資料４

国土交通省　総合政策局　地域交通課

地域公共交通計画の「アップデートガイダンス Ver1.0」

概要版



地域交通をともに創る：アップデートの本質とは？

人は移動ができなければ、生活も活動も楽しみも成り立ちません。地域交通は、買い物・教育・医療等のエッセンシャルサービスのアクセス役として、人々の営みを支える基盤であり、その充実度が地域の活力を左右します。しかし、多くの地域では、少子高齢化などによる利用者不足、運転者不足などにより、地域交通の利便性・生産性・持続可能性が低下しています。この課題に対応し、地域全体の利益を向上させるためには、自治体や交通事業者のほか、医療、福祉、教育、観光、経済など多様な関係者が連携し、地域交通を構築することが不可欠です。

「地域公共交通計画」は、単なるデータ分析や課題、施策の寄せ集めではなく、地域交通の目指す姿を示し、その実現に向けた道筋を示す指針です。同時に、まちづくりや福祉、教育、観光などの他分野と連携し、関係者が共通認識を持ち、協働を促す「司令塔」としての役割も担います。地域公共交通計画のアップデートは、単なる計画の作成や改訂ではなく、多様な関係者が共通の目標を掲げ、時には意見の違いを乗り越えながら協力し、地域交通のリ・デザイン、「交通空白」の解消に取り組むことを意味します。

多様な関係者が地域の課題を「自分ごと」として捉え、問題認識を共有し、それぞれの役割を認識した上で行動することが、地域交通の持続的な発展の鍵となります。近年、モビリティデータの活用が進み、実態把握や計画作成の根拠としての役割に加え、取り組みのモニタリングや関係者間のコミュニケーションツールとしても活用の幅が広がっています。こうした新たなアプローチを取り入れながら、地域ごとの課題解決に向けた具体的な手法を探ることが求められます。

本書は、これから地域公共交通計画の作成や改訂に取り組む方々が、計画の意義やアップデートの進め方を理解し、実践できるよう支援することを目的としています。ただし、本書に示した手順を形式的に踏襲するだけでは、真に効果的な計画にはなりません。地域が抱える課題や、多様な関係者との連携の重要性を改めて考え、モビリティデータを活用しながら関係者間の対話を深め、地域交通のリ・デザインに継続的に取り組んでいくことが求められます。その先に、利便性・生産性・持続性が向上し、次世代に受け継がれる地域交通の姿が実現するのです。

「地域公共交通計画」の実質化に向けた検討会　構成員　（50音順・敬称略・◎は座長）

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

「アップデートガイダンス」概要版の位置づけ

- 各地域における厳しい地域交通の現状に対応しながら、自家用車に頼りすぎることなく、誰もが気兼ねなくおでかけできる社会の実現を目指し、**モビリティデータを活用した、無理なく、難しくなく、実のある地域公共交通計画に「アップデート」**することが求められます。
- 本概要版では、アップデートを進めるうえでの重要なポイントとして、地域公共交通計画の**「現状診断」と「KPI・目標値の設定」**に焦点を当てて解説します。

計画の作成　　**計画の評価**

現状診断



モビリティデータを活用して地域の現状を診断します

地域交通が目指す姿の設定



地域全体が目指す姿に照らして求められる地域交通の役割を明確にします

施策の設定



地域交通が目指す姿の実現に向けて、課題を解決するための手段を設定します

KPI・目標値の設定



施策の進捗・効果を的確に説明できるKPIと目標値を設定します

評価



計画の実行力を高めるためのモニタリング・評価の内容・手順を設定します

本概要版において検討の具体的なイメージを紹介します

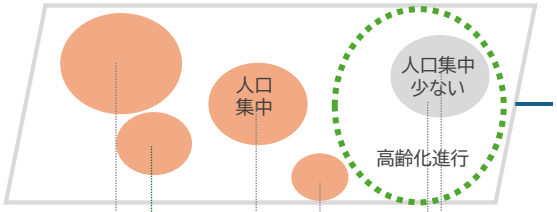
各項目の具体的な作業手順については、「アップデートガイダンス」手順書で紹介しています。合わせてご確認ください。

① データを活用した現状診断のポイント

- 地域公共交通計画の「アップデート」に向け、地域交通の課題や将来の見通しを可視化し、施策の解像度を高めるためには、モビリティデータの活用が必要不可欠です。
- 本概要版では、検討ステップごとに、可視化する際に活用できるデータや具体的な分析・考察のイメージについて解説します。

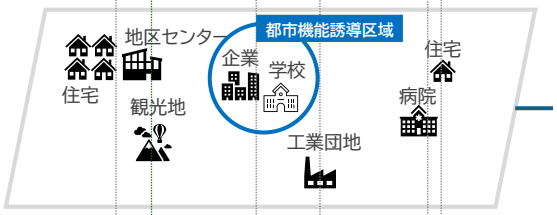
データ類型

1-1 人口情報



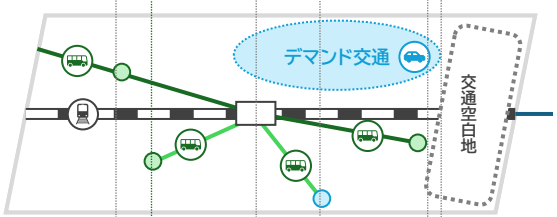
- 居住(夜間)人口
- 高齢人口
- 従業者数　など

1-2 地域特性情報



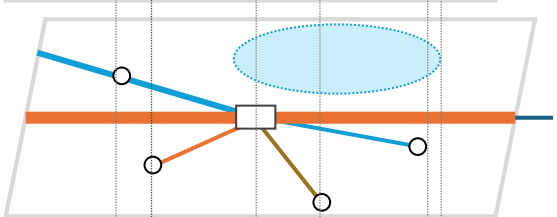
- 事業所・従業者数
- 立地適正化計画で定めた拠点・軸
- 施設分布情報(例:医療機関・福祉施設、学校、おでかけ先、工業用地、観光資源)　など

