

6章 基幹的バス輸送システム導入の進め方

6-1 合意形成のポイント

- 住民を含む様々なステークホルダーとの合意形成は、計画の策定および実行にあたり必要不可欠ですが、共通な方法はなく各都市の実情によって異なります。一方で、自治体同士で抱える悩みや得られた知見を共有することで、新たな道筋がみえてきます。
- また、施策の実施やそれに伴う合意形成には、時間を要すものもあります。そのため、合意形成がなされた区間や施策から段階的に整備を進める検討を行うことも重要です。
- ここでは、基幹的バス輸送システムの計画策定に従事する自治体担当部署へのアンケート^{注)}結果等をもとに、合意形成に関わる課題や取り組み等の意見を参考に、合意形成に向けたポイントを例として示します。

■計画策定:全体論の合意を図るポイント

【直面する課題例】

- ・ネットワークは20年先を目指す中で、全体の人の移動をみながらBRTは議論することになる。ただ人口減少が進む中で、直近の課題としてネットワークをどう維持するかという議論にウェイトがいつてしまう。



【合意形成を図るポイント】

- 概ね20年先を見据えた「立地適正化計画」、5年ごとに策定する「地域公共交通計画」など、タイムスパンが異なることを認識しながら議論を進めることが大切です。その中で、「先進バス」の目標時期を明確にして、公共交通ネットワークとまちづくりの一体的な計画を策定することが重要です。
- 策定する計画については、関連自治体・交通事業者の他、交通管理者（所轄警察）、道路管理者、利用者や市民の代表者、自治体内の関係部署など、様々な立場の組織の方々に協議会等への参画を促し、関係機関と基本的な合意形成を図る場に諮りましょう。

注) 「情報通信技術等を活用した先進的バス輸送システムに関する調査業務 (R3.3) 国土技術政策総合研究所」にて実施した「BRT等先進的バス輸送システムに関するアンケート調査 (回答数28自治体)」を参考

【合意形成に関わる主なアンケート項目】

問「先進的バス輸送システム」の施策を進める上で、浮かび上がってきた課題や論点と、合意形成に向けた取り組みを、関係機関別とテーマ別に分けてそれぞれ回答

- ・関係機関別：バス事業者、交通管理者、道路管理者、沿道の地権者、公共交通利用者、道路の一般利用者、その他
- ・テーマ別：まちづくりとの連携、道路空間の再編・改築、自動車交通への影響、行政によるバス事業に対する財政支出、行政と事業者間での費用負担、その他

■路線設計:ネットワークを考えるポイント

【直面する課題例】

- ・バス事業者は利用者離れを懸念し大きな環境変化を嫌う、再編の議論までたどり着かない。
- ・バス事業者による収益確保とサービス維持のバランスをどう保つかが課題。



【合意形成を図るポイント】

- 具体的な路線設定や再編にあたっては、当事者となる関連交通事業者と個別に協議し、事前に調整を図ることも重要です。
- 複数のバス事業者が運行している場合、再編の仕方は一律ではなく、運行する系統や事業者の特性を考慮し、再編の考え方を事業者に提示しながら、事業者からも具体的な意見・提案を見出し、議論を深めて行く過程が重要です。
- その上で、学識経験者を含めた委員会等を組織し、その下部組織を設けるなど、バス事業者と詳細な意見交換・協議調整を行う場を繰り返し設け、その結果を委員会に諮ることで、多様な関係者と合意形成を図るプロセスが明確になります。

【直面する課題例】

- ・バス路線の再編により乗り換えが生じることに対する不満の声が大きい。
- ・利用者の利便性向上のためきめ細かい住民ニーズの把握が必要。
- ・アンケート等でいただいた要望の精査と実現の検討。



