

1. 地域公共交通利便増進実施計画とは

1) 制度上の位置づけについて

- 地域公共交通計画は、公共交通に係る基本的な方針や目標、及びこれらに基づく具体施策などを定めるものであり、所謂、公共交通のマスタープランとなる「基本計画」の位置づけである。
- これに対し、「地域公共交通利便増進実施計画（以下、利便増進計画）」については、地域公共交通計画に示される施策に関する具体的な内容（経路・ダイヤ・運行本数など）を記載する「実施計画」の位置づけである。

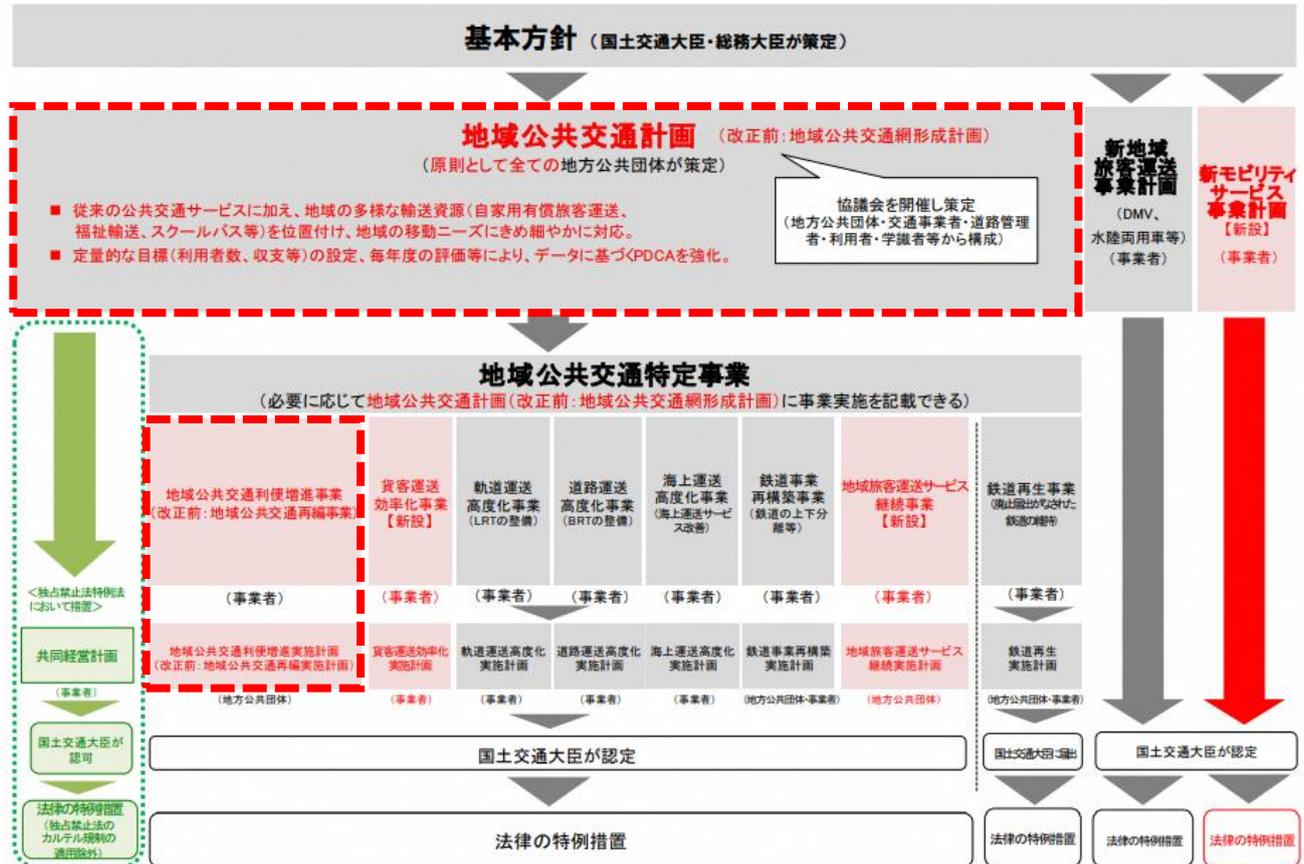


図 計画制度の体系

〔策定によるメリット〕

- 利便増進実施計画は国土交通大臣の認定を受けて策定されるものであり、これにより以下のような法制度上の措置を受けることができる。
  - ①手続きのワンストップ化
  - ②サービスの持続的な提供（事業の実施義務）
  - ③計画を阻害する行為の防止（一般乗合旅客自動車運送事業の許認可の制限など）
  - ④国庫補助事業等への特例適用

