

# 「地域公共交通計画」 作成・取組事例集

～事例に学ぶ計画作成・実行のポイント～



# はじめに

地域公共交通は、人口減少等による長期的な利用者の減少や担い手の不足に加え、新型コロナウイルス感染症の感染拡大によるライフスタイルの変化の影響により厳しい状況に置かれています。一方、高齢者による免許返納の増加等に見られるように、地域住民のおでかけの足を支える地域公共交通は一層重要になっているとともに、コンパクトなまちづくりの実現やまちの賑わいの創出、地域における観光の振興など、様々な観点から重要な機能を担っています。

こうした中、地域公共交通のマスタープランである「地域公共交通計画」については、地域交通法（地域公共交通の活性化及び再生に関する法律）に基づき、令和2年から全ての地方公共団体における作成が努力義務化され、各地方公共団体において計画の作成が進められています。引き続き、計画が作成されていない地方公共団体における計画作成が期待されるほか、既に計画を作成している地方公共団体においても、地域の情勢の変化や計画に基づく取組の進展を踏まえた計画の見直しや、隣接する市町村との共同による広域計画の作成など、更なる発展が期待されるところです。

そこで、東北運輸局としては、今後新たに計画を作成する地方公共団体において検討に当たっての参考としていただくとともに、既に計画を作成している地方公共団体において計画の更なる充実を図る上でのヒントを提供できるよう、東北地方において地域公共交通計画の作成経験のある地方公共団体を対象とした調査を通じて、計画作成に当たってのポイントや先進的な取組事例を取りまとめ、この事例集を作成しました。

本事例集の作成に当たっては、計画作成実績のある地方公共団体の担当者の方や、複数の計画作成に参画している有識者の方から、計画作成上の留意点や工夫した点、苦労した点とその対応、計画作成のメリット等について幅広くご意見をいただきました。ご協力いただいた皆様にこの場を借りて感謝申し上げます。より多くの関係者の皆様において、本事例集を参考にいただき、今後の地方公共団体における取組の一層の推進に役立てていただけますと幸いです。

国土交通省 東北運輸局

## 目次

## 1 はじめに 1

- なぜ、地域公共交通に取り組むのでしょうか 3
- 地域公共交通にどのように取り組めばよいのでしょうか 5
- 法定協議会とは 7
- 地域公共交通計画とは 9
- 「地域公共交通計画」作成のメリット 10

## 2 計画作成を進める上でのポイント 13

- 計画作成の主なポイント 13
- 計画作成の進め方 14
- 需要やニーズの把握方法 15
- 計画の作成内容 20

## 3 東北地方における計画作成の実態 21

## 4 事例の概要 25

## 【県での取組】

- ①岩手県                      ②秋田県                      ③山形県

## 【広域での取組】

- ①八戸圏域                      ②南秋地域                      ③会津圏域

## 【市町村での取組】

- ①青森県平川市                      ②青森県平内町                      ③岩手県雫石町                      ④岩手県矢巾町  
 ⑤宮城県石巻市                      ⑥宮城県蔵王町                      ⑦秋田県鹿角市                      ⑧秋田県にかほ市  
 ⑨山形県山形市                      ⑩山形県米沢市                      ⑪福島県本宮市                      ⑫福島県鮫川村

- 特集 計画作成に至るまでの取組について、  
当時の担当者にインタビューしました 63

## 巻末付録 65

- 【付録①】 地域公共交通の実務に関する参考資料
- 【付録②】 地域公共交通の「リ・デザイン」と関連支援制度

# 1 はじめに

## なぜ、地域公共交通に取り組むのでしょうか

### ■人々の生活は「移動」によって成り立っている

人々の日常生活の多くは「移動」を行うことで成り立っています。

新型コロナウイルス感染症の流行によって生活様式が変わり、ICTの普及や働き方改革の推進なども相まって、生活の一部がリモートで代替できるようになりましたが、人々の暮らしや社会経済活動を成り立たせる上で、「移動」そのものが不要となることはありません。

そして、日常生活や社会経済活動に必要となる移動が徒歩圏内で完結するとは限らず、全ての人がいつでも「自動車」を利用できる状況にもありません。自動車を利用できない人でも、それぞれの目的に応じて移動手段を持ち得ることとするのが、鉄道やバス、タクシーをはじめとした「地域公共交通」の確保・維持・改善の意義なのです。

このため、地域公共交通の確保は地方公共団体の行政の重要課題となっています。各地方公共団体の皆様におかれては、その行政の重要課題について考えていただくに当たって、地域から何を求められているのか（ニーズはなにか）、それを地域に最も近い行政機関として地域公共交通政策でどこまで応えていくべきか（例えば、高齢者の通院や買い物の足を確保する、高校生の通学の足を確保する等）、住民をはじめ関係者で一緒になり、丁寧に議論し、共通認識を持ちながら検討いただくことが肝要です。

### ■地域公共交通がもたらす効果

地域公共交通がもたらす効果は、住民や来訪者の移動手段の確保といった交通分野の課題解決にとどまりません。例えば、コンパクトなまちづくりの実現、まちの賑わいの創出、観光交流の拡大、健康の増進、地球温暖化対策への貢献など、その効果は「まちづくり」、「観光振興」、「商業」、「健康・医療」、「福祉・介護」、「教育」、「環境」といった様々な分野に波及し、地域社会全体の価値を高めることにつながります。

地域公共交通は、その地域の住民の豊かな暮らしを実現するのみならず、社会経済活動を通じた地域の持続的な発展を実現する上でも、不可欠な基盤となります。

## ▼交通分野と密接にかかわる様々な行政分野



(出典) 国土交通省近畿運輸局クロスセクター効果「地域公共交通 赤字=廃止でいいの?」

## ■地方公共団体が地域公共交通に取り組む意義

従来、我が国の地域公共交通の確保・維持については、多くの場合、民間事業者の能力を活用して、利用者のニーズを前提に、これに対応した運送サービスを提供するという形で進められてきました。

しかし、長期的な人口減少や利用者のライフスタイルの変化等に伴い、地域公共交通を取り巻く環境は需要・供給の両面において一層厳しいものとなっており、民間事業者の経営努力のみによって維持していくことは難しくなっています。

この点、地方公共団体は、住民・利用者や交通事業者などの地域の多様な関係者との意見交換・調整が可能であるとともに、地域の総合行政を担い地域戦略を立案・実行することのできる立場にあります。上記のような状況の中、地方公共団体において、地域のニーズとこれに対応する輸送資源の双方の状況を見極め、地域の公共交通の将来像（ビジョン）を描くとともに、多様な関係者の連携・協働による取組を推進していくことが一層重要になっています。

### 【参考】地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）（抄）

（国等の努力義務）

第四条 国は、地方公共団体、公共交通事業者等その他の関係者が行う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、必要な情報の収集、整理、分析及び提供、助言その他の援助、研究開発の推進、人材の養成及び資質の向上並びに関係者相互間の連携と協働の促進に努めなければならない。

2 都道府県は、市町村、公共交通事業者等その他の関係者が行う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、各市町村の区域を超えた広域的な見地から、必要な助言その他の援助を行うとともに、**市町村と密接な連携を図りつつ主体的に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に取り組むよう努めなければならない。**

3 市町村は、公共交通事業者等その他の関係者と協力し、相互に密接な連携を図りつつ**主体的に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に取り組むよう努めなければならない。**

4 公共交通事業者等は、自らが提供する旅客の運送に関するサービスの質の向上並びに地域公共交通の利用を容易にするための情報の提供及びその充実に努めなければならない。



# 地域公共交通に どのように取り組めばよいのでしょうか

前項で触れたとおり、地域公共交通を担う民間事業者の経営環境は厳しく、独力で経営していくことや新しい取組に経営資源を割くことに課題を抱えているほか、運転手不足などにより、必ずしも金銭的な手法だけでは解決ができない問題が発生している状況にあります。このため、交通事業者任せでは地域公共交通は早晚立ち行かなくなるおそれがありますし、市町村と交通事業者間の連携だけでも課題の解決が難しくなっています。

このため、まちづくりや商業、教育、医療、介護といった住民の生活に関するサービスの提供、住民の生活様式といった移動需要を生み出す関係者とも一体となって地域の公共交通のあり方について検討し、取組を実施していくことが肝要です。

こうした取組を進めるため、後述の地域交通法において、地域公共交通に関する課題に網羅的に対応するための地域公共交通に関する計画や様々な事業に関する各種枠組みが設けられています。

## ■課題に取り組むための「地域交通法」

地域交通法（地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号））は、**地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保**に資するよう、地域公共交通の活性化及び再生のための**地域における主体的な取組及び創意工夫並びに地域の関係者の連携と協働**を推進し、**個性豊かで活力に満ちた地域社会の実現**に寄与することを目的としています。

同法では、こうした目的から、上述のように**地域の公共交通全体のビジョンに関するマスタープラン（地域公共交通計画）**や**具体的な事業についてのアクションプラン（地域公共交通特定事業）**を定める計画制度、これらの取組についてのPDCAサイクルを回していくための**協議会制度等**について定めています。

## ■具体的に何をすべきか

地域交通法に基づき地域公共交通の活性化及び再生に取り組む際のポイントは大きく分けて次の2点に分類できます。

### ①法定協議会を設立・活用すること → P7・8参照

地域公共交通計画の作成及び実施について、地域の多様な関係者間で協議を行うための協議会（法定協議会）を設立・活用することが重要です。

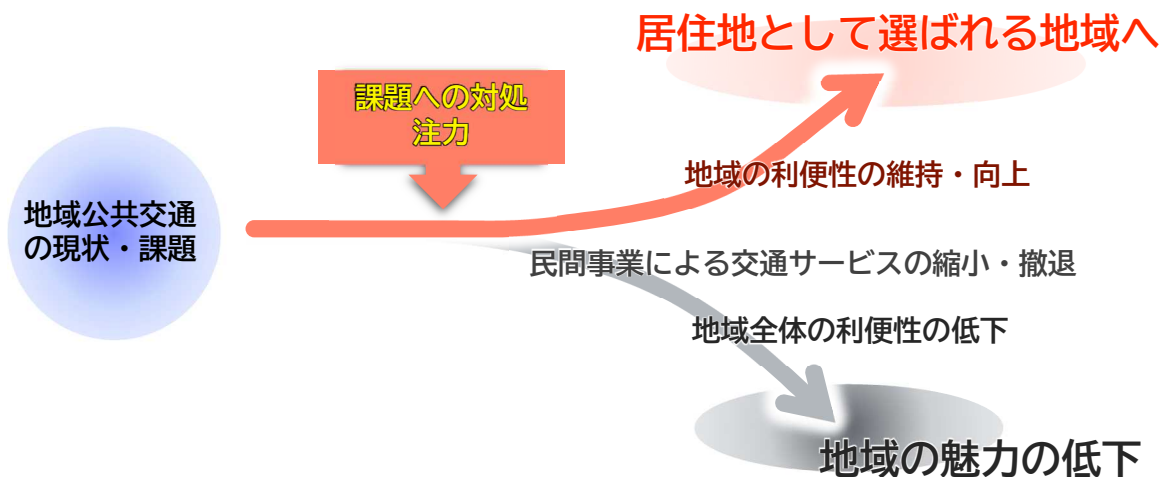
### ②計画を作成し、運用すること → P9～12参照

法定協議会における協議を経て、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「マスタープラン」としての役割を果たす「地域公共交通計画」を作成し、計画に基づき事業を実施していくことが重要です。

## ■課題に対処しないと・・・

地域公共交通に関する課題への対処が遅れた場合、外的な要因が重なり、地域を取り巻く環境が急激に厳しい状況になってしまうことが危惧されます。例えば、「民間事業による交通サービスの縮小・撤退」が「地域全体の利便性の低下」を招き、結果として「地域の魅力の低下」に繋がることが考えられます。

こうした事態に陥る前に、「地域を上げた地域公共交通への注力」→「地域の利便性の維持・向上」→「居住地として選ばれる地域へ」といった好循環に繋げていくことが重要です。



### 【コラム】自動車依存度と交通分野の家計支出

自動車に頼らなければ生活できない地域は、家計消費における自動車関係支出のシェアが大きい傾向があります。公共交通政策の充実が住民の生活の質の向上につながる可能性が示唆されます。

#### ■都市規模別に集計した交通分野の家計支出

- ◆ 地方都市圏は、自家用車の維持・利用に関わる支出が多くなる傾向。交通分野の支出が家計に重くのしかかる  
⇒クルマ以外の選択肢を求める若者層・・・居住地選択に影響

(2019年家計調査) ※2人以上世帯	交通分野の 家計支出	公共交通 運賃等	自家用車 維持・利用
政令指定都市／東京都区部	226,125	72,800	153,325
人口15万以上の都市(上記除)	249,243	52,536	196,707
人口5万以上15万未満の市	268,379	45,911	222,468
人口5万未満の市／町村	286,289	29,065	257,224
	(円)	(円)	(円)

自家用車依存度が高い地域では、家計や生活時間に余裕が生まれず、「地方創生」が一層困難に…  
「選ばれる」地域交通への再設計は「地域戦略」

(出典) 福島大学経済経営学類 吉田樹 教授 作成資料

# 法定協議会とは

計画を作成し、地域公共交通施策に取り組むに当たっては、交通サービスを提供する交通事業者や、実際に交通サービスを利用する地域住民をはじめとした**地域の多様な関係者**との協議が必要です。

地域交通法では、こうした**合意形成**や**必要な情報提供**を効果的に行うとともに、**関係者が連携して継続的・発展的に各種の施策を推進**することができるよう、「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」を組織できるとされています。これを、**法定協議会**と呼んでいます。

## ■法定協議会の構成員

法定協議会では、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て議論を進めていきます。

### <法定協議会の構成員（地域交通法第6条第2項）>

- \* 地域公共交通計画を作成しようとする**地方公共団体**
- \* 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
- \* 関係する**公安委員会**
- \* **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
  - ➔ 地域課題に応じて**商業、観光、福祉、教育**など**交通に密接に関連する各分野の関係団体**や、地域企業との連携等の観点から**金融機関**等の参画が望まれます。

また、協議会への参画には**正当な理由がない限り応諾すべき義務**（同条第4項：協議応諾義務）が設けられています。**必要な関係者の参画が重要**であるためです。こうした関係者に参加いただけるよう、**粘り強く説明・要請**を行うことも大事です。なお、協議会で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結果を尊重しなければならない義務**（同条第5項：結果尊重義務）が設けられています。

### 【参考】法定協議会の構成員の例

#### 基本的な構成員（例）

- 計画作成市町村
  - ・ 市町村長
  - ・ 関係部局長
- 関係公共交通事業者
  - ・ 公共交通事業者（バス・タクシー等）
- 関係道路管理者・関係港湾管理者
  - ・ 地方整備局（国道事務所）
  - ・ 都道府県（出先機関）
- 計画内の事業実施主体
  - ・ 利用促進策を行うNPO等（※事業内容に応じて選定）
- 関係公安委員会
  - ・ 地元警察署
- 利用者
  - ・ 利用者代表
- 学識経験者
  - ・ 大学等



#### 課題に対応した構成員（例）

- 利用者等
  - ・ 商業関連（商業施設、商店街連合会等）
  - ・ 高齢者関連（老人会連合会等）
  - ・ 子育て関連（子育て支援組織等）
  - ・ 教育関連（学校等）
  - ・ 医療関連（病院等）
  - ・ 福祉関連（福祉施設、NPO等）
  - ・ 観光関連（観光協会等）
  - ・ 物流関連（宅配事業者等）
  - ・ 金融関連（地方銀行等）
  - ・ 交通事業者関連（運転手代表等）

#### その他（例）

- 地方運輸局
- 近隣市町村
- 都道府県の公共交通担当者
- 公共交通やマーケティングに関する専門家
  - ※ オブザーバーとしての参加も考えられます



## 【参考】山形県米沢市における協議会の構成員（計画策定事例について、P57参照）

公共交通の利用者として学生本人や公募による委員を、商業関係者として商工会の代表者を構成員に加えるなどの工夫を実施。また、地域の学識経験者のほか、外部の有識者をアドバイザーとして招聘している。

## ■協議会委員構成（令和4年8月3日現在）

地域交通法の位置づけ	所属	職名	地域交通法の位置づけ	所属	職名	
地方公共団体	米沢市	副市長	地域公共交通の利用者	米沢市身体障がい者福祉協会	米沢市身体障がい者相談員	
公共交通事業者	山交バス株式会社 米沢営業所	所長		公募委員		
	米沢地区ハイヤー協議会	会長		公募委員		
	東日本旅客鉄道株式会社 米沢駅	駅長		公募委員		
道路管理者	山形河川国道事務所 米沢国道維持出張所	米沢国道維持出張所長	学識経験者	山形大学	准教授	
	山形県置賜総合支所 建設部	道路計画課長		東北運輸局山形運輸支局	山形運輸支局長	
公安委員会	米沢警察署	所長	その他地方公共団体が必要と認める者	山形県置賜総合支所 総務企画部	総務課 連携支援室長	
地域公共交通の利用者	米沢市西部コミュニティセンター	館長		米沢商工会議所	理事・ 事務局長	
	山形大学工学部	学生		山形県立大学法人	事務局長	
	米沢女子短期大学	学生		米沢市立高等学校長会 (山形県立米沢工業高等学校教諭)		
	米沢市地区委員会	副委員長		米沢市立小中学校長会 (米沢市立松川小学校校長)		

（出典）米沢市地域公共交通活性化協議会

## ■法定協議会を効果的に活用しましょう

法定協議会は単なる計画作成のオーソライズ機関ではなく、これからの地域公共交通の見直しを推進していく上での「推進本部」となるものです。また、地域の課題を関係者で共有する場にもなり、個々の課題（例えば、運転手不足によるバス路線の廃止・減便など）に対し、関係者間で様々な選択肢を検討することもできます。法定協議会をうまく活かしていくことが重要です。

法定協議会における議論の活性化に向けては、様々な工夫が考えられます。協議会開催前の準備段階での工夫（余裕を持った日程調整、協議資料の事前調整、協議内容の明確化、資料の事前送付など）も効果的ですし、法定協議会の下部組織としてのコアメンバーによる協議の場（行政担当者・交通事業者・有識者等による作業部会・分科会）や、地域住民との意見交換会・ワークショップの場を設けることも有効です。

また、道路運送法（輸送の安全・利用者利便の観点から道路運送サービスの提供に関する遵守事項や許認可等を規定）に基づく「地域公共交通会議」では、地域の関係者の協議により、いわゆるデマンド交通や自家用有償旅客運送の導入、路線の新設等に関する処理期間の短縮などの手続の弾力化が可能です。こうした道路運送法に基づく協議会やその他のまちづくりに関する協議会と法定協議会とを、必要な構成員の充足によって一つの会議体として一体的に運営・協議することも効果的です。



### 有識者からの アドバイス 伴走者・翻訳者たるアドバイザーの活用

地域公共交通への対応には様々な関係者間で必ずしも利害関係が一致しない時もあり、かつ、自治体も当事者である場合など地域では調整が難しいケースがあります。また、各種法令や補助制度との関係や現場の運用における課題など専門的・技術的な事項もあり、簡単に理解が進まない場合もあります。このため、学識経験者など外部のアドバイザーを伴走者や翻訳者として有効に活用することも重要な視点です。

（福島大学経済経営学類教授 吉田 樹）

# 地域公共交通計画とは

## ■地域の移動手段を確保するためのマスタープラン

地域の移動手段を確保するために、住民などの移動ニーズにきめ細かく対応できる立場にある地方公共団体が中心となって、交通事業者等や住民などの地域の関係者と協議しながら、マスタープラン（ビジョン+事業体系を記載するもの）となる「地域公共交通計画」を作成することが必要となります。

地域公共交通計画は、「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「マスタープラン」としての役割を果たすものです。国が定める「地域公共交通の活性化及び再生の推進に関する基本方針」に基づき、地方公共団体が地域の移動に関する関係者を集めて法定協議会を開催しつつ、**交通事業者や地域の関係者等との協議を重ねることで作成して**いきます。

地域公共交通計画においては、従来のバスやタクシーといった既存の公共交通サービスを最大限活用した上で、必要に応じて自家用有償旅客運送やスクールバス、福祉輸送、病院・商業施設・宿泊施設・企業などの既存の民間事業者による送迎サービス、物流サービス等の地域の多様な輸送資源についても最大限活用する取組を盛り込むことで、持続可能な地域旅客運送サービスの提供を確保することが求められています。その際、交通系ICカードや二次元コードの導入によるキャッシュレス化、Wi-Fiの整備といった最新の技術や、更にはMaaS（Mobility as a Service）、AI（Artificial Intelligence）による配車技術、自動運転などの新たな技術も最大限活用して生産性を向上しつつ、地域の高齢者、子育て世代や国内外の旅行者も含めた幅広い利用者にとって使いやすいサービスが提供されることが必要です。

このように、**地域公共交通計画は、地域の社会・経済の基盤となるもの**です。そのため、全ての地方公共団体において、計画の作成や実施を「努力義務」として定めています。



### ▲地域旅客運送サービスのイメージ

（出典）『地域公共交通計画等の作成と運用の手引き 第4版（令和5年10月）』より抜粋

# 「地域公共交通計画」作成のメリット①

## ■地域公共交通政策の「憲法」

地域公共交通計画は、「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」という宣言文です。よって、**地域の方々から寄せられる個別の要望にも、地域公共交通全体のビジョンや政策推進の観点から明確に回答できるようになり、行政の強いリーダーシップのもと、取組を推進することが可能となります。**

## ■作成とその後の運用期に様々なメリットを享受

計画作成とその後の運用には長い期間を要しますが、作成への着手段階から、関係者間の関係構築や実態把握、予算確保などを進めていくことが重要です。

その後も適切な調査分析、協議調整を進め、計画を作成した後も状況把握や適切な見直しを進めていくことにより、計画の運用期には次のようなメリットを享受できます。そして、継続的な取組を推進していくことで、「**地域の移動手段の確保・成長**」が図られ、その効果は様々な分野に波及し、「**まちの将来像の実現**」へつなげていくことが可能となります。

### ①関係者間の意思統一・連携強化

多様な関係者と協議して計画作成を進めることにより、相互理解を深め、**関係者間の意思統一が図られるとともに、行政・交通事業者・地域団体等のそれぞれの主体の役割分担が明確化**されます。これにより、日々困ったことに対して気軽に相談できるようになることをはじめ、目標に向けて関係者が一体となって対応していくことが可能となります。

### ②取組への賛同・理解

“法定”の計画においてビジョンと取り組むべき事業を位置付けることで、**地域への説明がしやすくなり、また、事業の推進をもって取組への賛同・理解が深まります。**

### ③予算確保の円滑化

同様に、“法定”の計画を根拠とすることで、**自治体における関連予算の確保がしやすくなるだけでなく、地域が決定した事項に対し国からの支援も受けやすくなります。**

### ④施策やノウハウの継承

計画として取りまとめたことや、法定協議会を通じて関係構築ができることで、自治体の担当職員をはじめとする関係者の交代が発生した際にも**取り組むべき施策やノウハウの継承がしやすくなります。**例えば、**自治体担当者の異動に伴う政策の一時的な減速・停滞等のデメリットを回避**することにも繋がります。

# 「地域公共交通計画」作成のメリット②

## ■作成後に生じる様々な問題へ迅速に対応できます

計画の実行段階においても、突発的な利用者減少や担い手不足による路線の減便、廃止といったことが生じ得ます。これに対し、計画作成を通じて関係者間の意思統一が図られた組織（法定協議会）があることにより、**生じた事態が地域に与える影響に関する評価や対策についての協議を円滑に行うことができる**ことから、結果として迅速な対応が可能となります。

また、計画に目標とPDCAサイクルが位置付けられることで、**定期的なチェックによる改善を図りながら発展的に事業を継続**することができるとともに、社会情勢や政策課題の変化に対し、**必要に応じて計画の見直し等も協議・検討**することができます。

## ■関係者を広げ、連携を深め、より強力に対応できます

計画に基づき事業を推進する中では、協議会構成員以外とも連携を深めることで地域公共交通の更なる活性化につながることも期待されます。

また、地域公共交通は、必ずしも一つの自治体の地域内のみで運行が完結しません。住民の生活圏も必ずしも市町村境と一致しない場合もあり、取組を推進していく中で、その是正が求められることもあります。

このような場合には、**隣接市町村等とも連携を深め、単独計画から複数団体による協働計画の作成へと取組を拡大**していくことも重要です。

複数の自治体が協働して取り組むことによって、**広域的な路線ネットワークを運営する交通事業者との調整の円滑化**が図られるとともに（交通事業者は運営するネットワーク全体の経営を踏まえて運行サービスを決定）、**圏域全体でのノウハウの継承も容易**になります（担当職員の異動に対して圏域でフォロー）。