【合意形成を図るポイント】

- 市民への理解と意識醸成を図るには、都市や交通が抱える現状・問題・ニーズを事前に把握した上で、検討プロセスを明らかにしながら、施策の効果・意義とそれに伴う利便性向上に関する説明を、継続的に積み重ねることが重要です。
- 先進的な取り組みとして「新バスシステム・BRT」を公設民営方式でスタートさせた新潟市では、導入効果が確認されたものの、利用者満足度との乖離が生じている理由として「市民理解を置き去り」を要因の1つに挙げています。
事後評価により得られた知見は、取り組みを行う上でも重要な知見となります。
- 施策の可否・有効性を判断・検証するには、社会実験を継続的に実施することも有効な方法です。反対する地権者等も発生しますが、社会実験の結果等を公表・共有することで、最終的には、一定の協力が得られる可能性が高まります。
- 例えば、連節バスの導入とバス路線網の再編を実施する場合、地域単位での説明会や、市民への意向アンケートを反復的に実施することで、直接的な利害関係者と市民意見を双方で把握することが可能となり、総論としての合意形成と解決すべき課題を明らかにできると考えられます。

参考：「新バスシステム・BRT の総括」

<https://www.city.niigata.lg.jp/smph/kurashi/doro/kotsu/osirase/2019soukatsu.html>

■走行インフラ:走行空間整備や連節車両等導入に実現に向けたポイント

【直面する課題例】

- ・ 幹線バスの導入において、導入ルートだけでなく周辺交通への影響を踏まえた検討が必要となる。
- ・ 大型の連節バスを入れるとなると道路等の走行環境への影響確認が必要となる。
- ・ 連節バスやバス走行レーン等の導入にあたり道路管理者（県道と市道）の温度差がある。
- ・ 検討するバス路線のルートが国道上にあり、市主導による整備が進めにくい。



【合意形成を図るポイント】

- 専用レーン等の走行空間確保や連節バス導入等にあたっては、自動車交通や道路利用者への影響を踏まえた道路管理者・交通管理者との協議調整が必要となります。そのため、課題または効果等を共有できる機会を設け、施策による導入効果を示し、懸念を払しょくすることが重要です。
- その方法として、社会実験や実走実験が有効です。実施上の問題点・課題、効果等を把握し、順次改善・見直しを行うプロセスを経て、道路管理者・交通管理者や市民・利用者に対して段階的に理解を得ることができるといえます。
- 具体的には、導入ルート上に連節バスの試走（社会実験）を実施、道路インフラなど走行環境への影響を見極めるなどが挙げられます。
- また、連節バスの導入に向けて、車両の長さ、幅、重さなどが車両制限令の規定を超えるため、道路構造物に与える影響や交差点での安全・円滑な運行、一般自動車交通への安全性や渋滞を助長することがないかなどの検証も必要となります。そのため、導入前に運行事業者、道路管理者、警察等とともに先進都市を現地調査するなど協議・調整を行うことも有効です。
- 法定協議会とは別の組織として、例えば、PTPS やバス専用レーン設置などの取り組みを行う場合、自治体と交通管理者で共同事務局を立ち上げ、専門的な具体協議により計画を策定する方法が考えられます。その検討過程において、導入効果を数値化することなどにより、交通管理者からも理解を得やすくなります。



BRT等のさらなる機能向上を目指し、道路中央部の専用走行路と路上バス停の設置の検討を進める中で、路上バス停の社会実験を実施し、改善点の確認や周辺交通への影響を検証

図 6-1 路上バス停の社会実験の実施例（新潟市 平成 28 年）

■交通結節点:バス停設置協議のポイント

【直面する課題例】

- ・歩道へのベンチ設置について調整したが、幅員等の支障があり断念した。
- ・バス待ち環境に関し、占用や道路空間の配分・整備主体・費用負担の点で調整が難航する。
- ・バス停新設に係る支障物件（植栽移設等）への対応、バス停設置への協力。



【合意形成を図るポイント】

- バス停施設整備の役割分担（費用負担含む）について、交通事業者、自治体（道路管理者）と合わせ、沿道施設・地権者等と協議が必要です。
- バス停や結節点整備にあたっては、事業手法に関わる関係機関との調整の他、民間（施設管理者・地権者等）との連携・協働も視野に入れた空間確保や整備・維持管理、インセンティブの検討を行うことも合意形成の要素といえます。

