

地域公共交通計画の「アップデート」

国土交通省 総合政策局 地域交通課

1. はじめに

地域交通は、国民生活や社会経済活動を支える社会基盤である。一方で、人口減少や少子化、マイカー利用の普及、ライフスタイルの変化等による地方部を中心とした長期的な需要減や運転手等の不足により、大変厳しい状況にある。

こうした中、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（以下、「地域交通法」という）に基づき、地方公共団体を中心に、令和5年度末までに1,021件の地域公共交通計画が作成されてきた。

第2次交通政策基本計画において、令和6年度末までの作成目標を1,200件としている。件数が順調に増加する中、これからの地域公共交通計画は、これまで以上に地域交通施策における司令塔・実行機能やデータ活用の強化・拡張など「アップデート」をすることが求められる。

本稿では、「『地域公共交通計画』の実質化に向けた検討会」における議論や今後の方向性について紹介する。

2. 地域公共交通計画の「アップデート」について

(1) 検討会設置の経緯

前述のとおり、需要・供給の両面における地域交通の厳しい状況を踏まえ、国土交通省では、令和5年に改正、施行した地域交通法等を踏まえ、地域の関係者の連携と協働等を推進することで、利用者の利便性を高め、交通事業者等の生産性向上を図りながら、持続可能性の高い地域交通へと「リ・デザイン」していくこととしている。

一方で、各地域において直面する地域交通に係る課題は、地域における実情に応じて千差万別である。これらの課題に対応し、連携・協働の取組を的確に講じていくためには、各地方公共団体が、首長のリーダーシップの下、「地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿」を明らかにする地域交通のマスタープランである地域公共交通計画において、法定協議会における議論を経て、連携・協働の取組を明確に位置付けた上、計画的に実施していくことが必要である。

国土交通省では、「『地域公共交通計画』の実質化に向けた検討会」（図－1）を令和5年12月に設置し、各地の厳しい現状に対応しながら、自家用車に頼りすぎることなく、誰でも気兼ねなくお出かけできる社会の実現に向け、地域公共交通計

構成員 (50音順・敬称略・◎は座長)		
浅井 康太 (株)みちのりホールディングス グループディレクター	鈴木 春菜 山口大学大学院創成科学研究科 准教授	
伊藤 昌毅 東京大学大学院情報理工学系研究科 准教授	◎中村 文彦 東京大学大学院新領域創成科学研究科 特任教授	
加藤 博和 名古屋大学大学院環境学研究科 教授	日高 洋祐 (株)MaaS Tech Japan 代表取締役CEO	
神田 佑亮 呉工業高等専門学校環境都市工学分野 教授	吉田 樹 福島大学経済経営学類 教授	
		前橋工科大学学術研究院 特任教授
オブザーバー：国土交通省総合政策局参事官（交通産業）、モビリティサービス推進課、 物流・自動車局、鉄道局、海事局、都市局、各地方運輸局等		
事務局：国土交通省公共交通政策審議官部門（地域交通課）		
検討経緯		
令和5年 12月12日（火）	第1回	・ 地域公共交通計画の課題整理 ・ 構成員からのプレゼンテーション
令和6年 1月12日（金）	第2回	・ 地域公共交通計画の構成・分量、「目指す姿」・「目標」・「KPI」の定型 ・ 地域公共交通計画の推進体制、専門人材の確保・育成、資金確保 ・ 都道府県の役割 【自治体からのヒアリング】 ・ 三重県南伊勢町：3K（高齢者、高校生、観光客）の目標設定、交通事業者との連携 ・ 兵庫県西宮市：公共交通のサービスレベル、庁内連携体制の構築 ・ 栃木県：ベンチマークの設定、連携体制の構築 ・ 奈良県：バスカルテに基づく評価、新技術の導入支援
2月14日（水）	第3回	・ モビリティ・データ等の利活用 【自治体からのヒアリング】 ・ 青森県八戸市：データ提供に係る協定、可視化・分析システムによる活用事例 ・ 山形県：地域公共交通情報共有基盤の構築、市町村と連携した活用事例 ・ 広島県：モビリティデータ連携基盤の構築、市町のデータ利活用に向けた支援
3月14日（木）	第4回	・ 地域公共交通のリ・デザインの加速化（施策・事業） ・ 中間とりまとめ（素案）
3月28日（木）	第5回	・ 中間とりまとめ（素案）
4月9日（火）	第6回	・ 中間とりまとめ（案）