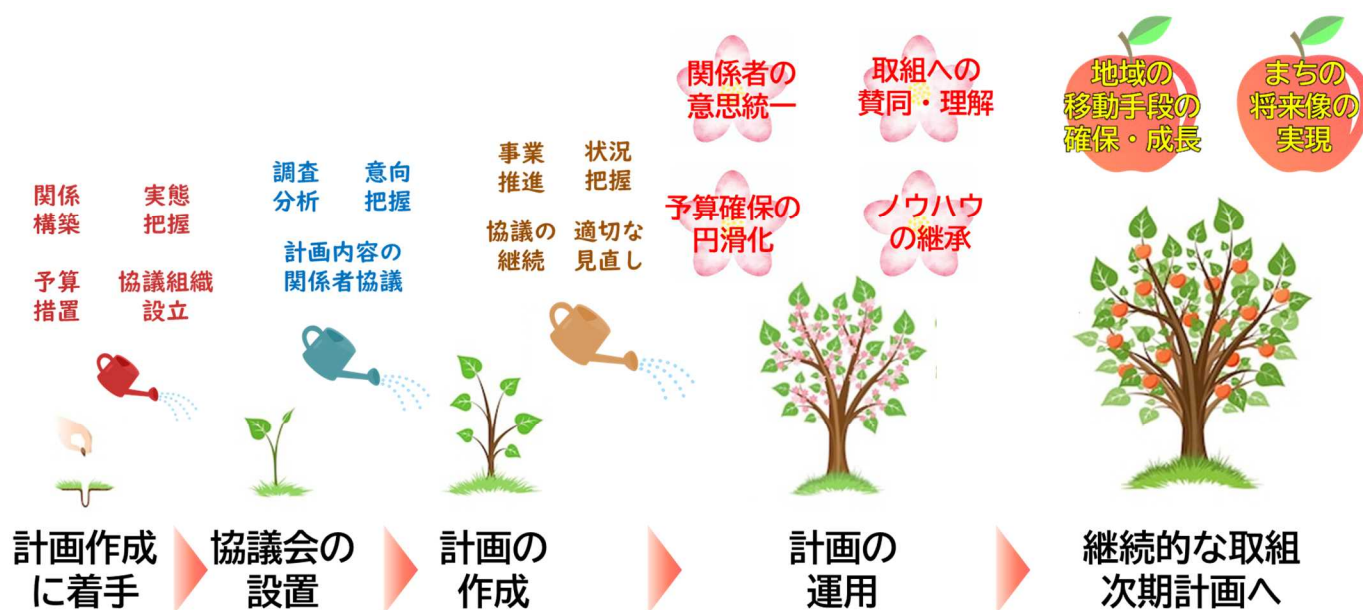
なお、法定協議会のメンバーについては、随時追加するなど変更が可能であるとともに、法定のメンバー以外の参画も可能です。必要に応じて随時変更しましょう。

## ■地域の計画に基づく取組を国も後押しします

地域公共交通計画に基づいて運行される地域間幹線バス交通や地域内フィーダー交通の運行経費等について、**国も財政的な支援**を行うこととされています。また、地域公共交通計画に基づく具体のアクションプランである**地域公共交通特定事業**（例：地域公共交通利便増進事業）について計画を策定し、国の認定を受けた場合の財政的特例措置・法令上の特例措置など、様々な制度上の支援措置を設けています。

こうした制度上の支援のほか、法定協議会への参画等を通じたノウハウの提供なども含め、地域の計画に基づく取組を国も様々な形で後押ししています。





▲計画作成とその後の運用による様々なメリットの享受（イメージ）



## 有識者からのアドバイス

### 「計画作成はゴールではなくスタート」

初回の計画作成は、時間的制約の下での作成にならざるを得ません。そのような中でも、課題を明確にし、関係者が課題を共有することに意義があると考えます。社会環境の変化や新技術の進展など、地域公共交通を取り巻く環境は常に変化していくことから、計画作成をスタートとして、よりよい地域公共交通になるよう皆で考えていくことが重要です。

（宮城大学事業構想学群教授 徳永 幸之）

### 「生活圏のつながりから必要な時は“広域”でも検討を」

計画作成、取組の推進に当たっては、地域の実状を様々なデータに基づき詳細に分析することが何よりも重要です。その結果から、路線網や生活圏などが、必ずしも自治体内のみではなく、隣接市町村にまたがって形成されていることが把握されるケースもあります。このような実態を踏まえ、自治体単独計画のみならず、広域での計画作成に向けて、隣接市町村同士の協働も重要です。

（岩手県立大学総合政策学部准教授 宇佐美 誠史）



# 2 計画作成を進める上でのポイント

## ■計画作成の主なポイント

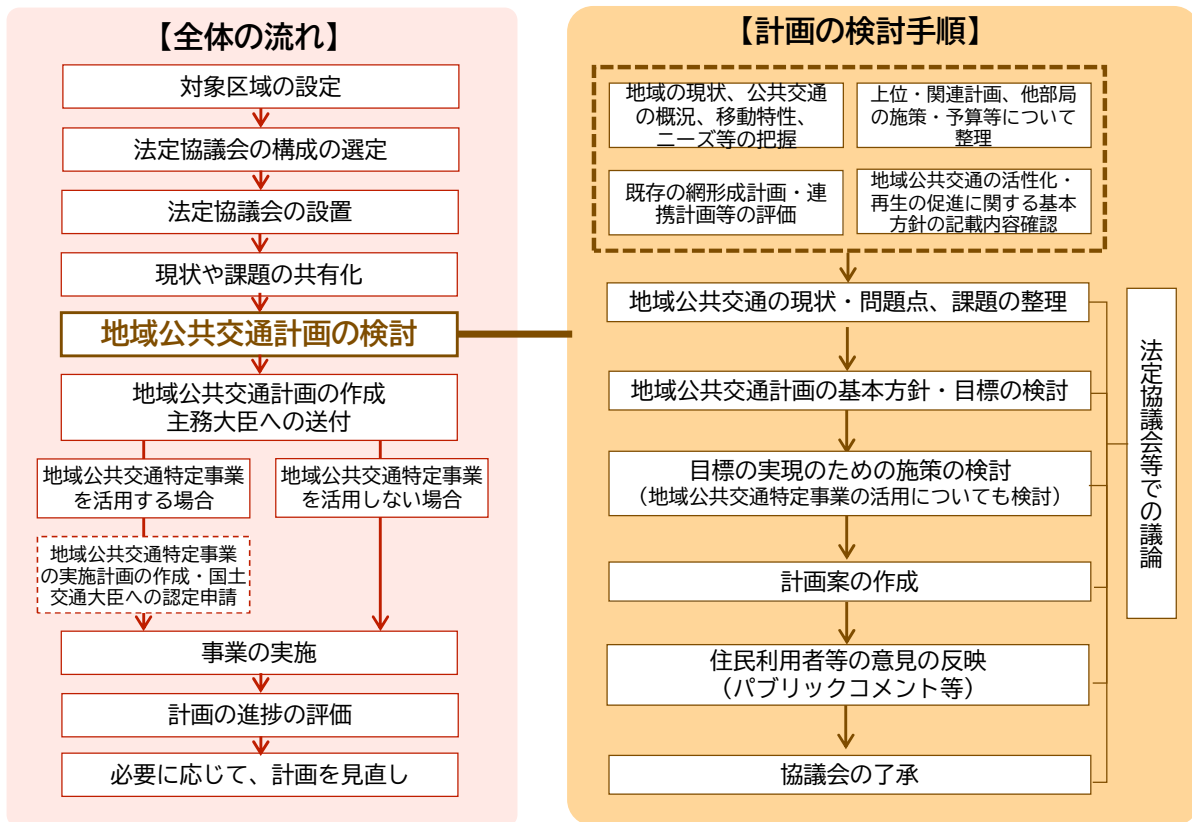
ポイント	内容
実情の把握と体制の構築	<p>地域公共交通の実情を的確に把握し、地域の問題点・課題を明確にしていくためには、何よりも担当者が自身の目で実態を知っておく必要があります。地域に足を運び肌感覚で把握しつつ、様々なデータを使って、分析・議論していくことが求められます。</p> <p>また、地域公共交通計画を円滑に作成していくためには、行政と交通事業者とのパートナーシップの構築が重要です。普段から定期的に対話を重ねながら、信頼関係を構築し、合わせて、外部のアドバイザー等も有効に活用しながら、計画作成に向けた体制の構築を進めましょう。</p>
作成のスケジュール	<p>多くの自治体では、法定協議会の設置から計画作成までの期間として1年以上の期間を要しています。また、法定協議会の設立前に、自治体内、関係機関との協議・調整に準備するなど、計画作成の1年以上前から準備を進めているのが実情です。</p> <p>また、計画作成に対する各種補助事業の活用や、計画作成後における事業の予算措置等を念頭にした場合、各自治体の予算要求スケジュールと、補助申請時期に合わせた取組が必要となります。</p> <p>また、コンサルタント会社等に調査発注してから交通事業者のデータなど既存データの収集にあたるケースも見られますが、十分な分析の時間がとりにくくなるため、予め既存のデータを収集しておくことが肝要です。</p>
計画の位置付け	<p>地域公共交通計画は、各自治体の総合計画や都市計画マスタープラン等で位置付けられた将来都市像の実現に対して交通施策として取り組むべき方向性を示したものです。このため、上位計画、交通が関連する他の行政分野における関連計画と、方針・内容等の整合・連携を図っていくことが重要です。</p>
対象とする交通モード	<p>計画に位置付ける交通モードに関しては、特定の地区における特定の交通モードの導入を前提として議論を進めるなどせず、対象区域全体の実情に応じて、望ましい交通モードの選択を進め、地域の輸送資源の総動員の観点から、地域全体として最適な交通モードの配置と連携・組合せについて検討しましょう。</p> <p>また、そのためには、上述のように担当者が自らの目で移動に関する地域のリソースとして何があるかを網羅的に把握しておく習慣が大事です（スクールバスや旅館の送迎バスなど、地域住民の移動を担う輸送資源は路線バスやコミュニティバスに限りません）。</p>
位置付ける事業	<p>地域公共交通ネットワークを構築するだけでなく、構築したネットワークを持続可能なものとするために、地域とも連携した公共交通の利用促進策や、公共交通の利便性を向上させるための取組等、幅広い事業についての検討が必要です。</p>

『地域公共交通計画等の作成と運用の手引き 第4版（令和5年10月）』では、計画の作成に向けたポイントが整理されています。こちらも併せてご確認ください。（理念編 第4章 P11～15参照）

## ■ 計画作成の進め方

地域公共交通計画の作成に関する、全体の流れ及び計画の検討手順、作成スケジュールの基本形として、次のような流れが想定されます。

なお、法定協議会の対象区域や、構成員については、地域公共交通の現状・問題点、課題の整理を踏まえて、設定・見直しすることも考えられます。



※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																		④
N年度予算要求（初年度実施分）																		

(出典) 『地域公共交通計画等の作成と運用の手引き 第4版(令和5年10月)』をもとに作成



### 自治体ご担当者からのアドバイス

#### 国庫補助活用時は、余裕を持ったスケジュール設定を

国庫補助を活用する場合には、協議会としての会計処理など、様々な追加的な事務負担が発生するため、余裕をもった策定スケジュールを確保することが必要と考えます。

## ■需要やニーズの把握方法

計画作成においては、データに基づく実態・問題の把握、課題整理が重要です。特に、地域公共交通ネットワークの構築に当たっては、公共交通利用が想定される需要実態の把握や、利用者が求めるサービスに対する意識・ニーズを的確に把握し、データに基づき議論することが求められます。ここでは、需要やニーズの把握手法や、把握に当たって留意すべき点を整理しています。

### 需要・ニーズの把握手法

#### ■地域の現状・実態を把握する

既存の統計資料や交通事業者のデータをはじめとした客観的なデータを用いて、問題点を整理するとともに、その裏付けを行うことが重要です。これにより、説得力のある説明や方針についての合意が得られやすくなります。

既存の統計資料については、国で公表している各種統計調査等の結果や、県、市町村独自で実施している調査などの活用も考えられます。また、都市再生特別措置法に基づく「立地適正化計画」を作成している場合には、同型各の作成に当たり人口分布や土地利用、施設配置などの地域特性を詳細に把握・整理していることが考えられます。

公共交通の利用の現状については、便別・バス停別の乗降人数や利用区間などデータを用いて把握・分析しましょう。既存のデータで把握できない場合には「利用実態調査」を実施することも有効です。例えば、バス停ごとの乗車と降車の人数の差を見ることでダイヤ等の利用しづらさが推定できます。併せて、「利用者の属性」を把握することで、具体的なサービス改善の方向性の検討に役立てられます。

なお、交通事業者にデータ提供を依頼する際には、データの利用目的や交通事業者にとっての計画作成のメリットを明確に示しましょう。

繰り返しになりますが、外部への調査発注を行う場合でも、発注してからデータを収集するだけではなく、普段から存在するデータを収集するスキーム（事業者の窓口を把握する、様式を示して定期的情報提供を依頼するなど）を予め構築しておくことが重要です。

#### ■現在の利用者の移動特性やニーズなどを把握する

既存の統計資料や交通事業者が保有しているデータでは把握しきれない情報が何かを整理するとともに、協議会での議論に追加的に必要な情報があると考えられる場合には、アンケート調査・ヒアリング調査の実施により把握できる場合があるので検討しましょう。実態として、すでに実施している過去の調査で把握できる場合もありますので、事前に確認しておきましょう。

また、そもそもアンケートやヒアリング調査は、問題点や課題を一から検討するための手段としては適しておらず、設定した仮説を検証する際に適した手段です。そのため、実態として一回だけのアンケートでは十分な情報が得られないおそれがあることに注意が必要です。

さらに、通勤通学など、日常生活の生活圏が近接市町村にもまたがっている場合がありますので、県、関係市町村とも連携して調査することも検討が必要です。

## 【具体的な手法例】

### ①アンケート調査

公共交通の利用実態や公共交通への不満等を把握することができます。市民全般に実施して網羅的に把握する方法や、公共交通の利用可能性が高い属性に絞って実施する方法などがあります。

ただし、設問の設定には注意が必要です。問題点を抽出しようと漠然と意見や不満を聞くだけでは背景、事情がつかみにくく、効果的な施策を検討することが困難になるおそれがあります。

### ②ヒアリング調査（グループインタビュー、ワークショップ）

地域の方や公共交通を必要とする住民、またはこれらの方と接することの多い関係者に直接聞き取り調査を行うことで、アンケート調査より深い問題点等を把握することができます。また、ヒアリング調査を通じて、地域公共交通そのものの認知度の向上が図られる副次的な効果もあります。

『地域公共交通計画等の作成と運用の手引き 第4版（令和5年10月）』の「実践編」第2章では、地域の問題点・課題を明確にするための手法、調査事項例がより詳細に整理されています。こちらも併せてご確認ください。（実践編第2章P45～96参照）

## 把握に当たってのポイント

### ■計画作成着手以降

#### ①まず、担当者ご自身の目で確認

初めて地域公共交通の担当になった方を含め、普段使わない路線等をはじめ、意外とご自身の地域を運行する公共交通の実態は分からないものです。地域の公共交通がどのようになっているのかを知らない限りは、維持・確保の方策を検討するだけでなく、住民の問い合わせ対応といった普段の業務でも対応が難しくなります。

需要やニーズの把握前に、自ら公共交通の運行状況を調べ、実際に乗車し、利用の様子を観察するなど、ご自身の目でまず確認してみてください。さらに、移動に関する地域のリソースとして何があるか網羅的に把握しておく習慣が大事です（スクールバスや旅館の送迎バスなど、地域住民の移動を担う輸送資源は路線バスやコミュニティバスに限りません）。

そのほか、例えば、GTFS-JPのデータを作成することから始めて、バス停が自然と目に入ってくるような意識にしていくことも効果的です。

#### ②取得できる資料・データを基に実態把握を実施

既存の統計データや、公共交通に関する情報を事業者等より定期的に入手している場合もあります。また、これまでの検討経緯に係る資料や、ご担当部局内外の資料にも、公共交通の位置づけや期待など様々な記載があると思われます。取得可能な資料、データをうまく活用し、自地域を運行する公共交通の実態をデータに基づき把握しましょう。



### ③事前把握から計画作成に向けた仮説設定

②に示した事前把握を通じて、自地域を運行する公共交通における問題点を洗い出し、将来に向けて「何をなすべきか？」その望ましい将来像に対して「公共交通として何ができていないか？」等の検証仮説を設定しましょう。この検討により、新たに調査すべき事項等の洗い出しが可能となります。

#### ■調査実施上の留意点・工夫

##### ①安易に“アンケート調査”に頼らない

需要やニーズの把握に当たって、アンケート調査の実施のみで対応するケースが見られます。しかし、公共交通利用が少ない地域では、真に公共交通が必要となる需要層の実態・意向をなかなか掴むことができません。また、アンケート調査は、あくまで「仮説立証」のための手段の一つです。アンケートにすべてを頼るのではなく、様々な資料・統計データ、事業者保有データも活用し、総合的に実態を明らかにしてください。

なお、調査の実施にあたっては、統計的に精度を確保できるような調査設計も重要となります。

##### ②既存の仕組みをうまく活用

公共交通利用者の声を聴くために、直接出向いてヒアリングすることもあります。新規の調査として実施しなくとも、自治体内の他分野の担当部局には地域の声を伺うための仕組み等がすでにある場合もあります（地域の町内会との連携スキームなど）。このような仕組みも上手に活用して、効率的・効果的に意向を把握してください。

##### ③有識者や専門的なコンサルタント等も活用

統計解析等に当たっては専門技術を活用する場合があります。そのような場合には、有識者やコンサルタント等の知見を活用しながら、ご自身の設定した仮説立証に向けた技術支援を受けられるよう、検討してください。



#### 自治体ご担当者からのアドバイス

##### その地域に適した交通モードの選択を

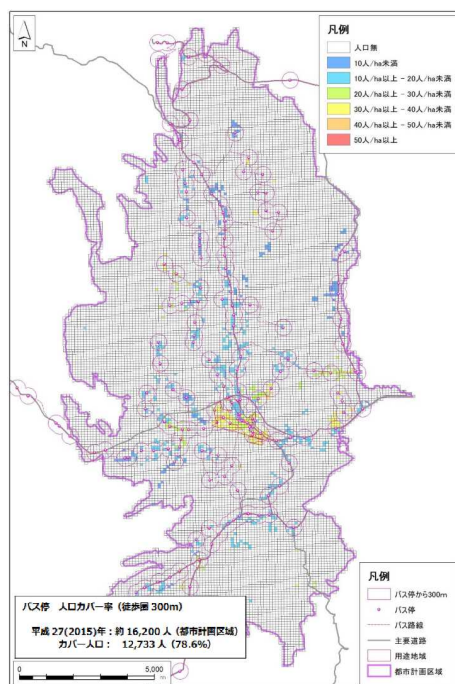
各自治体によって、人口や公共交通の利用状況などが異なるため、当然ながら自分たちの地域に対応した計画作成になると思われます。時代の流れや先進事例のみを注視してしまうと、実態にそぐわないものになる恐れがありますので、あくまでもその地域に適合した公共交通を考える必要があると考えます。



## ★参考『公共交通データを可視化した分析』について

地域公共交通ネットワークの検討に当たっては、現在の人口分布や移動の目的となる施設の配置等と、鉄道・バス路線等の交通ネットワークがどのような関係にあるのかといった実態を把握し、現状のネットワークではカバーできていないエリアを抽出の上、対応を検討していくことが考えられます。また、人々の目的地たる施設と居住地とを結ぶ交通手段が確保されているのか、どのくらいの時間を要しているのかを分析しながら課題及び対応を検討していくこともあります。

このような実態を明らかにし課題を抽出するためには、「実態の可視化」が重要です。近年ではGISソフトやオープンデータ等を活用することにより、外部に委託することなく、地方公共団体の職員でも把握することができるようになってきました。分析の一つとしてぜひ実施してみてください。



▲公共交通ネットワークのカバー状況の掲載例  
(雫石町地域公共交通計画より抜粋)

### ■分析の仕方 (例)

#### ①人口や施設関係データを用意

国勢調査をはじめとした人口データや公共施設、商業・医療施設等の施設関係のデータを入手し、準備します。

→これらのデータの多くは「国土数値情報(国土交通省国土政策局)」からダウンロードすることで入手できます。  
(<https://nlftp.mlit.go.jp/ksj/>)

#### ②公共交通ネットワークデータを用意

鉄道、バスといった公共交通ネットワークデータを準備します。路線のみならず、駅や停留所の分布等も合わせて用意してください。

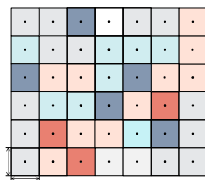
→こちらも「国土数値情報(国土交通省国土政策局)」から入手できるほか、バス路線については、GTF Sデータ等を活用することも有効です。(GTF Sデータについては、P19参照)

#### ③GISソフトを活用し

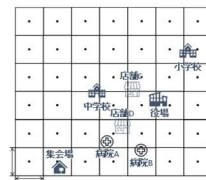
##### 重ね合わせ可視化

以上のデータをGISソフトに取り込み、重ねて表示させることによって、現状及び課題について可視化し、計画作成等にも活用することができます。

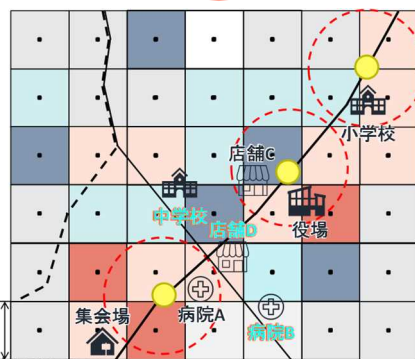
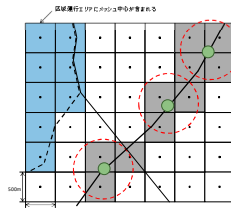
#### 人口分布



#### 施設分布



#### ネットワーク

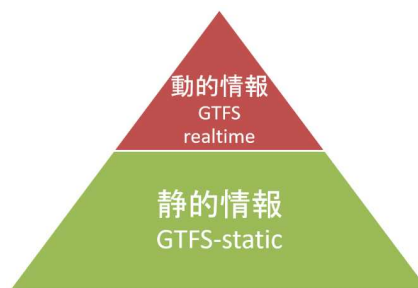


## ■公共交通ネットワークデータにも活用できる“GTFSデータ”とは？



GTFS (General Transit Feed Specification) は、経路検索サービスや地図サービスへの情報提供を目的としてアメリカで策定された世界標準の公共交通データフォーマットです。一定のルール（項目やファイル名の形式）に沿って作られたTXTファイル群で構成され、“公共交通の情報を利用者に届ける”手段の1つとして世界で普及が進み、多くの地域でオープンデータとして公開されています。バスだけでなく、鉄道・バス・船・飛行機など、様々な公共交通に利用することが可能です。

GTFSは、大きく分けて2種類のファイルフォーマットが存在します。一つは、停留所の名前や位置の情報、運賃情報、定刻のダイヤ情報など、当日の運行状況等で変化しない静的情報を表現するもので「GTFS-static」と呼ばれます（一般的に「GTFS」と言うと、この静的情報を指すことが多い）。もう一つは、当日の運行状況や乗車人数など、時間によって変化する動的情報を表現する「GTFS-realtime」と呼ばれるものです。



データを整備することで、主に次のようなメリットがあります。

- ①経路検索会社に登録することで、運行路線のダイヤ情報が経路検索サービスに反映され、認知度向上による公共交通の利用促進が図られます
- ②バスロケーションシステムや駅・施設に設置する案内用サインネージにも活用でき、利便性向上につながります
- ③地域の公共交通の実態を分析するための「公共交通ネットワークデータ」として活用できます

### ★可視化・分析手法の紹介について

GISソフトのうち、無償で利用できる「QGIS」を活用した公共交通の分析手法については、『公共交通分野におけるQGISを活用した現状分析・資料作成のためのガイドブック（国土交通省総合政策局）』をご参照ください。

（巻末に同ガイダンスのURL紹介があります）

### ★GTFSデータの詳細について

GTFSデータのデータフォーマット概要、作成方法、配信のガイドライン等については、以下のURLをご参照ください。

([https://www.gtfs.jp/testsite/fix/format-reference\\_style/](https://www.gtfs.jp/testsite/fix/format-reference_style/))

## ■ 計画の作成内容

地域公共交通計画に記載が必要な事項（地域交通法で定められている記載事項）については以下のとおりです。なお、作成に当たっては、国が定める基本方針の記載にも十分に留意することが必要です。

記載事項	概要
①基本的な方針	計画が目指すべき将来像と、その中で公共交通が目指すべき役割を明確化し、取組の方向性を定めます。 また、まちづくり、観光振興等の様々な分野との連携を整理します。
②計画の区域	当該地域の交通圏の範囲をもとに計画の区域を設定します。
③計画の目標	①の基本的な方針に即して目標を設定します。
④事業・実施主体	目標達成のために提供されるべき地域旅客運行サービスの全体像・具体的なサービス水準を定めます。併せて、その実現に必要な事業・実施主体を整理します。 なお、地域公共交通特定事業を行う予定や、地域公共交通確保維持改善事業に基づく補助を受ける予定がある場合は、計画の中にその事業を位置付けることが必要です。
⑤計画の達成状況の評価	達成状況の評価計画と評価を踏まえた見直し方針を立てます。
⑥計画期間	原則5年程度ですが、地域の実情に合わせて設定します。
⑦その他	その他、基本方針も踏まえ記載すべき事項があれば記載してください。

