

# 「地域公共交通計画」の実質化に向けたアップデート

～モビリティデータを活用した、無理なく、難しくなく、実のある計画へ～

---

令和6年4月26日

「地域公共交通計画」の実質化に向けた検討会  
中間とりまとめ

---

# 地域公共交通計画のモデルアーキテクチャ（標準構造）

住民・市民との双方向コミュニケーションを通じた「地域の将来像」の共有（例）計画が実現したとき、住民の暮らしや観光がどう変わるのか

豊かな地域社会の実現 人口減少の歯止め 移住・定住の促進 地域経済・産業の発展 地価の上昇 ウェルビーイングの実現 健康寿命の増進 カーボンニュートラル ※交通分野が貢献する目標群（クロスセクター目標）

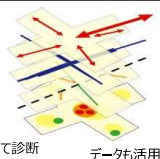
上位計画への位置づけ  
(総合計画等)

まちづくり・観光の計画との連携・調和  
(立地適正化計画 総合交通戦略 観光圏整備計画等)

マスタープラン

現状診断

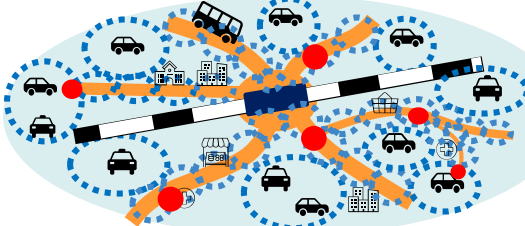
地域将来像・移動ニーズ  
※ギャップを把握し、課題の原因を明らかに  
地域と交通の現状把握  
※改訂の場合、前計画の評価を踏まえて診断



←今後の移動ニーズ（潜在需要、人口予測等）  
←交通の現状把握②：交通サービスの利用実態  
←交通の現状把握①：交通サービスの運行実態  
←地域の現状把握：人口・高齢化、施設（医療・教育・商業等）の動向等  
データも活用した「現状把握」（イメージ）

基本的な方針

ネットワークの統合的将来像（地図）



※将来像と課題を乗り越えるための「方向性」を明示

**視点①：公共交通軸と拠点の充実・保証**  
まち・観光の骨格となる路線・拠点について、おでかけの足として、利便性の高いサービスを目指す。  
※主に地方都市（人口10万人以上）で設定

**視点②：移動制約者の足の確保**  
地域交通の不便により移動の制約がある者（高齢者、子ども等）に重点において、移動の足の確保（カバー）を目指す。

立地適正化計画等の公共交通輸  
具体的・即地的に一致

5年の計画目標・KPI

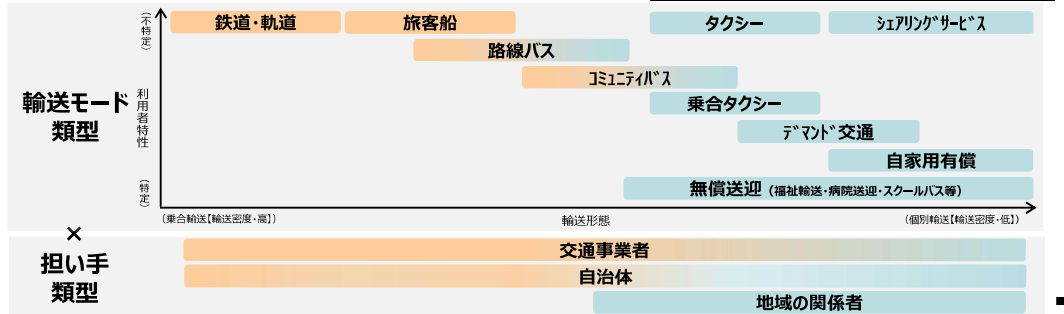
目標	評価スパン	アウトプット	アウトカム
①公共交通軸と拠点の充実・保証	短期	○各公共交通軸の運行頻度・回数	○各公共交通軸・拠点の利用者総数
	中長期	○公共交通分担率	
②移動制約者の足の確保	短期	○（一定時間内に）公共交通で通院・通学できる高齢者、子どもの割合	○高齢者、子どもの公共交通の利用回数
	中長期	○高齢者、子どもの1日平均の移動回数	
③持続可能性・実現可能性の確保	短期	○公共交通の収支・公的資金投入額	○公共交通の利用者総数 ○公共交通に従事する運転者数
	中長期	○住民等の公共交通に対する満足度・認知度	