※④の一例

- ・地域間幹線系統補助の要件緩和（密度カットの適用除外、輸送量要件の緩和など）
- ・地域内フィーダー系統補助の要件緩和・上限額の増加

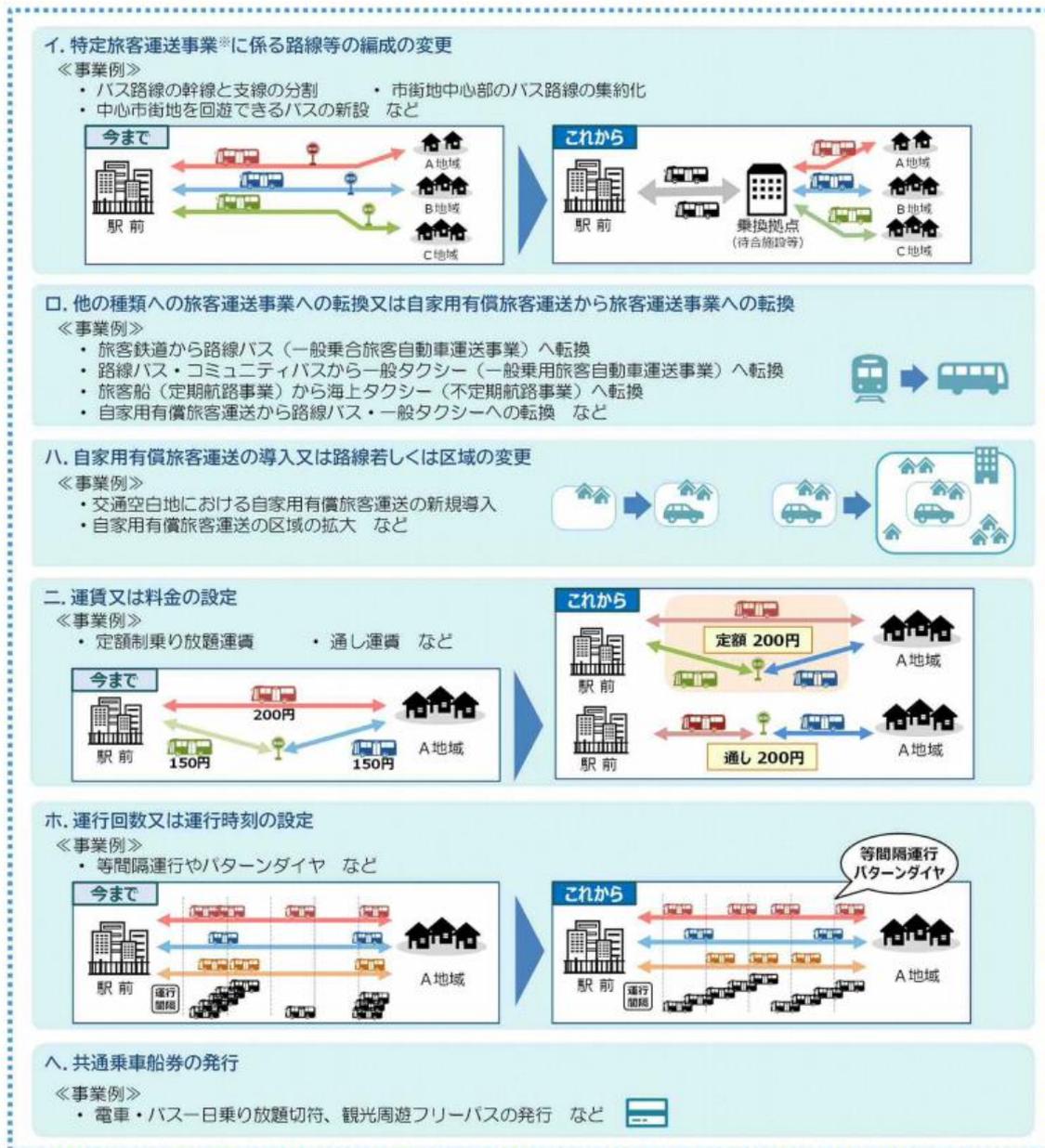
# 国土交通省 地域公共交通ネットワークの再編に対する重点的な支援(特例措置)

	通常の支援内容	国の認定を受けた地域公共交通利便増進実施計画に位置付けられている場合の支援内容
地域公共交通計画・地域公共交通利便増進実施計画の策定等【地域公共交通調査等事業】	地域公共交通計画策定 (補助率:1/2 上限500万円。都道府県が、交通圏ごとに区域内の複数市町村と協働して策定する場合は上限1,500万円) 利用促進・事業評価 (補助率:1/2) ※最大2年間	地域公共交通利便増進実施計画策定 (補助率:1/2 上限1,000万円) 利用促進・事業評価 (補助率:1/2) ※最大5年間
路線バス・デマンド型タクシーの運行 【地域公共交通確保維持事業(陸上交通:地域間幹線系統補助・地域内リーダー系統補助)】	対象系統 【地域間幹線系統】 ① 複数市町村にまたがるもの ② 1日当たりの計画運行回数が3回以上のももの ③ 輸送量が15人~150人/日と見込まれるもの 【地域内リーダー系統】 ① 政令市、中核市、特別区以外において補助対象地域間幹線バス系統を補完するもの又は交通不便地域における移動手段の確保を目的としたもの ② 新たに運行を開始するなどの新規性があるもの 【共通】 車両減価償却費等補助又は公有民営補助 (補助率:1/2)	対象系統 【地域間幹線系統】 イ. 路線再編により、従来の補助対象系統を基幹系統と支線系統に分ける場合の再編後の系統 ⇒ ①及び③の要件の適用除外 ⇒ 支線系統における小型車両(乗車定員7~10人)の補助対象化 ロ. ①の対象となる系統以外の系統 ⇒ ③の要件の緩和(最低輸送量:3人/日) 【地域内リーダー系統】 ①の要件:政令市等以外とする地域限定の解除 ②の要件:従前から運行している系統のみならず適合 【共通】 車両減価償却費等補助、車両購入時一括補助又は公有民営補助 (補助率:1/2)
離島航路の運営 【地域公共交通確保維持事業(離島航路運営費等補助)】	対象航路:唯一かつ赤字の一般旅客定期航路事業 (補助率:1/2)	対象航路:唯一かつ赤字の一般旅客定期航路事業、左記の補助対象航路から転換する人の運送をする不定期航路事業及び人の運送をする貨物定期航路事業(補助率:1/2)
LRT・BRTの整備 【地域公共交通/バリア解消促進等事業(利用環境改善促進等事業)】	低床式路面電車、連節バスの導入等 (補助率:1/3)	低床式路面電車、連節バスの導入等 (補助率:2/5(軌道運送高度化事業、道路運送高度化事業を実施する場合や、立地適正化計画及び都市・地域総合交通戦略(注)も策定されている場合は、1/2)) (注)国の認定を受けたものに限る。
地域鉄道の安全対策 【地域公共交通/バリア解消促進等事業(鉄道軌道安全輸送設備等整備事業)】	安全設備の整備等 (補助率:1/3(鉄道事業再構築事業を実施する場合、財政力指数が厳しい自治体が負担する費用相当分については1/2))	安全設備の整備等 (補助率:1/3(鉄道事業再構築事業を実施する場合、自治体が負担する費用負担相当分については1/2))

