手間がかかる場合もある。
運転者による乗降カウント	運転者により便別・バス停別の乗降をカウントする方法。紙の調査票による記入やスマートフォン・タブレット等によるデジタル機器への入力など。
特定日での調査データ	補助金申請に必要なデータを収集するために、特定日で調査を行い、便別・バス停別に乗降を把握する方法。安定した利用時期に実施されるが、年間のデータと比べると、多少データが不安定になる可能性。

モニタリングのポイント

- モニタリングが適切にできる環境を準備
- 持続的にモニタリングが可能になるように、適切な方法を適宜検討して改良・改善を図る
- モニタリングの手法は、正確性、容易性、コスト、集計・分析までのプロセスなど様々な観点から選択

Ⅵ-3 協議会を活用する

- 協議会などは、地域公共交通の関係者が一堂に会する貴重な機会となるため、地域や公共交通の現状・課題等に対する“共通認識”を持ち、情報共有を意識
- 関係者それぞれの立場も考慮しながら十分に議論
- 議論の途中段階では、考え方の違いや利害の対立なども想定されるため、関係者全員の合意形成を得るには一定の時間を要する場合もある
- メンバー全員がいわば地域公共交通の「共同経営者」であるという意識を持ち、責任をもって取り組んでいけるようなコミュニケーションや雰囲気づくりが求められる

Ⅶ. 地域公共交通に対する検討や取組の体制

Ⅶ－１ 検討・取組の体制を考える上でのポイント

“本編”
p.78～80
です。

①地域のみんなで考え、役割を分担しながら取組を進める

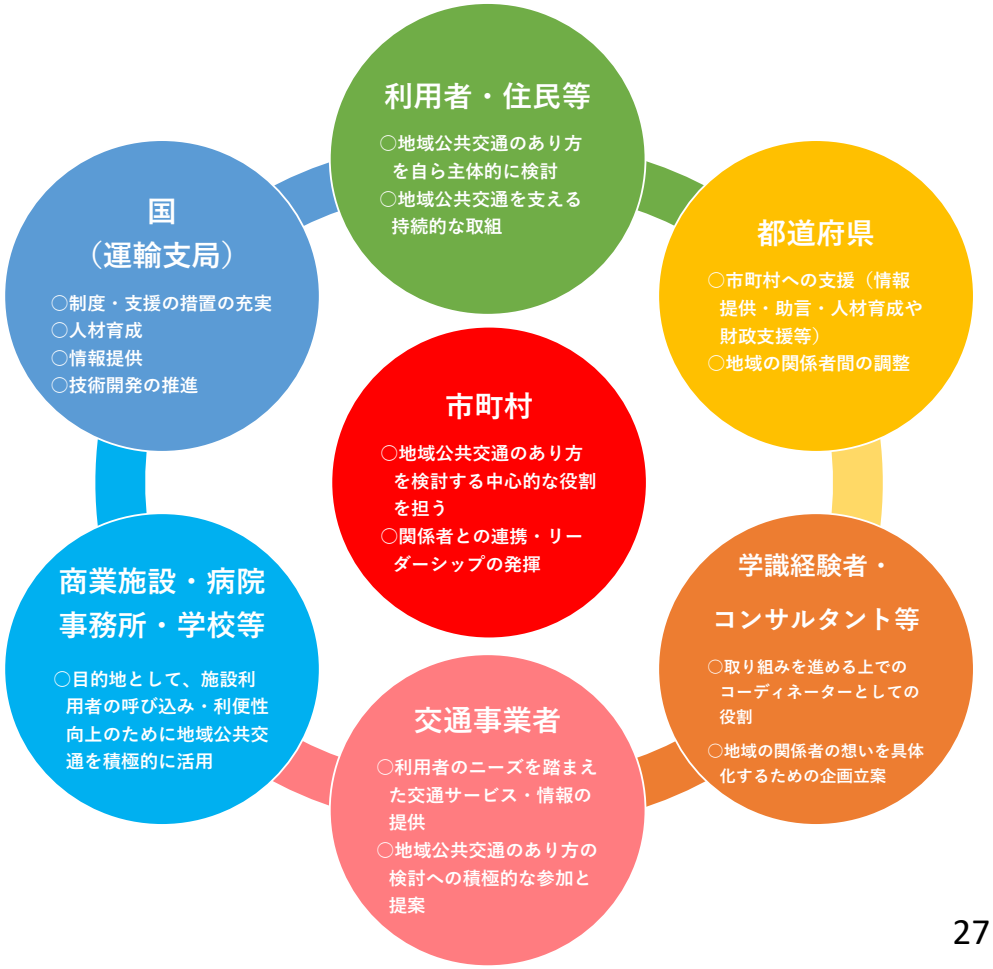
- 地域に合った公共交通を実現していくためには、関係者が一丸となって検討し、役割分担をしながら取り組みを進めていくことが基本
- 検討段階から様々な関係者が参画して一緒になって検討し、取組を進める「場」を設けることが重要