1-3 交通ネットワーク情報



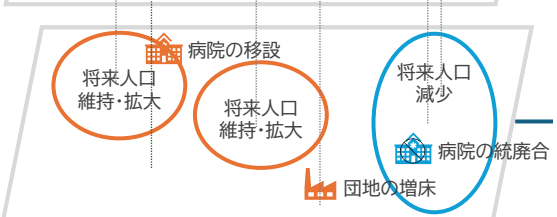
- 鉄軌道・バス・タクシー・デマンド交通・公共/日本版ライドシェアなどの系統・区域情報、サービスレベルの情報　など

1-4 交通サービス利用情報



- 鉄軌道・バス・タクシー・デマンド交通・公共/日本版ライドシェアなどの停留所別乗降人数、利用実績、停留所間流動　など

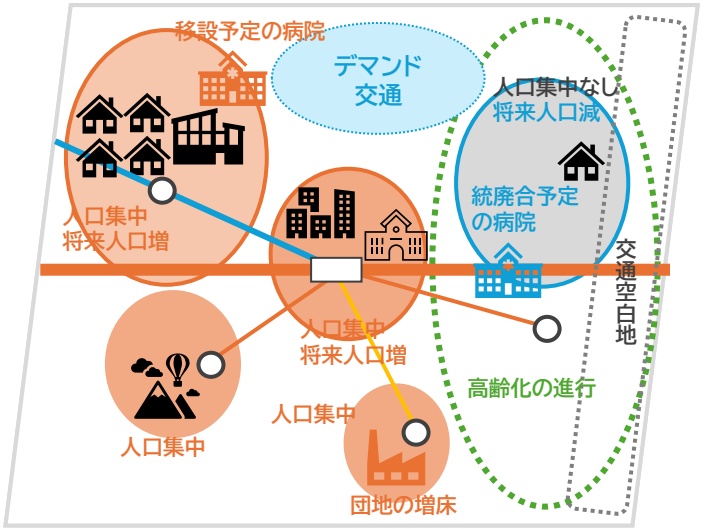
潜在需要情報



- 将来の人口動向
- 将来の開発計画
- 交通手段別の発生集中交通量・分布交通量
- 逸失需要　など

データを活用した現状診断（現状把握＋課題の洗い出し）

データに基づき「現状把握」を行います

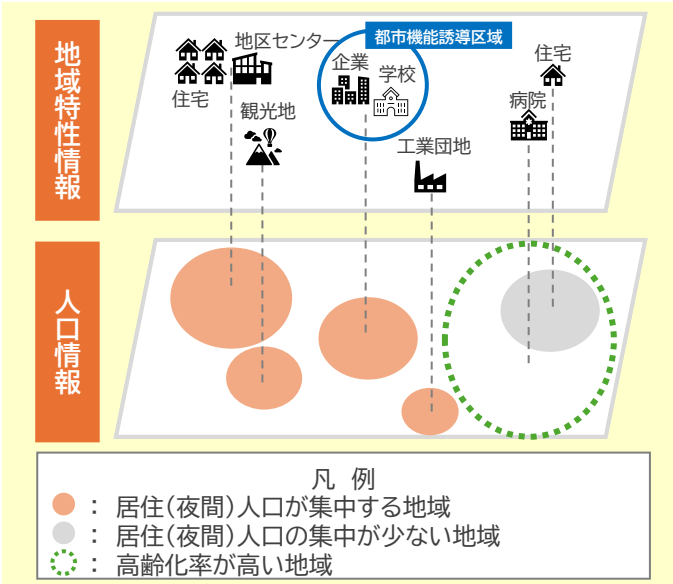


現状把握の結果をもとに「課題の洗い出し」を行います(P9参照)

