

地域にあった足づくりへの考え方と取り組み方、そして実効性のある 網形成計画へ～道内自治体での取り組み事例をベースとして～

国土交通省関東運輸局 地域公共交通マイスター
NPO法人まちづくり支援センター 代表理事 為国 孝敏



博士(工学) 株式会社T. O. パートナース 代表取締役筆頭代表
総務省 地域力創造アドバイザー 宇都宮大学地域デザイン科学部 非常勤講師
連絡先:tame@pnc.gr.jp

1959年北海道網走郡津別町生まれ。1983年日本大学大学院理工学研究科(交通土木工学専攻)修了。
社団法人土木学会、栃木県内の大学教授を経て、2006年10月にまちづくりNPO(足利市)を主宰。2016年4
月に交通コンサルティング会社(東京都)を設立。栃木県足利市在住。全国各地で、地域公共交通、地域ブラン
ド・シティプロモーション、観光やまちなか活性化、都市計画等のまちづくり活動に関する企画・計画づくりのコー
ディネート、人材育成・研修・創業塾の講師や、各種の講演など、幅広く実践活動に携わる。

【地域公共交通会議・協議会への参加】(令和元年度)
千葉県香取市(会長)、茨城県桜川市(副会長)、茨城県稲敷市(委員)、千葉県南房総・館山地域(委員)、北海道釧路町(アドバイザー)、群馬県太田市(アドバイザー)、群馬県館林市外四町(アドバイザー)、千葉県木更津市(アドバイザー)、茨城県・県南地域公共交通確保対策協議会(会長)、鹿行地域公共交通確保対策協議会(会長)
【地域公共交通に関わる計画への参加】
総合連携計画:佐野市(指導、H24年度国土交通大臣表彰)
網形成計画:策定業務・桜川市、稲敷市、太田市、釧路町、千葉県木更津市、香取市、館林都市圏(館林市外四町)
立地適正化計画:策定業務・太田市、策定懇談会・
再編実施計画:策定業務・千葉県南房総市、稲敷市(調査終了)、桜川市
公共交通ワークショップのコーディネート:佐野市、稲敷市、釧路町、香取市、茨城県行方市、館林都市圏
【公共交通アドバイザー業務の受託】 桜川市、北海道津別町、太田市、行方市、木更津市
【地域公共交通に関わる講演・セミナー・人材育成等の参加】
関東運輸局、千葉運輸支局、北海道運輸局、北見運輸支局、国土交通大学校、茨城県、栃木県、群馬県、佐野市、桜川市、稲敷市、南房総市、香取市、太田市、千葉県八千代市、釧路町、津別町、紋別市、神奈川県秦野市、全国市議会議長会、太田市議会、北海道バス協会、他多数

地域公共交通に関する
主な活動実績(元年度)

今さらですが、なぜ地域公共交通を維持していく必要があるのでしょうか？

「自家用車で移動しているから、公共交通には乗らないし、自分には無くても困らない」という方がいらっしゃいます。自家用車の移動は確かに便利ですし、それを否定するつもりはありません。

しかし、自家用車を利用できない人はどうすれば良いのでしょうか？「そんなことは知ったことではない」というのは、あまりにも身勝手だと思いませんか？

地域には、子どもたちやご高齢の方、何らかの障がいをお持ちの方、運転免許や自家用車を持ってない方もたくさん暮らしています。その方たちにとっては、地域公共交通は、無くてはならないものなのです。

地域社会を構成する皆さんが、お互いに理解し合い、支え合い、助け合って、そして地域を盛り上げていく、地域の魅力を高めていくことが必要な時代になってきました。

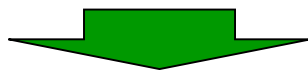
(津別町地域公共交通活性化プロジェクト 第3回サロンの勉強会より)

では、誰が、どこで、どのように、誰のために、そして何のために、地域公共交通、地域の足づくりを進める必要があるのでしょうか？

地域公共交通は、地域の皆さんが真剣に考えなくてはならない、社会的課題です。

とはいえ、**地域の足づくりは、地域ごとに異なります。正解(模範解答)はありません！**

今回の研修が、考える一つのきっかけになっていただければ幸いです。



人口減少、少子高齢化、人口流出、コミュニティや地域経済・産業の衰退、等々、縮小し続ける地域社会だからこそ、人ひとりの移動を真剣に考えてみましょう！

【振り返り】皆さんのまちの地域公共交通は、どういう状況にありますか？
皆さんそれぞれ、ご苦労・ご努力されていると思いますが・・・、例えば・・・

皆さんのまちの地域公共交通への取り組み状況での課題：

- ① 問題意識はあっても具体的な取り組みになっていない
- ② 網形成計画の策定を準備している
- ③ 網形成計画は策定したが、計画推進事業が進んでいない
- ④ 再編実施計画は策定したが、・・・

皆さんのまちの住民意識の状況での課題：

- ① 自家用車利用がほとんどなので、他人事になっている
- ② 高齢化が進んでおり、移動の足の要望が多岐に亘っている
- ③ 学校統廃合に伴うスクールバスの運行は当然のことになっている
- ④ 何でも行政がやるものと思われる・・・

皆さんのまちの交通の担い手の状況での課題：

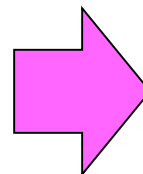
- ① 交通事業者がいない
- ② 交通事業者はいるが、体力がない。積極的でない。行政不信
- ③ 交通事業者と行政の目的意識・情報共有が図られていない・・・

心当たりや課題を少しでもお持ちの場合は・・・

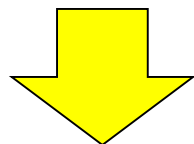
策定された計画や普段のイメージに固執することなく、改めて一つ一つ、冷静に、多方面から課題を整理することから始めてみてはいかがでしょうか！

では、どうなっているのか、振り返って調べてみましょう！（現状把握）

- 困っている人はどこにいるのか？
- どの時間にどこにいきたいのか？
- いまあるバスは何が問題なのか？
- 行政はどれぐらいまでお金をだせるのか？
- 住民はいくらまでならお金をだせるか？
- 財源が厳しくても市民が喜びさえすればいいのか？
- たくさんの人に乘って欲しいのか？ 等々



**本音で語り合いましょう！
まちづくりの方向性が見えてくるかも**



つづく…実効性のある取り組みへの道筋

- 行政の皆さんは、まちづくりのプロです！
- **計画づくりをする前に、まず取っ掛かりとして、住民の移動について、まちが置かれている状況を整理してみることをお勧めします！**
- **また、交通の担い手となる地域の交通事業者の状況も整理してみましょう！**
- 次に、上述したような、分かりやすく単純な道筋、シナリオをうづでも良いのでイメージしてみてはいかがでしょうか！
- 地域の足づくりのメニュー（手段・方法）は、各地で数多く実践されています。
- また、切羽詰まったところでは、地域の知恵で解決しようとさえしています。
- **大切なのは、地域にあった持続可能な足づくりを探すことです（マッチング）！**
- そして、実験（実証運行）に取り掛かってみましょう！
- 数多くの知識と経験を有する専門家との意見交換も大切にして下さい！

地域の足を地域住民の皆さんと一緒に考える取り組みを各地で進めています！

津別町共和第二自治会



住民等ヒアリング

北海道津別町（H30年度）
網形成計画策定を前提とせずに、現状と課題の抽出のため、3自治会、老人クラブ、交通事業者、病院、社会福祉協議会、振興公社等へのヒアリングを実施。町民向け講演会で中間報告と方向性の提案。町長以下、福祉部局をはじめ役場内での意識・情報共有、議会、商工会等と情報共有。町の将来像の具現化の手段として法定協議会の設置、網形成計画策定も視野。

茨城県稲敷市（H30年度）
地区を絞り、既存の路線バスに変わる新公共交通システムについて、事業者も交えて検討

千葉県香取市（令和元年度）
中高生ワークショップ。中高生が望む地域公共交通について、学習と意見交換。



住民意見交換会

千葉県木更津市では、H29年度、網形成の策定に向けて、区長会・まちづくり協議会19地区、及びNPO運送事業者で意見交換会を実施

地域の状況を教えていただく！

北海道釧路町では、H27年度より町民とのWSを実施、H29年度は網形成の策定に向けて、町内6地区住民、交通事業者4社、社会福祉法人、商業施設等でヒアリング、意見交換会を実施

八幡台地区



祇園地区



昆布森東地区



別保地区



例えば、某町の移動・交通施策を全て調べてみました

所管	事業名	内容等
公共交通部局	地方バス路線運行維持対策事業	運行事業者への補助
	乗合自動車借上利用事業	運行事業者への借上料
福祉関係部局	高齢者交通費等助成事業	券の交付、運行事業者への支払
	通所型介護予防事業	運行事業者への委託
	介護予防・日常生活支援総合事業	
	障がい者交通費等助成事業	券の交付、運行事業者への支払
	就労支援事業等通所支援事業	対象者への補助
	地域生活支援事業(移動支援事業)	契約事業者への委託
教育関係部局	社協運営費助成事業(福祉バス運行委託)	社会福祉協議会への補助⇒運行委託
	スクールバス委託事業	運行事業者への委託
	行事バス委託事業(小学校)	運行事業者への借上料
	行事バス委託事業(中学校)	運行事業者への借上料
	某小学校スクールバス運行事業	町所有バスによる運行
	某小学校スクールバス購入事業	町所有バスの購入

某町では、公共交通部局だけでみると約2,000万円/年ですが、全体の総額では9,000万円を越える公的資金が充当されています。この金額が多いか少ないかは自治体によって異なりますが、まちづくり全体で見ていかないと気付いた時には手遅れになる可能性があります。

高齢者の移動目的は買物と通院と言われますが？

商工会が皆さんの
買い物のお手伝い

買い物代行

買い物たのまれ屋

あなただけに代わって
電話一本で1品から
お買い物します！

安心

お届けまでの流れ

- ① お電話でお申し込み・お申し込みは 076-464-1770
※1.お申し込みは無料です
- ② 近所のお店をお知らせしませう
お届に伺います。
- ③ 注文は 076-464-1770
商品と金額・元金も配達
- ④ お届けノ後金 (代引可)
配達済 配達で後金
(お振替手数料 1万円につき 120円)

お届けノ後金 (代引可)
配達済 配達で後金
(お振替手数料 1万円につき 120円)

お振替 9:30～11:30
現金振替 13:00～17:00
月曜日～土曜日 (お振替のみ)
前日まで営業します

便利

こんなときは
買い物代行サービスも!!

- 朝、晩、週末、お出かけの時に必要なものを、
- 急ぎの少量・少額・1品だけ、
- 贈り物、お祝い、お祝い金、お祝い金、
- 配達済、配達で後金、
- 配達済、配達で後金、

入金金・
お振替手数料

お振替は
配達済・
配達で後金
安心

お電話でお申し込み・お申し込みは 076-464-1770

買い物たのまれ屋

営業日 月曜日～土曜日 9時～17時 (お振替は)
お振替は前日まで営業します
お振替は前日まで営業します
お振替は前日まで営業します
お振替は前日まで営業します

お振替は前日まで営業します
お振替は前日まで営業します
お振替は前日まで営業します
お振替は前日まで営業します

【社会福祉法人甲良町社会福祉協議会高齢者買物支援事業】



買物送迎サービスのご案内

甲良町社会福祉協議会では高齢者の方を対象に毎週水曜日に買物送迎サービスを行っています。このサービスは買物に自由に行けない方を対象としご自身で買物を楽しんで頂く事を目的に買物支援ボランティア及び赤十字奉仕団の方の協力のもと実施しています。お気軽にお申し込みお問合せください。



利用对象者

甲良町内在住の75歳以上でお一人で買物が可能な方
※介助を必要とする方はご利用いただけませんのでご了承下さい。



利用日時

毎週水曜日 14:00～1時間程度 (祝日は除く)
第1・3・5週…フレンドマート桑田店・コレミ
・リカーマウンテン
第2・4週…丸善Kモール店・ドラックユカ
・金融機関・役場

※利用料は無料です。
※自宅～お店までの送迎となり上記以外の立ち寄りではできません。



利用に

●事前に利用登録が必要となりますので下記事務局までお気軽に
お問い合わせください。ご自宅まで申込書類をお届けさせていただきます
●利用される前日までに予約が必要となります。なお、当日の予
況によりお受けできない場合や時間が前後する場合もあります
のでご了承ください。

《買物送迎に関するお問い合わせは》
 社会福祉法人甲良町社会福祉協議会
 甲良町在士357-1保健福祉センター2F
 TEL 38-4667 FAX 38-4668
 ホームページ <http://www.shakyo.or.jp/hp/1132/>



この度、えねえ美馬地域ビジネス推進協会では、美馬市にお住いの方向に向けて、お買物の代行サービスを始めました。

食品から日用品まで
美馬市の皆様に「便利」と「安心」をお届けします。

みま 買物 サービス

スタートしました。

以下のような事でお客様の方、ぜひご利用ください!