※移動制約者：地域交通の不便により、移動の制約のある者（高齢者、子ども、障がい者等）を指す。高齢者、障がい者等については、バリアフリー計画等と連携・調和した取組が必要。  
※上記KPIにより定量的に評価するほか、定量化が困難な内容についても、定性的に評価することが重要  
※目標設定にあたっては、住民サービスの充実・最適化に向けて、供給の不足（運転手・車両等）や行政上のハードル（資金等）を乗り越える努力が必要。

地域の多様な課題に対する  
目標・KPI

適材・適所の施策・事業

※以下のカタログ（類型）を参考に、総花的でなく、重要な施策・事業に狙いを定めリソースを集中し継続的なモニタリングと施策・事業の改善



**①関連：各輸送資源を交通事業者に集約・統合**  
車両のダウンサイジング等による運行の高頻度化  
交通事業者間の連携・共同経営による運行の効率化  
官民の役割分担の再構築（鉄道再構築・エリア一括・公設民営・コミュニティバス等）  
複数交通モード間の一体化による利便性・効率性の向上（共通切符・MaaS・サブスクリプション等）

**②関連：既存の輸送資源の最大活用**  
おでかけ先等と連携した交通と他事業の相互利用  
デジタル技術等の活用（自動運転・AIオンデマンド・車両IoT化等）  
運転手等の確保（消防団・自衛隊等との連携、移住施策等）  
他分野機能・拠点の集約によるモビリティバブ（“駅”など）の賑わい創出

**③関連：移動制約者の最大活用**  
地域における移動手段の集約による運行の効率化  
移動制約者（高齢者、子ども等）の送迎等における交通事業者の活用  
貨客混載による人流・物流の一体化  
自家用有償旅客運送等への多様な関係者（JA・DMO・RMO等）の参画

**共創類型**  
交通×官民  
交通事業者間 医療・介護・福祉 子育て・子育て 教育・スポーツ・文化 商業・農業  
宅配・物流 エネルギー・環境 地域・移住 金融・保険 観光・まちづくり

地域の多様な課題に応じた施策・事業

アクションプラン

スケジュール

協議会	N年度（★）												N+1年度（★）												N+2年度（○）											
	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	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月	5月	6月									
地域公共交通計画																																				
モビリティチーム（策定の進捗）	★																																			
地域公共交通事業者																																				
地域公共交通協議会																																				