## 2) 利便増進事業について

○利便増進計画を策定すれば、計画区域内に含まれる全ての公共交通に対して特例適用となるものではなく、「利便増進事業」に該当する再編もしくは見直しを行うことが必要となる。(下図参照)

○イ～ハに示されるように、既存サービスの経路変更やモード転換、新規サービスの導入など、公共交通ネットワーク体系の再編・見直しを伴うもののほか、ニ～ヘに示される運賃体系や運行回数・ダイヤなどの調整など、必ずしも再編・見直しを伴わない事業についても対象となる。(ただし、補助の特例を受ける場合にはイ～ハの事業を実施する必要がある)



※ 特定旅客運送事業：旅客鉄道事業、旅客軌道事業、一般乗合旅客自動車運送事業及び国内一般旅客定期航路事業

図 地域公共交通利便増進事業

## 2. 福島県地域公共交通利便増進実施計画について

### 1) 計画の概要

○計画の概要については下表のとおりである。

表 計画の概要 (案)

項目	概要
計画の期間	令和7年度(2025年度)～令和10年度(2029年度)の5か年
対象エリア	県北圏域、県中・県南圏域
対象となる路線	地域間幹線系統を基本とする。※別紙参照 また、対象系統に関連する系統(経路が重複する系統など)についても検討状況に応じて対象に加える場合がある。
備考	利便増進計画は、地域公共交通計画に紐づくものであり、基本的には「福島県地域公共交通計画」を親計画として位置付ける。 一方、地域内交通の見直し等については、県として基本的に検討の対象としない※ものの、市町村が主体となって検討を進めて見直し案を整理し、地域内フィーダー系統補助の特例を受けるために、本計画に位置付けることは認めるものとする。 その際には、県計画に加えて、該当する市町村の地域公共交通計画も親計画として位置付ける必要がある。(地域公共交通計画を策定していることが最低条件) ※先述のとおり、関連する系統である場合を除く

### 2) 検討の進め方

- 昨年度に整理した地域間幹線系統の評価結果や、バス事業者や市町村との協議を踏まえて、早急に見直しが必要な路線を選定する。(短期事業に該当する路線)
- 今年度は選定路線を対象として、ワーキング会議(沿線市町村、交通事業者など)を通じて、再編や見直しの方向性などについて協議・調整を進める。
- 協議を進める上では、交通事業者などから提供される利用実績データ等をもとにして集計・分析を行い、見直しの方向性(案)などをたたき台としながら協議を行い、具体的な再編・見直し案の作成を進める。
- ワーキング会議は各圏域において、該当路線が運行する方面別に開催する。(3回程度を想定※ただし、協議の状況により追加)

表 ワーキング会議の概要 (案)

回数	協議内容	資料(予定)
第1回	○該当圏域の地域間幹線系統の利用状況の共有 ○対象路線の選定(関連する系統についても整理)	○利用状況整理結果 ○対象路線(案)
第2回	○対象路線の見直しの方向性、見直しによる効果等 ○実施時期等について ○見直しを進める上での、沿線市町村・交通事業者における懸念事項等の洗い出し	○路線の見直しの方向性(案)
第3回	○対象路線の見直し案 ○実施時期等について	○路線の見直し(案)

### 3. 計画の構成イメージ

#### 1) 計画の構成

表 計画の構成（時点案）

章	タイトル	概要
第1章	計画の概要	計画策定の目的、実施区域、計画期間
第2章	公共交通に係る方針・方向性等	地域公共交通計画に記載する方針や事業の概要などを記載（計画間の整合性を確認）
第3章	利便増進事業の全体像	計画期間内での事業実施概要・時期等を表形式で整理
第4章	利便増進事業の具体内容	対象路線の課題・実施内容、事業計画（経路・運行本数・実施主体・時期など）について整理
第5章	事業実施に必要な資金の額及び調達方法	運行経費、運送収入、国・県の補助額、市の補助額、その他金額に係る事項を整理
第6章	事業の効果	事業実施による効果等を記載（定性的な効果でも可）
第7章	関係市町村による支援の内容	市が行う支援の内容を記載（補助金等の場合は概要を記載し、第5章に具体的な金額を記載するイメージ）
第8章	関係施策との連携に関する事項	立地適正化計画等に関する事項を記載