- ✓ 大きな荷物や重い商品など持って帰るのが大変。
- ✓ 買物へ行くのに交通費など大きな負担になる。
- ✓ 体調不良の為、買物へ行けない。
- ✓ 共働など、買物の時間がない。
- ✓ 育児中、妊娠中の方など。

宅配手数料1個 **200円**
宅配エリアは福岡・美馬市内・穴吹町

みま買物サービスの流れ

①代金のお支払い
商品代金 + 200円 (宅配手数料)
お客様

②商品ご注文
ご注文金額は、2,000円以上。
お電話もしくは、FAXで
ご注文ください。
(注文書あり)

③配達依頼
SHOP 加盟店
宅配便会社
ドライバー・配達員

④商品お届け
お客様

⑤商品ご注文
ご注文金額は、2,000円以上。
お電話もしくは、FAXで
ご注文ください。
(注文書あり)

⑥配達依頼
SHOP 加盟店
宅配便会社
ドライバー・配達員

⑦商品お届け
お客様

- 買い物上げ代金2,000円(税込)以上からのご利用となります。
- 宅配手数料は1個につき200円 (宅配エリアは福岡・美馬市内・穴吹町)です。
- 冷蔵・冷凍品も承ります。
(クール代200円/税別が別途必要)
- 注文時間は午前8時〜10時まで。
- 注文当日(午庫)に配達します。
- 宅配業者が配達にお伺いする前に、電話連絡させていただきます。
- 代金は商品をお届けの都、代金引換となります。
- ご利用の際は事前に基本的なお電話ください。
www.mima-jyosai.jp

えねえ美馬ではお買物・買物中、注文品などをご利用いただける会員制度を準備しております!!
(27年9月実施 県内内外お住りの社会人・専業主婦など)

● お申し込みや注文などのお問い合わせはお電話にてです。

えねえ美馬地域ビジネス推進協会 事務局

TEL.0883-63-5120 E-mail:contact@ene-mima.jp

えねえ美馬地域ビジネス推進協会 Facebookページ

TEL.0883-63-5130

Fax.0883-63-5130

地域の足が無いために生じた、様々な買い物支援サービス・取組み



高齢者の移動目的は買物と通院と言われますが？

通院は、月に1度という方が増えてきています(各地のヒアリング結果より)
日常的には、予防医療や地域で支えるケアシステムが進んできています。

チームで支える在宅医療

埼玉県の取り組み

～ 退院から看取りまで在宅療養を支える連携体制を構築 ～

【ケアマネジャー】

- ・介護保険サービスを提供するため患者に応じたケアプランを作成
- ・各種専門職との連絡調整



【訪問診療医】

- ・在宅患者の状態や病状を診察
- ・医療スタッフに指示



【訪問看護師】

- ・血圧、体温、脈拍などの健康状態を確認
- ・点滴などの医療的処置を実施



【ホームヘルパー】

- ・入浴、排せつ、食事などの身体介護を実施



【訪問歯科医】

- ・虫歯の治療や入れ歯の調整
- ・飲み込み機能の低下や誤嚥性肺炎を予防するための指導



【在宅医療連携拠点】

- ・必要に応じて、整形外科、耳鼻咽喉科等の医師や栄養士などの専門職種を紹介



【薬剤師】

- ・薬を正しく飲めているか副作用は問題ないか重複している薬があるかなどの確認



桜川市の人口42,312人、
高齢化率31.4%(13,286人)

■運転免許自主返納に対する支援について

桜川市では、加齢に伴う運転に不安を感じている方を対象に運転免許を返納の支援をしています。

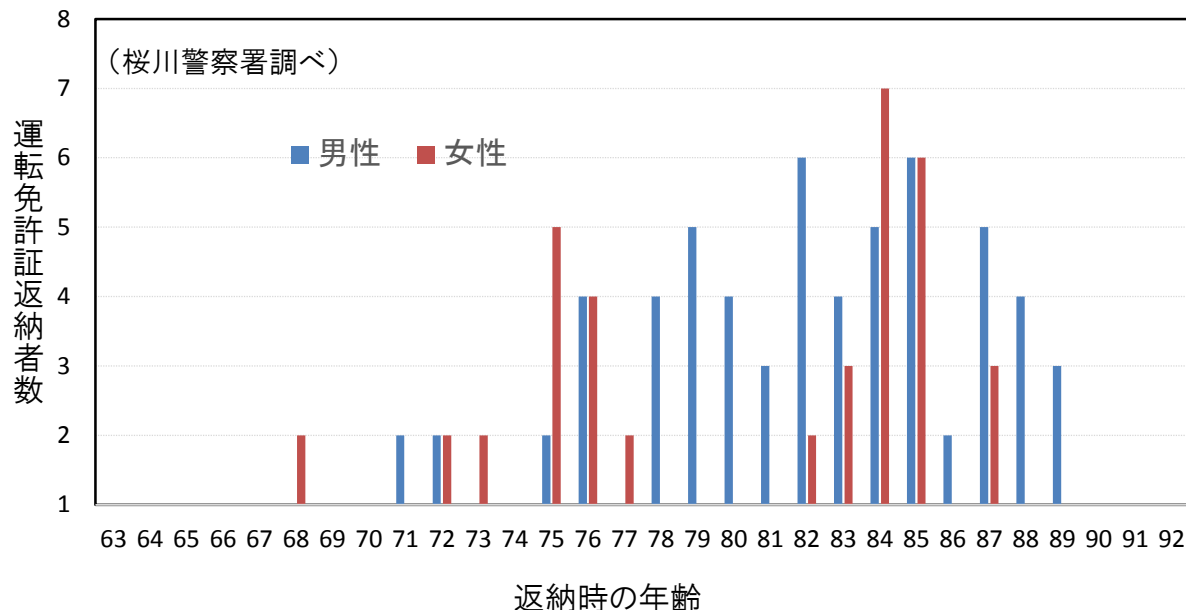


■支援内容：デマンドタクシー利用券9,000円分、運転経歴証明書交付手数料1,100円

■支援対象者：桜川市内にお住まいの70歳以上の方で、自主的に運転免許を返納した方

※支援内容は平成30年9月1日現在

桜川警察署受付運転免許証返納者数 (H30.4.1~H31.3.31)



1,400

1,200

1,000

800

600

400

200

0

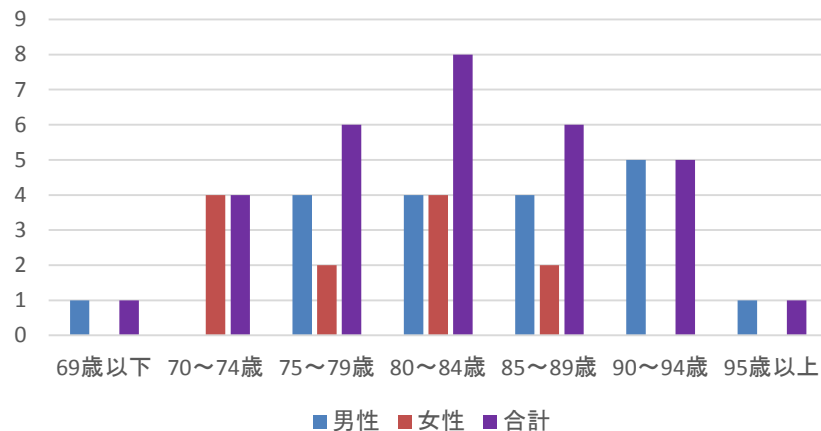
高齢者の移動意欲と免許返納との関係を試しに見てみました。
公共交通と福祉対応とのすみ分けと役割分担が見えてきそうです。
自治体ごとに(地域ごとに)こうしたデータを見ること、データで裏付けすることは、公共交通のターゲットとメニューの絞り込みに有効な方法の一つだと思います。

平成28年度桜川市デマンドタクシー予約実績 (2016.4.1~2017.3.31)

旧紫尾小通学(スクールバス対応)

1 3 5 7 9 11 13 15 17 19 21 23 25 27 29 31 33 35 37 39 41 43 45 47 49 51 53 55 57 59 61 63 65 67 69 71 73 75 77 79 81 83 85 87 89 91 93 95 97

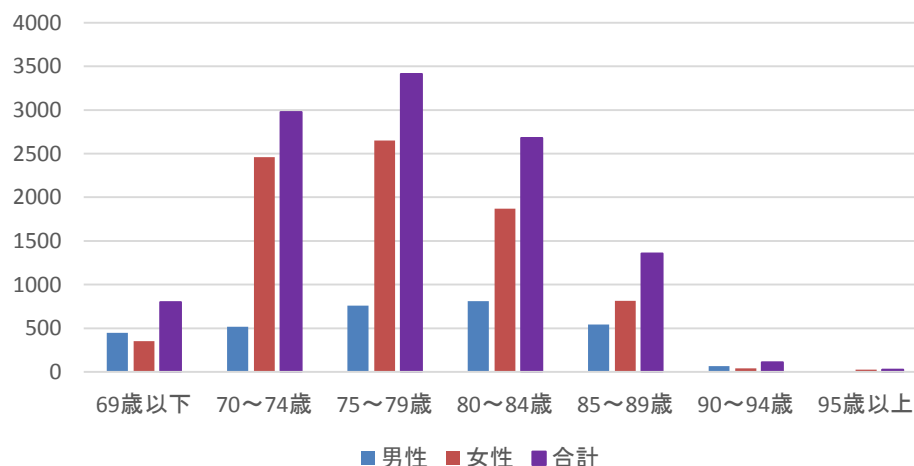
津別町の免許返納者年代H30.4～9



地域の足づくりの現場で感じていること

- 高齢者の事故が毎日のようにニュースを賑わしている中で、全国各地で免許返納を推奨するための施策が求められ、進められています。
- 地域公共交通の整備が進んでいない地域では、移動要望に即してガソリン券の配布なども行われているようです。
- 免許返納者に対する特典、対策は重要なことですので、地域の事情に合わせて知恵を絞っていただければと思います。
- **しかし、免許証の自主返納ではなく、失効(期間内に更新しない)した方、そもそも免許証を持っていない方に対する配慮はできているのかが気になります。**
- **高齢者と言って一まとめに扱うことも危惧されます。**
- ご本人の健康状態や経済状況等も異なるでしょうし、介護保険の適用者や障がいのある方などには、福祉施策での移動サービスがあります。移動意欲(外出意欲)も個人異なります。
- 地域公共交通のメニューも多様になってきましたので、冷静にかつ客観的に検討していきたいですね。

平成29年度津別町バス無料乗車券利用実績



津別町の人口4,982人、高齢化率42.5%(2,117人)、70歳以上31.8%(1,584人)、福祉有償運送登録の要介護高齢者122人

少子化が進む中で社会問題化しているのは？ 学校の統廃合によるスクールバスの増加

スクールバス 学校統合を先導 茨城の新設小、登下校に18台

少子化に伴って学校の児童生徒が減り続ける中、**茨城県行方市**はスクールバスを積極的に活用し、小中学校の抜本的な統廃合に踏み切った。**6校を1校に集約した校区では、登下校の子供たちを乗せて18台ものバスが巡る。**