機動的・横断的な実行体制の整備

モビリティ・データの活用方針

モビリティチームの組成（自治体・交通事業者＋α）  
多様な分野の関係者の実質的参画  
専門人材等の確保・育成

モビリティ・データの「デジタル化に向けた取組」  
モビリティ・データの共有体制・枠組の構築  
モビリティ・データも活用した計画推進

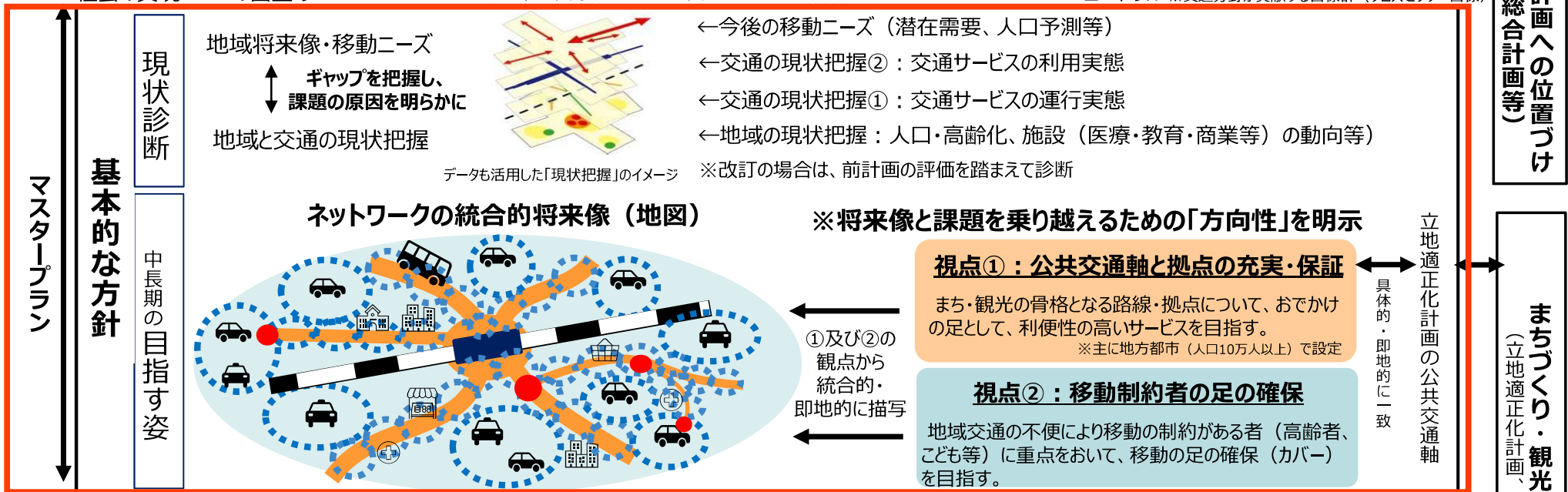
※モデルアーキテクチャ（標準構造）は、全体の構造を示すもので項目を埋めていく性質のものではない。地域自ら考え、現場で行動し「白紙」を埋めていく作業も非常に重要。  
例）単なる現状把握でなく、課題の原因やその解決策を探る「考えるチカラ」／実行に向けた、関係者との「コミュニケーション・合意形成」（信頼・共創・熟議）等  
※自治体の規模等に応じて、モデルアーキテクチャ（標準構造）から、構成要素を選択して活用されることも想定される。例）過疎地域等において、目標②移動制約者の足の確保のみを設定 等

# 1-(1)-② モデルアーキテクチャ(標準構造)【目標とKPI(数値指標)】

- 交通分野が主導的役割を担う、①公共交通軸と拠点の充実・保証、②移動制約者の足の確保、の2点に沿って、「目指す姿(地図)」・「計画目標」・「KPI」の定型を、以下の通り定める。
- KPIの定型として、人口規模等に留意しつつ、3分類10指標を中核指標とし、その設定を促進する。

住民・市民との双方向コミュニケーションを通じた「地域の将来像」の共有(例) 計画が実現したとき、住民の暮らしや観光がどう変わるのか

豊かな地域社会の実現 人口減少の歯止め 移住・定住の促進 地域経済・産業の発展 地価の上昇 ウェルビーイングの実現 健康寿命の増進 カーボンニュートラル ※交通分野が貢献する目標群(クロスセクター目標) ……



計画目標・KPI	5年の計画目標・KPI	目標	評価スパン	アウトプット	アウトカム
		①公共交通軸と拠点の充実・保証	短期	○各公共交通軸の運行頻度・回数	○各公共交通軸・拠点の利用者総数
		中長期	○公共交通分担率		
②移動制約者の足の確保	短期	○(一定時間内に)公共交通で通院・通学できる高齢者、子どもの割合	○高齢者、子どもの公共交通の利用回数		
	中長期	○高齢者、子どもの1日平均の移動回数			
③持続可能性・実現可能性の確保	短期	○公共交通の収支・公的資金投入額	○公共交通の利用者総数		
	中長期	○住民等の公共交通に対する満足度・認知度	○公共交通に従事する運転者数		

※移動制約者: 地域交通の不便により、移動の制約のある者(高齢者、子ども、障がい者等)を指す。高齢者、障がい者等については、バリアフリー計画等と連携・調和した取組が期待される。  
 ※上記KPIにより定量的に評価するほか、定量化が困難な内容についても、定性的に評価することが重要  
 ※目標設定にあたっては、住民サービスの充実・最適化に向けて、供給の不足(運転手・車両等)や行政上のハードル(資金等)を乗り越える努力が必要。