#### 【記載する事項】

- ① 実施区域
- ② 事業の内容・実施主体
- ③ 地方公共団体による支援の内容
- ④ 実施予定期間
- ⑤ 事業実施に必要な資金の額・調達方法
- ⑥ 事業の効果
- ⑦ 地域公共交通計画に利便増進事業に関連して実施される事業が定められている場合には、当該事業に関する事項
- ⑧ 地域公共交通計画に都市機能の増進に必要な施設の立地の適正化に関する施策、観光の振興に関する施策その他の関係する施策との連携に関する事項が定められている場合には、当該連携に関する事項
- ⑨ その他利便増進事業の運営に重大な関係を有する事項がある場合には、その事項

図 利便増進計画の記載項目（法 § 27 の 16②、施行規則 § 36 の 13）

【参考】具体的な記載のイメージ（国資料からの抜粋）

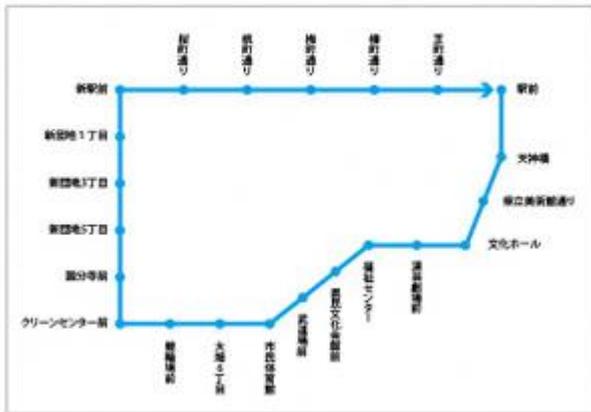
＜備考＞

・路線毎の詳細の記載イメージ

①地図上に記載する場合



②模式図で記載する場合



〇〇線 運行概要 ※赤字は変更箇所

項目	内容	
運行のねらい	・・・のため、・・・する。	
運行事業者	〇〇株式会社	
事業の種類	一般乗合旅客自動車運送事業	
運行の態様	路線定期運行	
	旧	新
系統①	起点	〇〇
	主な経由地	〇〇、〇〇、…
	終点	〇〇
系統②	起点	〇〇
	主な経由地	〇〇、〇〇、…
	終点	〇〇
系統③	起点	〇〇
	主な経由地	〇〇、〇〇、〇〇、…
	終点	〇〇
車両	〇〇	〇〇
運行日	各系統共通 通年運行（12/29～1/3を除く）	

※ 自家用有償運送の場合  
 旅客の運送に付随した、少量の郵便物、新聞紙等の貨物の運送 行う・行わない

図 運行概要の整理イメージ

▼幅のある記載の例1（幅が一定に抑えられている記載）

	区間			キロ程	運行回数（括弧内は運行開始当初）		
	起点	主な経由地	終点		平日	土曜日	日曜日・祝日
旧	—	—	—	—	—	—	—
新	A	B	C	4.8キロ	68～84 回/日 (76回/日)	63～77 回/日 (70回/日)	63～77 回/日 (70回/日)

▼幅のある記載の例2（当初案から増加させていく、という方向性が確かな記載）

	区間			キロ程	運行回数（括弧内は運行開始当初）		
	起点	主な経由地	終点		平日	土曜日	日曜日・祝日
旧	A	B	C	8.5キロ	57.0回/日	54.5回/日	54.5回/日
新	A	B	C	8.5キロ	21.0～57.0 回/日 (21.0回/日)	12.5～54.5 回/日 (12.5回/日)	12.5～54.5 回/日 (12.5回/日)

図 運行回数の整理イメージ

▼記載イメージ

項目	総事業費	内訳	調達方法		実施年度
			調達主体	(補助金等)	
〇〇地区における路線の編成の変更	〇〇	〇〇	〇〇株式会社	〇〇補助金	〇〇
			〇〇株式会社	〇〇補助金	〇〇
			〇〇株式会社	〇〇補助金	〇〇
〇〇路線の利用を円滑化するための運賃の設定	〇〇	〇〇	〇〇株式会社	〇〇補助金	〇〇
			〇〇株式会社	〇〇補助金	〇〇
			〇〇株式会社	〇〇補助金	〇〇
〇〇路線の利用を円滑化するためのダイヤの設定	〇〇	〇〇	〇〇株式会社	〇〇補助金	〇〇
			〇〇株式会社	〇〇補助金	〇〇
			〇〇株式会社	〇〇補助金	〇〇

図 資金調達の記載イメージ

## 2)計画を策定する上での留意点 ※重要

○計画策定にあたり特に留意すべき点について記載する。

### ①地域公共交通計画への記載が必要

- 利便増進事業として計画に位置付けるものについては、地域公共交通計画のなかに実施のエリアや事業概要など、関連する事項を記載しておく必要がある。
- 仮に、利便増進計画の検討を進める中で、地域公共交通計画に記載されていない（読み取ることができない）事業を実施する場合には、地域公共交通計画の見直し・改定が必要となる。

### ②複数のバス事業者との協議する上での留意点

- 検討にあたり、複数の事業者間の路線・ダイヤ・運賃などの調整が必要になる場合、独占禁止法の規定に抵触しないように留意する必要がある。
- 複数のバス事業者との協議が必要となる場合、地方公共団体が個々の事業者との間で個別に協議を行う必要がある。
- このため、協議会など複数の交通事業者が出席する会議においては、計画の協議・承認を行うものは無く、計画に対する「意見」を集めるものとなり、協議会としての役割がこれまでと異なる点に留意が必要である。