図－1 「地域公共交通計画」の実質化に向けた検討会（構成員・検討の経緯）

画の推進力・データ利活用・都道府県の役割等について、論点整理や官民関係者が取り組むべき事項の検討を行い、令和6年4月に中間とりまとめを行った。以下、とりまとめにおいて記載されている対応の方向性である。

(2) 市町村に求められる要素

① モデルアーキテクチャ（標準構造）に基づく計画

地域交通を取り巻く状況を踏まえ、地域公共交通計画も、国が提案するモデルアーキテクチャ（標準構造、図－2）に基づくシンプルで一貫性のある構成としながら、現状診断から導き出された課題に対する機動的・継続的なアクションに一層注力できる計画とすることが求められる。

また、上位・関連計画における地域交通関連の記載を参考にし、目指すべき地域交通の将来像を、「公共交通軸と拠点の充実・保証」と「移動

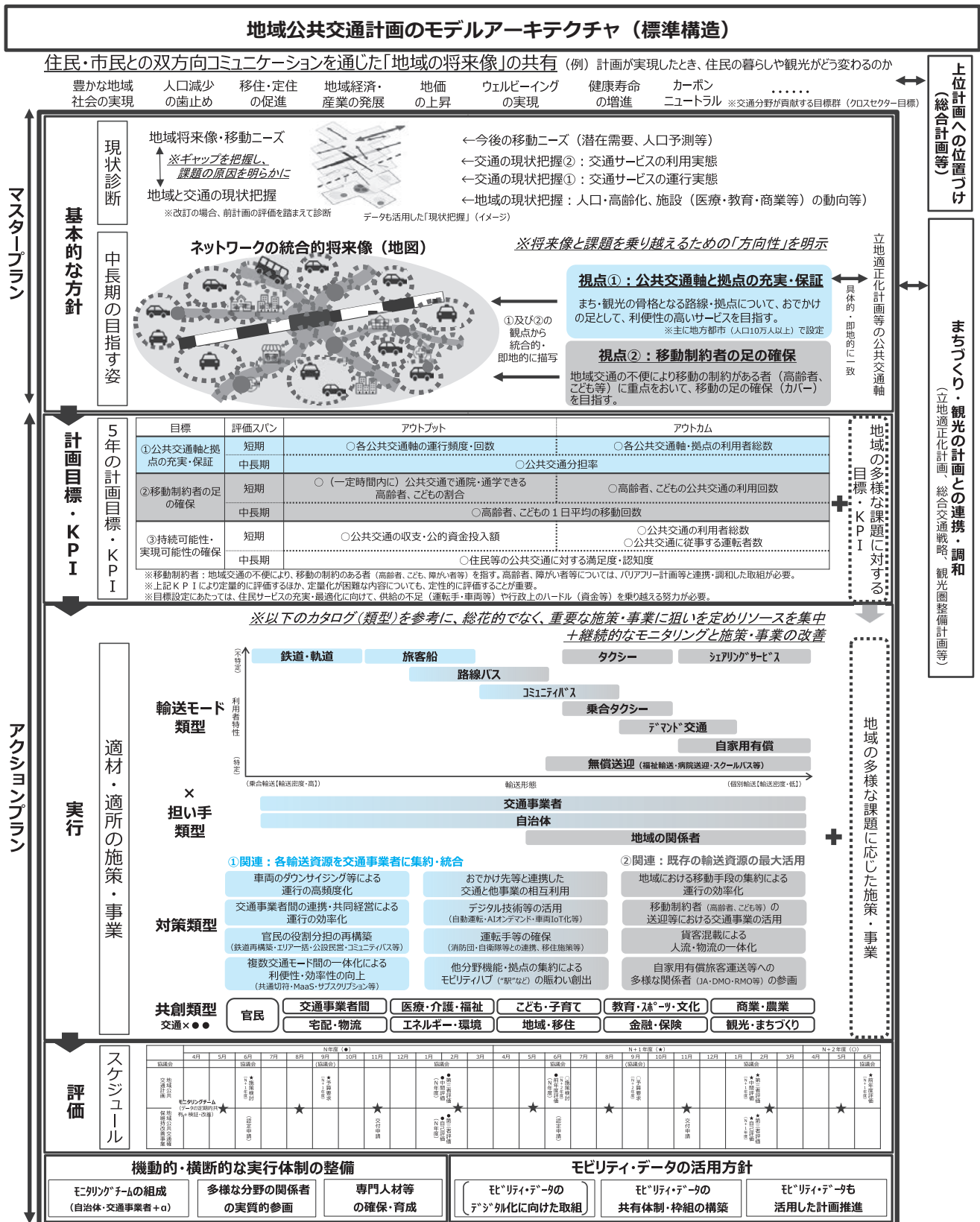
制約者の足の確保」の2つの観点から即地的に描いた上で、KPIの定型として、人口規模等に留意しつつ、3分類10指標を中核指標とし、その設定を促進する方針を示している。