■運行サービス:システム・データ入手のためのポイント

【直面する課題例】

- ・バスロケーションシステムの連携・共通化を目指したが、システムの都合で実現できなかった。
- ・バス走行や運営に関する情報のオープンデータ化に関して協力が得られない。



【合意形成を図るポイント】

- “先進バス”を目指す上で、バス会社が保有するデータのオープン化と、動的情報等のデータフォーマットの世界標準への共通化は重要な要素です。しかし、それらは目的ではなく、データにより効率的な管理や、蓄積データでより効果的な改正につながり、ひいては利用者の利便性向上につなげることを目標に据えて、交通事業者を含め共通認識を図ることが重要です。
- 交通事業者などからデータを提供してもらう手法については、「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き」に留意点が記載されています。

■運行サービス:新たな運賃施策に向けたポイント

【直面する課題例】

- ・乗継に対して、運行事業者は乗り継ぎ割引による減収を懸念する。
- ・すでに行政の福祉等の政策において高齢者向け運賃施策（割引運賃の適用）を実施している場合、バスとバスの乗り継ぎ割引が適用できない場合や、バスと鉄道の乗り継ぎを促そうとしても福祉側の施策では鉄道運賃の割引はできないため、高齢者は乗り継ぎによって従前よりも割高になり、高齢者は料金差によってバスを選択してしまう、といった問題が生じる。



【合意形成を図るポイント】

- 運賃の制度設計によっては、バス利用者の運賃負担の軽減することで利用者の増加や収入の上げ止まりの効果があることなど、先進事例での知見を共有することが重要です。
- 自治体庁内を横断した協議調整の場を設ける、あるいは、地域公共交通の計画においては福祉輸送との連携なども扱うことから福祉の担当部署に協議会に参画してもらうといったことが考えられます。

■事業スキーム:行政の関わり方のポイント

【直面する課題例】

- ・財政部局との調整、事業者に対する公平性が課題。
- ・路線バスのルート変更を行政から提案した際の費用負担・赤字補填。
- ・システム開発経費に対する行政負担が求められる。
- ・行政支援対象の定義が明確になっていない。



【合意形成を図るポイント】

- 運行・運営、施設整備、維持管理等の関係機関の役割分担を確立するため、それぞれの立場から、必要な費用と施策効果等を明確化することが重要です。
- また、後述する公設民営の考え方を取り入れるなど、行政の支援や負担の範囲を広げる、又は明確にすることが重要です。
- 例えば、上下分離の考えを基本として、主に車両・運行に関する整備は運行事業者、バスレーンやハイグレードバス停などインフラ整備は行政が負担する役割分担などが考えられます。

6-2 基幹的バス交通における公設民営の考え方

- 基幹的バス交通では、行政とバス事業者のタイアップが必要不可欠となりますが、将来にわたり持続的に“先進バス”事業を推進するために、整備・運営にあたって組まれるスキームの1つとして、『公設民営』方式が挙げられます。
- 従来の路線バスでも、行政が道路環境の整備を行い、車両購入の支援等に係ってきていますが、「バスのインフラ」を再定義し、**公共交通に要求されるサービスに必要なインフラを行政が責任を持ち、バス事業者はこれまで培ってきたノウハウを最大限活かしサービスを提供するスキームとして注目されます。**

① バスでの公設民営のイメージ

鉄道や軌道での上下分離の考え方に倣い、基幹的バス輸送システムに適用したイメージを右の【図 6-2】に示します。

国の制度として確立されたスキームではありませんが、国内では、かしてつバス（茨城県石岡市・小美玉市）、ひたちBRT（茨城県日立市）、岐阜市型BRT（岐阜市）、新潟新バスシステム（新潟市）、東京BRT（東京都）において、公設民営の考え方を取り入れています。