### ▲ 計画に記載が必要な事項



#### 有識者からのアドバイス

##### 「目的の明確化が重要」

「輸送資源の総動員」が謳われていますが、とにかく何でも総動員すればよいわけではありません。また、住民ニーズを把握するときも、住民意見を単に反映していくのではなく、把握したニーズ・意見を踏まえてその地域の将来的な戦略として何を導き出そうとするのが重要だと思います。そもそも「何のために取り組むのか」を明確にし、その地域に適った取組となるよう、丁寧に調査・検討を進めてほしいと思います。

（福島大学経済経営学類准教授 村上 早紀子）

##### 「調査・分析こそ時間をかけて」

より良い計画を作るためには、十分な事前調査が不可欠です。特に、乗降数に関するデータについてじっくり時間をかけて分析することが重要であり、1年間で調査から計画作成まで行うのは限界があります。また、必ずしもアンケート調査によらなくとも、こうした利用実績の分析や周辺施設の状況などから取りこぼしている需要を確認することも可能です。補助制度等も効果的に活用しながら、十分な時間・コストをかけて調査を進めてほしいと思います。（宮城大学事業構想学群教授 徳永 幸之）

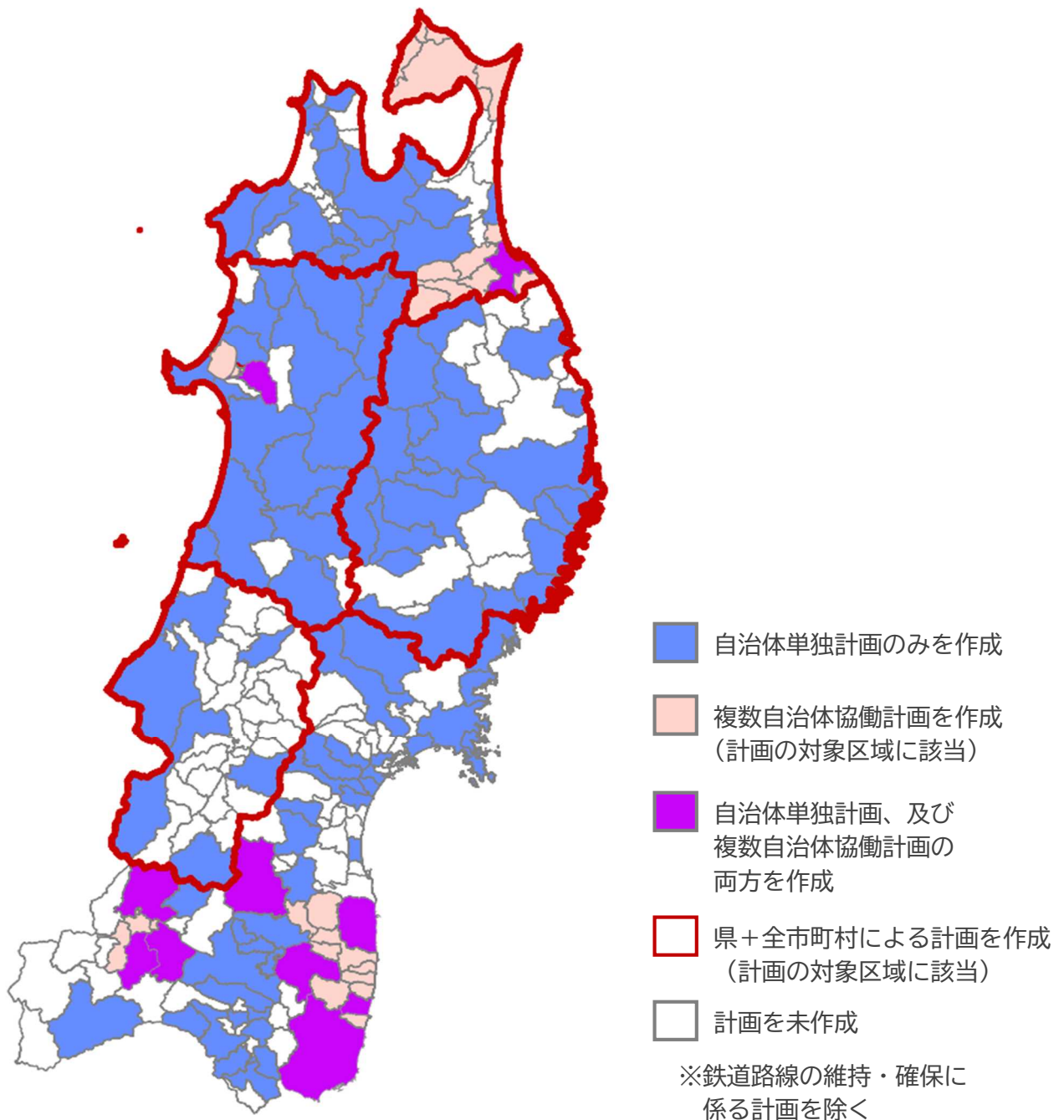
# 3 東北地方における計画作成の実態

ここでは、令和5年2月に実施した管内自治体に対するアンケート調査等に基づき、東北地方における地域公共交通計画の作成等に関する取組の実態を整理しました。

- 自治体単独計画 : 単一の県または市町村が策定した計画
  - 複数自治体協働計画 : 複数の県または市町村が協働して策定した計画
- ※調査の集計結果は、県単独による計画も含めて示しています

## 東北地方の作成状況

令和6年1月時点での東北地方での作成件数は112件、全国では905件となっています。

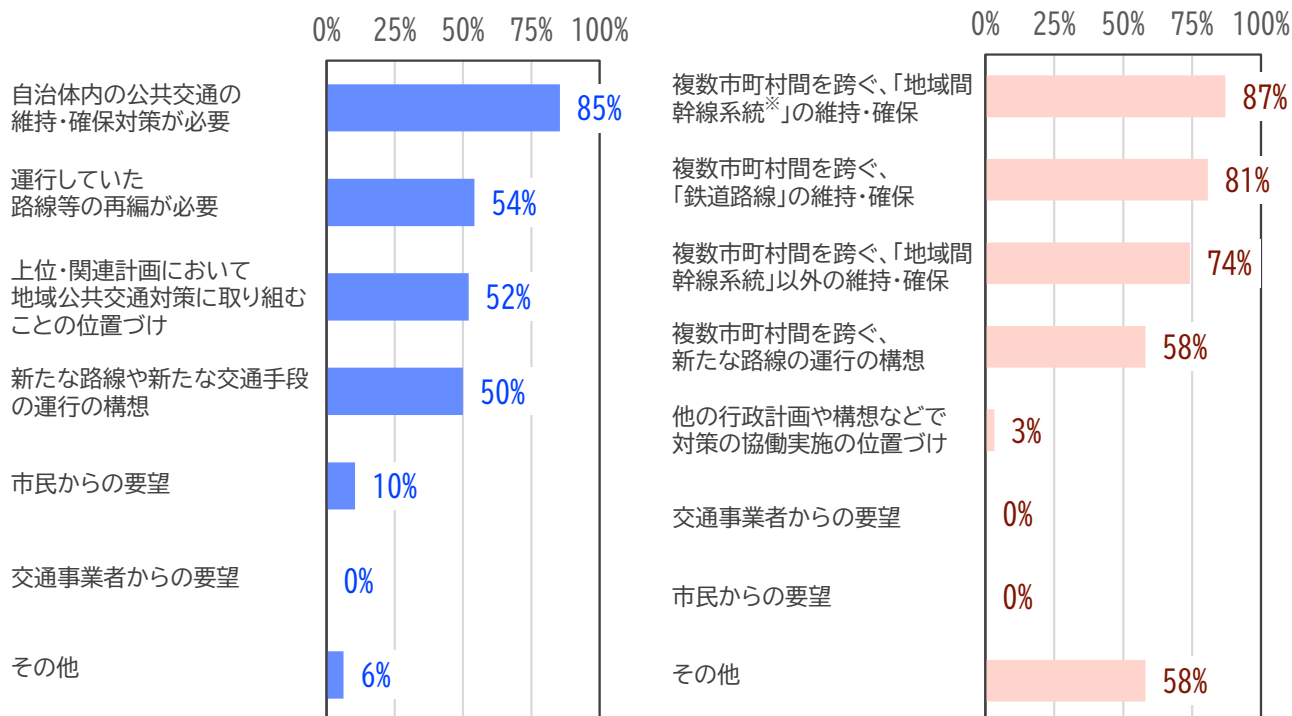


【アンケート調査概要】東北運輸局管内の全地方公共団体（県・市町村）233団体に対し、計画作成の実態等を調査。（回収自治体数：136団体（回収率58.4%）、自治体単独計画作成：51団体、複数自治体協働計画作成：52団体）



## 計画作成のきっかけ

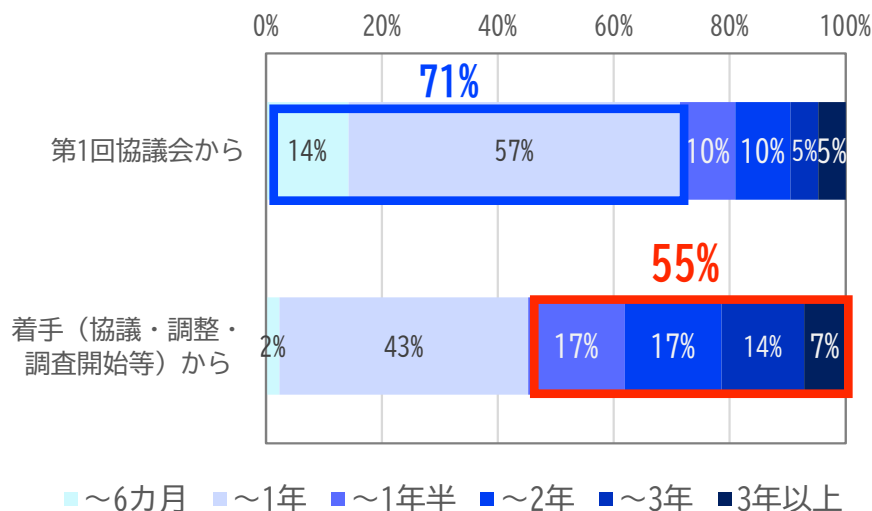
**自治体単独計画**では、その自治体内の公共交通の維持・確保対策が必要であったという理由が多くを占めています。また、**複数自治体協働計画**でも、**複数市町村間を跨ぐバスや鉄道路線の維持・確保対策が必要であった**との理由が多くなっています。



## 計画作成に要した期間

**自治体単独計画**の中では、協議会の初回から計画作成までの期間については、6カ月以上1年未満が最多で57%を占めているほか、7割程度の自治体が初回から作成まで1年未満となっています。

しかし、自治体内の協議調整や、関係者との事前調整、各種調査の開始など、計画作成の着手から計画作成まで要した期間をみると、**半数以上の55%の自治体が、計画作成まで1年以上の期間を要しています。**



※地域間幹線系統：複数市町村をまたがる広域的なバス路線。地域公共交通計画に基づき運行する一定の要件に適合する路線は、運行経費に対する国庫補助（地域公共交通確保維持改善事業：地域間幹線系統補助）の対象となります。

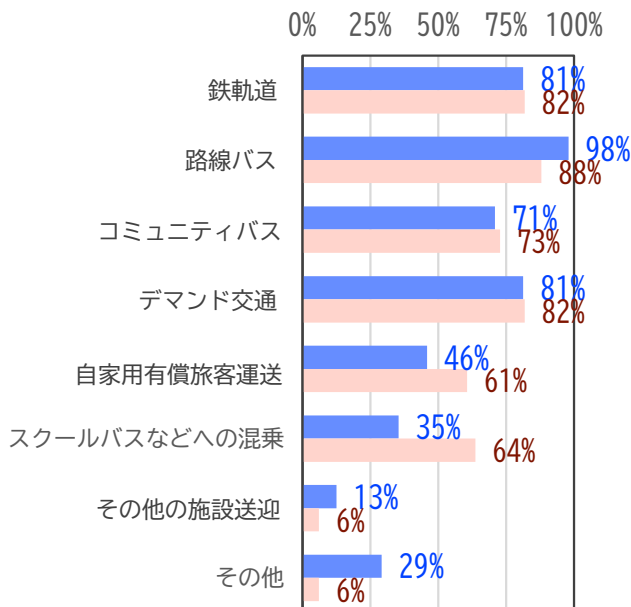


## 計画に位置付けた交通モード

自治体単独計画、複数自治体協働計画ともに、「一般路線バス」を位置付けているところが多いほか、次いで「鉄道」や「デマンド型交通」、「コミュニティバス」が位置付けられているところが多くなっています。

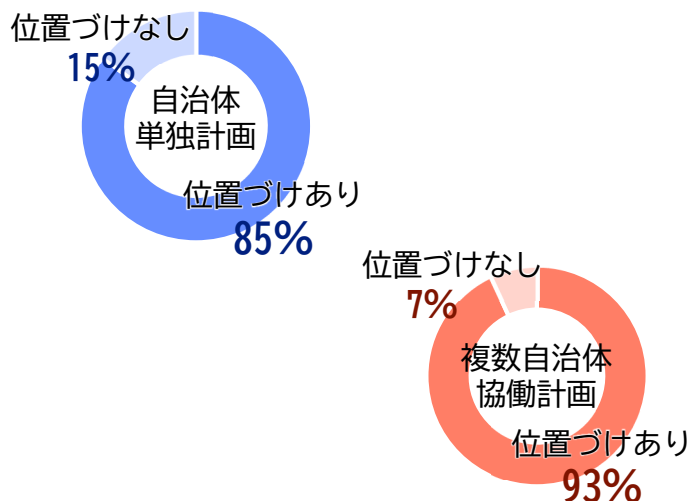
なお、自治体によっては、「自家用自動車有償旅客運送」や「スクールバスなどへの混乗」も位置付けるなど、地域に応じて多様な交通手段が選択されています。

※各交通モードの分類については、P26参照



## 交通モードの新規導入・再編以外の事業への取組状況

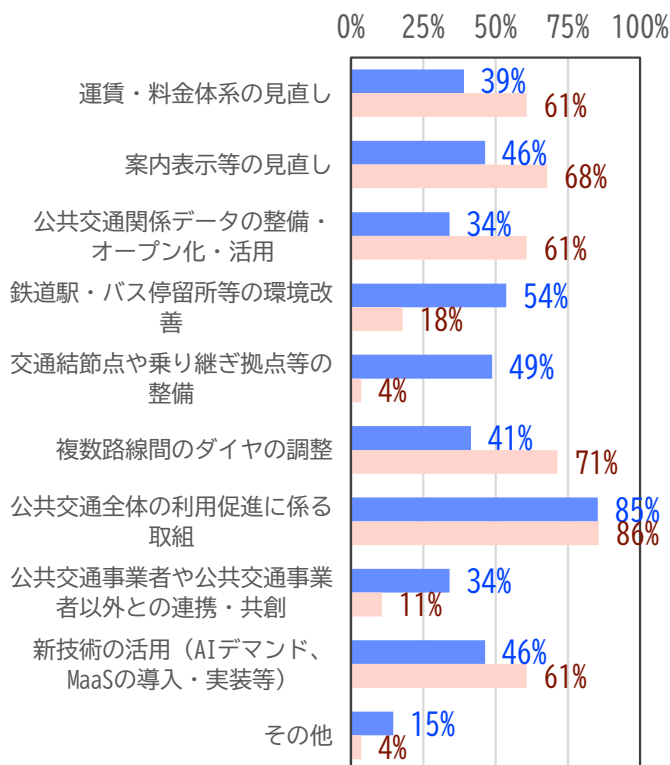
計画の中に、交通モードの新規導入や再編以外の事業について取り組んだと回答した自治体は、自治体単独計画で85%、複数自治体協働計画で93%に達するなど、多くの自治体において位置付けられています。



## 交通モードの新規導入・再編以外に取り組んでいる内容

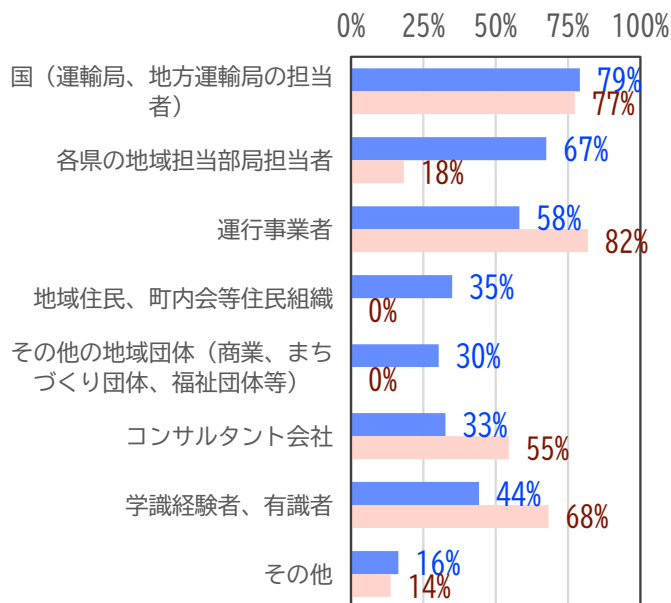
計画の中に位置付けた事業として、自治体単独計画、複数自治体協働計画ともに、「公共交通全体の利用促進に係る取組」を位置付けているところが多くなっています。

また、自治体単独計画では、「鉄道駅・バス停留所等の環境改善」といった公共交通待合環境整備が、複数自治体協働計画では、「複数路線間のダイヤ調整」に取り組む自治体が次いで多くなっているなど、対象とする交通モードに応じて効果的なネットワークの形成に向けた様々な事業に取り組んでいます。



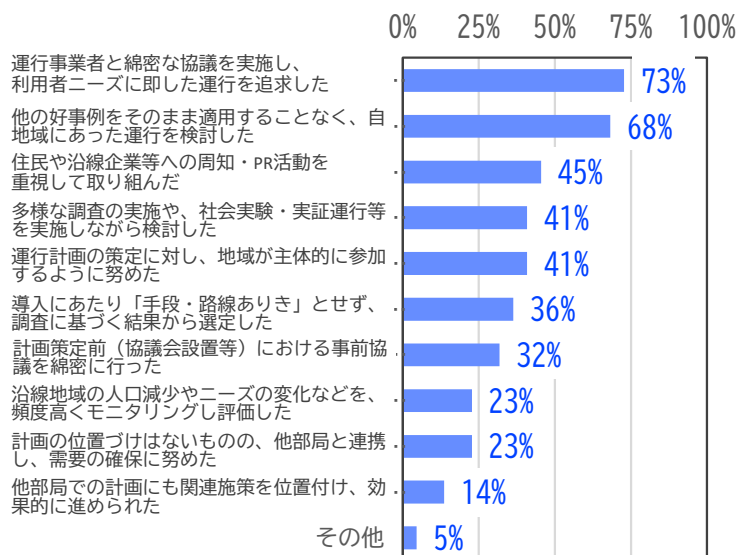
## 計画作成に取り組む前に相談した主体

計画作成に取り組む際に、事前に相談した主体としては、**自治体単独計画**、**複数自治体協働計画**ともに、「国（運輸局、地方運輸局の担当者）」が多くなっていますが、**複数自治体協働計画**では、**運行事業者**と相談したとの回答が最も多くなっています。



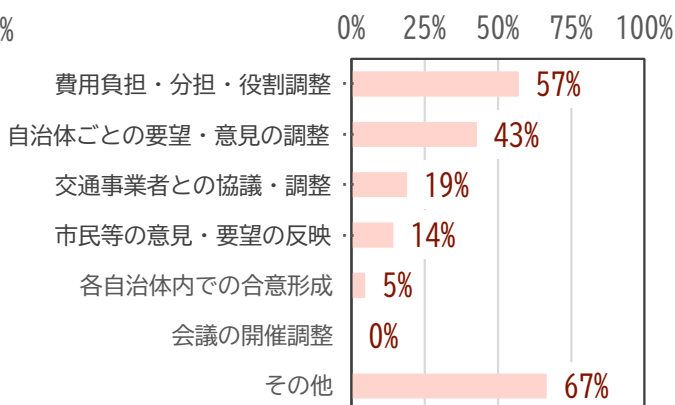
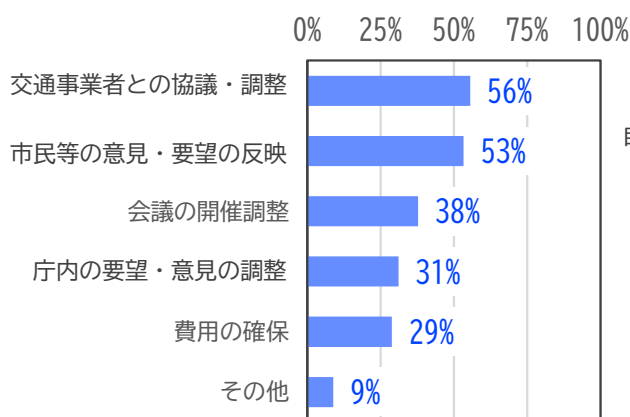
## 取組がうまく進んだと評価した自治体の要因

**自治体単独計画**の中で、取組がうまく進んでいると評価した自治体においては、その要因として、「**事業者との綿密な協議**」や「**他の好事例をそのまま適用することなく自地域にあった運行を検討**」したことが挙げられています。



## 計画作成に際し苦勞した点

**自治体単独計画**では、「**交通事業者との協議・調整**」に苦勞したと回答が多くなっています。また、**複数自治体協働計画**では、**自治体間での「費用負担・分担・役割調整」**に苦勞したとの回答が多くなっています。



■ 自治体単独計画：単一の市町村が策定した計画  
■ 複数自治体協働計画：複数の県又は市町村が協働して策定した計画

# 4 事例の概要

近年、東北地方において作成された計画の中で、先進的な取組や計画作成に対して工夫された事例について、計画作成自治体へのヒアリング結果をまとめました。

## ■ 県での取組

自治体名	事例の特徴	特徴的事業	
1-① 岩手県	市町村計画と連携した広域交通ネットワークの維持・確保	幹線路線・広域バス路線と市町村内の公共交通の接続強化	▶ P27
1-② 秋田県	幅広い主体・需要層へのアプローチによる広域計画作成	乗務員確保への取組 市町村等が行う実証事業の支援	▶ P29
1-③ 山形県	関係者の連携・協働の基盤としての交通計画の作成	県内広域バス路線の再編 県内バス事業者のICカード導入 やまがた公共交通オープンデータプラットフォームの構築・活用	▶ P31

## ■ 広域での取組

圏域・地域名	事例の特徴	特徴的事業	
2-① 八戸圏域	市町村主導による広域計画の作成と取組の継続・発展	圏域内での上限運賃の設定 八戸市内での高頻度サービス提供の継続 利用状況等に応じた不断の路線再編の実施	▶ P33
2-② 南秋地域	広域連携による交通サービス運行と定期的な担当者会議による協働の推進	広域でのコミュニティバス路線・乗合タクシーの運行 3町村のまちづくり施策との連携と利用促進	▶ P35
2-③ 会津圏域	県・市の役割分担による広域計画作成・ネットワーク再編	広域バス路線の再編 乗継拠点の設置	▶ P37

## ■ 市町村での取組

自治体名	事例の特徴	特徴的事業	
3-① 青森県平川市	住民ニーズをもとに利便性の高い地域公共交通へ再編	循環バスのオンデマンド化及びAIデマンド交通予約システムの導入検討 地域運営組織による公共交通の実施検討	▶ P39
3-② 青森県平内町	綿密な実態調査・ニーズ把握と丁寧な協議調整	鉄道駅や停留所等の環境改善 公共交通利用の定期的な公表	▶ P41
3-③ 岩手県雫石町	立地適正化計画と連携した検討による公共交通の課題分析	学校や商業施設との連携・協働 デマンド交通への若年層利用の促進	▶ P43
3-④ 岩手県矢巾町	新技術やデータの活用による取組の発展	利用の低迷するコミュニティバスの廃止と新たな交通体系の導入 新技術活用による新たなサービス検討 災害時等の事業者との連絡体制	▶ P45
3-⑤ 宮城県石巻市	補完的移動サービスの活用／長期・短期の指標設定によるPDCAの実施	補完的移動サービスの位置づけ モビリティマネジメントの推進	▶ P47

## 市町村での取組

自治体名	事例の特徴	特徴的事業	
3-⑥ 宮城県蔵王町	きめ細かな事業者協議・住民説明による計画作成・実行	交通不便地域におけるデマンド型乗合タクシーの新規導入と乗継拠点の整備、公共交通全体の利用促進の推進	▶ P49
3-⑦ 秋田県鹿角市	地域住民との積極的な対話を通じた課題の明確化・施策の推進	地域住民との共働による移動手段の確保データに基づく利便性の向上への取組	▶ P51
3-⑧ 秋田県にかほ市	住民グループインタビューによる計画の充実／福祉部局との連携	地域に合わせたデマンド型交通の導入福祉部局との共創による利用促進	▶ P53
3-⑨ 山形県山形市	ハード・ソフト両面による公共交通ネットワークの総合的な取組	MaaSの段階的な導入に向けた取組の位置づけ バスバイ設置やバス待ち環境改善、交通結節点等のインフラ整備 タクシー等を活用した新たな公共交通の導入	▶ P55
3-⑩ 山形県米沢市	学生も参加する協議会による幅広い意見の反映	市街地循環線の利便性向上と鉄道との接続性強化 コンビニ等との連携も含めたバス待ち環境改善	▶ P57
3-⑪ 福島県本宮市	『市内交通の全面リニューアル』～子どもから高齢者まで、みんなが安全・安心・快適にかけられる地域公共交通へのチャレンジ～	市民ニーズに合った運行内容への見直し・リニューアル 新しいサービスとして、一般タクシーに焦点	▶ P59
3-⑫ 福島県鮫川村	計画作成・実行プロセスを通じた、公共交通の『自分事化』	住民共助の移動手段の確保や各種ソフト事業の推進	▶ P61