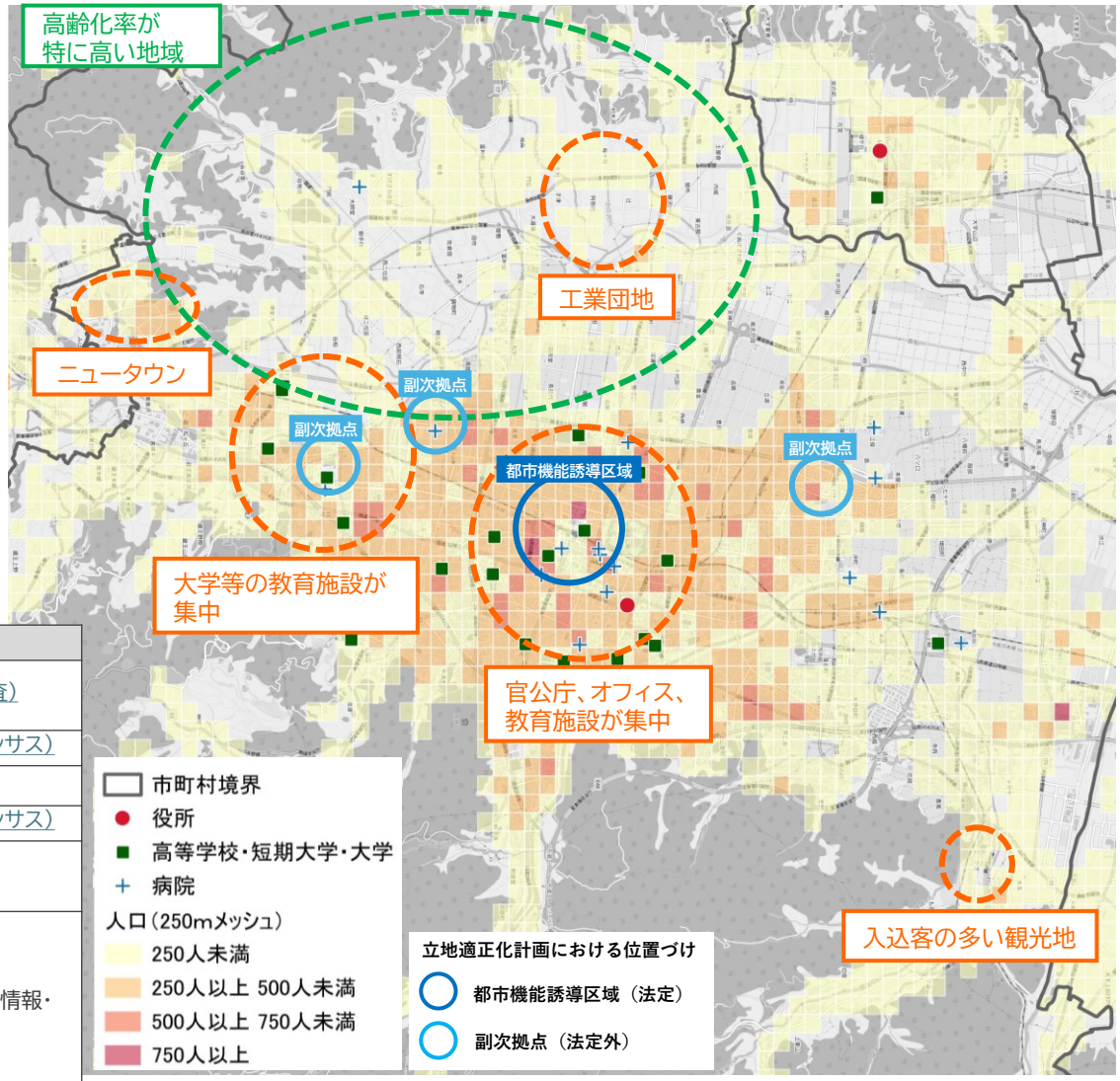
1-1 「人口情報」と「地域特性情報」を重ね合わせましょう

- 人口情報（居住人口、高齢人口、従業者数など）と地域特性情報（病院、学校、企業、観光地など）・立地適正化計画（都市機能誘導区域・居住誘導区域など）を重ね合わせることで、**移動の出発地・目的地の分布状況**を把握します。また、以降の検討の基礎情報として活用できます。

重ね合わせる情報の例



重ね合わせのイメージ



※居住人口（夜間人口）に加えて、従業者数を重ね合わせることで、昼間時間帯の人口分布の実態を確認することができます

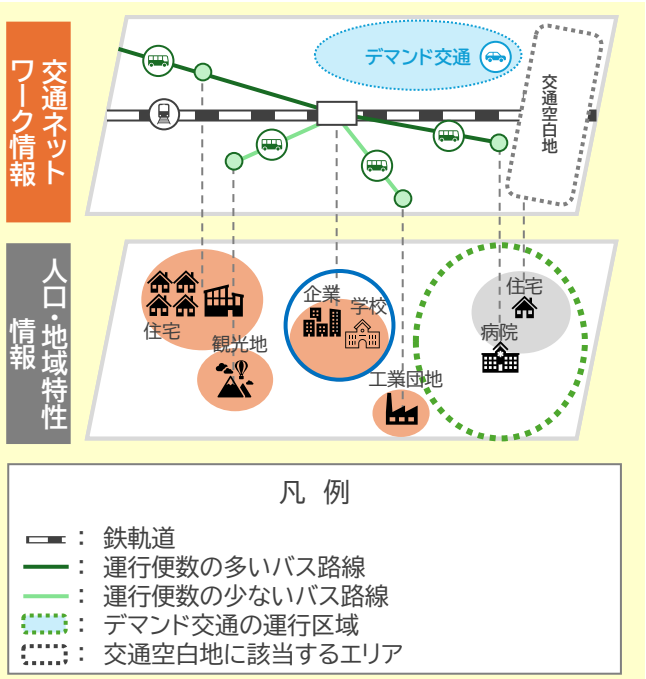
活用できるデータの例

データ内容		データ取得先
人口情報	居住人口（夜間人口）	e-Stat統計地理情報システム（国勢調査）
	高齢人口	
	従業者数	e-Stat統計地理情報システム（経済センサス）
地域特性情報	公共交通軸・拠点	各地方公共団体の立地適正化計画等
	事業所数	e-Stat統計地理情報システム（経済センサス）
	標高・勾配	国土数値情報
	土地利用	
	医療機関・福祉施設	国土数値情報、行政担当部署から住所情報・位置情報を取得
	学校	
	おでかけ先（文化施設、公共施設、集客施設等）	
	工業用地	
	観光資源	