加えて、地域公共交通計画の策定・評価にあたっての標準的なスケジュール等、地域公共交通計画の実行力を高めるために標準的に求められる記載や検討体制等の方向性が示されたところである。

② 機動的・横断的な実行体制

交通分野のみのリソースでは、地域交通の維持・確保が難しくなる中、地域交通法に基づく協議会（以下、「法定協議会」という）においては、地域課題に応じて、地域住民をはじめ、教育や福祉等の多様な分野の関係者が参画することが重要である。

また、人口減少やマイカー利用の普及等に伴う長期的な需要減や、運転手の不足等に伴う供給減



の流れが加速していることから、これまで以上に短いサイクルで施策を講じる必要が生じている。

そのため、次々と生じる課題に対して、機動的かつ横断的に施策の実行・見直しを図るため、法定協議会において、データを活用しながら、地方公共団体と交通事業者を軸に、多様な分野の関係者が横断的に参画する継続的なモニタリング体制を整備することが重要であり、法定協議会を機動的・横断的な実行体制へとアップデートを図ることが求められる。

③ モビリティ・データの利活用

計画策定の段階において公共交通の課題を可視化し、施策の解像度を高めるためには、モビリティ・データの活用も不可欠である。しかしながら、計画策定・施策の検討に必要なデータがアナログで管理・放置されている、といったデータの作成段階における課題に加え、交通事業者と地方公共団体におけるデータ共有の目的が不明瞭であったり、フォーマットがバラバラであったり、といったデータの共有段階における課題もあり、モビリティ・データの十分な活用が進められていない現状にある。

以上のような課題を解決するためには、データを利活用しようとする市町村や都道府県など行政側のデジタル化をトリガーとして、交通事業者側のデジタル化を後押しするとともに、交通事業者と行政のデータ共有の枠組を構築することで共有段階における課題にアプローチしていくことが必要である。

データ共有の枠組の構築にあたっては、導入・運営のコストや外部データの取得・更新のコストがかかるため、各市町村と連携しながら都道府県等の単位で実施することが望ましい。

データ共有体制を確立するためには、共有の目的・範囲・条件等を明確化することが必要である。バス事業者と市で各社の乗降データ等を共有する「バス協調・共創プラットフォームひろしま」（広島県広島市）や、市内のバス事業者5社のICカードデータやバスロケデータをまとめて取り込め

る「バスダイヤ分析システム」（熊本県熊本市）などのようなデータ・プラットフォームの構築も各地で進みつつある。

国としてもこのような先導的な取組を後押ししつつ横展開すると同時に、円滑なデータ共有基盤の構築に向けた環境整備を進めていく必要がある。

また、地域交通に関する情報に限定することなく、必要に応じて福祉・医療・教育・商業など、他分野の移動・施設動向に関わるデータも活用して需要を見通し、計画の策定・実行に活かしていくことも重要である。

国・都道府県・民間事業者によるデジタル化を一体的に推進し、デジタル連携体制を構築することでモビリティ・データを活用し、計画策定の段階において解像度の高い施策を講じていくことが求められる。

(3) 都道府県に求められる役割

法定協議会や地域公共交通計画のアップデートを推進するにあたっては、特に、中小市町村における交通政策の推進体制（人員・予算等）が不足していることから、都道府県においては、これまで以上に市町村を牽引・伴走する役割が期待される。

その中でも、複数の地方公共団体に関わる施策の調整・推進、新技術等を活用した実証運行の取組、広域的なデータ共有を推進する枠組の構築や市町村によるデータ活用の推進、地方公共団体職員等の人材育成や生活圏に応じた複数市町村によるネットワーキングの場の提供等といった観点での取組が期待される。