廃校への地域の反発、運行費用の確保などのハードルはあるものの、バス通学の光景は今後、各地に広がりそうだ。(日経新聞 2015.5.27)



行方市は茨城県東南部にあり、霞ヶ浦と北浦に挟まれた位置で、平成17年に行方郡の3町で合併、面積166.33km²、人口35,812人。学校統廃合により、全市でスクールバスを45台運行、経費は3億円弱

少子化の進展に伴い、各地で小中学校の統廃合が進められています。それに伴い、通学距離が遠くなる子供たちのために、スクールバスが運行されています。

このスクールバスは学校の登下校の時間のみ運行しておりますので、待機時間（空いている時間）が当然あります。一方、スクールバスが多くなってきたことにより、運行経費が増大し、自治体の財政を圧迫するようになってきました。

そこで、この空いている時間にコミュニティバス等の地域の足として活用しようとする取り組みが進められています。

行方市では、令和元年度、法定協議会の下に、スクールバス事業者等による事業者分科会を設置予定。準備会の段階から、事業者(4条不定期運行)と一緒に、スクール混乗等、路線を維持し持続可能な足にするための検討を進めている。

スクールバス以外にも様々な存在する地域輸送資源

第6回検討会参考資料集より、国土交通省総合政策局公共交通政策部自動車局旅客課、平成31年2月15日

- 病院や大規模商業施設等の特定の移動需要に応えるための様々な送迎バスが存在。
- 交通事業としての許可を得て有償で運行しているものや、交通事業者へ委託して運行しているもの、施設の所有する自家用車での無償運送など、様々な形態が存在し、特に施設側が運行経費を負担して無償運行し、道路運送法の許可・登録を要しない形態で運行する場合、地域交通の協議や取組の枠に入らないことが少なくない。
- 他に、企業オフィス・工場への通勤バスなども。
- 特定施設での乗降のみ無料としたり(例：競馬開催時の都営バスの大井競馬場降車時)、施設がバス利用券を発行し、実質的に無料送迎バス運用を行うことも。



病院の送迎バス(太田市)



企業の工場間連絡バス(太田市)

交通事業者によるものとそれ以外の輸送サービスの内容の重複例

第6回検討会参考資料集より、国土交通省総合政策局公共交通政策部自動車局旅客課、平成31年2月15日

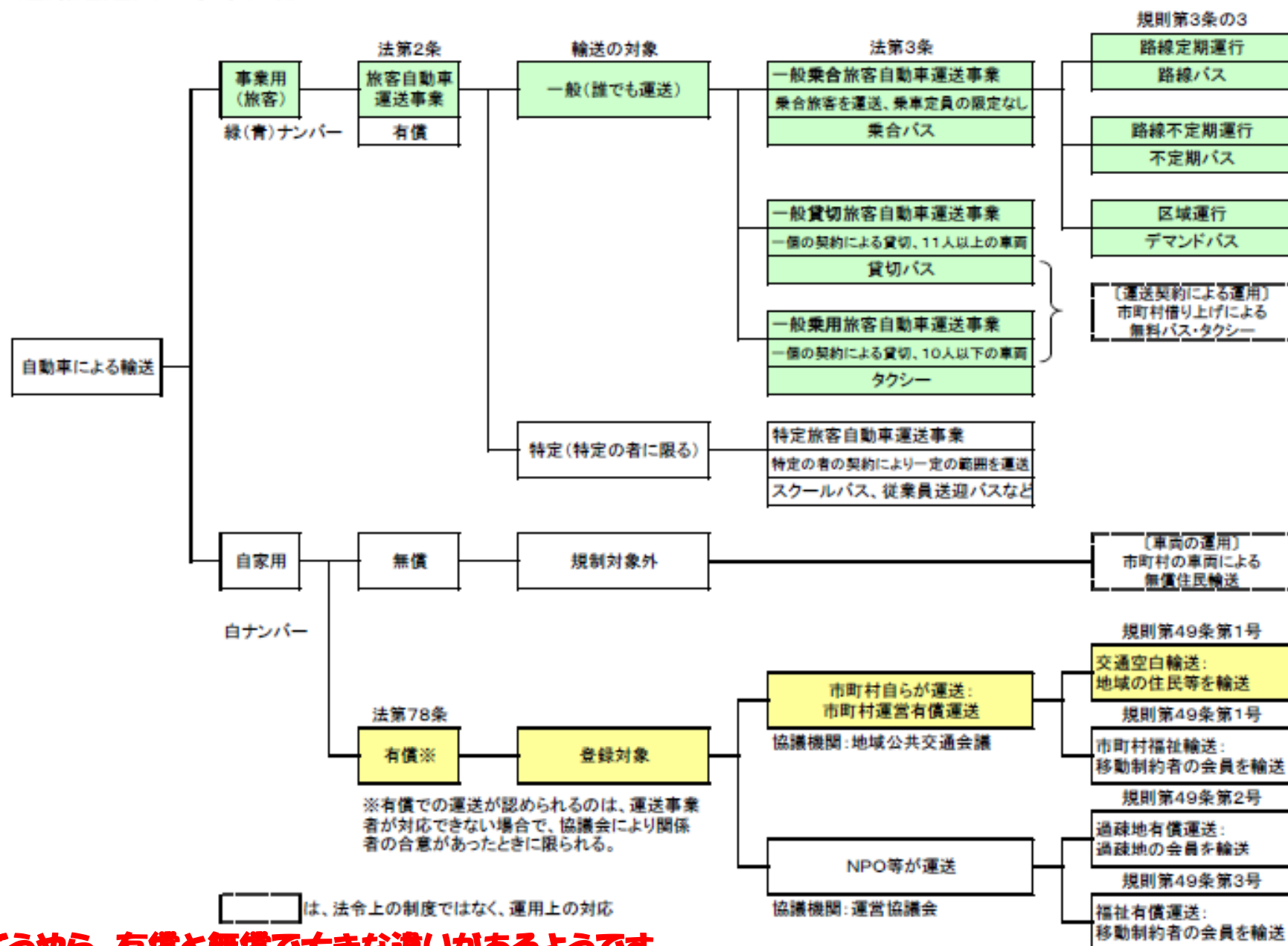
- 交通事業者による輸送サービスと重複したサービスを施設運営者などが無償で提供してしまうと、運転手や車両などの限られた輸送資源を浪費しながら利用者を既存の交通事業から奪ってしまうおそれ。
- 一方で、既存の交通事業に単純に一本化した場合、施設利用者の利便性低下を招くおそれも。
- 路線バスを施設利用ニーズに適応させつつ一本化する、施設送迎バスに一般客を混乗させる、施設側が路線バスを利用する利用者に運賃相当のクーポンを出す等の協調を図り、地域資源の有効活用と利便性維持向上の双方を図ることが必要。

※ また、重複する路線バスの運行事業者と施設送迎バスの受託事業者が同一の場合、交通事業者は重複による路線バスの収益低下のデメリットをあまり感じず、路線バスに補助を行う行政側の負担だけが增大するおそれもある。その場合、行政以外の関係者がサービス調整の必要性を有しないため、包括的な調整が行い難いという事態になりかねない。



道路運送法の事業区分

その前に、道路運送法での公共交通の区分を理解してみます。



どうやら、有償と無償で大きな違いがあるようです。

地域公共交通をめぐる近年の動き（基本認識）

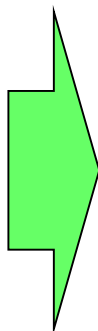
平成25年12月4日に交通政策基本法が施行されました。

そのポイントは、

1)「日常生活に不可欠な交通手段の確保など」、「まちづくりの観点からの交通施策の促進」、「関係者相互間の連携と協働の促進」などが基本原則として謳われました。

2)基本原則に則り、

- ① 地方公共団体が中心となり、
 - ② まちづくりと連携し、
 - ③ 面的な公共交通ネットワークの再構築
- が求められています。



平成26年11月20日には、**地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(活性化再生法)**が改正・施行されました。

そのポイントは、

- ① 従来の地域公共交通総合連携計画に追加する事項として、「コンパクトシティの実現に向けたまちづくりとの連携」、「地域全体を見渡した面的な公共交通ネットワークの再構築」が示されました。
- ② 地方公共団体が交通事業者などと連携しつつ、マスタープランとなる**地域公共交通網形成計画**を策定することができるようになりました。
- ③ 面的な公共交通ネットワークを再構築するために、「**地域公共交通再編事業**」が創設されました。
- ④ この法律の改正により、地方公共団体が、交通事業者との合意の上で、地域公共交通再編事業を実施するための計画である**地域公共交通再編実施計画**を策定できるようになりました。
- ⑤ この地域公共交通再編実施計画のポイントは、公共交通ネットワークの利便性及び効率性を向上させつつ、面的な再構築を行うこととなっており、国の認定を受けることとなっております。

人口減少社会における地域の活力向上に向けた法制度が整備され始めた！

地域公共交通をめぐる近年の動き（各地の現場から）

国は（国土交通省）、地方創生の第一施策として「**コンパクトシティ＋ネットワーク**」の方針を強く打ち出しております。それを推進するために、地域公共交通活性化再生法の改正と合わせて、都市計画法の中で「**立地適正化計画制度**」を創設しました。

これを両輪とした政策を推進するために、全国の運輸局に「**交通政策部**」を設置（従来の企画観光部を再編）、積極的な自治体だけではなく、（課題を理解していない）動かない自治体へも積極的に関与しようとされているようです。

全国の自治体の多くは、地方創生の総合戦略に「**地域公共交通の維持・確保**」を掲げていますが、課題を認識するための調査さえ行っていない、データがない自治体も多くみられます。また、たとえデータがあったとしても、それを生かす方法への認識は決して高くないのがほとんどです。それだけ、従来は、①重要性は認識していても具体的な取組みをしてこなかった、②交通事業者に預けっぱなしだった、③首長の思い付きで運行していた、というのが実態のようです。

そこで、いま、求められているのは？

地域住民、交通事業者、行政が、地域の課題を共有し、地域のあるべき姿（将来像）について、同じ土俵（協議会等）で話し合うとともに、地域の足づくりについて、それぞれ期待される役割と責任を明確にして、地域の実情に応じた公共交通のあるべき姿を目指して努力していくことになります。

実現化していく“約束事”をまとめたものが、地域公共交通網形成計画となります

最近の話題から～地域公共交通に関する国の課題認識から

国土交通省総合政策局公共交通政策部 地域交通フォローアップ・イノベーション検討会での議論から
http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport_tk_000092.html

- バス・タクシーの需給調整の廃止(平成12年・14年)から約20年、地域公共交通活性化再生法の制定(平成19年)から約10年が経過し、公共交通利用減少や公共交通事業者の赤字運営等の諸課題の顕在化を踏まえ、地域における交通ネットワークの維持・確保に向け、地方自治体・民間等地域の主体が、潜在力も含めた地域力の発揮により、**持続可能で地域最適な利便性の高い交通ネットワークの維持・確保を実現することを可能とする政策のあり方**等を幅広く検討する。
- この検討会は、平成30年11月1日から10回程度の会議を経て、令和元年6月に最終提言書を提出。国は現在、自治体、交通事業者等からのヒアリングを経て、令和2年度の支援制度等の方向性を議論している状況にある。