## 事例の見方（地域の概要）

**① 計画作成状況**  
紹介している事例の計画が、当該自治体においてはじめての計画なのか、以前、策定した計画の改定・見直しに当たるのかを示したものです。該当する方に着色をしています。

**② 計画で位置付けられた交通モード**  
計画で位置付けられた交通モードに着色をしております。

- ①鉄軌道：鉄道事業法、軌道法に基づく運行路線
- ②路線バス：一般乗合旅客自動車運送事業として、交通事業者が一定の路線を定期に運行するバス
- ③コミュニティバス：交通不便地域の解消等を目的として、市町村等が計画し、交通事業者に委託して運行するバス
- ④デマンド交通：ルート・時刻を設定せず、利用者の予約に応じて運行する形式（⑥を除く）
- ⑤乗用タクシー：一般乗用旅客自動車運送事業として、定員10名以下の車両を貸し切って運行する形態（一般的なタクシー）
- ⑥自家用有償旅客運送：交通空白地であることを理由として、特例的に自家用自動車（白ナンバー）を活用し、市町村やNPO法人等が運行する形態
- ⑦施設送迎：スクールバスへの混乗や、官民各種施設への送迎用の車両を活用し、地域の移動手段の確保のために運行する形態

**③ 計画作成地域の概要**  
人口、高齢化率（65歳以上人口比率）、人口密度を最新の統計情報をもとに整理・掲載しております。



# 『市町村計画と連携した広域交通ネットワークの維持・確保』



鉄道



路線バス



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



施設送迎

## 策定計画

### 岩手県地域公共交通網形成計画（平成31年3月）

計画期間：平成31年度～令和5年度

計画区域：岩手県全域

策定主体：岩手県

[事務局：岩手県ふるさと振興部交通政策室]

## 作成のきっかけ

### 「公共交通の負のスパイラルからの脱却に向けた取組」

利用者の減少に伴う事業者の収益悪化が、路線の減便・休廃止等のサービス水準・利便性の低下をもたらし、さらに利用者の減少につながるなど、「負のスパイラル」が続いていました。このような中、国庫補助（地域間幹線系統補助の東日本大震災地域に関する特例）の一部が終了することを見据え、協議・議論に着手しました。

#### 【策定の経緯】

- 平成29年 6月 岩手県地域公共交通活性化検討会議（法定協議会の前身）設立
- 平成30年 3月 5回の検討会を経て地域公共交通のあり方等の取りまとめを策定
- 4月 検討会議の構成員をベースに法定協議会を設置  
(以後、協議会4回開催)  
(事業者や市町村に対するアンケート調査を実施)
- 平成31年 3月 計画作成

## 需要やニーズの把握方法

### 「乗降調査や乗り込みOD調査、事業者聞き取り等による“路線別”の実態把握」

平成29年度から30年度にかけて、国、県の補助対象路線の各路線ごとに、「乗降調査」や「乗り込みOD調査」を実施しました。また、平成30年度においては、交通事業者に対するアンケート調査や、聞き取り調査等を実施することにより、路線ごとに利用の実態を明らかにしました。

その他、市町村に対するアンケート調査も実施し、広域バス路線に有効な事業や施策、県への要望等について調査し、現状整理に役立てました。

■国庫補助対象路線

広域路線	路線名	運行区間	利用目的	利用実態
中央-沿岸	早稲原線	盛岡駅前～早稲～ンタル～盛岡駅前	通学、通勤、通院、買い物等	岩手県内～岩手県内は、岩手県内～盛岡市、遠くは盛岡駅～盛岡駅前での利用が多い。岩手県内～盛岡市間の地域利用が見られる。特に岩手県内、盛岡駅での乗降が多い。盛岡駅前での乗降も多い。
中央-東北	平泉線	盛岡駅～舞臺～久慈駅	通学、通勤、買い物等	特に盛岡駅や久慈駅での乗降が多い。盛岡方面に向かう際には、舞臺で乗降も多い。盛岡市内での利用は、盛岡市～盛岡市間の地域利用が見られる。久慈市～盛岡市間の地域利用が見られる。
中央	網走温泉	盛岡バスセンター～小野井農場まきば～網走温泉	観光、通勤等	幸右衛門～盛岡市間の地域利用が見られるが、小野井農場～網走温泉間の利用は少ない。盛岡駅前での乗降が多くなっている。
	蟹巻線	盛岡バスセンター～イオンモール盛岡～蟹巻～蟹巻温泉	通勤、買い物、観光等	幸右衛門～盛岡市間の地域利用が見られるが、蟹巻～蟹巻温泉間の利用は少ない。盛岡駅前での乗降が多くなっている。
	好摩線	盛岡バスセンター～イオンスーパーセンター～好摩温泉～好摩駅前	通勤、通学、買い物等	幸右衛門～盛岡市間の地域利用が見られるが、好摩温泉～好摩駅前間の利用は少ない。盛岡駅前での乗降が多くなっている。
	見聞的志和	盛岡駅前～花ははニータウン～日詰駅前	通勤、通学等	盛岡市内での利用が多く、盛岡市での利用も見られるが、日詰駅前での乗降は少ない。盛岡駅前、盛岡バスセンターでの乗降が多い。
	日詰	盛岡駅前～北高田～日詰駅前	観光、通勤、買い物等	盛岡市内での利用が多く、盛岡市での地域利用が見られるものの、日詰、北高田が盛岡市との地域利用は少ない。
	長岡	盛岡駅前～大味森～日詰駅前	通勤、通学、通院、買い物等	盛岡市内での利用が多く、長岡市での乗降は少ない。長岡市～盛岡市間の地域利用は少ない。
	本宮	矢中渡駅前～流通センター～盛岡駅前	通勤が多いが、通学、通院、買い物でも利用	盛岡市内での利用が多く、矢中渡～盛岡市間の地域利用は少ない。
	本宮	矢中渡駅前～滝沢団地～盛岡駅前	通勤、通学、通院、買い物等	通勤・通学時間帯には滝沢団地～盛岡バスセンター間、それ以外の時間帯は本宮～盛岡バスセンター間の地域利用が見られる。
	北高田	矢中渡駅前～矢中渡駅前～盛岡駅前	通勤、通学、通院、買い物等	盛岡市内での利用が多く、盛岡市での地域利用が見られるが、矢中渡市内での利用は少ない。
	豊田川久保	矢中渡駅前～五里駅前～盛岡駅前	通勤、通学、通院、買い物等	盛岡市内での利用が多く、盛岡市での地域利用が見られるが、豊田川久保～盛岡バスセンター間の地域利用は少ない。
矢中渡	矢中渡駅前～新倉組合支所～盛岡駅前	通勤、通学、通院、買い物等	盛岡市内での利用が多く、特に盛岡バスセンター～盛岡駅間の乗降は多いが、矢中渡での乗降は少ない。	
盛岡内	盛岡バスセンター～盛岡駅前～盛岡市内	通勤、通学、通院、買い物等	利用の多い区間は、盛岡駅前～盛岡大前駅間、盛岡市～盛岡市間の地域利用が見られる。	
平泉	盛岡バスセンター～盛岡駅前～平泉駅前	通勤、通学、通院、買い物等	利用の多い区間は、盛岡駅前～大前駅間、盛岡市～盛岡市間の地域利用が見られる。	
八幡マツマツノホテル	盛岡バスセンター～盛岡駅前～田原町～八幡マツマツノホテル	通勤、通学、通院、買い物等	利用の多い区間は、盛岡駅前～大前駅間、盛岡市～盛岡市間の地域利用が見られる。	
松山温泉	盛岡バスセンター～盛岡駅前～田原町～松山温泉	通勤、通学、通院、観光、買い物等	利用の多い区間は、盛岡駅前～大前駅間、盛岡市～盛岡市間の地域利用が見られる。	

### ▲国・県補助対象路線の利用実態整理（一部） （岩手県地域公共交通網形成計画より抜粋）

#### 【対象地域の特徴】

●人口：1,189,670人

●高齢化率：34.3%

●人口密度：77.9人/k<sup>2</sup>

(人口、高齢化率は総務省「住民基本台帳人口（令和5年1月）」、面積は国土地理院「全国都道府県市区町村別面積調（令和5年4月）」



## 特徴的な取組

### 「幹線路線・広域バス路線と市町村内の公共交通の接続強化」

幹線路線・広域バス路線と地域内公共交通の双方が地域公共交通ネットワークの形成において重要であるため、両路線の接続機能の強化として、接続拠点整備や乗継環境の整備・支援などを取組として位置付けました。

この中で、計画の「目標④：接続機能の強化による、幹線路線、広域バス路線、地域内公共交通の乗り換えの円滑化」に関し、「接続拠点における乗り継ぎ環境整備の支援」と「広域路線バスと地域内公共交通の見直しによる接続拠点の形成」を中心に、県内各地で取組が進められています。



▲北上市での乗継環境整備  
(岩手県地域公共交通網形成計画より抜粋)

▲盛岡新バスセンターの整備 (盛岡市HPより)

## 取組のメリット

### 「地域の旅客運送サービスの持続的な提供の方針の提示」

計画を策定、公表することにより、地域の旅客運送サービスの持続的な提供の方針、考え方を示すことができ、新規施策検討等において方針に基づき議論ができるようになりました。また、計画作成を通じて、交通機関同士や、自治体と事業者間の役割分担が明確化されました。さらに、県で計画を策定したことにより、市町村にも計画作成を促す効果があったと考えられます。

## 工夫した点

### 「市町村計画との整合」

県による計画作成のため、主に県の振興局を跨ぐ幹線路線や市町村の区域を跨ぐ広域バス路線の維持・確保を計画対象とし、広域接続拠点の設定等による地域内路線との接続により市町村計画との整合を図ることを目指しました。

計画作成  
の力

### 「地域別部会の設置と計画作成後の検討体制の構築」

生活圏等の単位での課題を吸い上げるため、広域振興圏単位で4つの地域別部会を設置し、法定協議会前に協議を実施しました。この部会と検討会議によるあり方の取りまとめによって、検討の大方針が定められ、実務レベルの検討における手戻り等が発生しないよう工夫しました。

計画作成後も、広域路線ごとのあり方について議論するために設置した国、県、市町村及び事業者を構成員とするバス路線活性化検討会により、路線ごとの課題や利用促進策を検討する体制を継続しています。

また、バス路線活性化検討会では、自治体や事業者の担当者が変わっても円滑に議論が進むよう、路線毎に過去の議論の経緯をまとめ、関係者と共有しているほか、各路線の検討内容を踏まえた利用促進策等の一覧を関係者で共有することで、他路線での優良事例の横展開を促すよう努めています。

計画実行  
の力

## 苦勞した点

### 「路線ごとや市町村に対する個別ヒアリングの実施」

市町村やバス事業者等と路線ごとに路線の現状の共有、課題、要望の取りまとめのため、路線ごとの個別ヒアリングが必要となりました。また、各市町村に対し、立地適正化計画等の関連計画の状況、広域路線の現状、課題、今後の見直し等に対する考え方などを確認する個別ヒアリングを実施し、計画における現状、課題の記載に反映させました。

# 『幅広い主体・需要層へのアプローチによる広域計画作成』



鉄道



路線バス



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



施設送迎

## 策定計画

### 秋田県地域公共交通計画（令和4年3月）

計画期間：令和4年度～8年度

計画区域：秋田県全域

策定主体：秋田県、県内25市町村

[事務局：秋田県観光スポーツ部交通政策課]

## 作成のきっかけ

### 「県内公共交通の維持・確保対策」

地域交通法の改正より、地方公共団体による「地域公共交通計画」の策定が努力義務化されるとともに、同計画の策定が国庫補助の要件となったことから、幹線系統への補助要件となる計画を県で策定する必要が生じたため、全県を対象エリアとして本県の地域交通全体の方針を示す地域公共交通計画について、国の「地域公共交通調査事業」を活用し、県が主体となって策定しました。

#### 【策定の経緯】

- 令和3年 3月 自治体間の調整・準備開始
- 協議会設立
- 5月 第1回協議会を開催
- (以後、アンケート調査を実施のうえ、協議会3回開催)
- 令和4年 3月 計画作成

## 需要やニーズの把握方法

### 「幅広い需要層に対するアンケート調査の実施」

県民6,500人を対象とした「県民アンケート調査」の実施のほか、自治体や民間主体による移動サービス等の実態を把握するための「市町村アンケート調査」、高校生の通学実態を把握するための「高等学校アンケート調査」、県内の施設等による送迎サービス等を把握するための「主要施設等アンケート調査」等、様々な需要層に対してアンケート調査を実施しました。

また、利用実態を把握するために、「広域路線バス乗り込み調査」や「主要交流拠点乗継調査」等も実施しました。

なお、「県民アンケート調査」の実施に際しては、市町村に出向き住民基本台帳から手作業により無作為抽出を行った上で対象者の選定等を実施しました。

■秋田県の地域公共交通に関する関係者の声 計画P127-132



## ▲県民の声のとりまとめ (計画概要版より抜粋)

### 【対象地域の特徴】

- 人口：941,021人
- 高齢化率：38.3%
- 人口密度：80.9人/k<sup>2</sup>

(人口、高齢化率は総務省「住民基本台帳人口（令和5年1月）」、面積は国土地理院「全国都道府県市区町村別面積調（令和5年4月）」)

はじめに

計画を進める  
上でのポイント

東北地方における  
計画作成の実態

事例の概要

県での取組

広域での取組

市町村での取組

## 特徴的な取組

### 「乗務員確保への取組」

担い手の確保が困難となっている状況を踏まえ、地域公共交通への就業に関心を持ってもらうため、バス会社の乗務員や整備士の働きぶり等をテレビ情報番組で発信したほか、「バス運転体験会」や「バス・三セク鉄道の職場見学・説明会」を開催しました。

「バス運転体験会」では、旧秋田空港跡地を会場に、AT車の路線バスとMT車の貸切バスに分乗し、経験豊富な教官の指導による運転体験や経験談などの説明が行われました。

「職場見学・説明会」では、各事業者の職場を会場に、職員による「やりがい」や「会社の魅力」などに関する説明のほか、運転前の車両点検や点呼などの作業体験、車内設備の操作体験等を実施しました。令和4年度は県の主催により実施しましたが、令和5年度はバス運転体験会など取組の一部を県バス協会が実施するなど、関係機関により継続して実施されています。



### ▲令和4年に実施された体験会の案内・様子 (秋田県ホームページより)

### 「市町村等が行う実証事業の支援」

近年のオープンデータの活用、AIオンデマンド交通といった新たな技術の広まりや、バス路線縮小への対策の必要性の高まり等を踏まえ、従来実施してきた運行に対する欠損補助とは別に、市町村等を対象に、各種の実証運行に必要な費用を包括的に支援する事業を令和3年度より開始しました。この支援により、県内各地で実証的な取組が進められています。(令和6年度は「新たな交通サービス導入促進事業」として実施)

## 取組のメリット

### 「地域公共交通に係る事業説明のしやすさ」

計画では、本県の地域公共交通の「課題」を6つに区分した上で、目指すべき「目標」と取り組むべき「事業」を体系的に整理しました。

これにより、庁内での懸案事項の検討や予算要求時の説明が明瞭かつスムーズになりました。

## 工夫した点

### 「地域ブロックごとの議論の深掘り・具体的な施策の立案」

計画作成  
の力

法定協議会の下に地域部会(県北・中央・県南)を設置し、市町村、事業者、利用者等の関係者との協議・調整をブロック別に複数回実施し議論を深めたことにより、今後5年間で取り組む施策の内容について、実施主体や連携体制を含め、より具体化することができました。

## 苦労した点

### 「関係機関との協議・調整」

県は市町村と異なり、交通モードを有しておらず、単独で実施できる取組は少なく、市町村や交通事業者、関係団体の課題や取組を計画に十分反映する必要があることから、その調整に留意して計画を策定しました。

県内の市町村は、主にリーダー系統や市町村単独路線を中心に計画を策定している中、利用減少等に伴う路線再編やデジタル化により運行の効率化や利便性の向上に向けた独自の取組を進めており、これらの課題や取組等を県計画に反映させるため、地域部会に参画いただき、課題、目標、具体策等について意見を交換しました。

地域部会では市町村から推薦いただいた利用者代表、法定協議会では利用者団体にも参画いただき、計16回(法定協議会1回、地域部会3回を1セットとして4セット)の協議の場を設けました。



## 『関係者の連携・協働の基盤としての交通計画の作成』



鉄道



路線バス



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



施設送迎

## 策定計画

## 山形県地域公共交通計画（令和3年3月）

計画期間：令和3年度～7年度

計画区域：山形県全域

策定主体：山形県地域公共交通活性化協議会

〔事務局：山形県みらい企画創造部総合交通政策課〕

## 作成のきっかけ

## 「市町村間路線の維持対策と計画作成努力義務への対応」

地域公共交通の利用低迷や、生活圏・観光圏の広域化に対応し、県内の地域公共交通の持続可能な利便性確保を図るためには、個々の事業者や自治体単独で取り組むことには限界があり、県内の様々な主体が幅広く連携することが求められていました。また、令和2年の地域交通法の改正に伴い、地域公共交通計画の作成が努力義務化されるとともに、国のバス運行経費等に関する補助（地域間幹線系統補助・フィーダー系統補助）の要件となり、これまで運行していた複数市町村にまたがるバスや市町村内のフィーダー交通等の補助対象路線について、計画の中に位置付け維持対策を進める必要がありました。こうしたことを踏まえ、県の負担のほか、国の補助も受け、県を事務局として協議会を設置し、県+全市町村を対象とした計画を作成しました。

## 【策定の経緯】

令和元年 自治体間の調整・準備開始

令和2年 4月 協議会設立

7月 第1回協議会を開催

(以後、協議会4回、4地域別に部会を各2回開催)

令和3年 3月 計画作成

需要やニーズの  
把握方法

## 「幅広い関係者からのデータ収集」

「輸送資源の総動員」の観点から、国が収集している情報も活用しつつ、交通事業者（鉄道・乗合バス・タクシー）、市町村（コミュニティバス等）、自家用有償旅客運送実施者、その他の輸送サービス実施者（商業施設運行バス、スクールバス、病院バス等）の輸送実績や経営状況に関する情報を収集するとともに、交通需要となる施設（学校、病院、商業・観光施設等）からも利用者情報を取得し、公共交通の利用状況に関する現状や需要の分析を行いました。

## 「市町村の問題意識の把握」

また、市町村には別途アンケート調査を実施し、市町村における公共交通の状況・問題点や広域的なネットワーク再編における懸念点、県と連携して実現したい施策等について調査を行いました。

## 【対象地域の特徴】

●人口：1,042,396人

●高齢化率：34.5%

●人口密度：111.8人/k㎡

(人口、高齢化率は総務省「住民基本台帳人口（令和5年1月）」、  
面積は国土地理院「全国都道府県市区町村別面積調（令和5年4月）」)



## 特徴的な取組

### 「県内広域バス路線の再編」

県内の広域バス路線について、収集したデータに基づき分析を行い、路線再編を含むサービス内容の見直しを行う方針を定めるとともに、計画に基づく重要な路線について県・市町村としての支援のあり方を見直すこととしました。

また、市町村内のフィーダー交通についても必要な見直しを行うこととし、広域路線も含め、新たに国庫補助が見込める路線について活用を図りました。

### 「県内バス事業者のICカード導入」

バス利用者の利便性を向上し、データ分析による公共交通の改善を可能とするため、県の支援により、県内路線バス事業者がICカードを一斉導入しました。導入に当たっては、乗降データの取得・分析が可能となるよう、事業者への補助要件としてデータ提供を義務化しました。

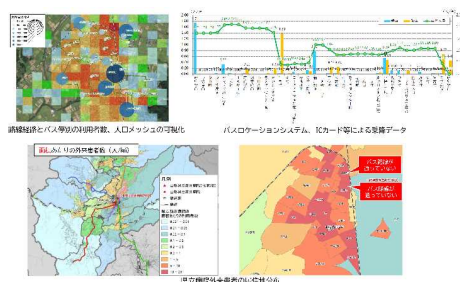
### 「やまがた公共交通オープンデータプラットフォームの構築・活用」

県内の様々な関係者の連携の基盤とする観点から、公共交通の関連情報（サービス情報や利用状況など）の提供を関係者に義務付け、集約・整理し一括公開するオープンデータプラットフォームを県で運用することとしました。

例えば、交通事業者や市町村でバス運行情報データ（GTFS-JP）を作成し、プラットフォームを通じて提供することで、県内バス情報を各種経路検索サービスに反映し利便性向上に繋げています。

また、GIS（地理情報システム）を用いてこれらのオープンデータを地図上に可視化し、現状分析や効果的な路線等の見直しに役立てるための実証事業を実施し、そのノウハウをまとめたガイドラインを策定しました。

こうした取組を促すため、市町村向けのデータ作成・活用に係る講習会も実施しています。



## 取組のメリット

### 「国庫補助の柔軟な活用と県内市町村の負担軽減」

県全体の計画において、幹線系統だけでなく、市町村内のフィーダー交通も対象としたことで、フィーダー系統補助の特例（地域公共交通協働トライアル推進事業）により柔軟な市町村間の補助額配分を可能としました。

また、市町村独自の交通計画がなくともフィーダー系統補助を活用可能とすることで、市町村内の必要な交通サービスのあり方やそれを具体化する市町村版の地域公共交通計画に関する実質的な検討に注力できるよう配慮しました。

## 工夫した点

### 「関係者の役割分担・取組の一覧性を重視」

県計画は、「様々なデータが集まり、県の交通に関する取組が一覧できる」ことを主眼とし、毎年の更新を前提としつつ、市町村ごとの取組内容をはじめ、関係者の役割や取組内容の一覧性を確保することを重視して作成しました。

県の法定協議会の下に県内4地域の地域別部会を設置し、地域ごとの課題の吸い上げや施策の検討を行いました。また、法定協議会に道路運送法に基づく地域公共交通会議の機能を持たせることによって、交通サービスに関する規制に係る各種の特例も活用しつつ、具体的な交通サービスのあり方について協議することができています。

計画作成  
の力ギ

計画作成  
& 実行  
の力ギ

## 苦勞した点

### 「市町村独自施策への深堀が課題」

対象が県全域のため、個別の市町村における取組内容についてはどうしても総花的な取りまとめとなってしまいます。個々の地域のそれぞれの課題を丁寧に分析し、きめ細やかに対応していくためには、市町村独自の地域公共交通計画の策定も重要であると考えています。

『市町村主導による広域計画の策定と取組の継続・発展』



鉄道



路線バス



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



施設送迎

策定計画

八戸圏域地域公共交通計画（令和5年3月）

計画期間：令和5年度～10年度

計画区域：八戸圏域8市町村

策定主体：八戸市、三戸町、五戸町、田子町、南部町、階上町、新郷村、

おいらせ町 [事務局：八戸市総合政策部政策推進課交通政策グループ]

前身計画：「八戸圏域地域公共交通網形成計画（平成31年3月）」

作成のきっかけ

「複数の市町をまたぐ路線の維持」

平成22年に作成された「八戸圏域公共交通計画」（任意計画）において、八戸市周辺の町村民の通院・通学・買物等を目的とした八戸市への移動需要をもとに「公共交通指向型の圏域づくり」の理念が設定されました。この考え方を踏襲しつつ、圏域内の人口減少や新型コロナウイルス感染症の影響等により、利用者数の減少傾向や、輸送量や輸送密度の維持・確保といった課題に対応するため、圏域での計画作成を進めました。

「改定にあたっては地域密着人口（高校生以下・高齢者）に着眼」

本圏域でも人口の減少は今後加速していくことが予測されることであり、2期目の本計画としては、地域密着人口（高校生以下及び高齢者）に着目しました。地域密着人口の推移は一定程度横ばいとなることが予測され、これらの年齢層は公共交通が不可欠であることから、地域密着人口に対する移動手段確保についてアプローチしていくこととしました。

【策定の経緯】

平成30年11月 協議会設立

平成31年 3月 前計画にあたる「八戸圏域地域公共交通網形成計画」を策定

令和4年以降、WG会議8回、バス事業者検討分科会2回、協議会2回開催

令和5年 3月 計画作成

需要やニーズの把握方法

「既往調査の活用と高校生・大学生等に対する調査の実施」

圏域全体での移動需要の概況は、青森県が過年度に実施した調査結果を活用しました。このほか、高校生や大学生の通学実態を把握するため、別途アンケート調査を実施したほか、バス事業者やタクシー事業者に対するヒアリング調査を進め需要やニーズを把握しました。