※整備・運営のスキームや支援制度については、「道路空間を活用した地域公共交通(BRT)等の導入に関するガイドライン」に詳しく紹介されています。

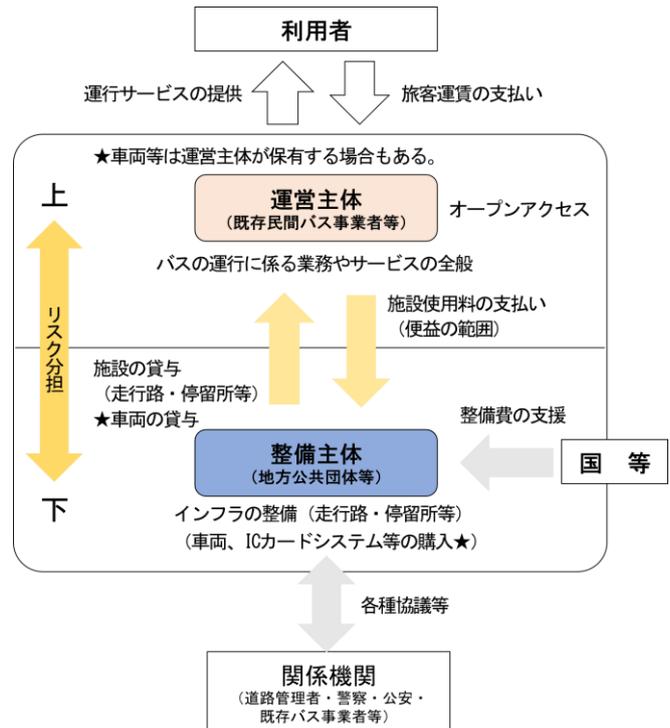


図 6-2 バスでの公設民営のイメージ

表 6-1 BRT の事業スキーム

出典 道路空間を活用した地域公共交通（BRT）等の導入に関するガイドライン

上下分離方式	公営バス		民営バス				鉄道廃線に伴う代替交通	
	公	民	公	民	民	民	民	民
所有・整備・運営	運営	公	民	民	民	民	民	民
	車両・停留施設	公	公	民	民	民	民	民
	走行空間	公	公	公	民	民	公	民(専用道) 公(一般道)
	土地	公	公	公	公(貸付)	民	公	民(専用道) 公(一般道)
固定資産税	—	—	—	—	有	—	有(一部自治体において減免)	
特徴	公共側が求めるサービスレベルを提供できる	公共側が一定の関与を行うことで公共側が求めるサービスレベルを維持できる	一般的なバス事業(BRT)の事業形態	特定の事業の目的に基づき、民間事業者が上下一体で運営している		鉄道廃線に伴い自治体がインフラ整備を行っている	鉄道廃線に伴い鉄道事業者がインフラを整備して運行を行っている	
事例	バイサイドブルー ※1事例	ゆとりーとライン(3セク) 基幹バス(2号系統) 萬代橋ライン ※3事例	幕張新都心 八王子バス など ※17事例	南海りんかんバス (土地は貸付) ※1事例	関西国際空港第2旅客ターミナル線 ※1事例	ひたちBRT かしてつバス ※2事例	気仙沼線BRT 大船渡線BRT 白檮線 ※3事例	
負担	公						民	

② 行政と事業者の関係

■運行委託との違い

公設民営は、自治体のコミュニティバスのように、地方公共団体が路線計画から車両購入までを行い、運行を地元のバス事業者に委託する形ではなく、あくまで運行の部分は民間事業として経営努力を働かせることとなります。

■運行事業者の選定

運行主体を選定する方法として公募がある。公募を行う際には、予め募集要項や選定基準について検討する必要があるが、事業者が有する運行・経営ノウハウを十分に引き出すとともに、公共交通体系の再編やまちづくり貢献に対する取り組み姿勢を評価できる募集内容とすることが望まれます。