◎検討会の課題認識から見えるもの～実効性のある地域公共交通網形成計画の作成にむけて

- 現在、地域公共交通が抱える現実的な課題にどこまで向き合っているか
 - ① 地域を取り巻く社会環境： 少子高齢化、人口減少、学校統廃合、公共施設の再配置、高齢者の事故、買い物難民、財政負担・・・
 - ② 交通事業者を取り巻く社会環境： 運転手不足、運転手の高齢化、車両不足、担い手不足・・・
 - ③ 活力づくりに向けた取り組み努力： コンパクトシティ＋ネットワーク、賑わい創出、観光・・・
- 全体の方向性は良いとしても、地域それぞれに置かれている状況は異なる
- 地域公共交通の取り組みは、地域が置かれた状況を冷静かつ客観的に把握することが第一歩。同じ自治体でも地域によって環境が異なることを理解したい
- そのため、実効性のある課題解決に向けては、全体の整備イメージは描いても、地域ごとの課題を積み上げながら地域の足づくりの全体イメージを構築するプロセスを勧めたい
- いま必要とされる地域の足づくりは、**交通手段を前提とした取り組みではなく、利用者のライフスタイルや交通の担い手、行政施策と財政状況など、輻輳している課題を紐解きながら検討したい**
- 地域公共交通は、財政負担が伴うことが多いため、色々な考え方を持つ人がいる。そのため、公共交通はまちづくりの装置としてとらえ、総合的なまちづくりの方向性と一体として考えたい

「地域交通フォローアップ・イノベーション検討会」提言概要（令和元年度6月） ～令和元年。地域交通におけるさらなる連携・協働とイノベーションに向けて～

【提言の考え方】

(http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport_tk_000092.html)

(1) 考え方

「あらゆる地域で、あらゆる人々が、自らの運転等によるだけではなく、移動ニーズに対応した移動サービスを享受できる社会の実現」のため、安全・安心の確保を大前提としつつ、以下に取り組むことで、潜在力も含めて地域力の発揮により、真に持続可能で地域最適な利便性の高い生活交通等地域交通の維持・確保を図る。

①モビリティの維持・確保・改善

地方部、高齢者を中心に自家用車がない生活への不安が高く、移動ニーズに対応した移動サービスの確保のためには、地方部の交通事業の事業収支が厳しい状況の中、地域の努力を反映しつつ、地域に潜在する資源も十分に活用して、効率的かつ効果的な支援を、持続して行うことが必要。

②新たな技術の社会実装

MaaS、AIを活用したオンデマンド交通等、新たなモビリティサービスは、利用者利便性を格段に向上させるものであり、大都市部のみならず地方部においても導入できるようにすることが必要。

③計画的なまちづくりとの連携

今後も立地適正化計画等による「コンパクト・プラス・ネットワーク」の取組が各地で進む中、地域交通分野における取組との整合をより一層図っていくことが必要。

(2) 見直しの視点

- ① 交通事業者、地方自治体、商工・観光関係者、大学等幅広い関係者相互及び交通・観光・商業・医療・教育等幅広い分野相互における、連携・協働の強化
- ② 地域の既存資源の有効活用
- ③ 戦略的取組の促進

「地域交通フォローアップ・イノベーション検討会」提言概要（令和元年度6月） ～令和元年。地域交通におけるさらなる連携・協働とイノベーションに向けて～

(http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport_tk_000092.html)

【制度見直しの方向性】

（１）地域公共交通に関する計画制度の実効性強化

① 法定計画の実効性確保の措置の制度化

（留意箇所） 法定計画の実効性を確実に確保する仕組みとして、法定計画の策定について地方自治体の責務であることを明確化した上で、地方自治体による法定計画の策定を促し、地方自治体及びその議会の判断を尊重する仕組みを構築すべき。

② 広域の法定計画の必要性の明確化と制度化

③ 法定計画の目標等のあり方見直し

④ 再編実施計画の見直し

⑤ 法定計画を実現する補助制度への見直し

（留意箇所） 地域公共交通確保維持改善事業によるバス、デマンド交通等地域交通に対する支援については、法定計画に定める取組に対し、法定協議会を対象として補助する制度とするべき。

（２）交通事業者の連携・協働の取組みの柔軟化・円滑化のための環境整備

① 競争施策の適用の見直し

② 地域における連携・協働の場の一本化

（３）事業制度の柔軟化

① 地域の利便性向上に資する運賃制度の導入

② 地域の輸送サービス資源の最大限の活用のための見直し

（留意箇所） 地域の限られた資源で利便性を高めるためには、タクシー、自家用有償旅客運送をはじめ、地域の多様な輸送資源の一層の活用が必要。タクシーの活用など、法定計画に位置づけた地域最適・効果的な交通ネットワークに対する支援制度に見直すことを検討すべき。

（４）MaaS 等新たな技術・サービスの展開、観光二次交通の充実等戦略的支援の 充実

① MaaS 等新たな技術・サービスの展開のための環境整備

② 観光二次交通の充実

地域公共交通網形成計画 策定状況

■ 改正地域公共交通活性化再生法の施行(2014年11月)以降、2019年8月末までに、**528件**の地域公共交通網形成計画が策定され、**35件**の地域公共交通再編実施計画が国土交通大臣により認定

(参照 <http://www.mlit.go.jp/common/001309331.pdf>)

北海道 (31件)	函館市	名寄市
	深川市	岩内町
	岩見沢市	白糠町
	千歳市	白老町
	釧路市	仁木町
	美唄市	安平町
	帯広市	斜里町
	紋別市	音更町
	江別市	当別町
	北広島市	厚岸町
	士別市	釧路町
	石狩市	せたな町
	稚内市	月形町
	室蘭市	共和町
	旭川市	弟子屈町
	小樽市	

網形成計画づくりで求められる 地域公共交通に係る問題の解決の方向性

基本的な考え方：交通政策基本法の基本原則に則って！

- ・ 地域の総合行政を担う地方公共団体が先頭に立って
- ・ 関係者と合意の下で
- ・ まちづくりと一体で

持続可能な地域公共交通ネットワーク・サービスを再構築

策定する網形成計画で留意するポイント

- ① まちづくり、観光振興等の地域戦略との一体性の確保
- ② 地域全体を見渡した総合的な公共交通ネットワークの形成
- ③ 地域特性に応じた多様な交通サービスの組み合わせ
- ④ 広域性の確保
- ⑤ 住民の協力を含む関係者の連携
- ⑥ 具体的で可能な限り数値化した目標設定

再編実施計画について

- ・ 既に認定を受けた団体：**桃色**
- ・ 策定意向のある団体：**クリーム色**

地域公共交通は、地域ごとに(自治体ごとに)異なります～各地の経験から

【実効性のある計画づくりに向けて、ご検討いただきたいこと】

- ① 「作成のための手引き」は、一つの“モノサシ”です。あくまで計画づくりの参考として示されています ⇒理想像ではなく、地域にあったプランを意識
- ② 交通は地域の基盤ですので、行政がプラットフォーム、コンサルはパートナーです ⇒地域戦略づくりですので、丸投げはしない
- ③ 交通は人の移動ですので、福祉や教育のほか、域内全ての移動手段と情報共有が必要です ⇒移動手段ごとの役割分担を図って効率化
- ④ 公有施設最適化、学校統廃合、立地適正化など、まちづくりの将来像との連携が必要です ⇒収益性の確保を図って、持続可能なネットワーク形成
- ⑤ 市民、事業所、交通事業者、関係団体など、協働のための意識と情報の共有が必要です ⇒みんなを巻き込むことで公共交通もあるライフスタイルを定着

人口減少社会の中で、いま、求められているのは？

地域住民、交通事業者、行政が、地域の課題を共有し、地域のあるべき姿(将来像)について、同じ土俵(協議会等)で話し合うとともに、地域の足づくりについて、それぞれ期待される役割と責任を明確にして、地域の実情に応じた公共交通のあるべき姿を目指して努力していくこととなります。

この実現化していく“約束事”をまとめたものが、地域公共交通網形成計画となります。ただし、計画づくりはきっかけであり、地域の課題解決に向けた手段の一つと認識して上手に活用したいですね！

地域公共交通への取り組みのきっかけは（経験している事例では）

【津別町】

- ・ 総合連携計画の検証作業を通して、市街地における高齢者の交通手段の確保について検討
- ・ 町議会一般質問での議論を受けて、勉強開始。十勝地方7町を視察し、コミバス・巡回バス、タクシー利用助成、高齢者福祉バス等についてヒアリング調査を実施
- ・ 津別町の現状に照らして分析しつつ、総合的な公共交通方針についての模索が始まる
- ・ 運輸支局の勧めにより、運輸局の人材育成研修に参加。専門家とのパイプを構築。
- ・ 専門家とアドバイザー契約。調査・分析を経て解決の方向性を共有（1年目）、実証運行を準備（2年目）、法定協議会・網形成計画の策定を予定（3年目）

【釧路町】

- ・ 地方創生関係予算を使い、まちづくり専門家を招聘。町の課題となっている地域公共交通に関する勉強開始。招聘専門家からの指導・助言を受ける
- ・ 専門家にアドバイザーを依頼。地域住民や運行事業者との意見交換を経て、課題を認識。解決の方向性を模索。3年目に網形成計画の策定作業に入る。

【ご苦労されている取り組み事例】

- ・ 首長から、具体的な交通手段（デマンド、スクールバス活用等）の導入を指示され、十分な調査もないままに運行することから始めた（交通システムの導入ありき）
- ・ 国の予算をにらんで、網形成計画の作成を目的とし、十分な問題意識もないままに、財政からの予算もついて、コンサルタントにそのまま発注した

行政担当者の皆さんが問題意識を持ち、学習しながら地域の状況を冷静にかつ客観的に把握し、専門家や運輸局等の指導・助言を参考に、課題を認識。解決のための大まかな方向性について共有できるようにする。きっかけはどんなことでも構いませんが、先に手法から飛びつくとご苦労することが多いようです。

一人で考える、検討する、抱えてしまうことは、適切ではありません。

昨年度(平成30年度)に実施した津別町公共交通アドバイザー業務の成果を、考察書としてまとめました。これをもとに、令和元年度に事業展開をしております。ここでは、地域公共交通についてサロンの勉強会でお話した内容の一部を紹介します。小さな町で取り組む試みとして参考にいただければ幸いです。なお、津別町では、この考察書をもとに令和元年度に社会実験を繰り返し、令和2年度に法定協議会の設置、網形成計画の策定と進んでいく予定です。

皆さんの意識改革を促す！

津別町の地域公共交通で考えなくてはならない知見は？

- 地域公共交通を公共サービスとして認識し、「行政から与えられるサービス」から、「町民自らが協働して創り育て上げるサービス」として考え方を変えていく。
- すなわち、町民、交通事業者、行政など、関係する当事者同士が話し合いながら折り合い点を見出し、お互いの役割と責任・協力のもとで事業を展開し、相互に評価し合いながらより良い事業として育て上げるような取り組みを目指すことが必要となります。
- これらを実現するためには、
 - ①公共サービスは無料ではなく住民も応分の負担(金銭だけではなく)が必要となること
 - ②交通事業者はサービス業であることを指向すること
 - ③行政は地域の活力を高めるまちづくりの装置として地域の足を捉えること
 - ④自家用車の利便性と比べるのではなく、新しいライフスタイル(より楽しい)を模索することといったような、それぞれの意識改革が必要となります。
- 町内の移動ニーズを公共交通サービスで全て賄うことは、持続可能な移動手段の確保の観点から現実的ではありません。特に人口減少の激しい津別町では、需要が少なく居住地が点在する中で多様なニーズが発生します。
- そこで、町内の特性に合わせて、地域内の移動を「公共の福祉」として捉え、地域内の限られた資源を有効に活用するための工夫・連携・協力が不可欠であることを認識する、理解することが求められます。

津別町の皆さんの移動実態 (交通目的別からみた生活行動の特徴)

客観的な移動実態を冷静に読む！

通勤	： 津別町85.1%、 美幌町 6.5%、 北見市 5.6%
通学	： 津別町61.5%、 北見市34.6%、 美幌町 3.5%
通院	： 津別町40.6%、 北見市36.1%、 美幌町18.9%
買物	： 北見市53.5%、 美幌町25.4%、 津別町13.3%

(平成25年度北見網走都市圏パーソントリップ調査より)