【対象地域の特徴（8市町計）】

●人口：308,844人

●高齢化率：33.2%

●人口密度：229.3人/k㎡

（人口、高齢化率は総務省「住民基本台帳人口（令和5年1月）」、

面積は国土地理院「全国都道府県市区町村別面積調（令和5年4月）」

## 特徴的な取組

### 「圏域内での上限運賃の設定」

八戸圏域の路線バスをより分かりやすく、より利用しやすくするため平成23年10月1日から「路線バス上限運賃化実証実験」を実施し、平成25年10月より本格実施に移行しました。導入により、住民の外出機会の増加などに繋がったほか、大きく減少傾向であったバス利用者数の下げ止まり、交流人口の増加に寄与しています。



### ▲上限運賃設定の概要 (計画書より抜粋)

### 「八戸市内での高頻度サービス提供の継続」

八戸駅と中心街を結ぶ路線について、平成20年度から実施している等間隔運行及び共同運行による、品質の高いサービスの提供を維持していくこととしています。

### 「利用状況等に応じた不断の路線再編の実施」

八戸圏域では、平成31年に策定した地域交通法に基づく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）により、段階的に広域的なネットワーク再編を実施してきています。2期目においても、利便増進実施計画を策定し、公共交通を取り巻く状況等を適切に分析・検証しつつ、必要な再編を実施し、利便性や効率性の向上を進めることとしています。

## 取組のメリット

### 「国による運行経費補助（地域間幹線系統・フィーダー系統）の活用」

地域間幹線系統に関しては、青森県が法定計画を策定しているため、当圏域として法定計画を策定しなくても補助獲得に影響はありませんが、地域間幹線系統に接続するフィーダー系統に関しては、当圏域で法定計画を策定しなければ市町村は補助を獲得できなくなります。

また、計画策定及び計画作成後の利便増進実施計画の大臣認定を受けることで、フィーダー系統補助金の上限増額や補助要件緩和などを受けられるメリットがあるため、これを活用してより利便性の高いネットワークへの再編を進めています。

## 工夫した点

### 「法定協議会の分科会設置による関係者間の課題の共有・検討の推進」

計画作成  
& 実行  
の力

法定協議会の分科会として、学識経験者、バス事業者、圏域担当者からなる「圏域自治体検討分科会」を設置、2ヶ月に1回以上のペースで開催し、各町村や圏域全体に係る課題解決及び協議会に向けた事前調整等を行っています。また、同じく分科会としてバス事業者を中心とする「バス事業者検討分科会」を設置し、具体的な路線再編等に関する議論を進めています。

これらの枠組みにより、公共交通を取り巻く問題・課題の共有が図られるだけでなく、突発的に生じた案件にも早急に関係者間で情報共有し対策を検討することが可能となっています。

### 「広域幹線と合わせた地域内フィーダーの見直し」

複数市町をまたぐ広域幹線路線の維持対策のみならず、庁舎移転や小中学校の統廃合に伴うコミュニティバスの再編見直し、ICカード利用時の町内区間の運賃無料化など、直近の再編に伴う評価検証を踏まえ、取組の検討が大切と考えています。

## 苦労した点

### 「計画書記載内容のすみ分けや県計画との整合」

八戸市ではサービス水準が高い状況である一方、圏域町村との間にはサービス水準に差がみられる状況でした。この結果、同一計画の中で現状、施策等を書き分けることに苦労しました。このため、計画書の構成として、圏域全体、八戸市、圏域町村で課題、施策を分けて整理することとしました。

また、地域間幹線系統に係る記載内容については、県計画との整合に苦慮しました。県との調整を進め、内容が重複しつつも、本計画にも地域間幹線系統の必要性を記載しています。



『広域連携による交通サービス運行と定期的な担当者会議による協働の推進』



鉄道



路線バス



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



施設送迎

策定計画

南秋地域公共交通計画（令和5年6月）

計画期間：令和5年度～9年度

計画区域：五城目町・八郎潟町・大潟村

策定主体：南秋地域公共交通活性化協議会

[事務局：五城目町(まちづくり課)・八郎潟町(総務課)・大潟村(総務企画課)]

前身計画：「南秋地域公共交通網形成計画（平成30年3月）」

作成のきっかけ

「前身計画の終了を受け、新たな地域課題の解決に向けて作成」

3町村においては、主要施設の立地等から日常的に町村を跨ぐ広域的な移動が見られるなど広域連携による公共交通が利用しやすい環境づくりが求められていたことを踏まえ、平成30年3月に「南秋地域公共交通網形成計画」が作成されました。同計画では3町村を横断するコミュニティバスや、広域デマンド型乗合タクシーなどを整備し、地域住民の移動手段の確保に努めました。

同計画が令和4年度末で計画期間が終了すること、また、地域交通法の改正により示された持続可能な移動サービス確保の重要性の視点、SDGsをはじめとした新たな概念や目標を踏まえ、先端技術を取り入れながら、住民、行政、交通事業者等が一体となり、3町村が抱える地域課題の解決と効率的な公共交通ネットワーク構築に向けて、2期目の計画作成を進めました。



▲南秋地域公共交通計画の概要  
(計画概要版より抜粋)

【策定の経緯】

令和3年 12月 3町で次期計画（本事例）に関する協議・調整に着手

令和4年 2月 第1回協議会の開催

(以後、アンケート調査の実施と、3回の協議会を開催)

令和5年 6月 計画策定

需要やニーズの把握方法

「様々な需要層に対するアンケート調査を実施」

地域住民3,000名を対象とした抽出調査を実施しました。加えて地域内の全ての高校生世代や、地域内に所在する高校に通う生徒、地域内に所在する大学寮に暮らす学生を対象としたアンケート調査を実施しました。また、バス停等において利用者にも直接聞き取り調査を実施しています。

【対象地域の特徴（3町村計）】

●人口：16,755人

●高齢化率：44.7%

●人口密度：41.7人/k<sup>2</sup>

(人口、高齢化率は総務省「住民基本台帳人口（令和5年1月）」、

面積は国土地理院「全国都道府県市区町村別面積調（令和5年4月）」

はじめに

計画を進める  
上でのポイント

東北地方における  
計画作成の実態

事例の概要

県での取組

広域での取組

市町村での取組



## 特徴的な取組

### 「広域でのコミュニティバス路線・乗合タクシーの運行」

1期計画において、一部コミュニティバス（大瀧村運営）と民間自主路線との統合による広域幹線軸としての広域コミュニティバス路線（広域マイタウンバス）の導入や、各地域（五城目町・八郎潟町）でそれぞれ運行していた乗合タクシーの統合・拡充（広域乗合タクシー）を実施しました。既存交通資源の集約による運行の効率化や、誰でも利用できる公共交通としての利便性の向上が図られました。

### 「3町村のまちづくり施策との連携と利用促進」

人口減少、少子化が進む中、地域住民による利用のみでは、公共交通を支えることが徐々に厳しくなっています。

このため、3町村がもつ観光資源やまちづくり施策と連携し、まちの活性化とともに公共交通利用の増という相乗効果を目指しています。

中でも、地域住民に対して、沿線に所在する施設について広域的な視点での利用を促すためコミュニティバスを利用した日帰りモデルコースを紹介し、移動手段として公共交通を利用する機会を提案しています。さらに、観光資源を活用した地域外利用の促進についても検討を進めています。

また、コミュニティバスのGTFS-JPデータの作成により、沿線の主要施設にデジタルサイネージによる発車時刻案内を設置しています。このデジタルサイネージでは、観光情報等の提供にも使用しています。



▲観光資源との連携のイメージ



▲設置したデジタルサイネージ  
(計画書より抜粋)

### 「沿線主要施設やイベントとの連携による新規起用者の掘り起こし」

通学利用以外の利用者掘り起こしのため、年に1度、無料乗車DAYや沿線主要施設に協力を依頼したスタンプラリーなどの周年事業（利用促進イベント）を実施し、地域外をはじめ新規利用者の獲得に努めています。

## 取組のメリット

### 「お互いの町村への理解を深められた」

公共交通をきっかけとした広域での取組を通じて、それぞれが抱える地域事情や課題を知る機会となりました。また、それぞれのまちづくり施策と連携を図ることにより、お互いの町村への理解を深めることにつながっています。

## 工夫した点

計画作成  
& 実行  
の力ギ

### 「定期的な事務局会議の実施による柔軟な対応」

3町村の担当課長、担当者で構成する事務局会議を定期的に行っています。事務局会議は、計画策定期間だけでなく、計画の運用期にも行っており、協議会に向けた準備や意見交換を行っています。担当者が集まり、直接意見を交わすことで、地域内での問題・課題を共有し、柔軟な対応が可能となりました。

## 苦労した点

### 「持続可能な運行に向けた財政負担の調整」

効率的かつ生産性の高いコミュニティバスの運行とその維持のため、運行経費から運送収入を差し引いた費用について、負担割合を定め3町村で負担しています。財政負担は年々増加しており、運行を取り巻く環境の変化等を注視しながら負担割合を見直すこととしています。

### 「利用の低迷による運送収入の減少」

地域内の人口減少や少子化の影響により、コミュニティバスの利用者は減少しています。新型コロナウイルス感染症の拡大による影響も大きく、コミュニティバスを取り巻く環境はより一層厳しいものとなっており、利用促進に連携して取り組んでいます。

# 『県・市の役割分担による広域計画作成・ネットワーク再編』



## 策定計画

## 会津圏域地域公共交通網形成計画（令和2年3月）

計画期間：令和2年度～7年度

計画区域：会津圏域6市町村

策定主体：会津若松市、喜多方市、会津坂下町、湯川村、柳津町、会津美里町、福島県

〔事務局：福島県（生活環境部生活交通課）、会津若松市（企画政策部地域づくり課）〕

## 作成のきっかけ

### 「地域間幹線系統の維持・確保」

国の被災地特例（地域間幹線系統補助の東日本大震災地域に関する特例）が終了し、補助対象路線の10路線中7路線が補助対象外となることが見込まれていたことから、財政負担を増大させないために、広域バス路線の再編に向け、具体的な動きがある会津圏域において先行的に法定協議会を設置し、地元市町村が自ら協議・検討を進め、計画作成を実施しました。

### 【策定の経緯】

平成30年	自治体間の調整・準備開始
令和元年 5月	協議会設立 第1回協議会の開催
（以後、協議会を3回開催）	
令和2年 3月	計画作成

## 需要やニーズの把握方法

### 「乗降調査の実施と市町村が調査したニーズを持ち寄り」

委託路線については、毎年1回、乗降調査を実施し、バス停単位の利用状況・推移を把握しています。調査日程、調査方法、調査票等の共通化を図り、沿線自治体の担当者自らバスに乗車するなど、協力して調査を行っています。

なお、各市町村の既存の計画内容を集約したことから、計画作成過程においては、ニーズ調査等は実施してません。ただし、各市町村における作成、運用過程において把握されたニーズを持ち寄り、検討に反映させました。

【広域路線バスの現状・課題図】



### 【対象地域の特徴（6市町計）】

●人口：199,114人

●高齢化率：34.5%

●人口密度：132.9人/k<sup>2</sup>

（人口、高齢化率は総務省「住民基本台帳人口（令和5年1月）」、

面積は国土地理院「全国都道府県市区町村別面積調（令和5年4月）」

はじめに

計画を進める  
上でのポイント

東北地方における  
計画作成の実態

事例の概要

県での取組

広域での取組

市町村での取組

## 特徴的な取組

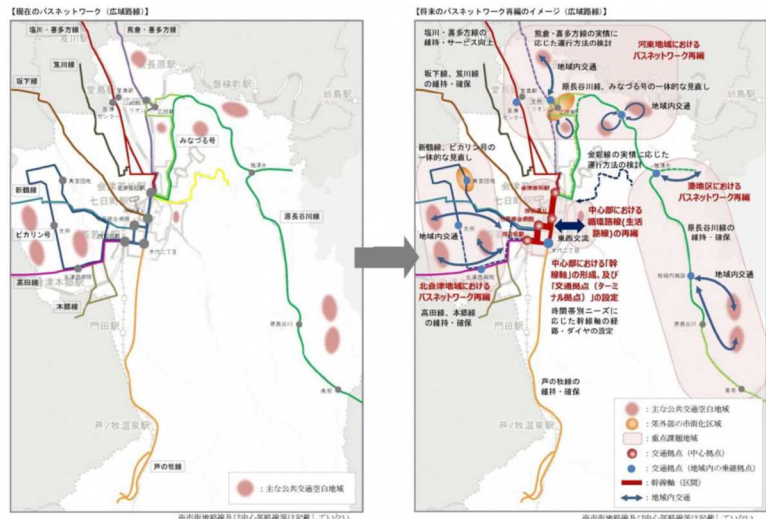
### 「広域バス路線の再編」

国の被災地特例が終了することを見据え、会津圏域6市町村を対象とし、地域課題の整理や移動ニーズの分析から、広域バス路線の再編を計画に位置付けました。

なお、前述の乗降調査の結果に基づき、利用の少ない地域や路線については再編、廃止を検討の上、新たにデマンド交通の導入を図るなど、実際の利用状況に応じて対応を進めています。

### 「乗継拠点の整備」

利用者の目的地となる施設の移設・新設等にあわせ、バス路線の延伸等を図るとともに、施設の周辺地域へはデマンド交通を導入し、施設の乗継拠点化を進めるなど、面的なネットワークの拡充に努めています。



▲バスネットワーク再編のイメージ（広域路線）  
（計画書より抜粋）

## 取組のメリット

### 「協働検討による、広域路線の維持」

地域公共交通確保維持事業における被災地特例の終了することが見込まれる状況で、地域にとって望ましい持続可能な公共交通網の形成に向けた検討を行い、「地域間幹線系統」の再編等による特例措置を受けることに繋がり、広域バス路線の維持・確保を図ることができました。

## 工夫した点

### 「法定協議会とワーキンググループの事務局を変えて具体的な協議を推進」

計画作成  
& 実行  
のカギ

法定協議会の事務局を福島県が担い、WG（ワーキンググループ）の事務局である会津若松市が中心となって市町村が路線再編の具体的な協議を進めたことで、計画作成に向け、うまく役割分担することができました。特に、利用者に近い市町村が実態把握、協議調整等を進めたことで、効果的に取組を推進することができ、自分事として考えていただくことができました。

## 苦労した点

### 「自治体ごとの考えのすり合わせ」

協議会の下部組織としてWGを設置し、その中で市町村間での考えのすり合わせ、意見交換を実施してきました。市町村間でのニーズや取組状況の違い、状況変化等の情報を共有できる体制を整備することで、より地域の実態に即した再編が可能となりました。計画の実行や利用促進の場面においても、市町村が主体となって効果的に取組を推進することができています。

### 「コロナの影響による利用の低迷」

新型コロナウイルス感染症の影響により、広域路線バスや公共交通機関の利用者数や運送収入が低下し、減便措置を取らざるを得ない状況となっていました。コロナの影響が少なくなった現状では、観光客等も戻りつつある中で、徐々に復便がなされているところですが、今後、さらなる利用促進に向けた取組を進めていくことが重要となっています。



## 『住民ニーズをもとに利便性の高い地域公共交通へ再編』



鉄道



路線バス



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



施設送迎

## 策定計画

## 平川市地域公共交通計画（令和3年3月）

計画期間：令和3年度～7年度

計画区域：平川市

策定主体：平川市地域公共交通協議会 [事務局：平川市総務部政策推進課]

## 作成のきっかけ

## 「地域の特性に配慮した利便性の高い持続可能な地域公共交通へ再編」

令和4年度の市役所新庁舎開庁に合わせ、バス、乗合タクシー、鉄道等、地域公共交通を全面的に再点検し、新庁舎に来庁される方、買い物をされる方、そして地域の特性に考慮した利便性が高い持続可能な地域公共交通を目指し策定しました。

## 【策定の経緯】

令和2年 1月 自治体内で調整・準備開始

令和2年 6月 第1回協議会を開催

以後、各種調査を実施し意向を把握、また、協議会5回を開催

令和3年 3月 計画作成

## 需要やニーズの把握方法

## 「アンケート調査や乗り込み調査を実施」

市民の移動実態の把握のため、市民アンケートの他、民生委員や中学校、町内会長を対象としたアンケートや、バス乗り込み調査、鉄道主要拠点でのヒアリング調査を行い、各結果をもとに現状の課題を整理しました。

## 上位/関連計画との整合

## 「長期総合計画や総合戦略、都市計画マスタープランをはじめ、定住自立圏共生ビジョン、県計画とも整合」

市の長期総合計画や総合戦略、都市計画マスタープランをはじめ、広域連携の定住自立圏共生ビジョンや県の公共交通・都市計画に関する計画を上位・関連計画として、平川市の公共交通に求められる役割を整理しました。

## 【対象地域の特徴】

●人口：30,126人

●高齢化率：34.8%

●人口密度：87.1人/k㎡

(人口、高齢化率は総務省「住民基本台帳人口（令和5年1月）」、面積は国土地理院「全国都道府市区町村別面積調（令和5年4月）」)



## 特徴的な取組

### 「循環バスのデマンド化及びAIオンデマンド交通予約システムの導入検討」

循環バスについては、各路線一方向の運行であり、目的地によっては遠回りとなっていました。また、路線によっては乗客が少なく、財政負担が大きいことから、減便や日・祝日の運休などの対応を行っている路線もあり、利用者にとって利便性が高いとはいえない状況でした。

そこで、より効率的な公共交通サービスの提供を行うため、市街地全域のデマンド化を検討し、併せてAIオンデマンド交通予約システムの導入の検討も行うこととしました。

### 「地域運営組織による公共交通の実施検討」

将来的な市民の移動手段の維持に向けて、新たな公共交通の担い手を生み出すことも重要であることから、地域が運営組織となって運行する公共交通の導入や環境改善に関する取組について検討を行っています。

その取組の1つとして、冬期間の児童送迎バスのモデル地区を設定し、運行を地域運営組織等へ委託して実施しました。モデル地区においては、除雪により寄せられた雪によって道路が狭いことから、通学路の安全性の確保を目的に、学校から自宅までの距離が一定以上離れている小学生等を対象としました。なお、事業実施にあたって、地域の交通事業者や運輸支局との協議を行いました。

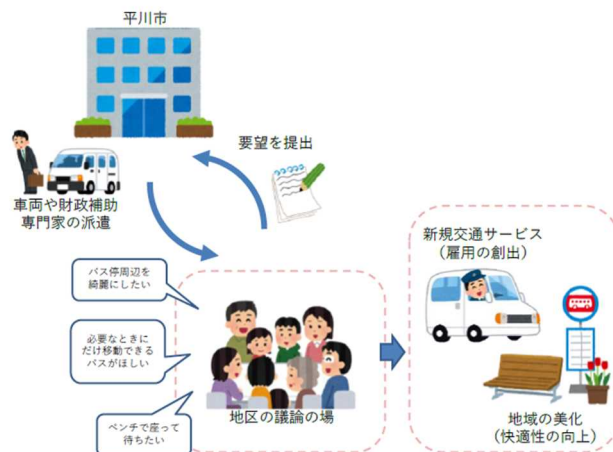


図 地域運営組織による検討イメージ

## 取組のメリット

### 「住民ニーズの確認と利便性の高い公共交通網の形成への寄与」

アンケート調査を通じて、公共交通に対する住民ニーズを改めて確認することができました。また、住民ニーズをもとに、利用ニーズの高い路線への停留所の増設をはじめ、利便性の高い公共交通網の形成に寄与することができました。

## 工夫した点

### 「地域運営組織による住民ニーズの集約・検討」

計画実行  
のカギ

一部の路線については、地域運営組織において地元住民の意見を集約し、路線バスや鉄道との乗り継ぎなどを考慮した時刻表の検討を行うなど、計画実行段階において、住民主体による検討が行われる仕組みづくりを行っています。

## 苦労した点

### 「多様な住民ニーズへの対応」

多様な住民ニーズに対応するための運行ダイヤや乗降場所の設定について苦労しました。デマンド型乗合タクシーの運行に伴い、通院や通勤・通学、買い物など多様な住民ニーズに対応するため、鉄道等との乗り継ぎを考慮した時刻表の作成や、スーパーや小中学校、温泉施設等の他、地区内にも新たに乗降場所を設置して、住民の利便性向上を図りました。

## 『綿密な実態調査・ニーズ把握と丁寧な協議調整』



鉄道



路線バス



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



施設送迎

## 策定計画

## 平内町地域公共交通計画（令和3年4月）

計画期間：令和3年度～7年度

計画区域：平内町全域

策定主体：平内町地域公共交通会議 [事務局：平内町企画政策課]

## 作成のきっかけ

## 「買物・交通の不便対応としての新たな地域公共交通の導入に向けて」

長期振興計画（町の最上位計画）作成時に実施した町民意識調査結果から把握された「買物」や「交通」自体の不便について、商業、医療施設、官公庁、学校等へ行くためには、町内各地から中心部または隣接市町へ移動する必要が生じていました。このような中、導入されていたコミュニティバスや既存のタクシーのみではきめ細かな運行が困難な状況となっていました。こうした背景を受け、持続可能かつ利用しやすい交通を目指し、計画を策定しました。

## 【策定の経緯】

令和元年 4月 自治体内の調整・準備開始

10月～ 実態調査の実施・委託

令和2年 1月 地域公共交通会議にて協議

以後、2か年で5回の会議開催、令和2年度もアンケート・ヒアリング調査を実施

令和3年 4月 計画作成

## 需要やニーズの把握方法

## 「2カ年にわたって実態調査・意向把握等を実施」

初年度に町民及びコミュニティバス利用者へのアンケート調査と、庁内関係機関ヒアリングを実施しました。また、次年度には、駅利用者や民生委員・公共交通事業者へのヒアリング等を実施するとともに、事業者から資料提供をいただくなどにより、実態及び意向を把握しました。

これにより、初年度では全体像を捉え、より実効性の高い計画とするために次年度に追加調査を実施し、様々な意見や交通事業者の抱える課題なども取り入れることができました。

## 上位/関連計画との整合

## 「第6次平内町長期振興計画との整合」

町の行政運営上の指針である長期振興計画に取り上げた課題をもとに、行政、事業者、住民が連携し継続して取り組むための指針として計画を策定しました。

## 【対象地域の特徴】

●人口：10,187人

●高齢化率：42.7%

●人口密度：46.9人/k㎡

（人口、高齢化率は総務省「住民基本台帳人口（令和5年1月）」、面積は国土地理院「全国都道府県市区町村別面積調（令和5年4月）」）

## 特徴的な取組

### 「鉄道駅や停留所等の環境改善」

町の中心駅である青い森鉄道「小湊駅」の駅前バス停は駅舎からやや離れた位置にあり、屋根、ベンチ、街灯がないため酷寒・猛暑、荒天時や夜間の待合環境が悪い状況でした。青い森鉄道、タクシー事業者等と協議のうえ、駅舎前のタクシー乗降場・待機場所を移動することで、駅舎前にバス停のスペースを確保する駅前レイアウト変更を行い、駅舎内でバスを待てるようになりました。



▲小湊駅におけるバス停移設の概要  
(平内町提供)

### 「公共交通利用の定期的な公表」

町の公共交通の厳しい運営状況を住民が認知していないことが、自分ごととして関心がもたれない一因である可能性があることから、町報等により利用状況の公表を進めました。

## 取組のメリット

### 「解決すべき課題・目標の可視化」

これまでは漫然と「利用を増やしたい」「利便性を高めたい」と悩んでいたものが、青い森鉄道小湊駅前バス停の乗り継ぎ不可軽減のための改良、利用の多い施設（商業施設）へのバス乗り入れ、新たな地域交通の導入検討など、検討課題が具体的になったことにより取組のスピードが上がりました。また、検討・協議の結果、「実施しない」あるいは「〇〇が整うまで保留」と判断された事業もありますが、それも課題整理という一つの成果と捉えて取組を推進しています。

## 工夫した点

### 「丁寧な協議調整、意見聴取の実施」

公共交通事業者との協議を十分に行うことや下記の地域検討組織において、利用者となる住民の意見聴取を心がけながら、計画作成及び事業を推進しています。

計画作成  
の力

### 「地域と連携した課題共有の推進」

地域公共交通について、住民が主体的に参加し意見交換する機会を設けました。初期段階としてモデル地域を選定して、町公共交通の現状や課題の共有を進めています。近所付き合いのある住民が集まり、町担当者との対話方式で進めることで、率直で細やかな意見交換ができています。

計画実行  
の力



▲地域検討会議の様子  
(平内町提供)

## 苦労した点

### 「新たな交通手段の導入に対する協議調整」

デマンド型交通（デマンド型乗合タクシー）の導入に向けて、個人タクシーの事業圧迫回避や現在運行している町民バスの減便等の協議など各交通事業者との協議・調整等に苦労しました。



## 『立地適正化計画と連携した検討による公共交通の課題分析』



鉄道



路線バス



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



施設送迎

## 策定計画

## 雫石町地域公共交通計画（令和3年5月）

計画期間：令和3年度～6年度

計画区域：雫石町内全域

策定主体：雫石町 [事務局：雫石町総合政策課]

## 作成のきっかけ

## 「上位・関連計画における地域公共交通対策への取組の位置づけ」

地域交通法の改正（令和2年）によって計画作成が努力義務化されたことや、『第三次雫石町総合計画（計画期間：令和2年度～9年度）』において、公共交通に関する課題解決が施策の一つとして位置付けられ、公共交通全体としてあり方を示し、その中で移動手段間の横断的かつ連携した取組をしていくことが必要とされたことを受け、計画を作成しました。