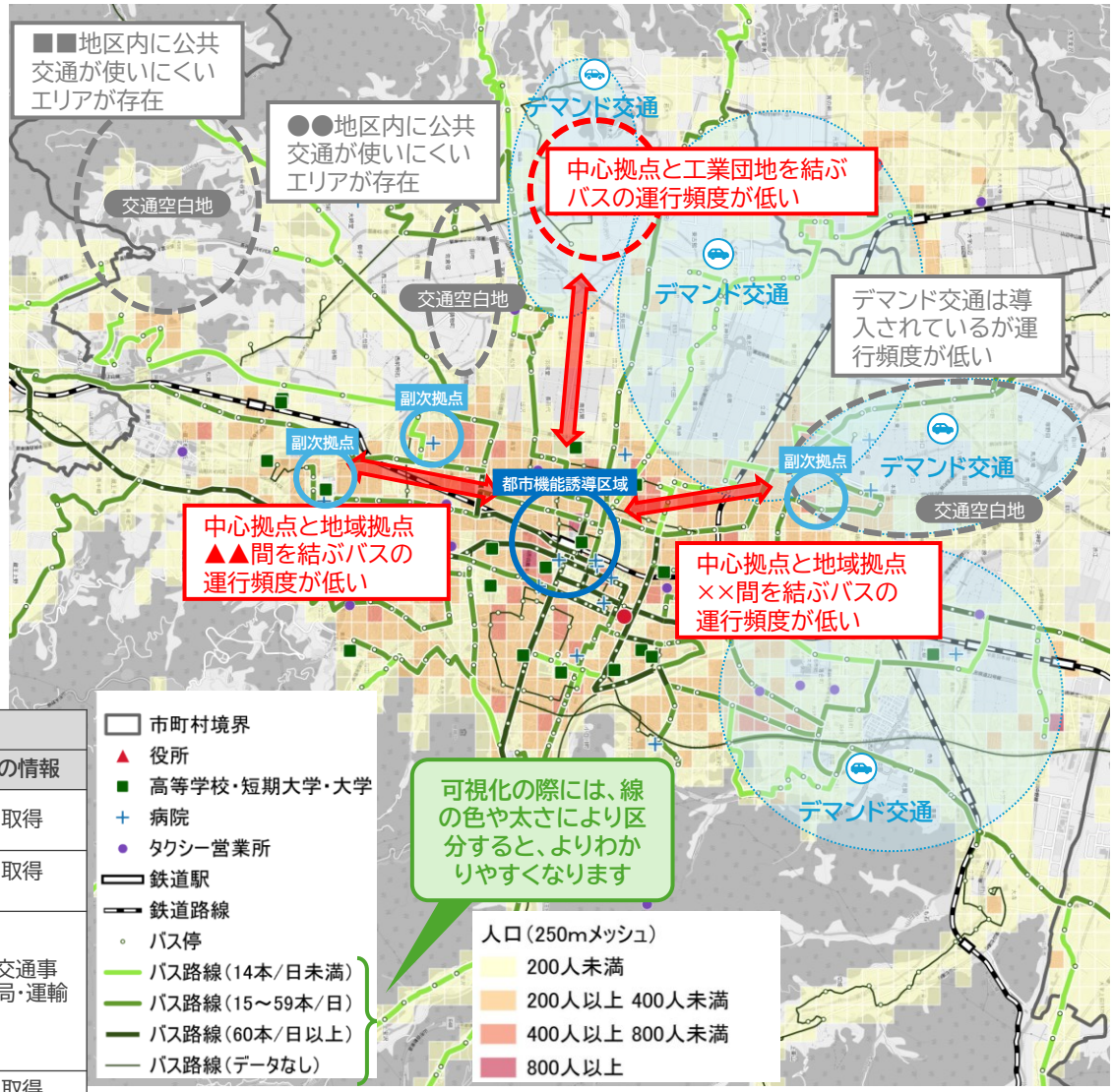
1-2 「交通ネットワーク情報」を重ね合わせましょう

- 人口・地域特性情報に対して交通ネットワーク情報（鉄軌道・バス・タクシー・デマンド交通・公共／日本版ライドシェアなど）の情報を重ね合わせることで、「交通空白」の実態や立地適正化計画の「公共交通軸」との整合の状況などを把握します。

重ね合わせる情報の例



重ね合わせのイメージ



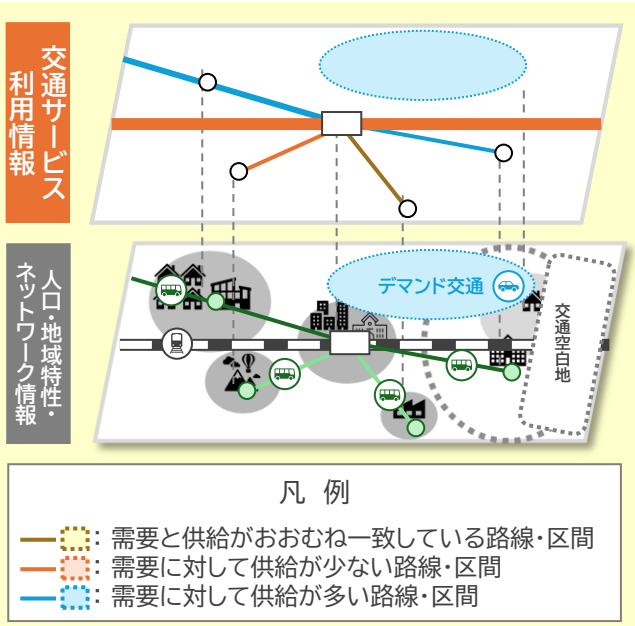
活用できるデータの例

データ内容	データ取得先	
	系統・区域・地点等の情報	サービスレベルの情報
鉄軌道	交通事業者から取得、国土数値情報	交通事業者から取得
路線バス・コミュニティバス	交通事業者から取得、国土数値情報	交通事業者から取得（GTFS-JP等）
タクシー営業所	行政担当部署、交通事業者、地方運輸局・運輸支局から取得	行政担当部署、交通事業者、地方運輸局・運輸支局から取得
日本版ライドシェア運行区域		
公共ライドシェア運送区域		
デマンド交通区域		
施設送迎バス	各運営主体から取得	各運営主体から取得