③ 公的機関によるインフラ整備の例

【交通結節点の整備】

新潟市では、連節バスとバス路線網再編にあわせ、幹線バス（当時はBRTと称している）路線上の乗換拠点となる交通結節点を整備しています。

【図6-3】は、新潟市役所前の交通結節点で、道路区域に上屋を設け、幹線バスと一般の路線バスは対面で乗り換えることができます。



図 6-3 道路区域に設置した交通結節点

【走行空間の整備】

かしてつバス・ひたちBRTでは、鉄道の廃線敷を、道路法上の道路として、バス走行空間を整備しています。

かしてつバスの走行空間は、バス専用道路として都市計画決定されているのも特徴です。



図 6-4 バス専用道路（かしてつバス）

【バス停の整備】

路線バスのバス停は、バス事業者が設置する道路占用物という扱いであり、上屋やベンチは、路線バス事業者、又は広告事業者が設置し、維持管理を行うのが通例です。

【図6-5】は、東京BRTのバス停で、行政が上屋とベンチを設置しており、利用者の利便性を高めています。



図 6-5 公設の上屋とベンチ（東京BRT）

【車両の調達】

新潟市では、多くのバス路線が重複していたまちなかの幹線区間に、大量輸送、高定時性のBRTを導入して集約化・効率化を図るため、連節バスを購入し、運行事業者に貸付をしています。



図 6-6 行政が所有する連節バス

6-3 国の支援制度と参考図書の紹介

(1) 国の支援制度・事業等

国土交通省等では、基幹的バス輸送システム（ここでは、「BRT」及び関連施設）の整備に関しては、官民のさまざまな役割分担の形態があることを踏まえ、**社会資本整備総合交付金等による総合的な予算支援制度が用意されています。**その他、計画の策定、施設・車両・設備等の整備への活用や、交通環境整備やまちづくりの中で側方的な活用が考えられる事業などもありますので、最新の情報を国土交通省等のホームページから確認してください。

表 6-2 BRT 及び関連施設の整備に関する主な国の支援制度・事業の一覧

制度等名称	支援概要	所轄	交付対象者等	補助率等	
BRTの整備等に対する総合的な支援スキーム	社会資本整備総合交付金（道路事業）	バス等の走行空間、停留所等の整備を支援 ・道路の整備（バス専用道・バス専用レーン・バス優先レーン整備、交差点改良等） ・道路附属物の整備（モビリティ・ハブの整備（ベンチ又はその上屋・自動車駐車場・自転車駐車場・道路情報管理施設等））	国交省	地方公共団体	1/2 等
	社会資本整備総合交付金等（都市・地域交通戦略推進事業）	多様な交通モードの連携が図られた都市交通システムの構築を総合的に支援 ・BRT・バス等の公共交通の施設整備 ・交通結節点の整備 ・スマートシティの推進（情報化基盤施設の整備、自動運転バスの実証実験等）等 ・モビリティ・ハブの整備（シェアモビリティ設備の整備）	国交省	交付金： 地方公共団体 補助金： 法定協議会、都市再生機構等	1/2, 1/3
	社会資本整備総合交付金等（都市再生整備計画事業（まちなかウォークアブル推進事業））	道路・公園・広場等の整備や修復・利活用、滞在環境の向上に資する取組を重点的・一体的に支援 ・道路、公園、地域生活基盤施設、高質空間形成施設、エリア価値向上整備事業、滞在環境整備事業（うち、モビリティ・ハブの整備（シェアモビリティ設備の整備））、計画策定支援事業等。	国交省	交付金： 市町村、市町村都市再生協議会 補助金：都道府県、民間事業者等	1/2
	社会資本整備総合交付金（地域公共交通再構築事業）	地域づくりの一環として、地域公共交通ネットワークの再構築に必要なインフラ整備を支援 ・バス施設（停留所・車庫・営業所・バスロケ施設等）等の整備	国交省	地方公共団体	1/2
	※1 地域公共交通確保維持改善事業（地域公共交通バリアフリー化推進等事業（バリアフリー化設備等整備事業））	公共交通のバリアフリー化を一体的に支援 ・バスターミナル等のバリアフリー化、待合・乗継施設整備 ・ノンステップバス・リフト付きバスの導入	国交省	バス事業者等	1/3 等
	地域公共交通確保維持改善事業（地域公共交通バリアフリー化推進等事業（利用環境改善促進等事業））	バリアフリー化されたまちづくりの一環としてBRT導入等公共交通の利用環境改善を支援 ・BRT システム等の導入に要する費用（連節バス導入、停留施設整備等）	国交省	バス事業者等	1/3 等
地域公共交通活性化再生法のスキーム 道路運送高度化事業 ※2	BRT 等の導入による定時性、速達性及び快適性に優れた道路運送を確保する事業 ・BRT の整備を「道路運送高度化事業」に位置付けることにより、地域公共交通確保維持改善事業の適用のほか、関係法律の特例による支援措置が受けられる	国交省	計画作成主体 事業実施主体 事業者	主な特例措置 ○運送法特例 ・計画認定による事業許可等の取得 ○地方債特例	
地域の脱炭素交通モデルの構築支援事業のうち、交通システムの低炭素化と利用促進に向けた設備整備事業（LRT・BRT 導入利用促進事業） ※1	「省 CO2 を目的に掲げた公共交通に関する計画」に基づく、BRT 等を導入する事業を支援 ・BRT システム等の整備に伴う車両の導入 ・BRT システムの整備と併せた情報通信技術を活用したシステムの整備（乗継情報提供、ロケーション、IC カード、PTPS 等）	環境省	地方公共団体 バス事業者 等	1/2	
鉄道・運輸機構の出資制度 ※1	サービス水準の向上、路線再編等により持続的な地域公共交通ネットワークの再構築を図る地域公共交通活性化再生法に基づく認定を受けた事業について、中長期的な収益性が見込まれる等の場合において、産投出資を原資として出資する等の支援（LRT・BRT 整備・運行含む）	鉄道建設・運輸施設整備支援機構	株式会社（幹線バス・BRT を運行）	機構による出資（それを呼び水に金融機関からの融資を促す）	