## 【策定の経緯】

令和元年10月	地域公共交通対策検討会設置（年度内3回開催）
令和2年 2月	地域公共交通運営協議会設置
7月	地域公共交通活性化協議会設置、第1回開催
以後、協議会3回、分科会2回を開催のほか、町政策方針会議を2回開催	
令和3年 5月	計画作成

## 需要やニーズの把握方法

## 「すでに実施されていた座談会を活用」

需要やニーズ把握に当たり、地元大学と共同してアンケート調査を実施したほか、町内の自治組織を対象として毎年実施してる「お互いさま情報交換会」も活用し、地域の実情や困りごとなどの把握を進めました。

座談会の様子(話し合い)



## 上位/関連計画との整合

## 「立地適正化計画との整合」

所管課は異なるものの、関連計画である「雫石町立地適正化計画」と関連データを共有し、計画内容の整合を図りました。また、法定協議会の委員にも立地適正化計画作成担当課職員に入るなど、計画間の連携を進めました。

## 【対象地域の特徴】

●人口：15,559人

●高齢化率：39.3%

●人口密度：25.6人/k㎡

（人口、高齢化率は総務省「住民基本台帳人口（令和5年1月）」、面積は国土地理院「全国都道府県市区町村別面積調（令和5年4月）」



## 特徴的な取組

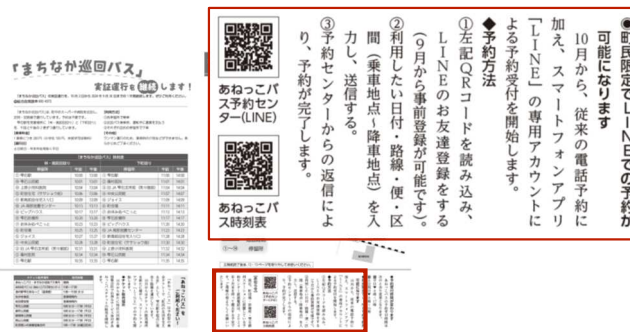
### 「学校や商業施設との連携・協働」

学校との連携では、公共交通に対する関心度の向上に向けた取組として、公共交通が暮らしに大きく関わっていることを授業で取り上げる等、子どもの時から公共交通に関心を持つような取組を進めることを計画に位置付けています。また、民宿やホテルなどの宿泊者送迎車両を活用し、NPOが運営する自家用有償旅客運送として登録を受け、町内小中学生向けのスクールバスとしても運行する取組を行っています。商業施設との連携では、主要な商業施設にデマ

ンド交通の乗降所を設定するなど公共交通の乗り入れを図ったほか、今後は、公共交通利用時における優遇策について検討を進めて行く予定です。

### 「デマンド交通への若年層利用の促進」

デマンド交通の主な利用者が高齢者となっている中、若年層の利用促進を図るために、LINEでも予約が可能となるような仕組みについて検討、実施することとなりました。



▲令和5年10月の運行方法変更の広報  
(広報しずくいし2023年9月号より)

## 取組のメリット

### 「多様なデータの収集・分析による実態把握」

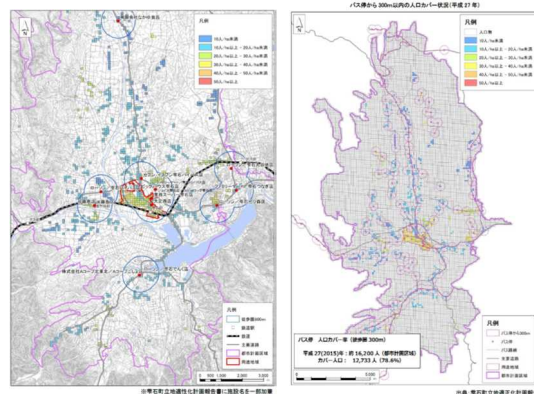
協議会会長の有識者、及び有識者の所属する大学の学生からの技術的な支援を受けながら、計画の中で、公共交通の利用実績やニーズの整理のみならず、目的地となり得る施設の分布と人口カバーの状況、鉄道駅やバス停のカバー圏域を示すなど、公共交通を取り巻く、多様な視点でのデータを蓄積、掲載することができました。これにより、交通担当としての視点に限らず、幅広い視点からの公共交通の実態を俯瞰することが可能となりました。

## 工夫した点

### 「立地適正化計画との一体的な検討」

計画作成  
のカギ

同時期に進められていた立地適正化計画の検討とも連携し、町民等の目的地となる主要な施設と人口の分布と公共交通網を重ね合わせ、主要な施設へのアクセシビリティに関する評価を行いました。この評価結果を通じて、公共交通における課題抽出を進めました。



▲計画に挿入された施設・人口の分布と公共交通網との関連データ

### 「定期的な情報共有・事業検討」

計画実行  
のカギ

設置した法定協議会とは別に、町とデマンド交通の運営管理者であるNPO法人や、運行者である交通事業者との三者協議を毎月開催することにより、課題への迅速な対応と、現状に合わせた事業検討により、利便性の向上を目指しています。

## 苦労した点

### 「根拠データの収集・理解」

人事異動により交通に関する知識がない職員が担当となった際、専門的なデータの収集やデータ及び事業内容を理解するのに時間を要しました。また、県や事業所関連の協議会が多く、仕組みや役割に対する理解にも苦労しました。

この点に対し、国の各種マニュアルや、運輸支局への照会、近隣他自治体の取組の聴取、法定協議会の有識者へのヒアリング等を実施することにより、取組の経緯や問題・課題の詳細、仕組みについて理解を深めてきました。

## 『新技術やデータの活用による取組の発展』



鉄道



路線バス



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



施設送迎

## 策定計画

## 矢巾町地域公共交通計画（令和5年1月）

計画期間：令和5年度～9年度

計画区域：矢巾町全域

策定主体：矢巾町地域公共交通会議 [事務局：矢巾町企画財政課未来戦略室]

前身計画：「矢巾町地域公共交通網形成計画（平成30年1月）」

## 作成のきっかけ

## 『前期計画を継承し、町の公共交通マスタープランとして』

当時の総合計画における不便地域解消や、公共交通利用者数の減少への対応といった課題を解決するために策定された「矢巾町地域公共交通網形成計画（平成30年1月策定）」から5年が経過し、総合計画後期計画においても公共交通の利便性向上が目標とされる中、引き続き矢巾町における公共交通のマスタープランとして公共交通ネットワークの利便性や効率性の向上を図るべく、策定しました。

## 【策定の経緯】

令和3年 2月 自治体内での二期計画作成にむけた調整・準備開始  
 5月 地域公共交通計画策定のため、分科会を設置  
 以後、協議会5回、分科会6回を開催のほか、アンケート調査を実施  
 令和5年 1月 計画作成

## 需要やニーズの把握方法

## 『アンケート調査の実施』

町内の公共交通の利用実態と公共交通に関する意識・意向を把握することを目的に、無作為抽出した16歳以上の町民2,996人に対して、アンケート調査を実施しました。調査の中で、目的別の外出頻度、利用交通手段と行先を聞いたほか、公共交通サービスに対する満足度や評価、運行規模や公的負担に対する意向等を把握しました。

## 上位/関連計画との整合

## 『総合計画、総合戦略、都市計画マスタープランとの整合』

『第7次矢巾町総合計画 基本構想・後期基本計画』において位置付けられた「公共交通の利便性の向上」及び「適切な公共交通網の形成」を受けるとともに、『矢巾町まち・ひと・しごと創生総合戦略』、『都市計画マスタープラン』とも整合を図り策定しました。

## 【対象地域の特徴】

●人口：26,570人

●高齢化率：28.1%

●人口密度：394.7人/k㎡

（人口、高齢化率は総務省「住民基本台帳人口（令和5年1月）」、  
 面積は国土地理院「全国都道府県市区町村別面積調（令和5年4月）」）

## 特徴的な取組

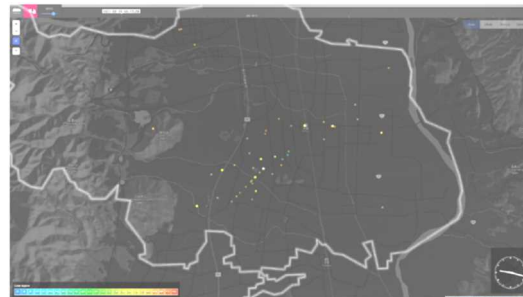
### 「利用の低迷するコミュニティバスの廃止と新たな交通体系の導入」

1期計画においては、利用が低迷していた従来のコミュニティバスについて、アンケート調査や直接の聞き取りによるニーズ把握、協議会での協議を経て、「予約型乗合バス」に転換し交通不便地域を解消するとともに、新たに人口集中地域を対象とした町運営の「市街地循環バス」を導入しました。

### 「新技術を活用した新たな交通サービスの検討やデータを活用した施策の検討」

利用者の移動ニーズに対応して、移動サービスを組み合わせ情報提供し、更に一括で決済まで行うことができるMaaS等の新たな交通サービスの検討を行うことを位置付けています。

また、パーソナリティ情報やICカードの利用者情報の分析、GISによる人口分布データなどの資料を元に地域公共交通会議で検討を行い、データを活用した施策を実施していくこととしています。



▲予約型乗合バスの出発地から目的地までの乗降状況の可視化分析状況

(矢巾町地域公共交通計画より)

### 「災害時等の事業者との連絡体制の確保」

大規模地震や豪雨などの災害で、公共交通機関が停止した場合における連絡体制を確保するため、各道路管理者及び交通事業者、矢巾町が連携体制を整備するとともに、利用者への周知方法についても平時から協議を進めています。

## 取組のメリット

### 「関係者間での目指す方向性の共通認識」

計画を策定する過程において、本町の公共交通の現状調査を行いました。バス路線の縮退により、交通不便地域となっているエリアなどの再確認を行い、会議構成員と情報を共有し、課題解決に向けた取組み施策を一緒になって協議することができ、スムーズに連携することが可能となりました。

## 工夫した点

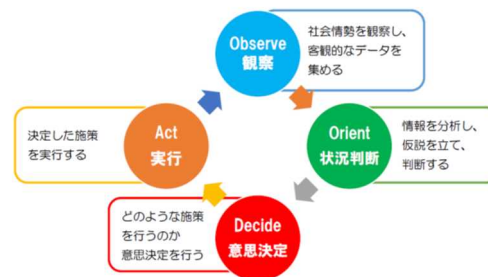
### 計画作成 の力ギ

交通分野に対する町内の関心が高く、特に1期計画の作成過程においては多方面から様々な意見を頂戴しました。この点、法定協議会の構成員に多様な分野・団体から参画いただくことで法定協議会を軸として腰を据えた検討を行うことができました。

### 「OODAループによる見直し」

### 計画実行 の力ギ

計画における施策の実施内容は、社会経済情勢やニーズ等の変化に合わせて、実施内容の見直し等を検討していくことが求められるため、PDCAサイクルの活用と合わせて、OODAループ【Observe（観察）Orient（状況判断）Decide（意思決定）Act（実行）】により毎年度、状況を把握管理し、施策を推進していくことを位置付けました。



▲計画に位置付けたOODAループのイメージ (矢巾町地域公共交通計画より)

## 苦労した点

### 「会議開催調整と予算の確保」

関係者が多いため、会議開催の日程調整が難しい状況が生まれました。また、計画作成に要する費用の予算化に苦労しました。

その一方で、庁内外の多方面の立場の方が参画いただいたことで、協議会構成員とは会議以外にも機会を作り、コミュニケーションを図るよう心掛け、信頼関係の構築を図ったことにより、計画作成が円滑に進められています。



## 『補完的移動サービスの活用／長期・短期の指標設定によるPDCAの実施』



鉄道



路線バス



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



施設送迎

※その他、定期航路も対象

## 策定計画

## 石巻市総合交通計画（令和4年3月）

計画期間：令和4年度～8年度

計画区域：石巻市全域

策定主体：石巻市地域公共交通活性化協議会 [事務局：石巻市復興企画部地域振興課]

前身計画：「石巻市総合交通戦略（平成27年）」

## 作成のきっかけ

## 「法改正と復興期間の完了を受けて、計画内容を見直し」

平成27年度に、東日本大震災による公共交通を取り巻く環境の変化を見据え、地域住民の移動手段確保や利便性向上及び復旧・復興の加速化に資することを目的として、前身計画である「石巻市総合交通戦略」を作成しました。

令和2年度をもって復興期間が完了することや、地域交通法の改正で計画作成が努力義務化されたことを受け、戦略を見直し、計画を策定しました。

## 【策定の経緯】

令和2年 4月 審議会設立、旧計画改定に向けた自治体内の調整・準備

以後、各種調査を実施し意向を把握、また、審議会を3回開催

令和4年 3月 計画作成

## 需要やニーズの把握方法

## 「アンケート調査、実態調査の実施のほか、住民ワークショップの開催や事業者等に対するヒアリングを実施」

市民、中学校、高校生や商業・医療施設来訪者を対象としたアンケート調査を実施したほか、主要な拠点での乗継実態調査を実施しました。

また、住民に対するワークショップを実施しニーズを把握したほか、協議会構成員以外の事業者を含めヒアリングを実施しながらニーズ等を把握しました。

## 上位/関連計画との整合

## 「上位計画、様々な行政分野の関連計画と連携・整合」

上位計画である「第2次石巻市総合計画」と整合を図ったほか、都市計画・まちづくり分野では「石巻市都市計画マスタープラン」、「立地適正化計画」、その他、「SDGs未来都市計画」、「中心市街地活性化基本計画」、「地域福祉計画」、「環境基本計画」といった関連計画とも連携・整合を図りました。

なお、前身計画については、市街地整備に係る国の交付金（社会資本整備総合交付金：都市・地域交通戦略推進事業）の活用が可能となる「都市・地域総合交通戦略」の機能も併せ持った計画として策定し、ハード整備と一体となった交通再編事業を推進しました。

## 【対象地域の特徴】

●人口：136,822人

●高齢化率：34.3%

●人口密度：246.7人/k㎡

(人口、高齢化率は総務省「住民基本台帳人口（令和5年1月）」、面積は国土地理院「全国都道府県市区町村別面積調（令和5年4月）」)



## 特徴的な取組

### 「補完的移動サービスの位置づけ」

地域交通法が掲げる「地域の移動手段の総動員」を念頭に、公共交通ネットワークの一部として、カーシェアリングやグリーンスローモビリティを位置付けました。なお、これらの移動手段は、公共交通ではカバーしきれない細かなニーズに対応する「補完的移動サービス」と位置付け、公共交通との差別化を図りました。

### 「モビリティマネジメントの推進」

東日本大震災以降の自家用車依存が顕著な傾向を受け、モビリティマネジメントを計画内に位置付けました。令和4年度から市職員を対象に「公共交通チャレンジデー」を実施したほか、今後、学校や一般企業等への展開についても検討していく予定です。また、市内の未実施地域にも参考になる事例を、ベストプラクティスとして、市の広報や、学会・会議等での発表などを進めることを位置付けています。

**公共交通**を使って**通勤**

**「公共交通利用促進デー」**に参加してみませんか？

**「公共交通利用促進デー」とは・・・**  
職員が毎月任意の金曜日を選択し、職場までの通勤手段として、鉄道、バス、タクシーの公共交通を利用しようという取組です。  
石巻市役所でも毎月実施しています！  
この取組に興味がある又は参加したいという企業・団体はQRコードからアンケートに回答願います。

**石巻市役所の実施結果**

- 石巻市では、モデルとなる事例を設定するため、先行して令和4年度に「公共交通利用促進デー」を実施しました。
- 令和5年度からは、以下実施結果を参考に、新たな取組として「公共交通利用促進デー」を実施しています。

令和4年度に実施した公共交通チャレンジデーの実施結果

項目	内容
対象	行政職（一般職）1,059人
実施期間	令和4年7月～9月（7日） 毎月第4金曜日（日・祝日除く）
実施方法	職場までの通勤手段に、鉄道やバスなどを利用

16日の実施日中、1日以上公共交通を利用した職員は回答者の約23%（193人）でした。

チャレンジデーに参加した人は、その後も公共交通を利用しているという人は公共交通に知り関心しています。

公共交通を利用すると、気楽な通勤が実現できるだけでなく、通勤にかかる費用が削減できるというメリットも大きいことが、アンケート結果から明らかになりました。

子どもや親の送り迎えなど、家庭の都合により公共交通を利用できない職員も多くなりましたが、参加した職員からは「通勤中の読書の時間ができた」「通勤にお酒を飲む機会ができた」など、前向きな意見も挙がっています。

お問い合わせは、石巻市復興企画部地域振興課 0225-95-1111(内線4248)

### ▲モビリティマネジメントの周知チラシ

## 取組のメリット

### 「市として取り組むべき課題の明確化」

SWOT分析※を用いて市内の課題を明確にすることで交通事業者との認識統一が図られたほか、今後取り組むべき施策が明確化されました。これにより、市として取り組む交通施策が市民にも認知される機会が増えました。

## 工夫した点

### 「関係者との綿密な協議と市が率先した取組の推進」

計画作成  
& 実行  
のカギ

計画への新たな交通事業者の位置付けをはじめ、交通事業者との連携を密に行うよう心掛けました。特に、計画に位置付ける交通手段については、市内の移動手段の総動員を図る中で、既存交通事業者のご理解を得られるよう、説明・協議を重ねました。

また、モビリティマネジメントについては、市が率先して取り組み、マスコミにも小まめに投げ込みを行うなどにより、取組を公表していきました。

### 「アウトカム指標の設定」

計画実行  
のカギ

計画の進捗評価として、基本目標の達成状況として最終年度に測定する、公共交通分担率や市民1人当たり利用回数等の「アウトカム指標」と、短期的な事業効果の把握のために毎年計測する「アウトプット指標」を分けて設定し長期・短期それぞれのPDCAサイクルを実施しています。

## 苦勞した点

### 「財源確保と技術的ノウハウの蓄積」

施策を実施するとしても、市内における財源確保は容易でなく、また、運行経費の補填に関し、利用できる補助金も十分ではないため、財源確保に苦勞しています。

また、例えばGTFISデータの作成について、技術的なノウハウが少なかったため、苦勞したことがありました。これに対し、委託したコンサルタント業者からの助言や支援に基づき、紹介を受けた「見える化共通フォーマット」を活用し、市職員でコミュニティバスに関するデータの作成を進めました。

※SWOT分析：事業のとりまく状況等を、「内部環境：強み（Strengths）×弱み（Weaknesses）」、「外部環境：機会（Opportunities）×脅威（Threats）」の4項目で整理して分析する方法です。

## 『きめ細かな事業者協議・住民説明による計画作成・実行』



鉄道



路線バス



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



施設送迎

## 策定計画

## 蔵王町地域公共交通計画（令和4年3月）

計画期間：令和4年度～8年度

計画区域：蔵王町全域

策定主体：蔵王町 [事務局：蔵王町まちづくり推進課]

## 作成のきっかけ

## 「公共交通の使いやすさが町民の今後力を入れてほしい項目の1位」

『第2期蔵王町まち・ひと・しごと創生総合戦略』策定において、町民に対するアンケート調査の結果、「今後力を入れてほしい項目」の1位が「バスなどの公共交通の使いやすさ」であり、「通勤・通学・通院の便利さ」を求める意見も多い状況でした。このことを踏まえ、地域公共交通の充実を図ることが住みやすいまちづくりのための喫緊の課題であると認識し、取組に着手しました。

## 【策定の経緯】

令和2年 予備調査として高齢者・交通事業者ヒアリングを実施

令和3年 4月 協議会設立、第1回協議会を開催

以後、各種調査を実施し意向を把握、また、協議会3回、広域バス路線についての隣接市町との計画案調整、町企画審議会への計画案の諮問・答申、町議会への事前協議

令和4年 3月 計画作成

## 需要やニーズの把握方法

## 「事業者・関係団体等へのヒアリングの他、町民アンケート、路線バス全便乗降調査、観光客アンケートを実施」

予備調査で集落を対象としたヒアリング等を実施し、調査仮説を設定した上で、路線バスやタクシー事業者、社会福祉協議会、庁内関係課にヒアリングを実施したほか、町民1,500人に対するアンケート調査の実施、路線バス全便乗降調査の実施、宿泊観光客100人に対する公共交通アンケート調査を行いました。

## 上位/関連計画との整合

## 「町の総合計画、観光振興基本計画と整合」

上位計画である『蔵王町第5次長期総合計画』の環境・生活基盤整備の項目で、公共交通の充実強化を進める方針と整合を図ったほか、『蔵王町第2次観光振興基本計画』における観光客の2次交通整備とも整合を図りました。

## 【対象地域の特徴】

●人口：11,264人

●高齢化率：39.2%

●人口密度：73.7人/k<sup>2</sup>

(人口、高齢化率は総務省「住民基本台帳人口（令和5年1月）」、面積は国土地理院「全国都道府県市区町村別面積調（令和5年4月）」)

## 特徴的な取組

### 「交通不便地域におけるデマンド型乗合タクシーの新規導入と乗継拠点の整備、公共交通全体の利用促進の推進」

高齢化を背景に路線バスのバス停まで歩くことができない高齢者が増える中、交通不便地域の解消と安心して暮らし続けられる環境づくりを実現することを目指し、新たな交通としてデマンド型乗合タクシーを導入しました。

また、町役場が立地する地域から放射的な移動ニーズがあることから、その中心に乗継拠点を整備することを検討しています。

さらに、路線バスは町民にとって運賃負担感が大きいことが明らかになったため、複数の交通モードが利用できる共通乗車券や、利用が比較的少ない時間帯に利用できる割引券などを導入することで、利用促進を図ることを検討しています。



#### ▲蔵王町で導入された「ぞおうデマンド交通」のパンフレット

## 取組のメリット

### 「今後の予算確保などマスタープランとしての明確な位置づけの確保」

町として初めての交通計画の作成でしたが、デマンド交通の新規導入等を含めて、交通事業者や関係機関と可能な限り調整を行い、町審議会や議会とも協議の上、最終的に法定協議会で計画を策定したことで、マスタープランとしての明確な位置づけを確保することができ、予算要求等がスムーズに実施できています。

## 工夫した点

計画作成  
& 実行  
のカギ

### 「事業者との綿密な事前打合せ」

路線バス運行事業者及びタクシー事業者と事前打合せを綿密に行い、トラブル発生や相互の信頼関係を損なうことのないように配慮しました。

計画実行  
のカギ

### 「利用が想定される高齢者へのきめ細かい説明の実施」

新規導入したデマンド交通に関する説明会や利用者登録申請手続について、集まりやすい地元集会所で細やかに実施するなど工夫しました。

## 苦労した点

### 「既存交通モードと新規導入モードの重複対応」

新規導入のデマンド交通は、既存路線バスの運行ルートと一部区間が重複するため、バス利用に影響が生じないような運行時刻の設定と行先（終点）を設定しました。これにより、利用者にとって必ずしも使いやすいものにはなっていないことが考えられ、今後の課題となっています。

## 『地域住民との積極的な対話を通じた課題の明確化・施策の推進』



鉄道



路線バス



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



施設送迎

## 策定計画

## 鹿角市地域公共交通計画（令和5年3月）

計画期間：令和5年度～9年度

計画区域：鹿角市全域

策定主体：鹿角市 [事務局：鹿角市市民部生活環境課]

前身計画：「鹿角市地域公共交通網形成計画（平成28年3月作成、令和4年3月改定）」

## 作成のきっかけ

## 「県計画作成、前計画の更新を控え、公共交通マスタープランとして策定」

市内の公共交通は、鉄道や、路線バス、一般乗用タクシーが運行しており、市民の日常生活に欠かせない移動手段となっていました。近年は、自家用車の普及や人口減少などにより、公共交通の利用者が減少し、公共交通機関の確保維持が大変厳しい状況となっていました。また、地域交通法の改正により「地域公共交通計画」の策定が求められていたことや、令和3年度に「秋田県地域公共交通計画」が策定されたこと、前計画（網形成計画）の更新時期であったことなどから、公共交通のマスタープランとなる「鹿角市地域公共交通計画」を策定しました。

## 【策定の経緯】

令和4年 4月～ 自治体内の調整・準備開始

6月 第1回協議会を開催

以後、各種調査を実施し実態・意向を把握、また、協議会を5回開催

令和5年 3月 計画作成

## 需要やニーズの把握方法

## 「各種アンケート調査や交通事業者ヒアリングを実施」

公共交通の利用者が減少傾向にある中、調査や要望等意見を反映させるため、調査員によるバス利用者実態調査及びバス停カウント調査を実施し、利用者の声を聞くことができました。

## 上位/関連計画との整合

## 「総合計画に掲げる将来都市像を念頭に策定」

『第7次鹿角市総合計画』に掲げる将来都市像を念頭に置き計画作成しました。また、秋田県地域公共交通計画と連携し、地域間幹線系統の確保維持を図り、路線再編の見直し等の検討や利用促進を図ることとしています。

## 【対象地域の特徴】

●人口：28,473人

●高齢化率：41.4%

●人口密度：40.2人/k㎡

(人口、高齢化率は総務省「住民基本台帳人口（令和5年1月）」、面積は国土地理院「全国都道府県市区町村別面積調（令和5年4月）」)