1-3「交通サービスの利用情報」を重ね合わせましょう

- 人口・地域特性情報・交通ネットワーク情報に対して、利用実績の情報を重ね合わせることで、**交通サービスの需要と供給のギャップ**を把握します。

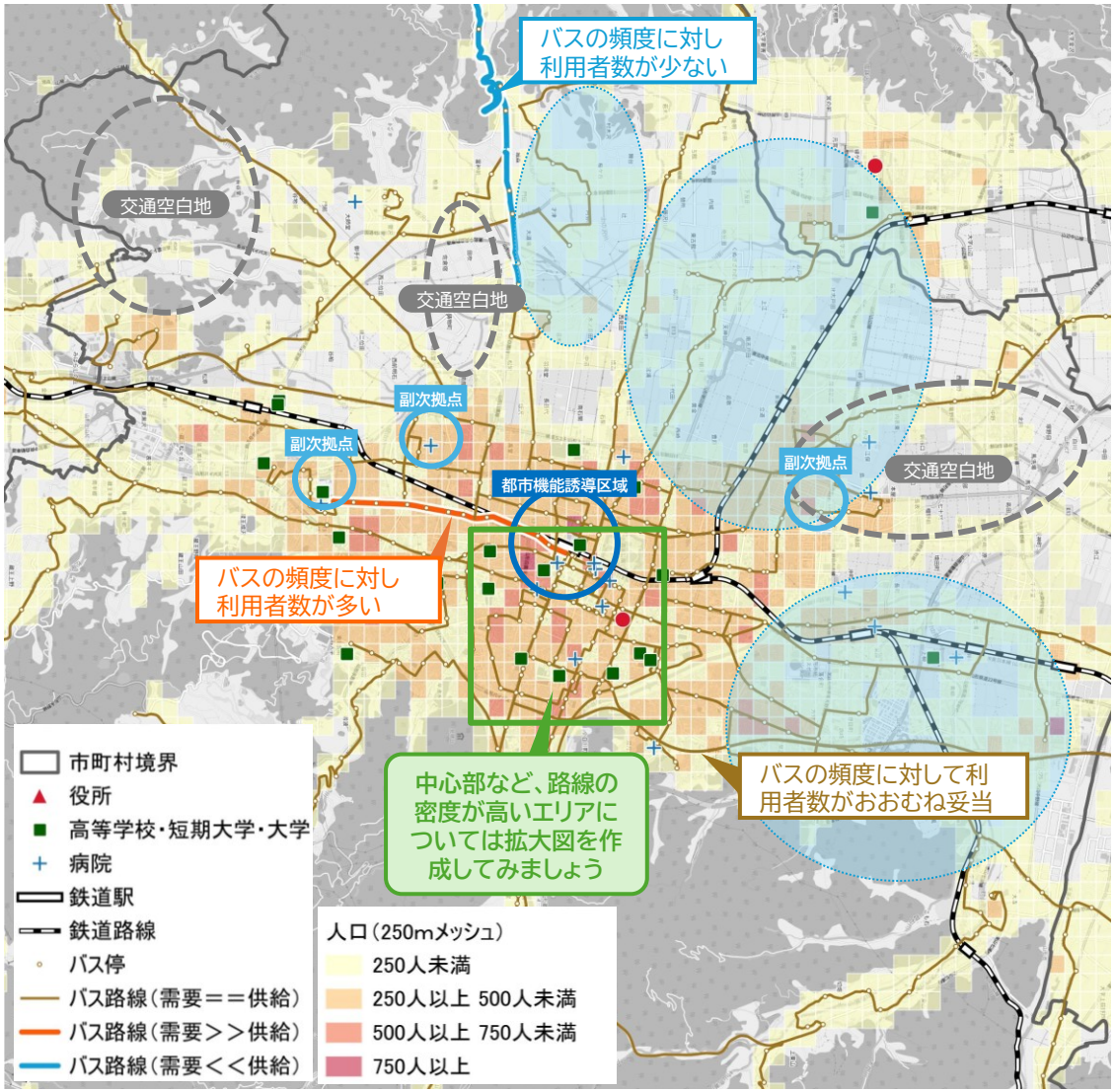
重ね合わせる情報の例



活用できるデータの例

データ内容	データ取得先
鉄軌道の利用実績	鉄道要覧、交通事業者、地方運輸局・運輸支局から取得、e-Stat（鉄道輸送統計調査）
路線バス・コミュニティバスの利用実績	行政担当部署、交通事業者、地方運輸局・運輸支局から取得、e-Stat（自動車輸送統計調査）
タクシーの利用実績	行政担当部署、交通事業者、地方運輸局・運輸支局から取得
日本版ライドシェアの利用実績	
公共ライドシェアの利用実績	
デマンド交通の利用実績	
施設送迎バスの利用実績	各運営主体から取得