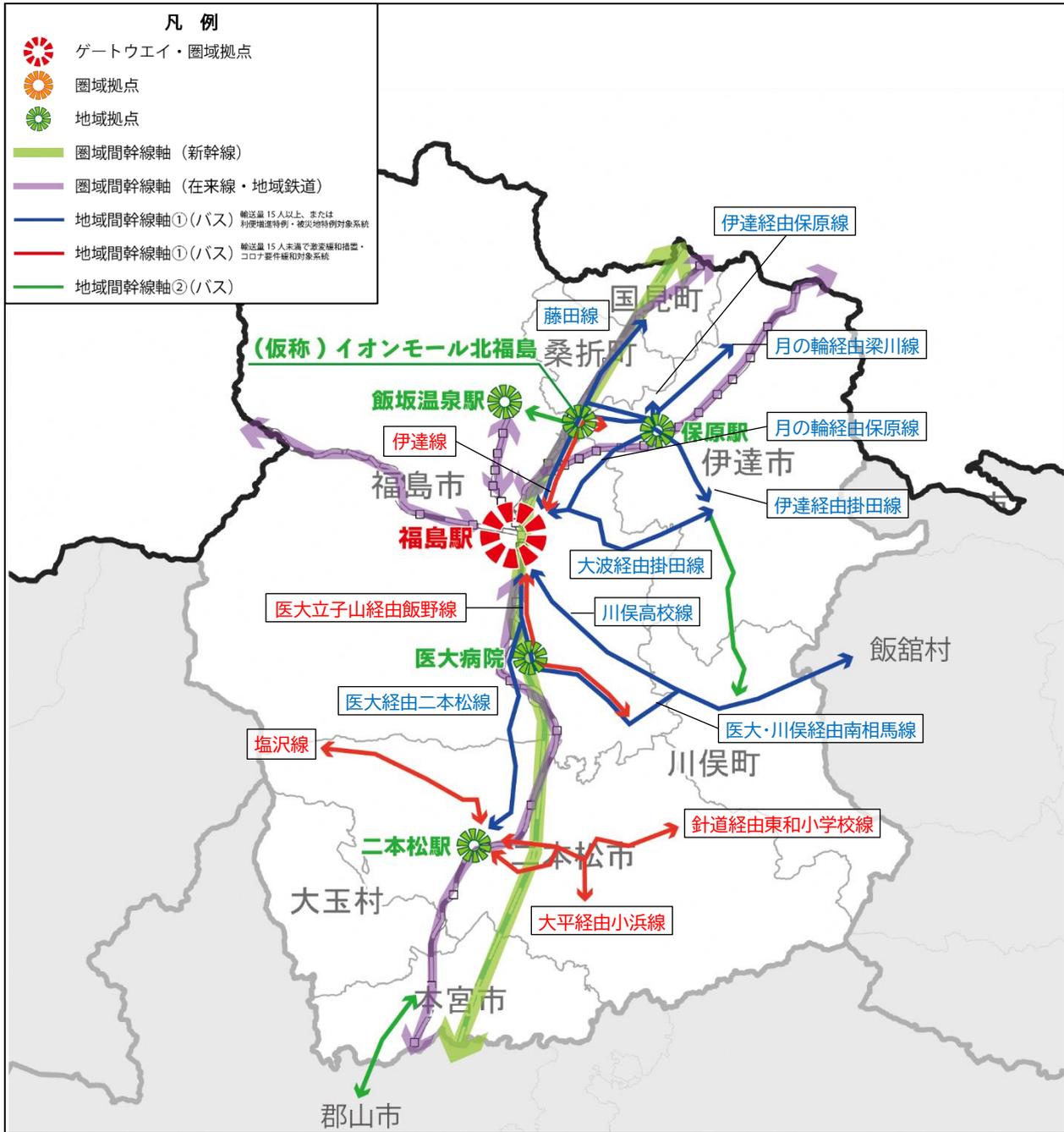
### ③関係者の同意が必要

- 利便増進計画を定めようとするときは、あらかじめ「利便増進事業を実施しようとする者」と「利便増進事業に関係すると地方公共団体が認める者」の同意を得る必要がある。（同意書への署名などによる）
- ここでの「利便増進事業を実施しようとする者」は運行主体である交通事業者や、市町村などが該当し、「利便増進事業に関係すると地方公共団体が認める者」については、事業の実施するエリアにおいて旅客運送事業を営む事業者（鉄道、バス、タクシーなど）が該当する。