津別町の地域公共交通の考え方と方向性 (全国的なトレンドや基礎調査結果を踏まえて)

- 過度な自動車利用依存となっているが、現状で20%近くある移動手段として自動車利用を選択できない方について、何らかの移動手段を確保することが可能か、検討する必要がある。
- 生活圏である北見市内および美幌町内へは、既存の北見バス路線をより活用できるような検討を行い、高校生の通学目的、高齢者等の通院・買い物目的において、可能な限り利便性を高めるための検討を行う必要がある。
- 町内の移動は、既存のスクールバスを兼ねた「まちバス」や津別ハイヤー、福祉有償運送等、町内の移動車両と利用者特性を分析し、地域公共交通としての活用可能性を検討する必要がある。また、状況によっては、新しい公共交通システムの導入も検討対象となる。
- 調査になかった15歳以下の子どもたちの移動手段については、津別町の将来に向けた最優先事項とする必要があるが、小中学校の統廃合の経緯やこども園の設置経緯と、町民の居住実態等を十分に考慮して検討する必要がある。
- 町内での買い物目的が少ないことは、実態として町民が期待する魅力的な店舗がないと言えよう。実際、地区住民との意見交換会や移動販売利用者アンケートからも、町内店舗が魅力に乏しいことが指摘されている。情報社会が進展し、社会が高度化している中で消費者である町民の目は厳しくなっているので、移動手段を整備するだけでは満足な結果は得られない。
- 地域公共交通はまちの装置に過ぎないので、地域の活力を高めるためにも、外出機会を促すことが必要であり、出かけたいと思わせる店舗やイベント等、魅力的なまちづくりと一体となった取り組みを津別町全体(官民協働)で検討することが求められる。

- 津別町の移動実態から地域公共交通の対象者となるのは、自ら自動車利用ができない人たちと仮定する。
- すなわち、**自動車利用ができない通勤、買い物、通院目的の方、高校生以下の子どもたち、運転免許を持たない高齢者、障がいのある方ということになる。**
- このうち、福祉有償運送等、介護や福祉目的を除くと、大まかに地域公共交通の対象者(ターゲット)は以下のとおりである。

【年齢構成からみた推測データ】

- 65歳以上人口42.45%(H28.12)とすると、2,004人 ⇒高齢者人口
- 75歳以上人口23.48%(H28.12)とすると、1,108人 ⇒後期高齢者人口
- 20歳未満人口12.53%(H28.12)とすると、591人 ⇒通学が主目的と仮定される人口
- 20歳以上65歳未満人口は、2,125人 ⇒自動車利用が多いと仮定される人口
- 15歳未満人口8.8%(H28.12)とすると、415人 ⇒中学生以下の人口

【運転免許保有者からみた推測データ】

- 北海道内の全人口に対する運転免許保有率は62.8%(H26年)なので、津別町に当てはめると2,964人
- 65歳以上の運転免許保有率は45.4%なので、津別町では910人
- 75歳以上の運転免許保有率は26.0%なので、津別町では288人

【運転免許非保有者からみた推測データ】

- 津別町の運転免許を持たない人の数(全人口-免許保有者)1,756人
- このうち、65歳以上は1,094人、75歳以上は820人
- 20歳未満は免許非保有と仮定すると、20歳以上65歳未満の方で免許を持っていない人は71人

津別町の地域公共交通の取り組みの現状評価（地域公共交通ターゲットの視点から）

- 今までの蓄積の中で、ターゲットごとの明確なコンセプトのもとで、地域特性に合わせた公共交通ネットワークが形成されている。
- 例えば、**学校統廃合によって導入されたスクールバスを使って、郊外路線の一部ではスクール混乗路線とするなど、地形や道路状況、人口分布状況に合わせた運行形態や、車両や運転手の有効活用等、工夫の蓄積が見られる。**

住民意見交換会等から得られた知見と地域公共交通に対する役割分担

- 提供されている公共交通サービスと住民の移動手段への期待とが、一部乖離しているところが見受けられた。
- 共通しているのは、①移動手段の確保に対する困惑、②現状の公共交通サービスへの不満、③将来の移動手段に対する不安、④外出機会を創出する工夫、⑤外出先となる場所の魅力づくり(商業等)、など移動実態の分析結果と共通する意見を得た。
- なお、地域の足を維持していくために、全て行政に頼るのではなく住民も応分の負担をすることや役割分担等、公共意識を変革する必要性についての理解も少しずつ認識されてきている。

【移動に対する役割分担～どこが対応するか・賄うか、利用者の視点から】

- 公共交通で賄うもの：高校生(広域輸送)、元気な高齢者、運転免許を持たない交通弱者
- 福祉輸送で賄うもの：身体の不自由な高齢者、介護保険受給者、障がいのある者
- スクールバスで賄うもの：こども園、小中学生、一部高校生
- その他の可能性があるもの：地域の助け合いによるボランティア輸送、スクール混乗

【移動に対する役割分担～当事者の視点から】

- 町民の役割：公共交通維持のために応分の負担(金銭、金銭以外)と建設的な意見の提案、理解と協力・支援
- 交通事業者の役割：サービス水準の維持・向上、運転手の確保と接客サービスの向上、利用促進策の充実と展開
- 行政(役場)の役割：当事者相互の意見・情報共有の場の提供、町内の移動に関わる部署相互の情報共有、バランスを考慮した公的資金の投入、魅力と活力を生み出すまちづくり施策の推進
- 集客施設の役割：学校・病院・店舗・娯楽施設等々、利用者ニーズに対応した質の確保と魅力の向上
- その他の役割：専門家、運輸局、道庁など、情報提供と指導・助言

津別町では現在、庁舎建設に合わせた整備計画の中で、交通ターミナルの検討もされているようだが、スクールバス、路線バスの発着を含めた大きな交通拠点となるところであるので、隣接地には町民が行きたい、滞在したい、楽しいと感じさせる、将来に向けて津別町の核となる魅力的な拠点整備を期待したい。

津別町の特性からみた地域公共交通の考え方 ～郊外部における3つの拠点集落、及び沢筋について

津別町管内図
バス路線図

北見バス開成線
(6往復・12便)

活汲線
(3便)

北見バス美津線(7往復・14便)

活汲

東岡線
(3便)

津別町市街地

津別町の地域公共交通を考える際には、地形と人口の配置・集積度・年齢構成に留意することが必要となる

上里線
(5便)

本岐

二又線
(7便)

恩根線
(7便)

相生線
(11便)

相生



① 3つの拠点集落と津別町市街地を結ぶ路線は、町内幹線として考えられるので、一般の利用を高めるために地域の皆さんと一緒にサービス水準などを検討することが考えられる。

② 活汲拠点は、路線バス(北見バス美津線)の利活用について検討することが考えられる。

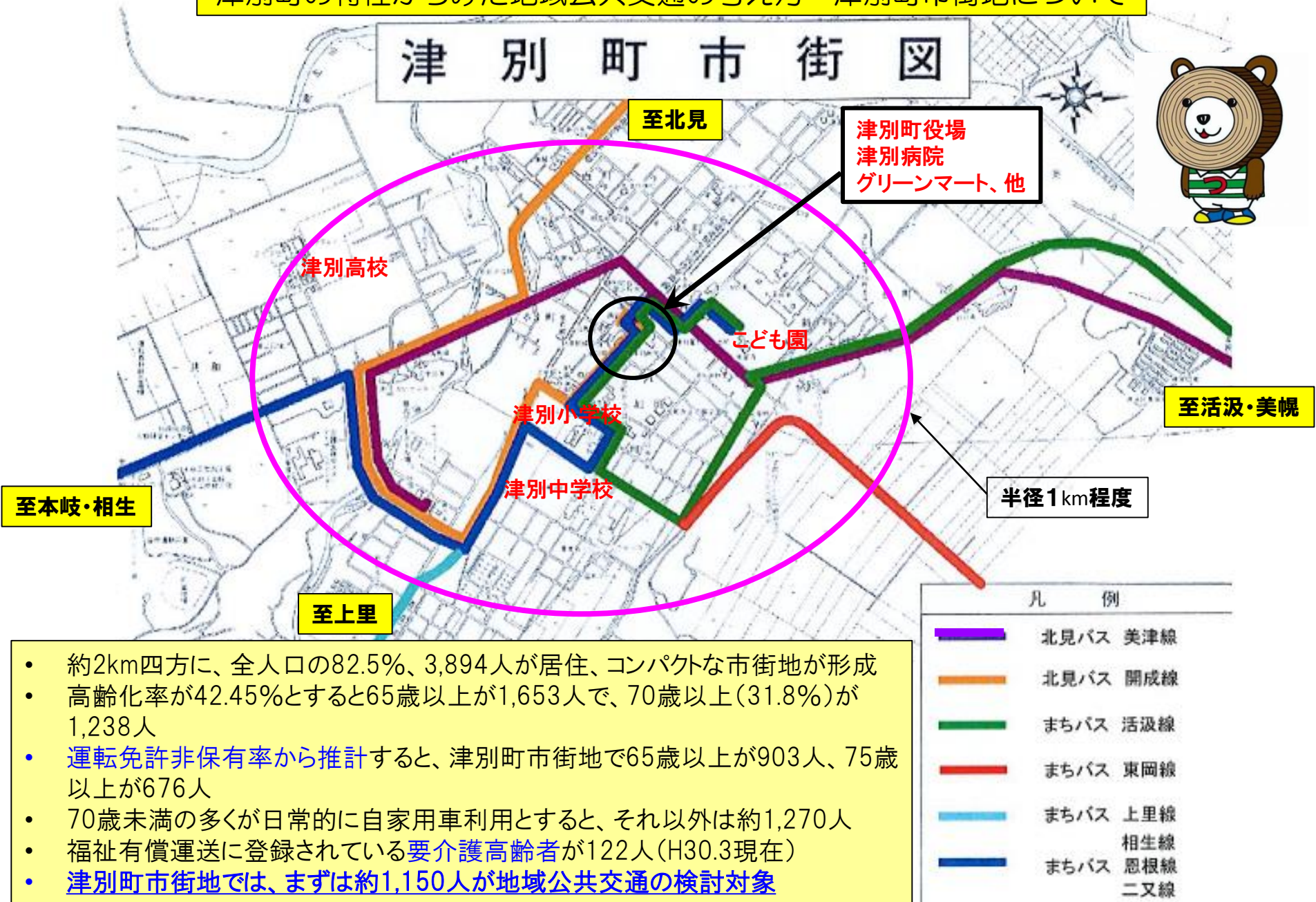
③ 津別町は小中学校が1か所に統合されているため、津別町の未来を担う子供たちの通学手段は最優先事項と考えられる。

④ 路線距離が長いため、限られた車両でのダイヤ編成は厳しいが、地域の皆さんと一緒に効率的な運行計画を検討することが有効活用につながることが考えられる。

⑤ バスに乗る経験のため、お祭りやイベント等での臨時便も有効になると考えられる。

⑥ 沿線の人たちの外出の機会を増やすことが、地域活性化にも貢献できるので、市街地の事業所・商業者等と一緒に協力する体制が必要と考える。

津別町特性からみた地域公共交通の考え方～津別町市街地について



- 約2km四方に、全人口の82.5%、3,894人が居住、コンパクトな市街地が形成
- 高齢化率が42.45%とすると65歳以上が1,653人で、70歳以上(31.8%)が1,238人
- 運転免許非保有率から推計すると、津別町市街地で65歳以上が903人、75歳以上が676人
- 70歳未満の多くが日常的に自家用車利用とすると、それ以外は約1,270人
- 福祉有償運送に登録されている要介護高齢者が122人(H30.3現在)
- 津別町市街地では、まずは約1,150人が地域公共交通の検討対象