## 特徴的な取組

### 「地域住民との共動による移動手段の確保」

バス停までが遠く不便な地域もあるため、誰もが移動しやすい公共交通ネットワークの形成が望まれています。特にバス停までの距離が遠い集落については自治会単位で将来的な移動手段を検討しています。行政としても地域住民が主体となる乗合交通を導入し、空白地域の解消を図るため、地域住民との座談会を開始しました。



▲共動による移動手段の確保イメージ  
(鹿角市地域公共交通計画より抜粋)

### 「データに基づく利便性の向上への取組」

公共交通関係のオープンデータの整備による情報発信として、路線バス時刻表や全路線マップの作成をはじめ、ICカードの利用実態の把握を通じた、利用者の利便性向上や各種施策に活用できるデータの取得、分析を進めるなど、新しい技術を活用し、データに基づく各種利便性の向上に取り組んでいます。

## 取組のメリット

### 「課題・要望事項の明確化と評価指標設定による事業管理のしやすさ」

事業者ヒアリングを実施し、事業者が抱えている課題（運転士不足）を理解し、協議を重ねたことで、計画に基づき、可能な範囲で、減便対応や時刻変更等の路線バス運行の調整を図っています。

また、計画の評価指標については、上位計画に示す目標及び指標を設定しているため、実施年度における活動指標と合わせ管理把握が可能となっています。

## 工夫した点

### 「市民との積極的な意見交換」

公共交通は市民の日常生活に欠かせない移動手段であることから、公共交通の確保・維持を第一とした考えの下、空白地域の解消を進め、免許証返納後も誰もが移動しやすい生活環境を目指しています。

そのため、継続事業として、バス乗車体験イベントや市民との意見交換会を実施することで、公共交通に対する意識醸成を図ることとしています。また、移動手段の確保による地域活性化や外出機会の創出を図るため、空白地域の住民との座談会の実施を進めています。

計画実行  
のカギ

## 苦労した点

### 「利用者が少ない中でのニーズの把握」

路線バスの利用者が減少している中での利用者実態調査は回答が少ない状況でした。これに対し、路線バスのニーズ調査は、調査日に終日、調査員が乗車し、利用者からアンケート調査に回答していただきました。デマンドタクシーについては、調査員は乗車せず、乗務員からアンケート調査を配布してもらい後日投函していただくよう促しました。

近年は公共交通全体の利用実績が減少していることを受け、高校生アンケート調査も実施し、あわせて保護者による送迎も多い実情から、保護者からも公共交通に対しての意見（改善策）を伺いました。

さらに、今後高校進学により公共交通利用が想定される中学校（各学校教諭1名）に対しても調査を実施し、通学実態等を把握することができました。

## 『住民グループインタビューによる計画の充実／福祉部局との連携』



鉄道



路線バス



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



施設送迎

## 策定計画

## にかほ市地域公共交通計画（令和4年3月）

計画期間：令和4年度～8年度

計画区域：にかほ市全域

策定主体：にかほ市地域公共交通活性化協議会 [事務局：にかほ市総務課]

前身計画：「にかほ市地域公共交通網形成計画（平成29年3月）」

## 作成のきっかけ

## 「将来にわたって持続可能な公共交通体系を構築するため」

公共交通の利用者は年々減少しており、公共交通機関の維持確保が大変厳しい状況にある中、本市における現状の課題を調査及び認識し、将来にわたり持続可能な公共交通体系を構築するための施策や事業を立案するために策定しました。

また、平成29年3月に「にかほ市地域公共交通網形成計画」を策定し、事業等を進めてきましたが、地域交通法等の改正を踏まえつつ、新たに計画を策定したものです。

## 【策定の経緯】

令和3年 4月～ 自治体内の調整・準備開始

6月 第1回協議会を開催

以後、各種調査を実施し実態・意向を把握、また、協議会を5回開催

令和4年 3月 計画作成

## 需要やニーズの把握方法

## 「多様な主体へのアンケート調査の他、住民グループインタビューも実施」

市民や民生委員、バス利用者、高校生へのアンケートの他、目的地施設となる市内の病院、一般診療所、商店、旅館等にも調査を実施し、来訪者の移動の実態やニーズ等を把握しました。

また、アンケート調査の実施後に、福祉部局とも連携のうえで地域の会合等に出向き、「住民グループインタビュー」を実施し、公共交通に対するニーズ・課題も把握しました。

## 上位/関連計画との整合

## 「市の総合計画での公共交通整備の位置づけ」

市の総合計画である『第2次にかほ市総合発展計画』に位置付けられた公共交通の整備を踏まえつつ、関連計画として、『第2期にかほ市まち・ひと・しごと創生総合戦略』や都市計画マスタープラン、福祉、教育、定住自立圏共生ビジョンとも連携を図りました。

## 【対象地域の特徴】

●人口：23,047人

●高齢化率：39.5%

●人口密度：95.6人/k㎡

(人口、高齢化率は総務省「住民基本台帳人口（令和5年1月）」、面積は国土地理院「全国都道府県市区町村別面積調（令和5年4月）」)

## 特徴的な取組

### 「地域に合わせたデマンド型交通の導入」

市内には小さな移動需要が点在しており、そのような需要に応える交通ネットワークを形成することが大きなポイントとなることから、新たな交通としてデマンド型の導入を位置付け、市内の一部地域における実証運行について協議・検討を進めています。

### 「利便性向上等に向けたキャッシュレス決済の導入」

利用者の利便性向上や、公共交通の利用状況といった、統計データの取得のために、キャッシュレス決済等を導入することを位置付け、事業者における取組と併せて、市のコミュニティバス等への導入も念頭に取組を進めていく方針としています。

### 「福祉部局との共創による利用促進」

他分野共創の一環として、福祉部局及び「地域包括支援センター」とも連携・協働して、高齢者の公共交通に対するニーズの把握や、今後導入予定のデマンド型交通の利用促進等を進めていくための取組について検討しています。



### ▲羽後交通で実施された路線バス運賃 キャッシュレス決済実証

## 取組のメリット

### 「公共交通の実情と課題の周知」

新たに計画を策定し、最新の公共交通の実情を整理することで、担当部局内でも問題認識の共有が図られました。また、計画書として広く周知することにより、本市の公共交通に関する課題や今後の重点的な取組などを庁内外において共有・認知していただくことができました。

## 工夫した点

### 計画作成 の力ギ

### 「ニーズの明確化」

計画作成以前は、隔年で乗降調査やアンケート調査等を行っていましたが、利用者が対象のニーズ調査を行っていませんでした。今回計画作成にあたり、市内不特定多数の方からアンケートに回答いただき、利用しない理由や要望などを把握することができ、課題を明確化させることができました。

## 苦労した点

### 「様々なニーズの計画への落とし込み」

各種アンケート調査等の実施によって地域のニーズが様々であることも把握し、取りまとめた計画に落とし込むことに苦労しました。

この中で、意見分類等を進めながら、指摘の多かった意見を取り上げていくとともに、計画の骨子作成段階において「住民グループインタビュー」を実施しながら、生の声も吸い上げ、計画における課題認識、及び事業の取組方針の充実を図りました。

## 『ハード・ソフト両面による公共交通ネットワークの総合的な整備』



鉄道



路線バス



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



施設送迎

## 策定計画

## 山形市地域公共交通計画（令和3年3月）

計画期間：令和3年度～7年度

計画区域：山形市全域

策定主体：山形市 [事務局：山形市企画調整部公共交通課]

前身計画：「山形市地域公共交通網形成計画（平成28年3月）」

## 作成のきっかけ

## 「前身計画期間の終了を受け、新たな課題への対応を図るため」

令和2年度までを計画期間としていた前身計画の取組の整理と評価を行った結果、市の総合計画で掲げる基本方針を実現するに当たって、「高齢者などの不安と多様なニーズへの対応」、「利用が伸びない公共交通サービス」、「日常生活における自家用車の多用」の3つの課題が明らかになりました。これを踏まえ、将来の街づくりを支える、自動車に頼らなくても誰もが快適に移動できる環境を構築するため、地域にとって望ましい公共交通ネットワークビジョン及び地域の移動手段を確保・充実させる取組をまとめ、作成しました。

## 【策定の経緯】

令和2年 4月 第1回協議会を開催

以後、アンケート調査実施や、各種団体との意見交換を2回、協議会を4回、庁内調整を4回開催

令和3年 3月 計画作成

## 需要やニーズの把握方法

## 「市民・バス利用者へのアンケート調査を実施、その他広域的な流動としてパーソントリップ調査結果も活用」

市民1,500世帯を対象としたアンケート調査の実施の他、路線バス及びコミュニティバス利用者に対するアンケート調査を実施し、需要とニーズを把握しました。

その他、市外からの流動として「山形広域都市圏パーソントリップ調査（2017年実施）」データに基づき、交通手段分担率やバス利用トリップ数等を把握しました。

## 上位/関連計画との整合

## 「県計画との整合のほか、市の様々な計画とも連携」

上位計画である山形県の地域公共交通計画、及び市の総合計画と整合を図ったほか、都市計画マスタープラン、立地適正化計画、連携中枢都市圏ビジョン、中心市街地関係、観光、環境、国土強靱化、地域福祉、交通安全等様々な行政分野の計画とも連携・整合を図りながら策定しました。

## 【対象地域の特徴】

●人口：240,441人

●高齢化率：30.4%

●人口密度：630.6人/k㎡

（人口、高齢化率は総務省「住民基本台帳人口（令和5年1月）」、面積は国土地理院「全国都道府県市区町村別面積調（令和5年4月）」）



## 特徴的な取組

### 「MaaSの段階的な導入に向けた取組の位置づけ」

令和3年度に策定した「山形市MaaS導入方針」に基づきMaaSの導入を推進しています。交通事業者、関係機関等で構成するコンソーシアムでの協議を踏まえ、令和5年2月に専用ポータルサイトを開設し、やまがたMaaS「らくのる」のサービスを開始しました。「らくのる」のサービスの第1弾として、スマートフォンアプリから路線バスとコミュニティバスの共通1日乗車券等と、飲食店の割引等のクーポンがセットになったデジタルチケットの販売を行っており、今後も段階的なサービスの拡充を予定しています。



▲山形市におけるMaaSの将来像  
（「山形市MaaS導入方針」より抜粋）

### 「バスバイ設置やバス待ち環境改善、交通結節点等のインフラ整備」

利便性向上等にむけてバスバイの設置やバス待ち環境の改善、公共交通ネットワークの構築に向けた交通結節点整備等のインフラ整備を進めることとしています。

なお、事業の推進にあたっては、多額の費用を要することから、「社会資本整備総合交付金（都市地域総合交通戦略事業、地域公共交通再構築事業）」の活用を目指し、今後、各種計画・戦略の策定を含め、インフラを所管する部局とも協議していく予定です。

### 「タクシー等を活用した新たな公共交通の導入（モデル事業の実施）」

路線バスの行き届かない地域を対象に、住民ニーズに応える補完的な交通モードとしてタクシー等の活用を検討しています。

計画作成時から、地域の意向及び準備状況を確認し、現在、市内4地区でのモデル事業（運行実験）の実施を進めています。



▲モデル事業における運行の様子  
（山形市提供資料）

## 取組のメリット

### 「将来像の共有と取組方針の明確化」

計画において目指すべき将来像をうたうことで、取組が必要な事業等が明確化され、計画作成以後もこれに基づき事業を推進しています。また、計画に位置付けた事業の予算確保の後押しにもつながっており、方向性を示しているからこそ、基幹たる事業へ予算の注力が可能となっています。

## 工夫した点

### 「パーソントリップ調査の活用による、市外からの流動実態も効果的に把握」

計画作成  
の力ギ

市内の高校には多数の隣接市町からの通学者がいる実状を踏まえ、計画作成前に実施された隣接市町を含めた「山形広域都市圏パーソントリップ調査」データを活用することにより、市民向けアンケートのみでは把握できない、市外からの流動など、精度高く効率的・効果的に把握でき、公共交通の現状把握、課題抽出に役立てられました。

## 苦勞した点

### 「様々な地区からの要望への対応」

計画作成に際し、様々な地区から新しい公共交通導入の要望が上がりました。その中で、各地区からの要望の精査や事業を進める上での検討体制の設立可能性等を見極めながら、事業実施の重点化を図りました。

また、限られた策定期間の中で、各種会議開催や庁内への説明・協議等を進める必要があったことから、これらのニーズの計画への反映について苦勞しました。

## 『学生も参加する協議会による幅広い意見の反映』



鉄道



路線バス



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



施設送迎

## 策定計画

## 米沢市地域公共交通計画（令和4年3月）

計画期間：令和4年度～8年度

計画区域：米沢市

策定主体：米沢市地域公共交通活性化協議会 [事務局：米沢市企画調整部地域振興課]

## 作成のきっかけ

## 「利用者の減少、人々の移動に対するニーズの変化への対応」

計画作成以前にも公共交通の見直し等を行うなどの対策を行ってきましたが、今後も公共交通の利用者の減少が見込まれる中、また、人々の生活が変化し移動に対するニーズへの変化が見込まれる中では、市全体を俯瞰して公共交通に求められる役割などを踏まえつつ、公共交通全体のあり方を見直すことが必要であることから、市全体の将来像の実現に向けた公共交通のあるべき姿を検討し、計画を策定しました。

## 【策定の経緯】

令和元年 自治体内で調整着手

令和2年 協議会設立、第1回協議会を開催

以後、各種調査を実施し意向を把握、また、協議会10回、分科会4回を開催

令和4年 3月 計画作成

## 需要やニーズの把握方法

## 「市民や高校生、大学生等へのアンケートや駅利用者ヒアリング調査の実施の他、交通事業者及び庁内他部局といった多様な主体に対するヒアリング調査を実施」

市民等へのアンケートと、駅利用者へのヒアリング調査を実施し、利用者の需要、ニーズを把握しました。また、交通事業者の他、まちづくり、福祉、観光、学校教育等、幅広い行政部局にもヒアリング調査を実施し、公共交通に係る現状と課題等を把握しました。

## 上位/関連計画との整合

## 「県計画等との整合のほか、都市マス・立地適正化計画、定住自立圏共生ビジョンとも連携」

上位計画である山形県の地域公共交通計画、及び市の総合計画と整合を図ったほか、都市計画マスタープラン（基本的な方針、目標、将来像等）、立地適正化計画（都市構造の見直し、基本方針）、置賜定住自立圏共生ビジョンとも連携を図りました。特に、立地適正化計画については、設定された居住誘導区域を踏まえ、公共交通網の形成を検討しました。

## 【対象地域の特徴】

●人口：77,232人

●高齢化率：32.4%

●人口密度：140.8人/k㎡

（人口、高齢化率は総務省「住民基本台帳人口（令和5年1月）」、面積は国土地理院「全国都道府県市区町村別面積調（令和5年4月）」

## 特徴的な取組

### 「市街地循環線の利便性向上と鉄道との接続性向上と増便」

市内で最も利用の多いバス路線である市街地循環線について、利用しやすい路線への再編やパターンダイヤ化等の取組を進めています。また、米沢駅でのJR線との接続性やバス自体の運行便数に課題があるため、鉄道との接続性向上や増便を目指しています。

### 「お店等との連携をはじめとしたバス待ち環境改善」

豪雪地帯であるため、バス停で快適に待っていただくため、歩道幅員の条件などをクリアできる箇所への上屋設置に向けて、上屋の設置主体である民間事業者と検討しています。

また、上屋が設置できなくても、バス停の近くにあるお店内で待っていただくなど、待合環境の改善に向けた取組を実施しています。

すでに上屋が設置されているバス停については、コンクリートが土台となっているバス停を設置するのではなく、上屋に直接パネルを固定することで、見やすさ向上のほか、待合スペースを拡充することができました。

#### 1) 信夫町バス停標識の移動

コワーキングスペーススタジオ八百万より提案を受け、バス停留所標識を移動した。移動前の標識位置は待合スペースが狭かったため、移動することでバス待ち環境の改善となった。



8

### ▲バス待ち環境の改善事例 (令和4年度第2回協議会資料より抜粋)



### ▲バス停掲示の見やすさの改善と待合スペースの拡充事例 (米沢市提供)

## 取組のメリット

### 「市として取り組むべき課題の明確化」

公共交通の方針を策定することにより、取り組むべき事項について、計画に記載の内容やスケジュールに沿って計画的に取り組むことができます。また、市の公共交通に関する今後の取組について、議会での説明や個別の要望等への対応など、対外的にも説明しやすくなりました。

## 工夫した点

### 「外部の有識者の招聘、協議会への学校関係者の参画」

計画作成  
& 実行  
のカギ

計画作成段階でのオブザーバーとして県総合交通政策課長、アドバイザーとして学識経験者等の外部有識者を招聘したほか、市内に3つある大学から大学生や小中学校・高校の関係者にも協議会に参画いただいています。

特に、生徒・学生については、協議会に参画いただくことによって、公共交通利用者としての意見を会議の場でも発信していただき、計画の作成や事業の見直しに反映することができています。

## 苦労した点

### 「公共交通に関する改善意識、利用促進の醸成に苦労」

自家用車社会であり公共交通利用者数が少ないことから、真に公共交通を利用したい人の意見を把握することが困難となっています。また、市民の方々にとって、公共交通を利用した生活自体を意識していただくことが難しく、事業の推進についてご協力をいただくことに苦労しています。

このため、今後は、公共交通自体の認知を上げていくための取組が重要と考えています。



## 『市内交通の全面リニューアル』

～子どもから高齢者まで、みんなが安全・安心・快適に出かけられる地域公共交通へのチャレンジ～



鉄道



路線バス



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



施設送迎

## 策定計画

## 本宮市地域公共交通計画（令和4年3月）

計画期間：令和4年度～8年度

計画区域：本宮市全域

策定主体：本宮市地域公共交通活性化協議会 [事務局：本宮市市民部生活環境課]

## 作成のきっかけ

## 「地域公共交通のことを“いっしょに”考えて実行することを目指して」

公共交通を取り巻く状況が大きく変化し続ける中で、市内の公共交通は大幅な再編、見直しがなされておらず、ニーズや求められる役割等に適していない可能性が考えられました。市民、関係団体と一緒に考えて実行し、市民の「生活の足」としてより良い地域公共交通を構築するために、計画を策定いたしました。

## 【策定の経緯】

令和2年	3月	自治体内の調整・準備開始
	7月	協議会設立、第1回協議会を開催
		以後、協議会、及び協議会WGをそれぞれ5回開催、アンケートや庁内ヒアリングを実施
令和4年	3月	計画作成

## 需要やニーズの把握方法

## 「住民アンケートや利用者アンケートの実施による交通手段の検証を実施」

市民3千人を対象にしたアンケート調査を実施し、日常の外出実態や公共交通利用状況等の把握を進めました。また、バスやデマンドタクシー利用者を対象としたアンケート調査も実施し、利用の概況や利用時の改善要望等の把握を通じて、既存交通手段の評価・検証に役立てました。

## 上位/関連計画との整合

## 「総合計画や各分野の行政計画と整合・連携」

『本宮市第2期総合計画』や『第2期本宮市まち・ひと・しごと創生総合戦略』と整合を図りつつ、都市計画マスタープランや都市再生整備計画（交通拠点の整備）、地域福祉計画、ゼロカーボンシティ宣言といった市の各行政分野の計画、広域連携中枢圏ビジョンとも整合、連携を図りました。

## 【対象地域の特徴】

●人口：29,958人

●高齢化率：28.5%

●人口密度：340.4人/km<sup>2</sup>

（人口、高齢化率は総務省「住民基本台帳人口（令和5年1月）」、面積は国土地理院「全国都道府県市区町村別面積調（令和5年4月）」



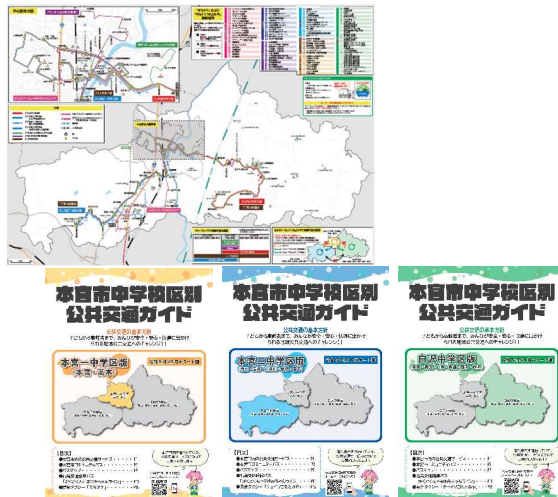
## 特徴的な取組

### 「市民ニーズに合った運行内容への見直し・リニューアル」

計画作成のきっかけでもある、これまで見直し・改善に着手していなかった公共交通を、市民ニーズに合った運行内容へ全面的な見直しを図るべく、取組を推進しています。

計画策定過程を通じて把握した市民ニーズや公共交通が抱える課題を踏まえ、令和5年10月より、交通資源の役割分担をコンセプトとした全面的な市内公共交通のリニューアルを行いました。

郡山市方面等の広域移動を担う鉄道や民間路線とも連携しつつ、朝夕の通勤通学や日中のまちなか移動を支えるコミュニティバス路線の拡充、きめ細かな移動需要に対応する乗合タクシーの拡充や定額タクシーの本格導入といった再編を行うとともに、バス停の設置やマップ・時刻表の配布などを実施しました。「利便性の向上」と「わかりやすさ」の充実に配慮した公共交通を目指しています。

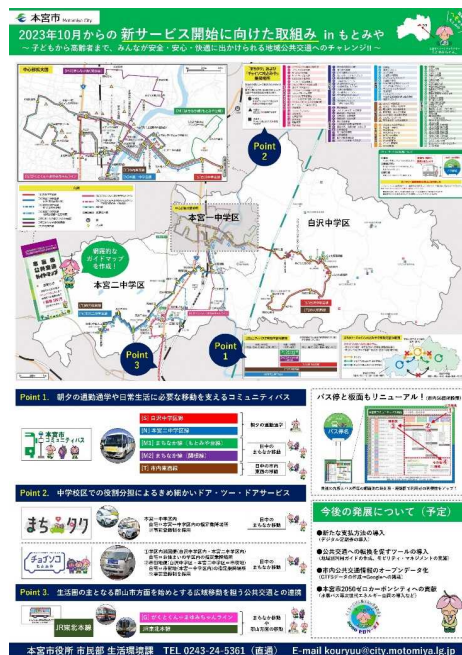


▲令和5年10月からのリニューアルの広報（本宮市広報資料）

### 「一般タクシーの活用を加え市内全域に公的タクシーサービスを実現」 『定額タクシー「まちタク」』

約1年間の実証運行を経て、一般のタクシーを市の補助により定額制で運行するようにし、メーター運賃に応じた3段階料金を適用しました（「まちタク」）。

市街地の移動は定額タクシー、郊外部から市街地への移動はデマンド型タクシーとすることで、3つの中学校区単位での役割分担による市内全域でのきめ細かな移動サービスを確保し、日中の時間帯、市街地の一定のエリアにおいて、自宅から商業施設、医療機関等の指定場所へドアtoドアで移動可能としました。



▲新たなサービス開始の取組ポスター（本宮市提供資料）

## 取組のメリット

### 「計画的な事業の実施」

目標達成に向けた施策・事業内容をあらかじめ計画することで、PDCAサイクルをスケジュールに基づいて行うことが可能となりました。

計画作成  
& 実行  
のカギ

### 「綿密な個別協議の実施による合意形成」

協議会のほかに、関係者間で具体的な施策について協議するWGを設置するとともに、協議会やWGの開催前に、都度資料作成に関する打合せを実施しています。打合せの結果悩ましい論点があれば、学識経験者へ相談したり、運行方針について事業者との綿密な個別協議を進めたりするなどによって、十分な意見の吸い上げと、よりよい施策の合意形成につなげることができました。

## 苦労した点

### 「新しいサービスについての幅広い周知」

新たなサービスの導入に際し、周知を図ることに苦労しています。上記の「まちタク」の実証運行に際しても、広報物を複数回にわたり全戸配布することや、市内公共施設、鉄道駅でのデジタルサイネージの活用、事業者から利用者への案内等を実施し、サービスの浸透が図られるように努めました。

## 『計画作成・実行プロセスを通じた公共交通の『自分事』化』



鉄道



路線バス



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



施設送迎

## 策定計画

## 鮫川村地域公共交通計画（令和5年2月）

計画期間：令和5年度～9年度

計画区域：鮫川村全域（必要に応じて周辺自治体を含む）

策定主体：鮫川村地域公共交通協議会 [事務局：鮫川村村づくり推進室]

## 作成のきっかけ

## 「総合戦略における“車がなくとも生活が持続可能な”過疎地の実現に向けて」

総合戦略において位置付けられた「コンパクトヴィレッジ」の実現に向けて、協議会を発足し、計画作成を進めました。総合戦略では「車がなくとも生活が持続可能な過疎地」という新たな価値の創出を図ることが位置付けられています。

## 【策定の経緯】

令和4年 3月 庁内各課を対象に現状と協議会設立について説明

協議会設立

第1回協議会を開催

以後、各種調査を実施し意向を把握、また、協議会6回開催

令和5年 2月 計画作成

## 需要やニーズの把握方法

## 「住民アンケートのほか、住民ワークショップを実施」

村民及び中高生用のアンケートを実施したほか、住民を対象にワークショップを計3回開催し、公共交通の認知状況、公共交通機関に対する不満や不安も含め、ニーズ把握が進められました。