コンパクトシティの形成に関連する支援施策集 https://www.mlit.go.jp/toshi/city_plan/toshi_city_plan_tk_000022.html

※1 BRT 等に関する主な支援制度（令和5年4月時点） <https://www.mlit.go.jp/road/brt/pdf/sienseido.pdf>

※2 地域公共交通計画等の作成と運用の手引き より

(2) 手引き・マニュアル・ガイドライン等

基幹的バス輸送システムの計画にあたり参考となるWEBページや図書をカテゴリ毎に紹介します。

表 6-3 手引き・マニュアル・ガイドライン等（1 / 3）

参考となるサイトや図書等	URL
<地域公共交通の計画>	
国土交通省 総合政策局・都市局・道路局 「道路空間を活用した地域公共交通（BRT）等の導入に関するガイドライン」（令和4年9月）	https://www.mlit.go.jp/road/brt/pdf/all.pdf
国土交通省 総合政策局 「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）	https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/content/001633212.pdf
国土交通省 都市局 「都市・地域総合交通戦略のすすめ～総合交通戦略策定の手引き～（令和4年改訂版）」（令和4年5月）	https://www.mlit.go.jp/toshi/content/001596037.pdf
国土交通省 九州運輸局 「なるほど！！公共交通の勘どころ」（令和4年3月）	https://www.tb.mlit.go.jp/kyushu/content/000272886.pdf
国土交通省 九州運輸局 「地域公共交通のはじめの一步！」《初任者用ガイドブック》（平成28年3月）	https://www.tb.mlit.go.jp/hokushin/content/000104017.pdf
国土交通省 自動車交通局（現 自動車局） 「地域公共交通づくりハンドブック」（平成21年3月）	https://www.mlit.go.jp/common/000036945.pdf
土木学会 「バスサービスハンドブック 改訂版」（2024年1月）	※書籍
<都市施設やまちづくりの計画>	
国土交通省 都市局 都市計画課 立地適正化計画の手引き【基本編】（令和7年4月） ※【資料編】、【Q&A】、【別冊】あり	https://www.mlit.go.jp/en/toshi/city_plan/content/001741220.pdf
国土交通省 都市局 「ストリートデザインガイドライン」（令和3年5月）	https://www.mlit.go.jp/toshi/content/001404239.pdf
LRT等利用促進施策検討委員会 「歩行者と路面電車の空間整備について～トランジットモールの導入に向けて～」	https://www.mlit.go.jp/common/001040147.pdf
<評価>	
国土交通省 鉄道局「鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル」（2012年7月、2025年3月一部変更）	https://www.mlit.go.jp/tetudo/tetudo_fr1_000040.html
国土交通省 総合政策局 「事業評価を通じた地域公共交通確保維持改善事業の効果的実施に向けてガイダンス」（平成25年11月）	https://www.mlit.go.jp/common/001020610.pdf
国土交通省 中部運輸局 「地域公共交通に関する事業評価の手引き－第三者評価委員会からのアドバイス－」（平成29年3月）	https://www.tb.mlit.go.jp/chubu/tsukuro/library/pdf/tebiki.pdf
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？」（平成30年3月）	https://www.tb.mlit.go.jp/hokushin/content/000104020.pdf
国土交通省 都市・地域整備局（現 都市局） 「都市再生交通拠点整備事業に関する費用便益分析マニュアル(案)」（平成13年4月）	https://www.mlit.go.jp/toshi/content/001736409.pdf
<検討体制>	
国土交通省 中部運輸局「はじめての地域公共交通～公共交通担当になったら読む本～」（令和6年3月）	https://www.tb.mlit.go.jp/chubu/tsukuro/library/pdf/R6_nyumonsyo.pdf
国土交通省 中部運輸局「活発でよい議論ができる会議のために。」（平成28年3月）	https://www.tb.mlit.go.jp/hokushin/content/000104022.pdf
国土交通省 中部運輸局 愛知運輸支局「地域公共交通会議等運営マニュアル 第3改訂版」（令和3年3月）	https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport_tk_000240.html
国土交通省 北陸信越運輸局「みんなで創る地域公共交通－住民説明会の手引き編－」	https://www.tb.mlit.go.jp/hokushin/content/000104117.pdf