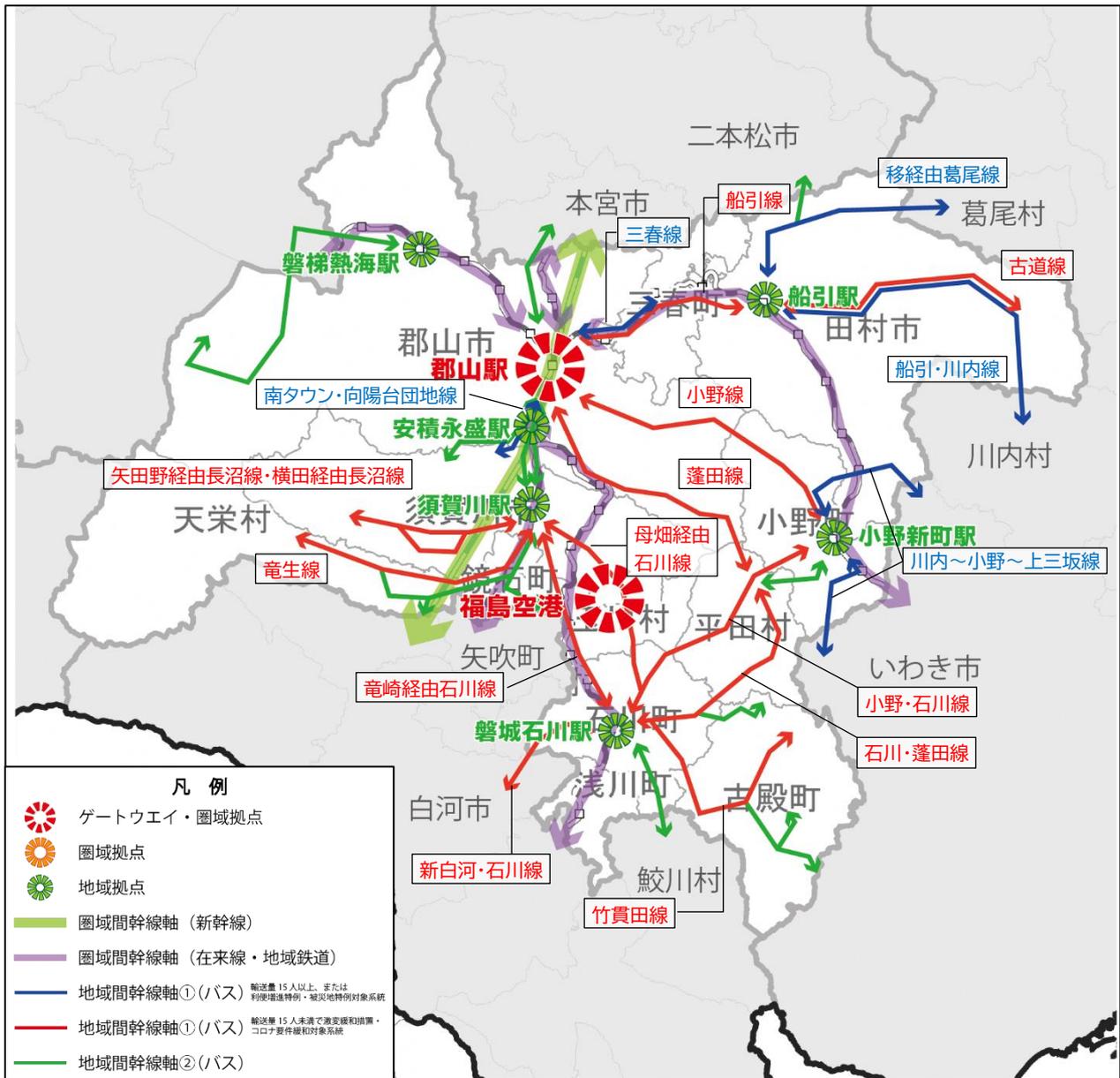
### ④段階的な利便増進事業の実施が可能

- 今年度のなかで、最終的な協議が調わない場合や、次年度以降の状況を踏まえて具体的な運行計画を検討・設定する場合などは、調整が整い次第、段階的に実施する旨を計画に記載することで、次年度以降の変更認定の申請を行い、実施が可能である。
- ※当初認定の段階で概要などは記載しておく必要がある。

■ 県北圏域



■ 県中圏域

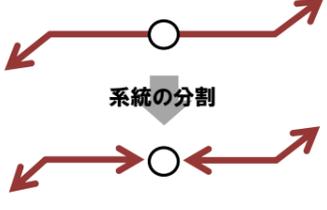
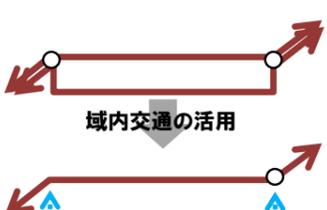