注)まちバスは無料のスクール混乗バスだが、市街地での乗降はできない

津別町の特徴からみた地域公共交通の考え方～津別町市街地での地域公共交通システムについて～

コミュニティバス・循環バス

- ・ 定時定路線で一定の料金で、生活道路などを巡回しながら運行
- ・ 利用者のメリット: 乗る時間・場所、料金が分かりやすい
- ・ 利用者のデメリット: バス停まで歩く距離、路線が分かりにくい、本数が少ない
- ・ ある程度の人口規模、サービスエリアの限定等、条件を満たさないとサービス水準が維持できない
- ・ 運行経費は年間700～1,000万円が目安だが、利用者はあまり多くない
- ・ 原則としてバス事業の資格が必要。運転手不足の中で、運行事業者をどうするかが課題

冷静に、客観的に検討する！

デマンド交通 乗合タクシー

- ・ 自宅から目的地まで、ハイヤー・タクシーのようにドアツードアで運行
- ・ ハイヤー等と異なるのは、乗車する時間帯が決まっている、同じ目的地や方向に向かう人との乗り合いで運行すること
- ・ デマンド交通が効果的なのは、ある程度の人口規模と住宅の集積、平地、道路条件、目的地が固定化、乗り合いが可能などの条件が満たされている場合
- ・ 時間で運転手を拘束しているので人件費は下がらず、運営経費がかさみ(オペレータ、運行管理ソフト等)、かつ地方では乗合率が上がらない、利用者の固定化などの課題
- ・ 年間の運行経費は車両1台当たり500～600万円というあたりが目安
- ・ 運行する事業者は、道路運送法4条(区域運行)の資格が必要
- ・ ハイヤー・タクシーを地域公共交通としてタクシー助成券を発行している自治体あり
- ・ 津別町市街地で住民意見交換会を実施したところ、自宅から乗りたい時間に乗車したいとの要望があるので、タクシー助成券の発行が現実的なのところか

津別町市街地は、まち全体がコンパクトな状況にあり、役場や関係機関、病院、スーパー、バスターミナル等、目的地になりうる施設がまとまっている印象がある。

地域の皆さんが、どこに、どのように、どれだけといった移動についての話し合いを重ねながら、かつ全国的に運転手や車両が不足している交通事業者の状況、行政の財政負担などの制約を理解しながら、お互いがwin=winになれるような知恵を絞って、行動することが必要かと思われる。

津別町市街地でのコミュニティバス路線の可能性について

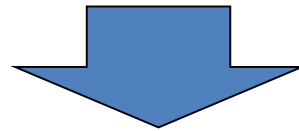
- 町内を走る北見バスの2路線は、津別～北見・美幌間の移動目的(特に高校生の通学)に対応した路線ネットワークとなっており、津別市街地間の移動には適さない路線・バス停位置、すなわち住居が少ないところを通る路線になっている。
- そこで、両路線について、津別町市街地の路線を、**可能な限りターゲットとなる居住者の多いところを走るような路線(コミュニティ路線)に再編することで、市街地内の利用促進を図ることを目的とした社会実験(実証運行)は、双方にとって有効な施策となりうる。**
- 市街地内はコンパクトな都市構造になっており、道路事情をみても路線の時間距離への影響は少ない。また、**バス停間の距離を短くすることや、市街地間移動の運賃を均一にして分かりやすくすること、さらに沿線の自治会等と協力して利用促進に努めること**などが実現への課題となる。
- 北見バスには、路線維持のため津別町から応分の赤字補填を受けているので、利用者が増えることは**双方にとってwin=winの状況**が期待できる。
- そのため、北見バスのご理解はもちろん、沿線地域の皆さんと事業者(北見バス)、行政とで一緒になって話し合い、情報共有し、検討を進めていくことで実現に向けた取り組み(社会実験)ができるものと考ええる。
- すなわち、**新規の路線を作るのではなく(ハードルが高い)、既存の路線を活用するといった考え方で、町民の足の確保に取り組むことが有効か**と考える。

理想的なシナリオを描いて、バス事業者等と交渉を始める！

今後の取り組みの方向性への提案

1)北見バス路線の津別町市街地内でのコミュニティバス化の可能性の検討

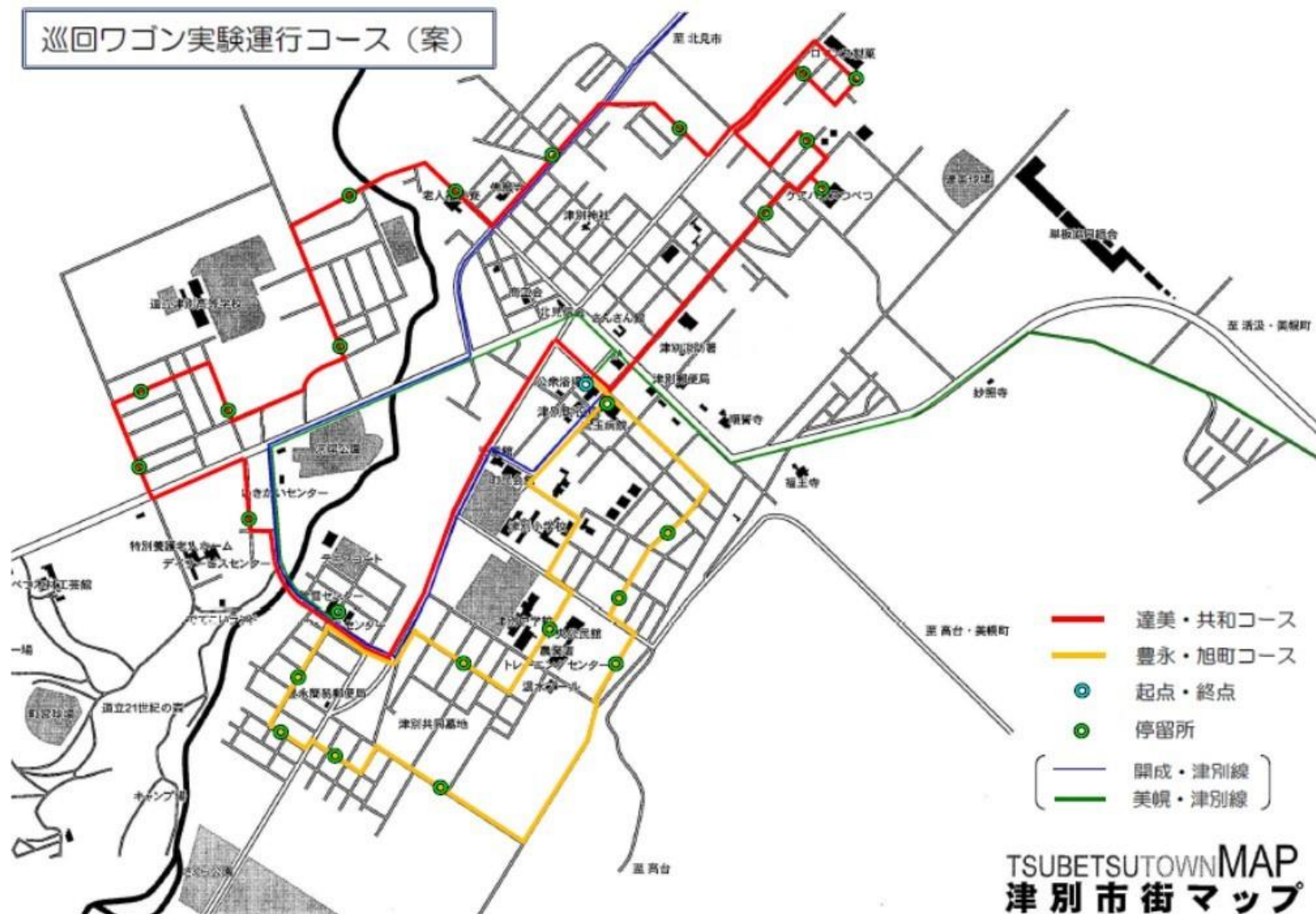
- 北見バスの路線は、津別市街地では異なるルート設定で、津別高校、津別町役場等の共通したバス停を抱えている。現在、津別町市街地内で乗り降りする利用者はほとんどいない。
- 住民意見交換会では、市街地内でのコミュニティバスサービスへの期待が少なからずある。
- 両路線には、赤字補填の公的資金が投入されていることから、利用者増加による運賃収入の確保に向けて、**津別町市街地内でのコミュニティバス化の可能性を検討されることを提案したい。**
- なお、コミュニティバス化にあたって重要なことの一つとして、運転手による「笑顔の接客」が有効であり、町民との信頼関係を築いていただけるようなことも提案したい。



本年度、北見バスとの交渉の結果、ルート内の道路幅や交差点幅、路線延長に伴う運行本数の低下、北見バス営業ネットワーク全体への影響等、実務上の観点から既存路線を再編した活用は現実的ではないことが確認できた。

引き続き北見バスとも連携しながら、次の方法を検討している。

利用者データ(需要実態)を取ることを目的に、11月から3か月間、巡回ワゴン(公用車、10人乗り車両、無料運行)の実験運行を準備中



今後の取り組みの方向性への提案

2)津別町市街地における地域内公共交通としてのタクシーの活用検討

- ・ 住民意見交換会では、ドアツードアのタクシー利用への期待が多いことが分かる。
- ・ 津別町市街地は町内の80%以上の人口があり、かつコンパクトな市街地が形成されていることから、デマンド型乗合いタクシーも有効かと思う。しかし、現状では運行を期待したい津別ハイヤーの経営体力では、デマンド型乗合いタクシーの運行を委託することは現実的ではない。
- ・ **そこで、利用促進につながるタクシー助成の取り組みの可能性を検討されることを提案したい。**
- ・ なお、タクシー利用にあたって重要なことの一つとして、運転手による「笑顔の接客」が有効であり、町民との信頼関係を築いていただけるようなことも提案したい。

本年度、前述の方法と同様に、市街地内の移動サービスについて、総合的に検討を行っている。

津別ハイヤー、北見バス、社協に丁寧な説明を行ってご理解いただき、巡回ワゴン実証運行時のタクシー、路線バス、福祉有償運送利用者のデータを把握し、情報共有して検討を行う予定。

3)津別町の地域公共交通の将来像に関する町民ワークショップ、講演の実施

- ・ 地域公共交通は、地域ごとに異なるといっても過言ではなく、他の事例をそのまま導入することは適切ではない。津別町には津別らしい地域公共交通の取り組みと方向性、役割分担がある。
- ・ 持続可能な地域公共交通は、地域の活力につながり、ひいては地域経済の活性化にも貢献することが期待できる。そのためには、町民の意識改革はもちろんのこと、交通事業者や町内の事業所、行政が意識と情報を共有することが必要となる。
- ・ **地道な取り組みだが、持続性のある地域公共交通を確保・維持していくためには、確実な取り組みとして提案したい。**

本年度、地域公共交通サロン(3回)、地域公共交通シンポジウム(11月)、「広報つべつ」での特集号(10月)、連載コラムなど、町民の皆さんへの発信を続けていきたい。

今後の取り組みの方向性への提案

4) スクールバスの利活用と再編可能性の検討

- 学校の統廃合によって、町内に1箇所となっている、こども園、小学校、中学校に通う子どもたちは、津別町の将来にとっての宝である。
- 郊外部からの遠距離通学を支えるスクールバスの存在は、一部のスクール混乗バスも含めて津別町の地域公共交通を担っているとも言える。
- 一方、子どもたちの居住地は、年々変化していくので、それに合わせて安直に新規路線の開設や車両の購入を図る施策は避けたい。
- また、移動の足を必要とされる集落の状況や、運行面での運転手の確保や既存車両の扱いなどを考慮し、うまく利活用できるような、柔軟な路線再編の可能性を検討されることを提案したい。