表6-4 手引き・マニュアル・ガイドライン等（2／3）

参考となるサイトや図書等	URL
<サービス内容>	
国土交通省 総合政策局「独占禁止法特例法の共同経営計画等の作成の手引き 第3版」（令和5年10月）	https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/content/001633215.pdf
国土交通省 総合政策局「公共交通における官民連携の取り組み事例集」（平成26年3月）	https://www.wtb.mlit.go.jp/chugoku/content/000044603.pdf
国土交通省 九州運輸局「地域への公共交通導入ガイドブック《道路運送法編》」（平成29年3月）	https://www.wtb.mlit.go.jp/hokushin/content/000104019.pdf
<施設・車両・設備等>	
国土交通省 道路局「交通拠点の機能強化に関する計画ガイドライン」（令和3年4月）	https://www.mlit.go.jp/road/busterminal/pdf/s_01.pdf
国土交通省 中部運輸局「どうしてここにバス停が」（平成30年3月）	https://www.wtb.mlit.go.jp/chubu/tsukuro/library/pdf/bus_stop_leaflet.pdf
国土交通省 自動車局「連節バス導入ガイドライン ver.1」（平成26年3月）	https://www.mlit.go.jp/common/001033115.pdf
国土交通省 自動車局「電動バス導入ガイドライン」（平成30年12月）	https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk10_000036.html
<調査分析>	
国土交通省 都市・地域整備局（現：都市局）「都市・地域総合交通戦略及び特定の交通課題に対応した都市交通計画検討のための実態調査・分析の手引き」（平成22年7月）	https://www.mlit.go.jp/toshi/tosiko/toshi_tosiko_tk_000039.html
国土交通省 中部運輸局「バスデータ活用大百科～バス実態調査とデータ活用方法が丸わかり～」（令和2年3月）	https://www.wtb.mlit.go.jp/chubu/tsukuro/library/pdf/h31_pamphlet.pdf
国土交通省 中部運輸局「中部の交通圏-複数市町村の連携による地域公共交通活性化の取組を目指して-」（平成30年11月）	https://www.wtb.mlit.go.jp/chubu/tsukuro/library/pdf/h30_houkokusyo.pdf
国土交通省 都市局「スマート・プランニング実践の手引き【第二版】」（平成30年9月）	https://www.mlit.go.jp/toshi/tosiko/toshi_tosiko_fr_000023.html
国土交通省都市局都市計画課「まちの活性化を測る歩行量調査のガイドライン」（平成30年6月発出）	http://www.mlit.go.jp/toshi/tosiko/toshi_tosiko_tk_000034.html
<利用促進>	
国土交通省 総合政策局 「モビリティ・マネジメント 交通をとりまく様々な課題の解決に向けて」（平成19年3月）	https://www.mlit.go.jp/common/000234997.pdf
土木学会「モビリティ・マネジメントの手引き」（平成17年）	※書籍
国土交通省 総合政策局 「地域公共交通の利用促進のためのハンドブック～地域ぐるみの取組～」（平成25年5月）	https://www.mlit.go.jp/common/001005769.pdf
国土交通省 中部運輸局「地域公共交通の確保・維持・改善に向けた利用促進策事例集」（平成27年3月）	https://www.wtb.mlit.go.jp/chubu/tsukuro/library/pdf/kakuho_jirei.pdf
国土交通省 中部運輸局 地域間幹線バスが地域で役立つようにするために一利用者増加による生産性向上を目指してー（平成31年3月）	https://www.wtb.mlit.go.jp/chubu/tsukuro/library/pdf/h30_pamphlet.pdf
<MaaS・データ活用>	
国土交通省 総合政策局 公共交通・物流政策審議官部門「MaaS 関連データの連携に関するガイドライン Ver.3.0」（令和5年3月31日改訂）	https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport_tk_000117.html
国土交通省 総合政策局 公共交通・物流政策審議官部門「公共交通機関のリアルタイム混雑情報提供システムの導入・普及に向けたガイドライン（バス編）」（令和2年9月）	https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport_tk_000135.html