■ 県南圏域





□施策メニューの検討イメージについて ※下記に示す内容は一般的に想定されるものであり、路線ごとの特性により追加・削除となる可能性有り

No.	施策メニュー		施策の適用条件	実施による利点 (解決される課題)	必要となる分析	分析に必要なデータ	備考
	概要	イメージ					
1	<p><b>【システムの分割】</b></p> <p>○長大な経路となっている路線を利用実態などに応じてシステムを分割</p>	 <p>システムの分割</p>	<p>■適用条件</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○特定のバス停（拠点等）で利用者の入れ替わりが発生</li> <li>○特定のバス停（拠点等）を跨ぐ利用が多くない（影響が少ない）</li> </ul> <p>■留意点</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○国庫補助要件の適用条件に影響が無い（市町村を跨ぐ運行、輸送人員など）こと</li> <li>○仕業体制（車両・乗務員の運用）に影響が生じないこと※備考確認</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○適正な経路設定、および走行キロの短縮による乗車密度の向上（市町村負担の軽減の可能性）</li> <li>○走行キロの短縮による仕業体制の効率化の可能性</li> <li>○走行キロの短縮によるダイヤ設定の自由度（接続性向上の可能性等）の向上、および定時性の向上</li> </ul>	<p>①区間別車内乗車人数</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○特定のバス停における乗車・降車（入れ替わり）の実態による分割ポイントを検討</li> </ul> <p>②区間別・バス停別OD</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○分割ポイントとなるバス停を跨ぐ利用の実態の分析によるシステム分割の影響を把握</li> </ul> <p>③分割ポイントの待合機能等</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○待ち合い・乗継環境の状況を把握</li> </ul>	<p>①便別バス停別乗車・降車実績データ</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>対象：広域路線バス（対象路線）</li> </ul> <p>②ODデータ</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>対象：広域路線バス（対象路線）</li> </ul> <p>③現地調査等</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○仕業体制の効率化については、事業者への確認が必要</li> </ul>
2	<p><b>【関連路線の統合】</b></p> <p>○広域路線に対して経路が重複する域内路線バスを統合（みなしシステムとするなど）</p>	 <p>関連路線の統合</p>	<p>■適用条件</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○広域路線バスと域内路線バスが重複、あるいは近接して運行</li> <li>○統合対象となる域内路線バスの単独運行区間の利用が多くない（影響が少ない）</li> </ul> <p>■留意点</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○広域路線（地域間幹線システムである場合）のみなしシステムとなっていないこと※みなしシステムとする場合</li> </ul>	<p>〔国庫補助路線の場合〕</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○関連路線と一体的に利用実態に応じた見直しを図ることにより、利便性を維持しつつ運行頻度を適正化（運行本数の縮小など）および乗車密度の向上（運行頻度を減らしつつも利便性を確保し、輸送人員の増加にも期待）</li> <li>○関連路線のみなしシステム化によるコスト縮小※みなしシステムの要件を満たす見直しが可能な場合</li> </ul> <p>〔国庫補助路線以外の場合〕</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○（上記に加えて）国庫補助要件を満たす可能性</li> </ul>	<p>①バス停別乗降者数</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○各路線の単独運行区間の利用状況の分析による統合路線の維持区間を検討</li> <li>○統合後の運行経路の検討</li> </ul> <p>②便別利用者数</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○便別の利用状況の分析による運行間隔調整を検討</li> </ul> <p>③区間別車内乗車人数</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○便別区間別の利用状況の分析による運行間隔調整を検討</li> </ul>	<p>①②③便別バス停別乗車・降車実績データ</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>対象：広域路線バス（対象路線）、統合路線（関連路線）</li> </ul>	
3	<p><b>【広域路線バスの活用】</b></p> <p>○広域路線バスの経路見直しにより域内交通等の運行経路をカバー</p>	 <p>広域バス路線の活用</p>	<p>■適用条件</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○域内交通のみが主要拠点に接続しており、広域路線バスの一部延伸・迂回が可能な距離</li> </ul> <p>■留意点</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○迂回による走行距離の増加による影響（乗車密度の低下・未通過となるバス停など）が少ないこと</li> <li>○乗り継ぎの発生（域内→広域）により大きな利便性の低下・外出機会の創出に繋がる可能性が低い（一定の影響は出るがその幅が少ない）こと</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○域内交通等の需要を広域路線バスに集約することによる輸送人員の増加</li> <li>○域内交通の走行距離の短縮等による運行コストの縮小</li> </ul>	<p>①バス停別乗降者数</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○域内交通における主要拠点での降車人数、広域路線との重複間での乗車人数等を把握により乗り継ぎ発生等の影響を把握</li> <li>○広域路線の迂回による未通過となる区間の利用状況の分析による影響の把握</li> </ul> <p>②区間別車内乗車人数</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○便別区間別の利用状況の分析による迂回する時間帯等を検討</li> </ul>	<p>①②便別バス停別乗車・降車実績データ</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>対象：広域路線バス（対象路線）、域内交通等</li> </ul>	
4	<p><b>【域内交通の活用】</b></p> <p>○広域路線バスから域内交通へ需要を一部転換</p>	 <p>域内交通の活用</p>	<p>■適用条件</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○一部のシステムで地域等を迂回して運行しているものの利用が少ない</li> <li>○迂回する走行距離がみなしシステムの要件を満たしていない（要件を満たしている場合にはみなしシステム化も併せて検討※地域間幹線システムである場合）</li> <li>○迂回する区間の付近を域内交通等が運行している</li> </ul> <p>■留意点</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○域内交通等への転換によりサービス水準が低下する場合、その影響が少ないこと</li> <li>○代替する域内交通等に過度な負担（財政面、運行面等）が掛からないこと</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○路線バスの運行の適正化（システムの削減、走行キロの縮小等）による事業者の運行コストの縮小、リソース（車両・乗務員等）の確保</li> <li>○域内交通等の利用者数の増加による域内交通の持続性向上</li> </ul>	<p>①バス停別乗降者数</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○迂回運行区間における利用状況（区間内の乗降数）の分析による域内交通の活用の可能性を検討</li> </ul> <p>②区間別車内乗車人数</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○迂回運行区間の時間帯別の利用状況の把握による域内交通の見直し内容を検討（広域路線バス）</li> <li>○域内交通の経路・ダイヤ等の見直しによる経路全体への影響などを把握（域内交通）</li> </ul> <p>③区間別・バス停別OD</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○域内交通への転換区間から区間外への移動状況の分析による乗り継ぎ発生の影響を把握</li> </ul>	<p>①②便別バス停別乗車・降車実績データ</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>対象：広域路線バス（対象路線）、域内交通</li> </ul> <p>③ODデータ</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>対象：広域路線バス（対象路線）</li> </ul>	