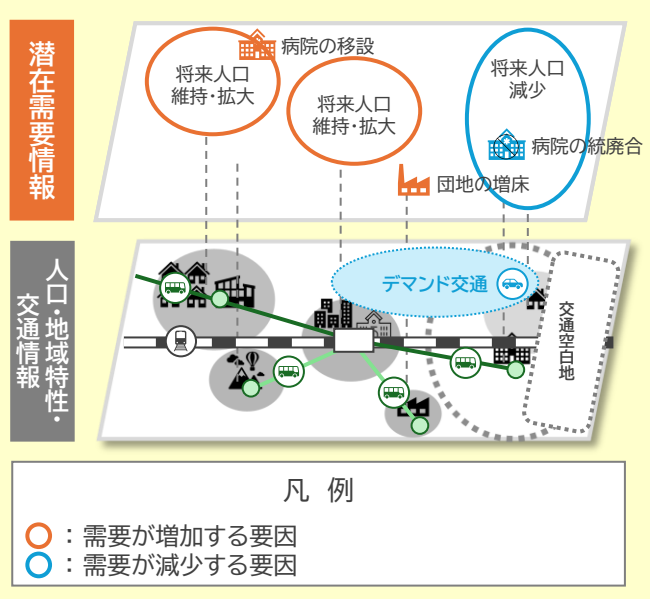
重ね合わせのイメージ



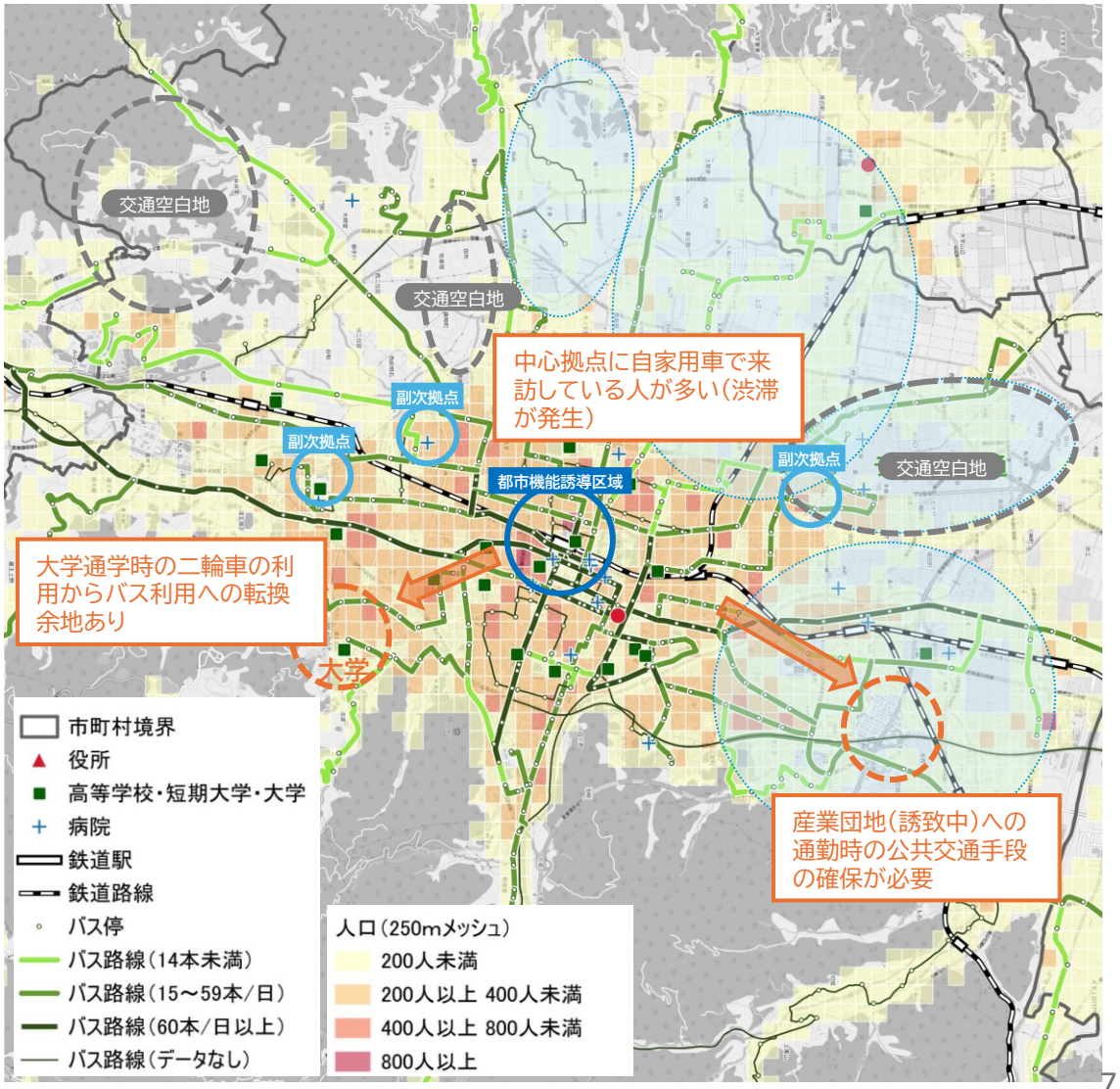
1-4 「潜在需要」を重ね合わせましょう

- これまでに整理した情報に加えて潜在需要(将来のまちづくりの進展に伴う経済圏の変化等、自家用車からの転換、現行の交通サービスのもとで逸失している需要等)を重ね合わせることで、将来に顕在化する需要、現在の交通サービスでは顕在化できていない需要を把握します。

重ね合わせる情報の例



重ね合わせのイメージ

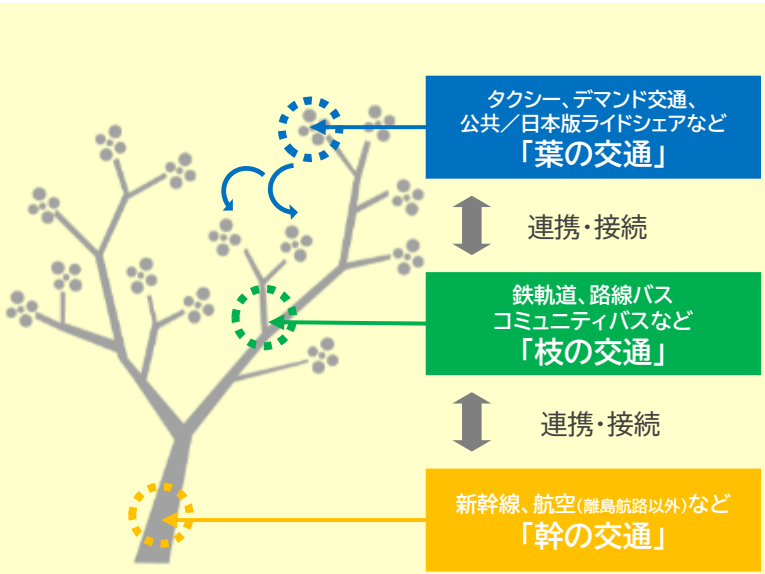


活用できるデータの例

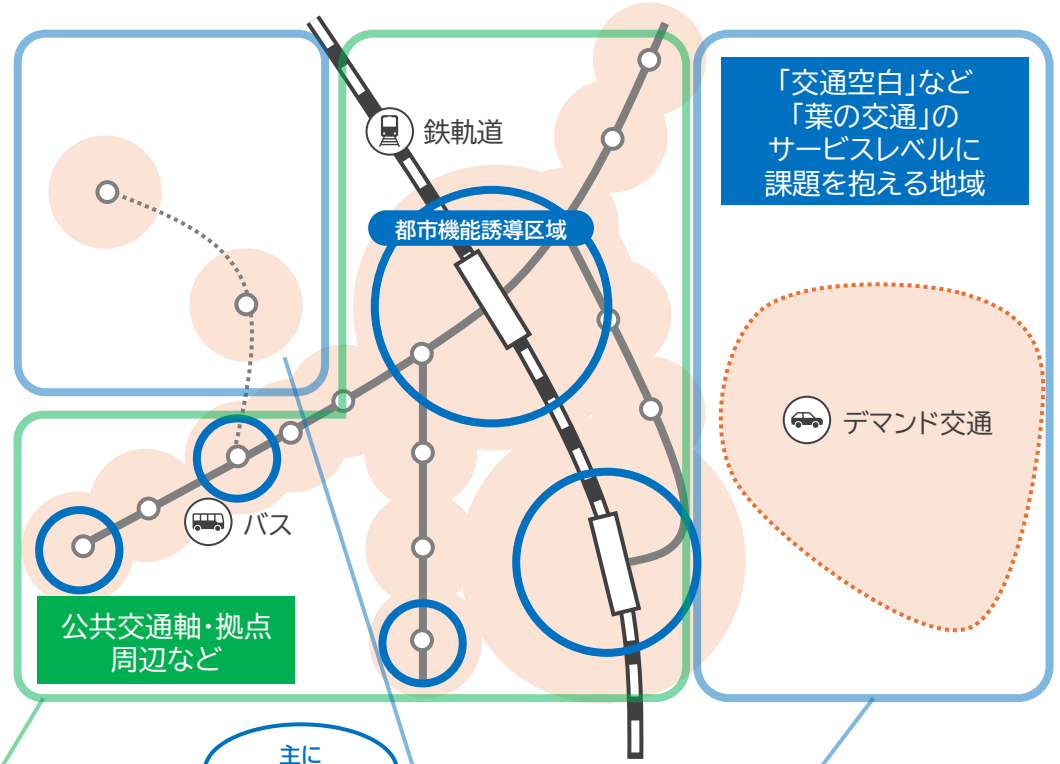
区分	データ内容	データ取得先
経済圏の変化・施設整備等	将来人口	e-Stat統計地理情報システム(国勢調査)
	開発計画等	行政担当部署から取得、国土数値情報
自家用車からの転換	交通手段別の発生集中交通量・分布交通量	パーソントリップ調査結果、人流データ、アンケート調査結果等
逸失需要	移動が不便なことにより諦めている行動の実態	アンケート調査結果等