表 6-5 手引き・マニュアル・ガイドライン等（3 / 3）

参考となるサイトや図書等	URL
<バス情報フォーマット>	
国土交通省 総合政策局 データ整備の意義と効果 ・「標準的なバス情報フォーマット」ダイジェスト（2021年9月30日） ・はじめよう！「標準的なバス情報フォーマット」（2021年9月30日） ・バスデータの整備・活用事例（2021年9月30日）	https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport_tk_000110.html
国土交通省 総合政策局 データの整備方法と提供方法 ・「標準的なバス情報フォーマット」データ整備の手引き（2021年9月30日） ・経路検索事業者等へのデータ提供の手引き（2021年9月30日）	https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport_tk_000111.html
国土交通省 総合政策局技術資料（仕様書、ガイドライン） ・動的バス情報フォーマット（GTFS リアルタイム）ガイドライン（初版）（2019年3月27日） ・静的バス情報フォーマット（GTFS-JP）仕様書（第3版）（2021年7月30日） ・バス情報配信方法ガイドライン（2021年9月30日）	https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport_tk_000112.html
国土交通省 九州運輸局「（勘どころシリーズ）公共交通マップづくりの勘どころ」（平成31年3月）	https://www.tb.mlit.go.jp/kyushu/content/000156649.pdf
<諸外国の動向や事例>	
Global BRT Data（EMBARQ, BRT+ CoE） 全世界の BRT 事例のデータベース	https://brtdata.org/
The BRT Planning Guide, 4th Edition (ITDP) BRT システムのプロジェクトの準備から実施までを計画するための包括的なガイドライン	https://brtguide.itdp.org/
The BRT Standard 2024（ITDP ほか） バス高速輸送（BRT）の共通の定義を確立するための評価基準と諸外国事例の評価	https://itdp.org/library/standards-and-guides/the-bus-rapid-transit-standard/
<その他>	
地域公共交通に関するお役立ち情報 （国土交通省ホームページ）	https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport_tk_000240.html
地域公共交通支援センターホームページ （国土交通省総合政策局）	https://www.mlit.go.jp/report/press/sogo12_hh_000048.html
メールマガジンによる情報発信 （国土交通省総合政策局）	https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/soukou/seisakutokatsu_soukou_tk_000005.html
標準的なバス情報フォーマット/GTFS オンラインセミナー （国土交通省総合政策局）	https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport_tk_000141.html
地域公共交通のトリセツ （地域公共交通のトリセツ編集会議）	https://kotsutorisetsu.com/