No.	施策メニュー		施策の適用条件	実施による利点 (解決される課題)	必要となる分析	分析に必要なデータ	備考
	概要	イメージ					
5	<b>【経路の短縮】</b> ○利用実態に応じて経路を短縮		<b>■適用条件</b> ○路線バスの経路端部などで利用が極端に少ない ○一定の走行キロが短縮され、仕業体制などの効率化に期待できる※備考確認(短距離では効果が薄い可能性) <b>■留意点</b> ○経路短縮により不便となる集落などがある場合、主要バス停等までの移動手段(域内交通、小規模交通など)を検討すること ○路線バスと域内交通等との接続するバス停の待合環境等の確保を検討すること	○走行キロの短縮による乗車密度の向上(市町村負担の軽減の可能性) ○走行キロの短縮によるダイヤ設定の自由度(接続性向上の可能性等)の向上、および定時性の向上	<b>①バス停別乗降者数</b> ○低利用な区間の把握による経路短縮区間の検討 <b>②区間別車内乗車人数</b> ○短縮区間における時間帯別の区間外(内⇄外)の移動状況の分析による短縮時間帯の検討(一定の利用がみられる時間帯のみ延伸するなどの検討)	<b>①②便別バス停別乗車・降車実績データ</b> 対象：広域路線バス(対象路線)	○仕業体制の効率化については、事業者への確認が必要
6	<b>【鉄道へ需要集約】</b> ○広域路線バスの経路見直しによる鉄道と広域路線バスの重複の解消(一部経路のみでも対応可能)		<b>■適用条件</b> ○鉄道と路線バスが並走しており、広域的な移動(市町村間を跨ぐ移動など)の目的が同一である ○日常の移動手段として路線バスではなく鉄道が利用されている <b>■留意点</b> ○一部で移動が不便となる集落などがある場合、駅までの移動手段(小規模交通など)を検討すること	○鉄道への需要集約により鉄道の輸送人員が増加(補助発生の場合は負担額の縮小に期待) ○路線バスの運行経路の短縮による乗車密度の向上(経路短縮の場合) ○路線バスの運行の適正化(休止・廃止等)による事業者の運行コストの縮小、リソース(車両・乗務員等)の確保	<b>①バス停(駅)別乗降者数</b> ○バス停および駅での乗降者数の把握による集約の可能性を検討 <b>②区間別バス停別OD</b> ○需要集約区間内および区間内⇄区間外の移動状況の分析による集約区間を検討 <b>③交通機関同士の接続状況</b> ○バス停(駅)別乗降者数の分析による主要な駅の特定を踏まえ交通機関同士の接続状況を確認	<b>①便別バス停(駅)別乗車・降車実績データ</b> 対象：広域路線バス(対象路線)、鉄道 <b>②ODデータ</b> 対象：広域路線バス(対象路線)、鉄道 <b>③時刻表</b> 対象：広域路線バス(対象路線)、鉄道	
7	<b>【域内交通から需要集約】</b> ○域内交通の経路見直しによる広域路線バスへの需要集約		<b>■適用条件</b> ○広域路線バスと域内交通の経路が重複して運行している ○運賃差があるなど、域内交通に利用が集中している(路線バスの需要がとられている) <b>■留意点</b> ○乗り継ぎの発生により、極端に利便性が低下する利用者が多くないこと ○重複区間以外にも走行可能な道路があること	○域内交通等の需要を広域路線バスに集約することによる乗車密度・輸送人員の増加(市町村負担の軽減の可能性) ○域内交通の経路短縮等の運行効率化による運行コストの縮小の可能性	<b>①バス停別乗降者数</b> ○重複区間における乗降者数の把握による利用実態の確認 ○乗降が多いバス停の特定による路線の利用特性の把握および運行経路の検討(域内交通) <b>②区間別車内乗車人数</b> ○便別区間別の乗降状況の分析による区間内⇄内および区間内⇄外の移動実態の概要を把握し乗り継ぎ等の影響を確認 <b>③区間別バス停別OD</b> ○重複区間内⇄内および区間内⇄外の詳細な移動実態の把握	<b>①②便別バス停別乗車・降車実績データ</b> 対象：広域路線バス(対象路線)、域内交通 <b>③ODデータ</b> 対象：域内交通	分析③が困難である(ODデータが無い)場合は②による分析結果を活用※ただし概要の把握となるためODデータでの分析が望ましい
8	<b>【運行ダイヤの調整】</b> ○運行経路が重複する場合でも、ダイヤの調整による運行間隔の平準化		<b>■適用条件</b> ○路線バス同士、路線バスと域内交通が同一経路を運行 ○運行ダイヤの平準化が図られておらず、同様の時間帯などに運行 <b>■留意点</b> ○各交通の運行目的等が難しいことや、運行経路のサービス水準を確保するためなどの理由から広域路線バスへの集約化が困難である(大きな理由等が無い場合には集約化を検討)こと ○交通サービス間で料金差がある場合には対応措置などを検討すること	○広域路線とその他の路線との役割分担が図られ、輸送人員が適切に配分される ○運行間隔の平準化が図られることにより利用者の利便性が向上し、利用促進に期待(運行経路の軸の強化が図られる)	<b>①交通サービス間の運行間隔</b> ○交通サービス間の運行間隔(前発便との時間差)を把握 <b>②バス停別乗降者数</b> ○該当区間における各交通サービスの乗降者数の差を把握 <b>③各交通サービスの運賃</b> ○該当区間における料金差を把握※特に路線バスと域内交通の場合など	<b>①便別バス停別乗車・降車実績データ</b> 対象：広域路線バス(対象路線)、重複する交通サービス <b>②バス停別ダイヤ</b> 対象：広域路線バス(対象路線)、重複する交通サービス <b>③運賃三角表</b> 対象：広域路線バス(対象路線)、重複する交通サービス	