1-5 課題の洗い出しにおける2つの観点を確認しましょう

- 「幹・枝・葉の交通」のうち、「枝の交通」は公共交通軸として需要等をもとに階層化し、充実・保証の方向性を定めましょう。
- 「枝の交通」でカバーしきれない部分については、「葉の交通」により足の確保を図りましょう。
- 利用者から「信頼される交通」となるための要件（＝課題の洗い出しのポイント）は「枝・葉の交通」で異なる点に注意しましょう。



幹・枝・葉の交通の考え方



主に枝の交通

観点①
公共交通軸と拠点の充実・保証

課題の洗い出しのポイント：拠点間における移動サービスとしての品質が保証されているかどうか確認してみましょう
- ✓ 沿線の移動需要に見合った、ある程度まとまった利用がなされていますか？

主に葉の交通

観点②
「交通空白」における移動の確保

課題の洗い出しのポイント：活動のニーズに合った移動手段の性能が保証されているか確認してみましょう
- ✓ 「交通空白」の分布状況はどうなっていますか？
- ✓ 移動が不便なことで活動しにくい状況に陥っている地域はありませんか？

共通

観点③
持続可能性・実現可能性の確保

課題の洗い出しのポイント：地域にとって持続可能なサービス・体制が構築できているか確認してみましょう
- ✓ 必要となる費用が継続的に捻出できていますか？
- ✓ 取組が有効に機能していますか？

1-6 これまでの現状把握の結果をもとに、課題の洗い出しを行いましょう

- 現状把握の中で確認した「地域の実態」のうち、地域全体が目指す姿に向けて解決の優先順位が高いものを抽出し、課題の洗い出しを行います。また、洗い出した課題にもとづいて、今後重点的に対応すべき方針を整理します。

現状把握 ↓ 課題の洗い出し

人口情報・地域特性情報

×

交通ネットワーク情報	交通サービスの利用情報	潜在需要（将来分析）
中心拠点と拠点××間を結ぶバスの運行頻度が低い A	中心拠点と拠点××間の系統は頻度に対し利用者数が多い	大学通学時の二輪車の利用からバス利用への転換余地あり C
中心拠点と拠点▲▲間を結ぶバスの運行頻度が低い C	拠点間における公共交通のサービス改善により効果が発現しやすい	産業団地（誘致中）への通勤時の公共交通手段の確保が必要 A
中心拠点と工業団地を結ぶバスの運行頻度が低い A	工業団地周辺の系統は頻度に対し利用者数が少ない	立地特性上公共交通の利用可能性が高い産業団地の通勤需要を公共交通に転換したい／製造業従事者の通勤環境の改善につなげたい
●●地区内に公共交通が使いにくいエリアが存在（高齢化進行） B	渋滞解消は市の重点課題であり重要度が高い	中心拠点に自家用車で来訪している人が多い（渋滞が発生） A
■■地区内に公共交通が使いにくいエリアが存在（高齢化進行かつニュータウンあり） A	ニュータウンの活性化は市の重点課題であり重要度が高い	

□ 地域が目指す姿と特に関連する事項＝課題としての重要性が高い事項

「重要度」と「緊急度」を評価し、課題の優先順位を設定

- ✓ 重要：上位・関連計画における重点施策と強く連携する課題
- ✓ 緊急：既に顕在化している課題や数年間以内に顕在化の可能性が高い課題

優先順位（高い→低い）	重要	緊急
A	○	○
B	△	○
C	○	△
D	△	△

! 方針の決定

観点① 公共交通軸と拠点の充実・保証	誘致中の産業団地周辺に新たに交通結節点を設ける	「中心拠点～地域拠点××」と「中心拠点～工業団地」の運行頻度を高める	…
観点② 「交通空白」における移動の確保	中心拠点エリア内で主要拠点を回遊できるよう路線再編を行う	■■地区で新たな移動手段を導入し、地域拠点に接続する	●●地区周辺のコミュニティバスのルートを見直す …

関係者と意見を交わす中で設定した仮説や、上位・関連計画で定められている地域の将来像（手順書P4参照）を踏まえ、洗い出した課題に対する方針を決定します。

→ 洗い出した課題に対応する施策の達成度の進捗・効果を説明するKPIの設定方法について、次ページ以降で解説します。

2 KPI・目標値の設定

- 施策の進捗・効果を説明しやすい10のKPIを紹介します。**各地域の政策目標や実情に照らし合わせつつ、設定を検討**してみましょう。
- その上で、次ページ以降のプロセスを参考に各地方公共団体の目指すべき姿に応じた目標値を設定しましょう。

観点①：公共交通軸と拠点の充実・保証

	短期（数か月～1年単位）	中長期（1年～計画期間内）
施策の実施結果についての数値目標	● **公共交通軸と定める路線（区間）※1の運行回数**	● **公共交通分担率**
施策による効果についての数値目標	● **公共交通軸と定める路線（区間）※1の利用者総数**	

※1 公共交通軸と定める路線：各地方公共団体において路線を選定（選定の例：中心拠点・地域拠点間を接続する路線）

観点②：「交通空白」※2における移動の確保

	短期（数か月～1年単位）	中長期（1年～計画期間内）
施策の実施結果についての数値目標	● **公共交通サービスによる人口カバー率**	● **活動機会へのアクセシビリティ**
施策による効果についての数値目標	● **「交通空白」における交通サービス※3の利用者総数**	