(4) 国に求められる主な推進策

地域の多様な関係者による円滑な連携・協働や、それを推進する法定協議会、地域公共交通計画のアップデートを全国各地で展開するために、アップデートに向けたガイダンスやポータルサイトの提供、官民デジタル化の推進等、必要な措置を着実に講じていくこととしている。

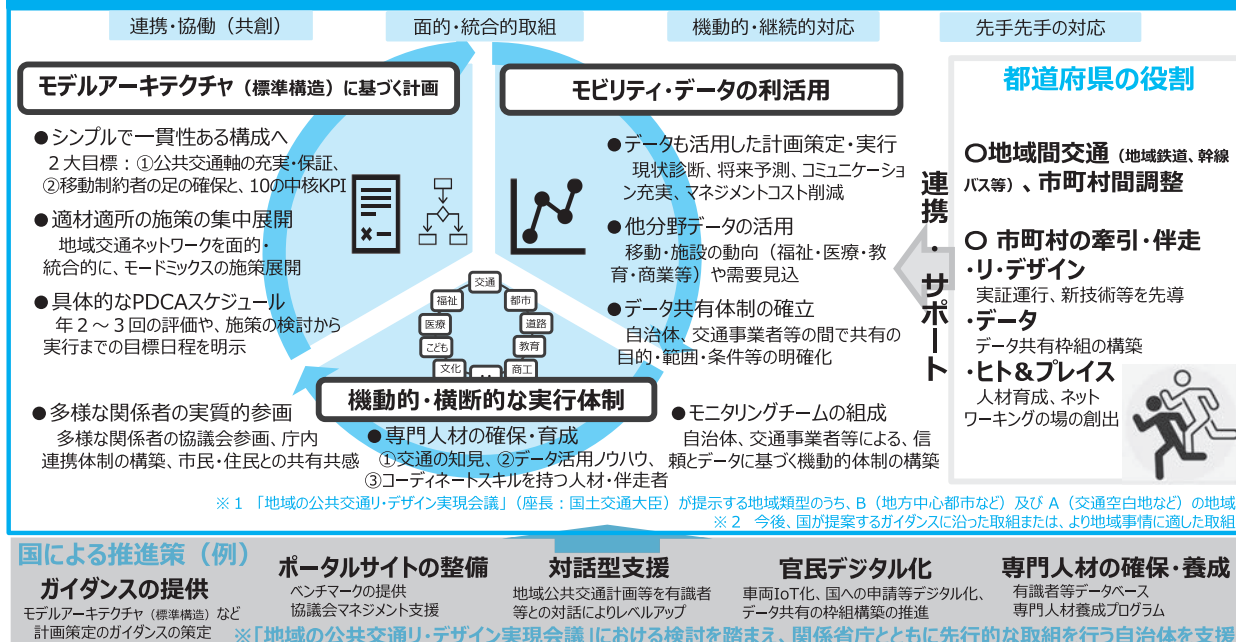
特に、ガイダンスにおいては、地域公共交通計

地域公共交通計画の実質化に向けたアップデート（令和6年4月 地域公共交通計画の実質化に向けた検討会）

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

地域公共交通計画のアップデート

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



図ー3 「『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

画における検討の流れを、「現状診断」、「地域交通が目指すべき姿の設定」、「施策の設定」、「KPI・目標値の設定」、「評価」の5段階に分け、アップデートに取り組もうとする地方公共団体に対して、その手順を示す予定である。

加えて、アップデートされた地域公共交通計画の下で、地域類型ごとの課題解決に向けた方向性を踏まえながら、多様な分野との連携・協働等による取組を意欲的・先行的に実施する地方公共団体に対して、関係府省庁とも連携した重点的な支援を行う枠組を検討することとしている。

当該支援を通じて、地域交通のリ・デザインを先導する地方公共団体（トップランナー）の取組を促進することにより、全国的な取組の加速化を図ることとしている。

3. おわりに

国土交通省としては、「地域公共交通計画の実質化に向けた検討会」の中間とりまとめを踏まえ、各地の地域交通が置かれた厳しい現状に対応しながら、自家用車に頼りすぎることなく、誰でも気兼ねなくお出かけできる社会の実現に向け、地域公共交通計画のアップデートを促進していく（図ー3）。

【参考】

「地域公共交通計画」の実質化に向けた検討会
https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport_tk_000217.html