本年度、既存のスクールバスを維持しながら、利活用も含めて、状況に応じた対応を検討している。

5) まちづくりと一体となった、まちづくりの装置として、津別町らしい地域の足づくり(地域公共交通)の検討

- 中長期にわたって津別町らしい町民の移動手段の確保を図るためには、津別町のまちづくりの方向性、魅力の向上やコンパクト化など、行政課題や取り組みとの連携協力が欠かせない。
- 津別町の産業・生活を支える事業所や活力向上に取り組む団体、さらに新しく設立された「まちづくり会社」との連携など、まちづくりと一体となった地域公共交通を検討することが必要となる。
- 人口減少社会の中で、津別町の活力を維持していくためには、地域公共交通を統括して管理・運営する組織体制も、今後検討が必要になるだろう。
- 地域公共交通の確保・維持の取り組みは、町民の活力や、津別町の魅力向上において、欠かすことができない、大きな行政課題であることを提案したい。

本年度、作成中の津別町総合計画や地方創生の担当部署、福祉関係部署等と情報の共有を図りながら、実効性の高い取り組みになるように作業を進めている。

津別町が公共交通アドバイザー契約で活用した総務省外部専門家制度

外部専門家（地域力創造アドバイザー）制度

地域人材ネット

外部専門家（＝地域力創造アドバイザー）のデータベース

- 地域独自の魅力や価値の向上の取組を支援する民間専門家や先進自治体で活躍している職員(課)を登録
- 民間専門家(343名)、先進自治体で活躍している職員(16名(組織を含む))
(令和元年7月9日現在 計359名・組織)
- 地域力創造アドバイザー検索ページ <http://www.soumu.go.jp/ganbaru/jinzai/index.html>

財政措置

- 対象市町村:定住自立圏を実施する市町村、
条件不利地域を有する市町村
- 財政措置の内容:
市町村外在住の外部専門家を年度内に延べ10日以上又は5回以上(※1)招へいして、地域独自の魅力や価値を向上させる取組を実施した場合に、市町村に対して特別交付税措置をする
- ※1 日帰りの場合は1回あたり6時間以上を確保すること
- ※2 業務委託の場合も外部専門家の報償費(現地指導及び資料作成分のみ)と自治体までの旅費・宿泊費、ワークショップに係る経費のみを対象とする(その他の経費や事業費等は対象としない)
- 1市町村当たり、以下に示す額を上限額として、最大3年間
 - ◇ 民間専門家等活用 (5,600千円/年)
 - ◇ 先進自治体職員(組織)活用 (2,400千円/年)

活用例

以下のような事業の実施に当たり、外部人材を活用。

- 地域運営組織が行政に頼らず、自立し、自主運営していく基盤を作り上げることにより、市民と行政の協働によるまちづくりを推進するため、まちづくりコーディネーターとして活躍する人材を育成するために活用
(外部専門家の役割)
・講義、ワークショップ等による、まちづくりコーディネーターの養成
- 市直営のワイン製造施設運営に関し、製造するワインの品質向上及び販売増進を図るために活用
(外部専門家の役割)
・醸造技術・商品開発指導

国土交通省だけでなく、視点を広げてみると、活用できる予算措置はあいそうです！³⁶

桜川市バス「ヤマザクラGO」 ～バス需要を創り出す～

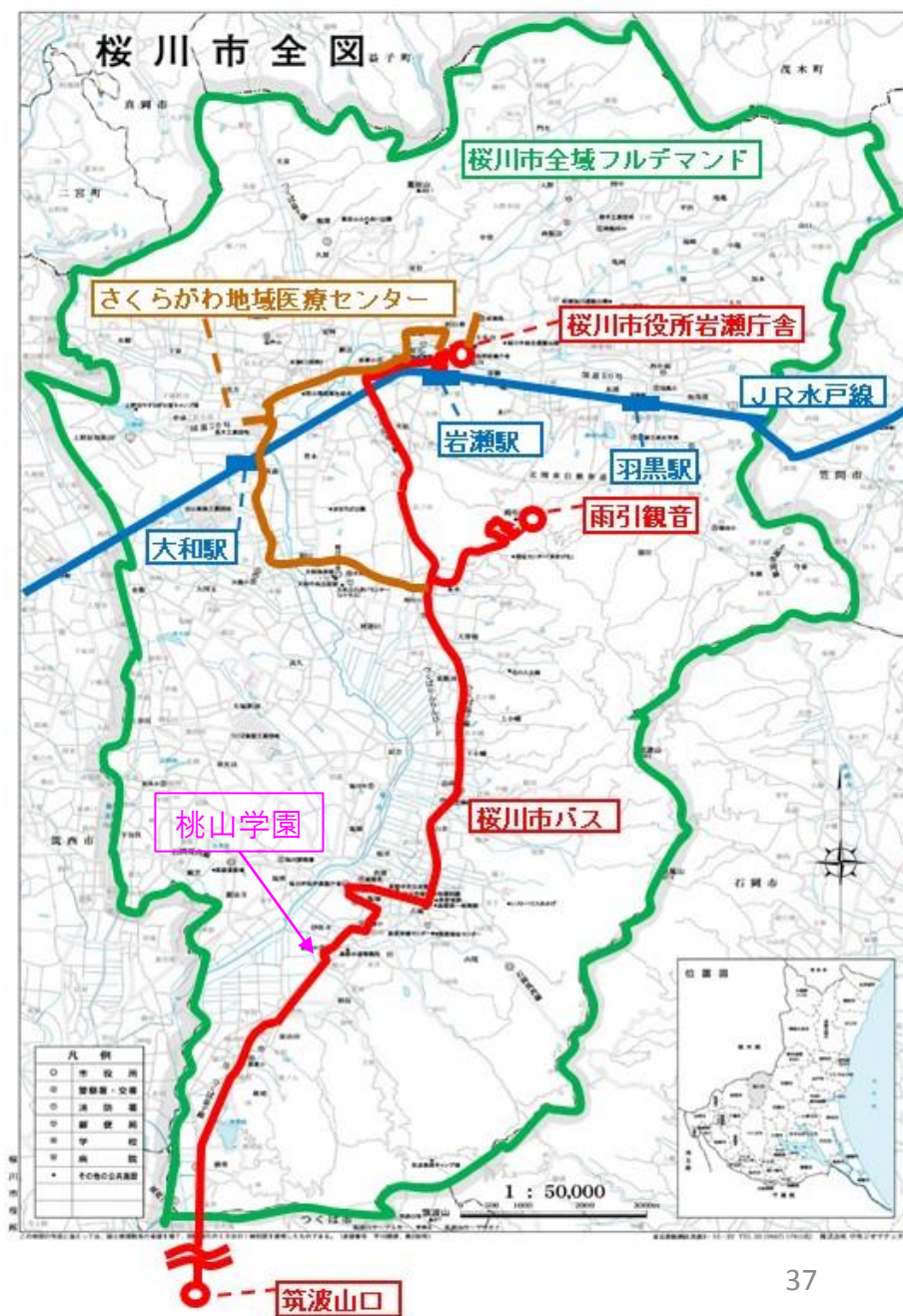


路線バスで通学する子どもたち



市民からの寄付を使って整備した、バス停の待合所

桜川市の公共交通網(平成30年11月現在)



桜川市バス「ヤマザクラGO」利用促進の取り組み（一部） ～乗ってみたいバスを創る～

バスアナウンスは人気声優・**櫻川めぐさん**
(桜川市出身。さくらがわ応援大使)担当



市内の小中高・専門・大学生が利用できる
特別定期券の発行(月額4,000円)



高齢者への利用促進グッズ
「気軽にバスでお出かけシート」

バスラッピング



利用促進の取組例（桜川市）～選ばれるバスを目指して～

①運行ルートとダイヤ

1. ターゲットを明確にした運行ルートとダイヤの編成

【平日】

【土休日】

- (1)小学生の**通学** (1)**観光**（土休日のみ雨引観音経由便運行）
- (2)高校生の**通学** (2)高校生の通学
- (3)通院

2. 利用実態に応じた運行ルートとダイヤの改正

- (1)平成29年10月1日改正（本格運行） (2)平成29年12月1日改正 (3)平成30年4月1日改正
- (4)平成30年6月1日改正 (5)平成30年10月1日改正（運行ルート追加）

②バスアナウンス

バスアナウンスを**桜川めぐさん**（桜川市出身。声優。さくらがわ応援大使）が担当

③ヤマザクラパス

子育て支援の充実と次世代を担う人材の育成を目的に、特別割引定期券『**ヤマザクラパス**』を発行。

④高齢者への利用促進グッズ配布

高齢者の集まり（輪投げ大会等）の際に、「**気軽にバスでお出かけシート**」を配布。

⑤バスラッピング

桜川市バスの利便性向上と地域での愛着醸成を目的にバスラッピングを実施

⑥バス待ち環境整備

市民からの寄付を使って、小学生が登下校に利用するバス停の待合所を整備

⑦その他の取組み

- (1)バスの愛称募集 『**ヤマザクラGO**』に決定！
- (2)小学生バス乗車体験教室 (3)小中学生へのお試し乗車券配布
- (4)総合交通マップ作成 (5)転入や免許証更新の際にバスチラシ配布
- (6)車ときどきバス運動 (7)雨引観音よりバス利用者へ記念品プレゼント (8)ICカード導入



できることから一つずつ

地域に選ばれるバス、皆さんが乗ってみたいバス、市民に愛されるバス、地域ごとの知恵と工夫でトライアンドエラー、取り組みはまだまだ続きます！

さらなる一手へ（桜川市）
～地域に合った移動手段を目指して、
網形成計画での提案施策を着実に進め
ています～

買物難民調査の概要

(1)生活環境現況調査

人口・世帯分布等の基礎的状況の整理と、公共交通、買い物、医療、金融サービス等の生活施設立地の実態把握。

(2)住民意識調査

a)アンケート調査

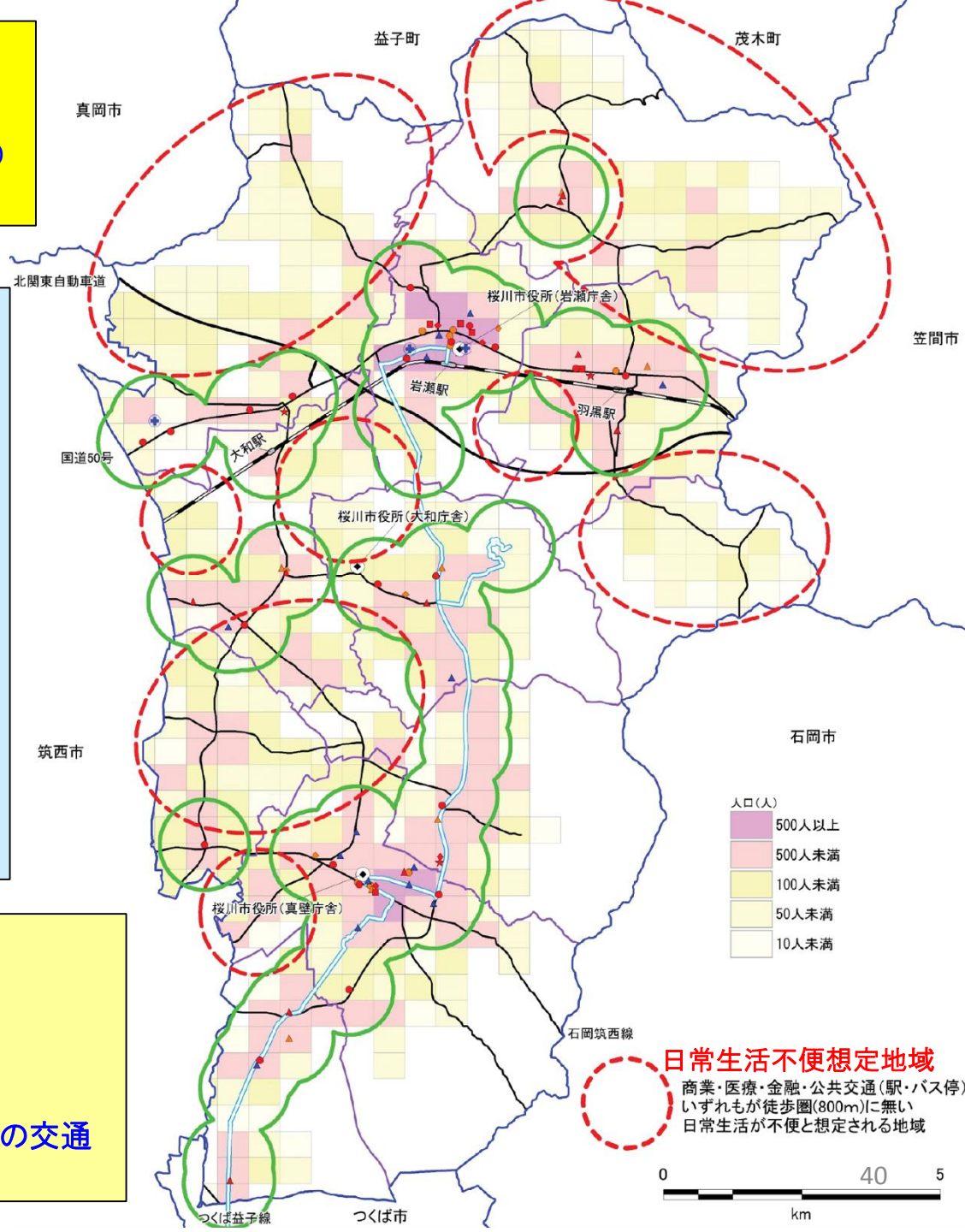
公共交通の利用が想定される交通弱者・買い物弱者と考えられる高校生のいる世帯又は65歳以上の高齢者のいる世帯を対象に日常生活の状況把握。