※2「交通空白」の考え方については手順書p.11-12参照
※3 各地方公共団体で選定（「交通空白」で提供される交通サービス：乗合タクシー、デマンド交通、公共/日本版ライドシェア等）

観点③：持続可能性・実現可能性の確保

	短期（数か月～1年単位）	中長期（1年～計画期間内）
施策の実施結果についての数値目標	● **公共交通の収支・公的資金投入額**	● **住民等の公共交通に対する満足度・認知度**
施策による効果についての数値目標	● **公共交通の利用者総数** ● **公共交通に従事する運転者数**	

進捗・効果の確認において活用しやすい「公共交通軸と定める路線の運行回数」と「公共交通サービスによる人口カバー率」について次ページ以降で解説します。

2-1 公共交通軸と定める路線(区間)の運行回数の目標値を設定しましょう(観点①)

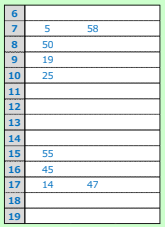
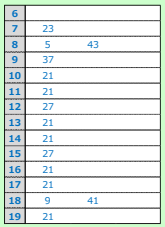
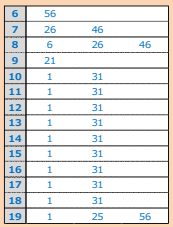
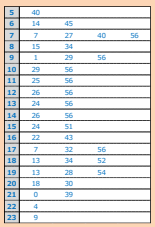
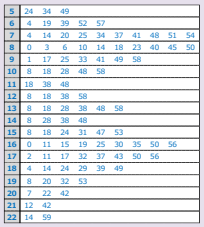
設定のねらい 地域の公共交通軸について、どこまでのサービス水準を確保しようとしているのか確認します

公共交通軸と定める路線(区間)の運行回数

1日あたりの運行回数(片道)等
※ピーク時・オフピーク時の1時間当たりの平均なども考えられます

検討のイメージ

- 運行回数別の利用のイメージ例と見比べながら公共交通軸に求める運行回数(片道)を検討

	約10本/日	約10～20本/日	約20～30本/日	約30～50本/日	約50本～/日
	概ね1本/時 2時間空く時間帯もある	終日 1～2本/時程度 最大1時間程度の待ち時間	朝夕 3本/時、ほか2本/時程度 最大30分程度の待ち時間	朝夕 3～4本/時以上、 その他 2～3本/時程度	朝夕 5～10本/時、 その他 3～4本/時程度
運行回数(ダイヤ)の例					
利用のイメージ	待ち時間が長く、終発も早いため、利用者はダイヤに合わせた計画を立てて行動する必要がある。	一定程度の待ち時間が生じるため、利用者はダイヤに合わせて行動する必要がある。	利用者はダイヤに合わせて行動する必要があるが、運行回数上の不便は緩和される。	利用者は、朝夕はほぼダイヤを気にせずに済む。 朝夕以外も、運行回数上の不便は緩和される。	利用者は、ほぼダイヤを気にせずに済むため、外出の足として利便性が高い

(例) 現行の運行回数 → (例) 目標値

目標値の設定方法

地方公共団体として、「立ち位置」をもとに、ここまでの現状診断結果も踏まえて、目指す目標値を設定しましょう。

人口・地理 (例)	交通ネットワーク (例)	サービス利用、潜在需要 (例)	行政方針 (例)
• 沿線人口分布 • 沿線上の重要施設(病院等)	• 交通事業者の供給能力 • 他の交通モードの分布	• 現状の需給バランス • 通勤・通学・観光等の潜在需要	• 地域交通分野の重点度 • 渋滞解消等の政策目標

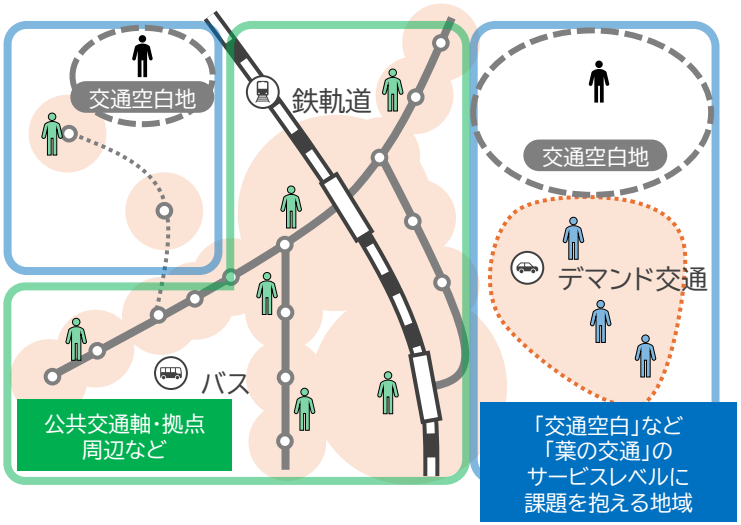
2-2 公共交通サービスによる人口カバー率の目標値を設定しましょう（観点②）

設定のねらい　「交通空白」による移動を確保したことで、公共交通が存在するエリアが拡大しているか確認します

公共交通サービスによる人口カバー率

周辺に公共交通サービスが存在するエリアの居住人口 ÷ 総人口

算出のイメージ



エリア・居住人口の区分	例
定時定路線サービス 沿線エリアの居住人口	• 路線バス停留所、鉄軌道駅はから半径〇〇m以内など
区域運行等サービス 提供エリアの居住人口	• デマンド交通・公共ライドシェア等の運行区域 • タクシー・日本版ライドシェアが配車から30分未満で利用可能な地区　など
周辺に公共交通サービスが存在しないエリアの居住人口	• 上記いずれにも該当しない地域

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

目標値の設定方法

地方公共団体として、現状診断結果を踏まえた課題の優先順位（P9参照）をもとに、目指す目標値を設定しましょう。

（例）

〇年後まで	• 学生や高齢者といった移動制約者が特に多いエリアの「交通空白」解消を検討 • 医療空白の発生など問題が顕在化しているエリアの「交通空白」解消を検討
▲年後まで	• 重点施策である高齢者免許返納の対象人口が多いエリアの「交通空白」解消を検討