## 上位/関連計画との整合

## 「地方創生に係る総合戦略の他、様々な行政部局の計画とも整合・連携、あわせて定住自立圏の共生ビジョンとも整合・連携」

村の関連計画として、『第2期鮫川村まち・ひと・しごと創生総合戦略』のほか、国土強靱化計画や子ども・子育て支援事業計画と整合・連携を図りました。

また、『しらかわ地域定住自立圏第2期共生ビジョン』とも整合を図り、持続可能な公共交通網の構築を目指しました。

## 【対象地域の特徴】

●人口：3,033人

●高齢化率：41.4%

●人口密度：23.1人/k㎡

（人口、高齢化率は総務省「住民基本台帳人口（令和5年1月）」、面積は国土地理院「全国都道府県市区町村別面積調（令和5年4月）」）



## 特徴的な取組

### 「住民共助の移動手段の確保や各種ソフト事業の推進」

現在、公共交通が運行していない各地域を対象に、村役場をはじめとした地域拠点へのアクセス向上を図るとともに、地域間交通への乗継や利便性の向上を図ることを目的として、新規交通として「デマンド型交通」の運行について検討・実証を進めています。また、支線交通を補完し、地域の移動の利便性向上を図るために、「スクールバスの一般客混乗」についても検討することを位置付けています。

さらに、総合戦略に位置付けられた「車がなくなるとも生活が持続可能な過疎地」という新たな価値の創出を図るために、村にとって本当に必要なデマンド交通の検討を通じて、地域を持続可能にする公共交通の役割を再確認しつつ、運転免許を持たない方に対し、運転できる地域の方たちに、乗り合わせ“共助”の願いをし、支援することで共助コミュニティ創出を図っていくことを事業として位置付けています。

また、「企画乗車券」や「体験乗車券」、キャッシュレス決済の導入の検討をはじめとして、ソフト事業を組み込み、公共交通機関の利用促進の小さな啓発活動からの取組を重視しながら進めていくこととしています。

## 取組のメリット

### 「住民にとっても公共交通を自分事として課題に向き合うことができた」

地域住民も交えた協議会の設置や計画作成のために実施したアンケート、ワークショップの開催により、公共交通の確保・維持について住民としても向き合うきっかけになったことが挙げられます。特に、地域の人からバスがなくなることへの不安・意見も挙げられ、必要な事業を住民自ら考える機会が創出されるなど、自分事として課題に向き合ってもらうことができた。

## 工夫した点

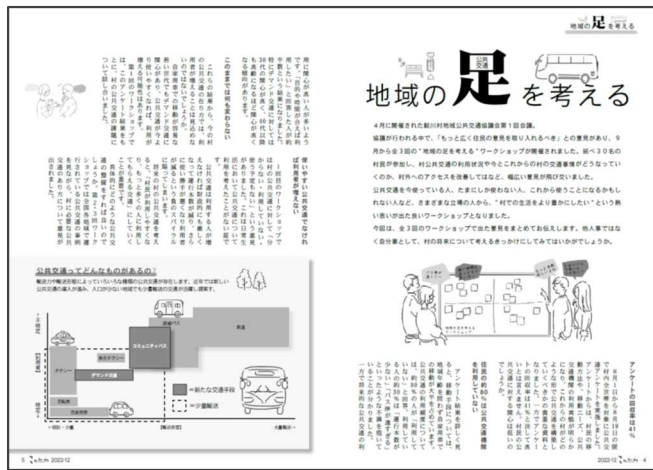
### 「村広報・懇談会による公共交通についての問題提起」

計画作成  
& 実行  
の力

デマンド型交通の主たる利用者の年齢層を踏まえ、村広報での公共交通に関する特集記事を年数回実施し、公共交通に関する今後の取組みや現状などについて問題提起を行いました。

地域懇談会でも、デマンド交通の実施に向けて住民説明を行ったほか、村の区長会や民生児童委員協議会、老人クラブのイベントなどを活用し、利用状況や利用方法等の説明も行いました。

また従来、公共交通を利用する村民は、高校生や福祉施設利用者が主でした。しかし、村内の高校が閉校したことにより、公共交通の利用者数が激減しました。このため、公共交通を維持するに当たり、村広報紙を活用し、「公共交通の旅」として、通勤通学以外の外出における利用を提案しました。



▲広報さめがわ(2022年12月号)に掲載された公共交通特集



▲広報さめがわ(2023年3月号)に掲載された公共交通の旅特集

## データ活用と関係者との連携

福島県会津若松市 柏木 康豪 さん

(当時) 企画政策部地域づくり課



### ■民間路線の再編と乗降調査

着任当初は、地元バス会社の経営再建が課題でした。当時は知識・経験不足で、事業者や住民と対峙するノウハウも現場感覚もありませんでしたが、減便等の判断材料となるデータを取得するため、とにかく実際にバスに乗って乗降調査を実施したり、利用者アンケートを実施したりしました。このときに、単に「減便します」というのではなく、**関係者が納得感を得て進めていくことの重要性と、納得感はデータを積み上げなければ得られないことを学びました。**

### ■コミュニティバスの実証運行

その後、市内の交通空白地域（金川町・田園町）におけるコミュニティバスの運行に取り組みました。国の補助による実証運行が途中で打ち切りとなってしまった一方、地域からは強く継続を望む声が上がリ、継続に向けた検討を行うことになりました。

- **GISツールの活用による潜在的な需要の分析** 実証運行時の利用は低調であったものの、まずは潜在的な需要を検証するため、庁内で活用可能だった**GISツール**を用いて、**地図上に地域の一人ひとりの住居の位置やその方の属性（高齢者、学生等）、バス路線の経路等を可視化**することで、**需要の分析**を行いました。

- **地域住民と対話を通じた需要の把握** その後、学識経験者のアドバイスの下で、**地域住民が参画する勉強会**を立ち上げ、分析結果を共有しながら議論を進めました。**利用者ヒアリングや記名式のアンケート**を実施し、定量的なニーズの検証を行いました。（なお、記名式の場合は、**利用を希望する回答の数が無記名の場合に比べて半分**となるなど、記名の有無により回答精度に大きな相違がありました。）以降も住民の口コミによる利用促進と並行して、意見交換会やアンケートを重ねる中で、徐々に利用を希望する方が増加し、**需要の積上げ**を行うことに繋がりました。

- **住民主体の運行のあり方の検討** 把握した需要を踏まえ、勉強会において、想定される運賃収入を試算し、その結果に基づいて運行量の検討を行いました。**ニーズに合った運行量や、持続性を担保するための収支の考え方**について住民を含む関係者で共有することが可能となり、運賃収入では不足する運行経費について、**地元による負担も含めた分担の枠組み**を作ることに繋がりました。

約2年間の議論を経て再出発したコミュニティバスは、結果として、実証運行時から**運行量は1/4以下**となった一方、**利用者は2~3倍**に増加し、**目標とする収支率も達成**する結果となりました。

- **データ活用と関係者との連携** この経験から、**データを活用しつつ、地域と連携して取り組むことの重要性**を学びました。自治体だけで考え取り組んでいくことには限界があります。住民一人ひとりの生活がイメージできるようなデータを持って現場に入り、膝を突き合わせて対話を重ねて地域の関係者の理解を得、皆が「自分ごと」として考え連携することで、**地域に真に必要で、実際に使われる公共交通**をつくることができるのだと感じました。

### ■市単独の網形成計画と広域計画の作成

こうした経験が、平成28年の市単独の計画や、令和2年の広域計画の作成に繋がっています。計画期間内ではあることには限界がありますが、**データを分析することで、優先的に取り組むべき課題や地域が見えてきます**。乗降調査等による**定量的な現状分析**や、その結果を踏まえた**地域住民インタビュー・意見交換会**等による**定性的な需要把握**を通じ、**優先順位や関係者の役割分担に基づく計画的な取組**が可能となりました。

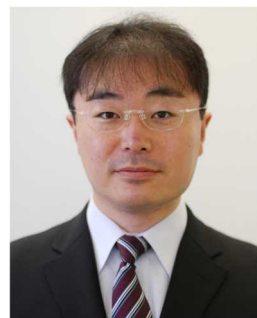
(▶広域計画の事例についてはP37参照)



## 計画作成の進め方（法定協議会の活用）

岩手県矢巾町 林野 幸栄 さん

（当時）企画財政課



### ■矢巾町地域公共交通網形成計画（第1期）の作成の経緯

- **町議会・特別委員会の設置と計画作成の提案** 計画作成の最大のきっかけは、町議会での特別委員会の設置でした。従来町で運行していたコミュニティバスは、「この地域も経由してほしい」といった個々の要望に応え続けた結果、かえって使い勝手の悪い総花的な長大路線となり、「空気を運ぶバス」と言われるほど利用は低迷していました。これを背景に、バスの存廃等に関し、1～2ヶ月に1回の頻度で委員会に呼ばれることになりました。  
委員会では多種多様な意見が上がり、方針を統一することが困難な状況であったことから、町から地域交通法に基づく**地域公共交通網形成計画（現：地域公共交通計画）**の制度を委員会で説明し、一旦まっさらな状態から住民の意見を拾い、計画を作成することについて了承いただきました。
- **幅広い構成員の参画による法定協議会の設置** 町には従来、コミュニティバスの運行について協議する「バス運営協議会」が設置されていましたが、バスの運行を前提とする同協議会でバスの存廃を含む議論を進めることは難しく、まずはこの協議会を廃止しました。その代わりに、法定協議会を設置し、高齢者団体や福祉団体の代表者など現場での日々の利用に近い方々をはじめとする幅広い構成員に参画いただくこととしました。法定協議会に幅広い代表性や専門性を持たせることにより、議論の結果について納得感が生まれ、議会にも随時検討状況を報告することで、少しずつ理解を得ながら検討を進めることができました。
- **郊外地域でのデマンド型乗合タクシーの導入** 計画作成に当たっては、職員自らバスに乗り込むなど利用実態の調査を重点的に行いました。その結果、公共交通がなければ移動ができない方が一定数いらっしゃることも判明しました。法定協議会のほか、その下に設けたWGで累次の協議を重ね、最終的に、財政負担と移動手手段確保のバランスの観点から**デマンド型乗合タクシーの導入**を決定しました。  
導入に当たっても様々な要望をいただく中、運行を委託するタクシー事業者との調整や、具体のシステム、運行方式等の比較検討に苦労しましたが、一つずつ段階を踏んで了承を得ながら進めていきました。
- **町中心部での循環バスの導入** また、デマンドだけでは町内全ての移動需要には対応できないことから、人口集中地域に特化した**市街地循環バス**も並行して導入しました。背景には、バスのない町になること、バスの乗り方が分からない子どもたちが増えることを避けたいという思いもありました。
- **計画作成のメリット** 公共交通再編の議論を法定協議会を中心に行えたことの意義は大きかったと思います。また、学識経験者に入っていただくことで、論点を客観的に整理いただけたことや、データ分析等に関する専門的なアドバイスをいただけたことも大きなメリットでした。計画作成後も、個々の事業に関する住民の意見や議会の提案等に対し、法定協議会の枠組みを活用することで適確に対応することができています。

### ■広域計画の策定に向けて

隣接する盛岡市への通院や買い物のための移動など、町内の移動需要は必ずしも町内で完結しません。こうした**自治体の区域を跨ぐ移動の課題**にも対応していくため、現在、近隣自治体で連携し**広域での計画作成**に向けた検討を進めています。

広域で路線バス事業を運営する**交通事業者と自治体との連携強化**や、数年単位で職員が異動する**自治体における政策の継続性確保**の観点からも、今後広域連携は一層重要になるのではないかと感じています。

（▶町単独計画の事例についてはP45参照）

# 【付録①】 実務に関する参考資料

地域公共交通計画の作成やその実行に関して、国土交通省本省や各地方運輸局において、実務の参考となる各種手引き・マニュアル等が発行されています。効果的に取組を推進する上での参考としてください。

## ■ 「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き」 （国土交通省総合政策局、第4版（令和5年10月））

地域交通法に基づく地域公共交通計画等の作成に当たり、計画の作成手順や考え方を解説しています。

地域交通法の理念や計画作成・運用に関する基本的な考え方を示す「**理念編**」の他、各種調査・分析、法定協議会の設置・運営方法等を紹介する「**実践編**」、計画作成以後の事業の進め方に関する「**別冊**」の3部で構成されています。

[https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei\\_transport\\_tk\\_000058.html](https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport_tk_000058.html)



## ■ 「なるほど“公共交通”の勘どころ」 （国土交通省九州運輸局）

計画を作成し、その計画に基づき公共交通に関する事業を実施する中で、様々な段階での悩み事に対し、解決に向けたヒントを事例とともに解説しています。

最新版では、計画作成済みの自治体への調査を通じて、他地域でも参考になる優良事例等を紹介しています。

[https://www.tb.mlit.go.jp/kyushu/m\\_koukatsu.html](https://www.tb.mlit.go.jp/kyushu/m_koukatsu.html)



## ■ 「はじめての地域公共交通」 （国土交通省中部運輸局）

地方自治体において地域公共交通の業務を担当される方への「入門書」として、地方自治体が地域公共交通に取り組む意義から、協議組織の運営、計画策定のポイント、計画の評価などについてわかりやすく解説しています。

<https://www.tb.mlit.go.jp/chubu/tsukuro/library/index.html>



## ■ 「地域公共交通会議等運営マニュアル」 (国土交通省中部運輸局)

道路運送法に基づく「地域公共交通会議」(P66参照)における協議事項を中心に、協議内容の検討や内容に応じた資料作成のポイントなどについて、協議によって得られる法令上の特例も交えつつ紹介しています。

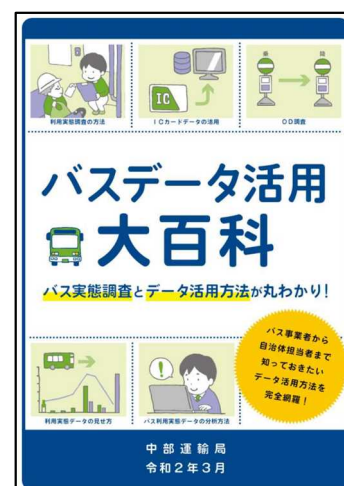
<https://www.tb.mlit.go.jp/chubu/tsukuro/library/index.html>



## ■ 「バスデータ活用大百科」 (国土交通省中部運輸局)

バスに関するデータの活用目的や、目的に応じた具体的な調査方法・分析方法、効果的な見せ方等について、図表を交えつつ詳しく解説しています。

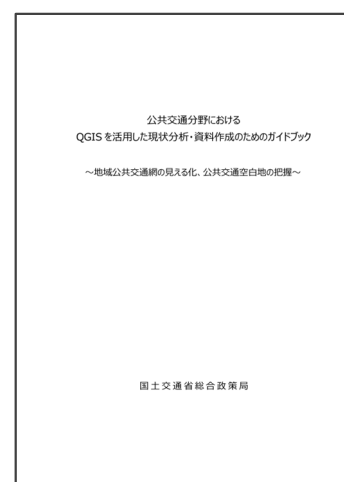
<https://www.tb.mlit.go.jp/chubu/tsukuro/library/index.html>



## ■ 「公共交通分野におけるQGISを活用した 現状分析・資料作成のためのガイドブック」 (国土交通省総合政策局)

計画の検討や実施、更には検証、計画の見直し等の場面を念頭に、GISソフトを使用し、地域公共交通網を“見える化”したり、分析したりする手法を紹介しています。

<https://www.tb.mlit.go.jp/hokushin/content/000161410.pdf>





# [付録②] 地域公共交通の「リ・デザイン」

## ■ 地域公共交通のリ・デザイン（地域交通法の改正）

地域公共交通は、住民生活や地域の社会経済活動に不可欠な社会基盤ですが、人口減少やモータリゼーション等による長期的な利用者の落ち込みに加え、新型コロナウイルス感染症の感染拡大によるライフスタイルの変化の影響もあり、大変厳しい状況に置かれています。

こうした状況を踏まえ、**地域の関係者の「共創」**、すなわち、交通事業者単独で取り組むのではなく、地域の関係者が自分事として連携・協働し、**利便性・持続可能性・生産性の高い地域公共交通ネットワークへの「リ・デザイン」（再構築）**を進めることを推進するため、令和5年に地域交通法等の改正が行われました。

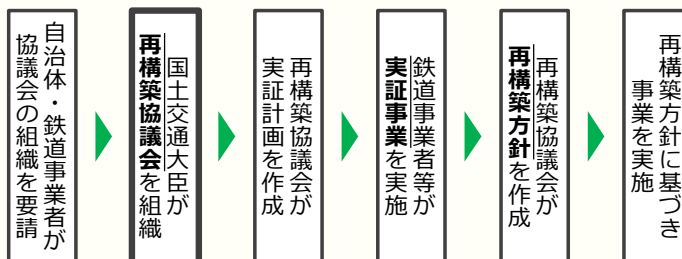
### ■ 令和5年地域交通法等の改正の概要 令和5年10月1日全面施行 （地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律（令和5年法律第18号））

#### 地域の関係者の連携と協働の促進【地域交通法】

- ・**目的規定**に、自治体・公共交通事業者・地域の多様な主体等の「地域の関係者」の「連携と協働」を追加し、**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。
- ・地域の関係者相互間の連携に関する事項を、**地域公共交通計画への記載**に努める事項として追加。

#### ローカル鉄道の再構築に関する仕組みの創設・拡充【地域交通法】

- ・自治体又は鉄道事業者からの要請に基づき、関係自治体の意見を聴いて、国土交通大臣が組織する「**再構築協議会**」を創設（協議会の開催、調査・実証事業等に対して国が支援）。
- ・また、協議会において①鉄道輸送の維持・高度化②バス等への転換のいずれかにより利便性・持続可能性の向上を図るための方策について協議が調ったときは**再構築方針を作成**。国は協議が調うよう積極的に関与。
- ・国は、大臣認定を受けた同事業によるインフラ整備に取り組む自治体について、社会資本整備総合交付金等により支援。＜予算＞



（協議会では「廃止ありき」「存続ありき」の前提を置かず議論）

※JR各社は、引き続きJR会社法に基づく「大臣指針」を遵守し、国鉄改革の実施後の輸送需要の動向等を踏まえて現に営業する路線の適切な維持等に努めることが前提

#### バス・タクシー等地域交通の再構築に関する仕組みの拡充【地域交通法】

##### 「地域公共交通利便増進事業」の拡充

- ・自治体と交通事業者が、一定の区域・期間について、交通サービス水準（運行回数等）、費用負担等の協定を締結して行う「**エリア一括協定運行事業**」を創設。
- ・国は、**複数年の支援総額を事前明示**するとともに、インフラ・車両整備に対する社会資本整備総合交付金を含め、予算面で支援（上下分離も可能）。＜予算＞

##### 「道路運送高度化事業」の拡充

- ・AIオンデマンド、キャッシュレス決済、EVバスの導入等の**交通DX・GXを推進**する事業を創設。
- ・国は、インフラ・車両整備に対する社会資本整備総合交付金を含め、予算面で支援するとともに、（独）鉄道・運輸機構の出融資や固定資産税の特例措置により支援できるよう措置。＜予算・財投・税制＞

#### 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】

地域の関係者間の協議が調ったときは、国土交通大臣への届出による運賃設定を可能とする**協議運賃制度**を創設。（※乗合バスについては、平成18年より協議運賃制度を導入済。）



# と関連支援制度

## ■ 地域公共交通リ・デザイン関連予算（R5年度補正・R6年度当初予算）

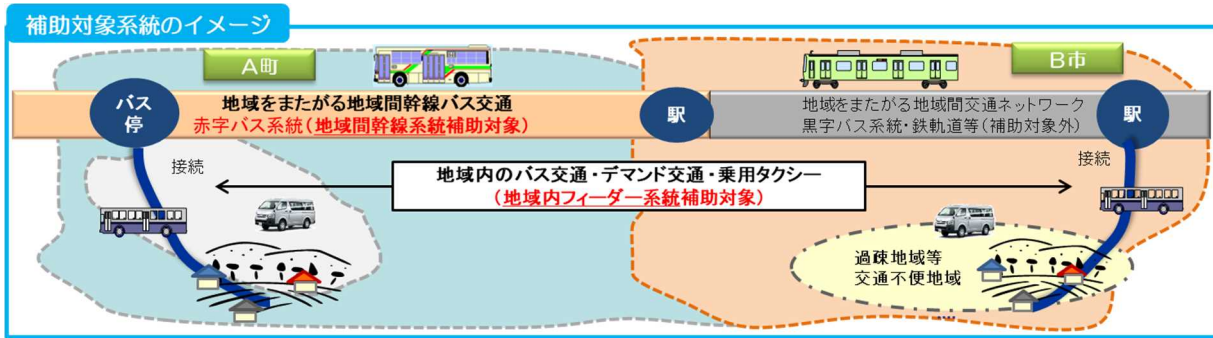
左記の法改正も踏まえ、地域公共交通のリ・デザインに向けて様々な財政的支援を実施しています。

### 地域公共交通確保維持事業（地域の実情に応じた生活交通の確保維持）

#### ① 地域間幹線系統補助・地域内フィーダー系統補助

地域特性や実情に応じた最適な生活ネットワークを確保・維持するため、**地域公共交通計画に基づいて行われる**、地域間交通ネットワークを形成する「**地域間幹線系統の運行**」や幹線バス等の地域間交通ネットワークと密接な「**地域内のバス交通・デマンド交通の運行**」を支援しています。

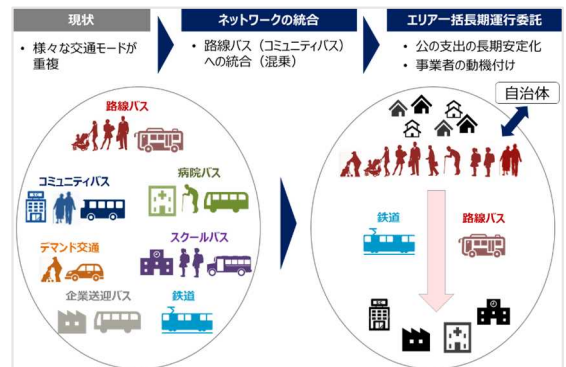
また、地域公共交通計画のアクションプランである「**地域公共交通利便増進実施計画**」等の認定を受けた取組に対しては、**各種の特例措置**（補助要件の緩和等）により一層の支援を行っています。



#### ② エリア一括協定運行事業 [R5年度新設]

自治体と交通事業者が協定を締結し、**一定のエリアを一括して運行する事業**について、**複数年（最長5年）定額で支援**する制度を創設しました（R5地域交通法改正）。

**交通事業者の安定経営・経営改善インセンティブ**を確保しつつ、**官民連携による交通ネットワークの安定化・品質保証**の実現を促進します。



#### ③ 地域公共交通調査等事業（計画等の策定への支援）

地域公共交通計画や地域公共交通利便増進実施計画等の策定や推進に必要な経費を支援しています。

※その他、地域公共交通確保維持事業として、離島航路・航空路支援、バリアフリー化の促進等様々な事業を実施

### 地域公共交通再構築事業等（社会資本整備総合交付金）

まちづくり等の地域戦略と連動しつつ、**地域公共交通計画のアクションプラン**に基づいて行う**持続可能性・利便性・効率性の高い地域交通ネットワークへの再構築**に当たり必要な**ハード整備（鉄道施設・バス施設）**について、自治体への交付金により支援します。 [R5年度新設]



### 共創・MaaS実証プロジェクト

交通を地域の暮らしと一体として捉え、「**官民共創**」、「**事業者間共創**」、「**他分野共創（交通と他分野の垣根を越えた共創）**」といった**地域の多様な関係者の「共創（連携・協働）**によりその維持・活性化に取り組む実証事業等を支援します。



※その他、自動運転の実証支援やローカル鉄道の再構築支援など多様な支援を行っています。お気軽にお問い合わせください。



公共交通利用促進キャラクター  
のりたろう



東北運輸局マスコットキャラクター  
とうほくろっ犬

	お問い合わせ先・住所	電話番号
国土交通省 〒983-8537	東北運輸局 交通政策部 交通企画課 仙台市宮城野区鉄砲町1	022-791-7507
東北運輸局 〒030-0843	青森運輸支局 総務企画部門 青森市浜田字豊田139-13	017-739-1501
東北運輸局 〒020-0891	岩手運輸支局 総務企画部門 紫波郡矢巾町流通センター南2丁目8-5	019-638-2154
東北運輸局 〒983-8537	宮城運輸支局 総務企画部門 仙台市宮城野区扇町3丁目3-15	022-235-2517
東北運輸局 〒010-0816	秋田運輸支局 総務企画部門 秋田市泉字登木74-3	018-863-5811
東北運輸局 〒990-2161	山形運輸支局 総務企画部門 山形市大字漆山字行段1422-1	023-686-4711
東北運輸局 〒960-8165	福島運輸支局 総務企画部門 福島市吉倉吉田54	024-546-0345

地域公共交通計画の作成、その他地域公共交通に関する  
お困りごとは、お気軽に運輸局までご相談ください！

「地域公共交通計画」作成・取組事例集  
～事例に学ぶ計画作成・実行のポイント～

---

---

発 行：国土交通省 東北運輸局 交通政策部 交通企画課  
作業協力：株式会社日本能率協会総合研究所

---

---