②安全の確保が最優先

- 地域公共交通を検討する際、最も優先して気を付けなければならないのは「安全の確保」
- プロである交通事業者に行ってもらうのが最善

③地域が主体となった取組を促す

- 最適な地域公共交通を実現していくためには、地域に住む人たちが自ら主体的に考え、行動することがポイント
- 市町村は地域主体の取組を積極的に支援していく事が必要



Ⅶ-2 検討・取組の体制を整える

“本編”
p.81～91
です。

- 地域が抱える公共交通の問題は、そこで暮しているみんなの問題
- 多様な主体が連携・協働して問題を共有化し、アイデアを出し合って検討・役割を分担しながら取組を進めて行くことが基本

（1）検討・取組の体制と役割分担

①市町村や県は検討・取組の旗振り役

- 検討・取組体制の中の「旗振り役」として中心的な役割を担う「リーダーシップ」を発揮

②交通事業者は地域公共交通をより良いものにしていく「パートナー」

- 早い段階から積極的に情報交換するなどのコミュニケーションを図り、理解し合うことが重要

③地元住民とのパイプ役の自治会長さん、区長さん

- 自治会長さんや区長さんの意見が必ずしも公共交通利用者の意見等は限らないことに注意

④学識経験者は中立的な立場のコーディネーター・アドバイザー

- 公共交通を地域にとってより良い方向に進めるための提案や技術的な助言

⑤普段から相談できる相手を増やす

- 交通事業者や学識経験者、県・運輸支局など

⑥番外編：民間コンサルタントを活用する

（2）地域公共交通について協議する“場”

- 「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく法定協議会
- 道路運送法に基づく地域公共交通会議
- 補助金交付要綱に定める協議会　　など

Ⅶ-3 地域で公共交通を支える

“本編”
p.92～100
です。

- 地域公共交通の維持・改善を図っていくためには、交通事業者や行政、利用者だけではなく、“地域全体”として公共交通を支えていく意識が必要
- また、地域自らが公共交通の検討や運行に主体的に関わる例も

（1）公共交通の運行を地域で支援する

①収支の改善などに寄与する支援

- 公共交通沿線の世帯等が回数券等を購入する支援
- 商店街や商業施設、病院などが協賛金や赤字補填の形で運行を支援
- 市民団体や企業から車両やバス停などを寄付してもらうなどのハード面での支援　など

②公共交通を地域で支える“機運”を高める取り組み

- 駅周辺や車内の飾りつけなどに対する地域住民の協力　など
- 地域公共交通に対する愛着、マイバス・マイレール意識の醸成や、地域公共交通のイメージアップ、利用促進につながることも期待

（2）地域が主体となった取組をサポートする

- 最近では、各地で地域が主体となった取組がみられるようになってきたが、市町村は交通事業者などとも協力しながら、こうした取組を積極的に支援し、バックアップしていくことが必要
- 具体的には、検討段階でのノウハウの提供や、法的な手続きの支援・代行、初期投資の助成、交通事業者との仲介など
- 支援策を条例などによって制度化することで、地域主体の取組の機運を高めていくことも有効

なるほど！！公共交通の勘どころ（令和３年度版）
地域公共交通を創り・守り・育てるために

【概要版】

令和4年3月

【発　　行】国土交通省 九州運輸局 交通政策部 交通企画課

【問合せ先】〒812-0013　福岡市博多区博多駅東2丁目11番1号

TEL　　：092-472-2315
FAX　　：092-472-2316
E-mail　：qst-kotsukikaku@gxb.mlit.go.jp
URL　　：https://wwwtb.mlit.go.jp/kyushu/