b)ヒアリング調査

**日常生活が不便と想定される地域を
選定し、ヒアリング調査を実施。**

【準備・検討・研究中】

- ・ 地域と移動手段のマッチング
- ・ 自家用有償旅客輸送等の検討
- ・ スクールバスから路線バスへ（巡回ワゴン）
- ・ 商業施設や市の活力施策とのリンケージ
- ・ **将来を見据えた行政部局間の連携～市内の交通全体を一つの問題として取り組む**

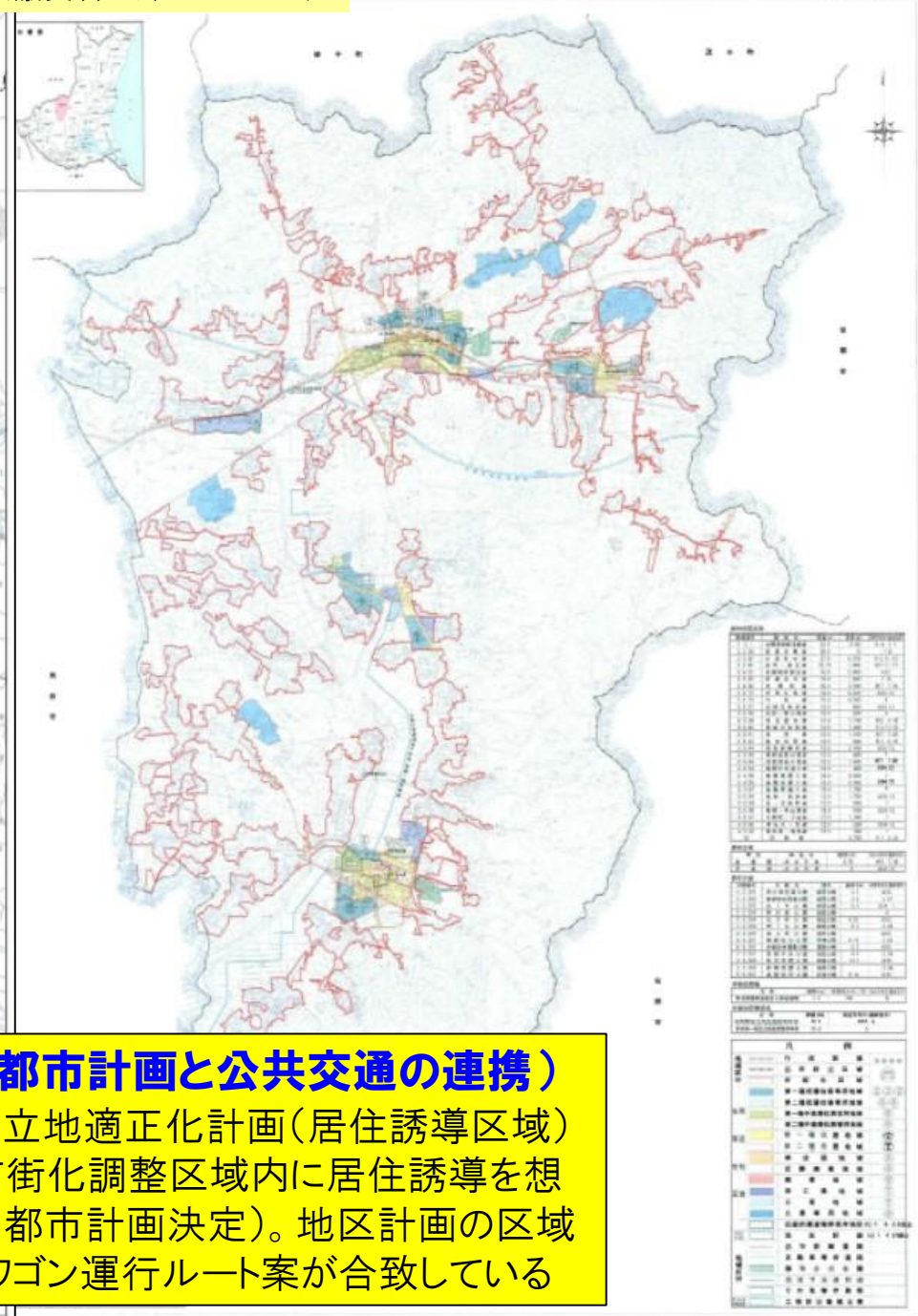


桜川市内の公共交通機関の位置づけ

(平成30年度・第4回桜川市地域公共交通会議資料より、2019.3.19)

公共交通機関	JR水戸線	桜川市バス	桜川市内巡回ワゴン(案)	デマンド型乗合タクシー
利用対象者	- バスや電車の利用が可能な交通弱者 ※ 小学生や高校生、歩ける高齢者など - 市外からの観光客	- バスや電車の利用が可能な交通弱者 ※ 小学生や高校生、歩ける高齢者など - 市外からの観光客	- バスや電車の利用が可能な交通弱者 ※ 歩ける高齢者など	- バスや電車の利用が困難な交通弱者 ※ 歩行困難な高齢者や障害のある方など
主な利用目的	通学、通勤(平日) 観光(土休日)	通学、通勤(平日) 観光(土休日) 通院、買い物	通院、買い物	通院、買い物
定時性	○	○	○	×
車両と空間	電車(広い)	中型バス(広い)	10人乗りワゴン(やや広い)	セダン(狭い)
利用料金	距離制	1回200円 ※各種割引や定期券などあり	1回100円	1回300円
移動エリア	市内外 ※水戸方面～小山方面	市内外 ※筑波山口～真壁庁舎～さくらがわ地域医療センター・雨引 観音～JR岩瀬駅～岩瀬庁舎	岩瀬地区全般及び谷貝地区、 大国玉地区の日常生活不便想定エリア	市内全域
運行頻度	年中無休	年中無休	平 日 10ルートをそれぞれ週3日程度の頻度で運行	平 日
運行事業者	JR東日本	関鉄パープルバス	未定	岡田ハイヤー 内田タクシー

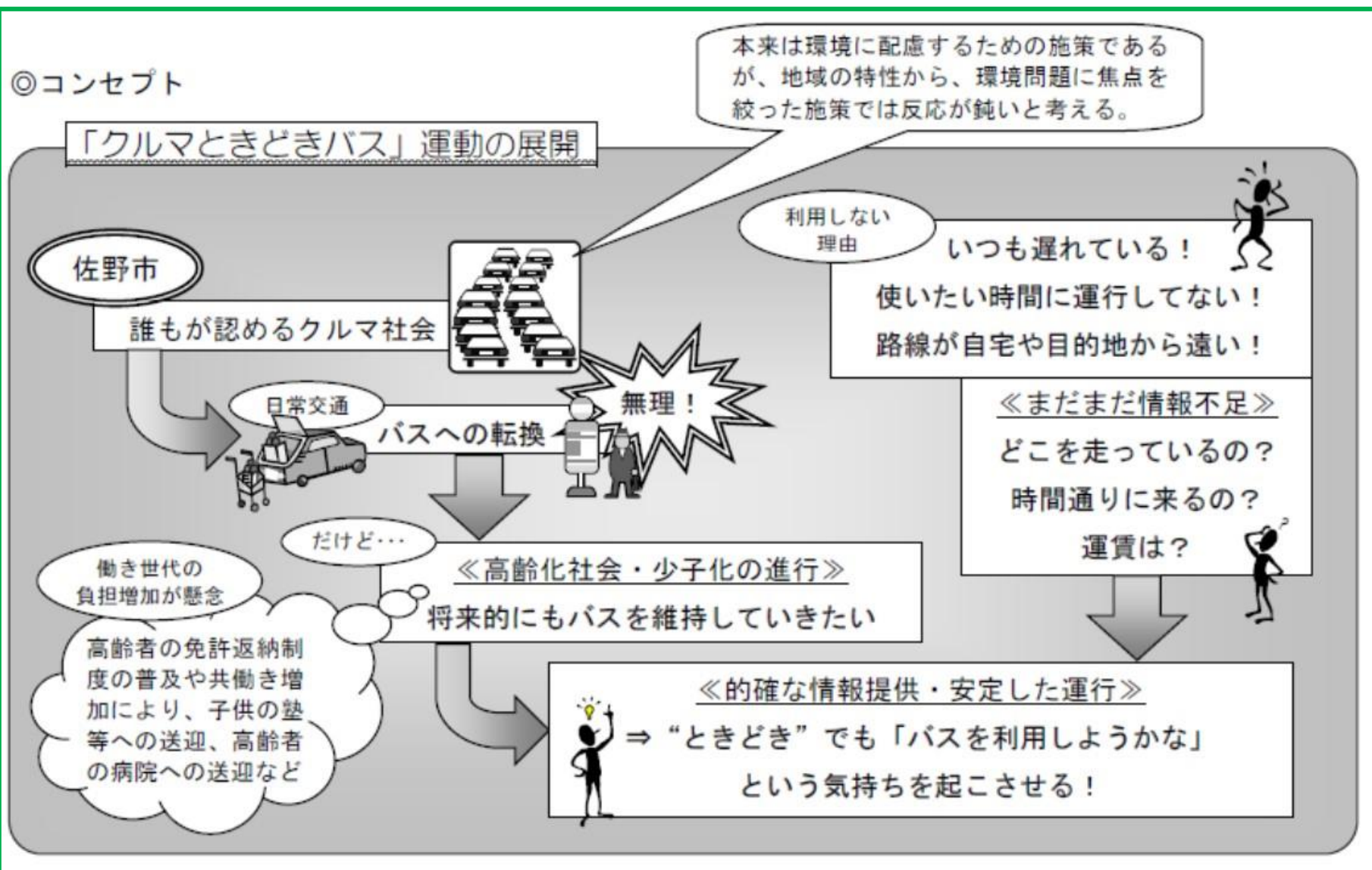
桜川市の公共交通(移動手段)では、スクールバスから路線型バス(市バス、巡回ワゴン)へ、福祉目的はデマンドタクシーへ、シフトする方向が伺える



クルマときどきバス運動（栃木県佐野市での取り組み・2008）

（当時、モビリティ・マネジメント研究の第一人者であった東京工業大学・藤井 聡教授（現・京都大学）の研究室HPでの公開情報を参考にして、佐野市で取り組んでみました）

◎コンセプト



クルマときどきバス運動（栃木県佐野市での取り組み・2008）

◎当時の説明資料チラシから

“さーのって号”を活用して「クルマときどきバス」運動を展開していきましょう！
「クルマときどきバス」運動とは？

⇒たとえば・・・

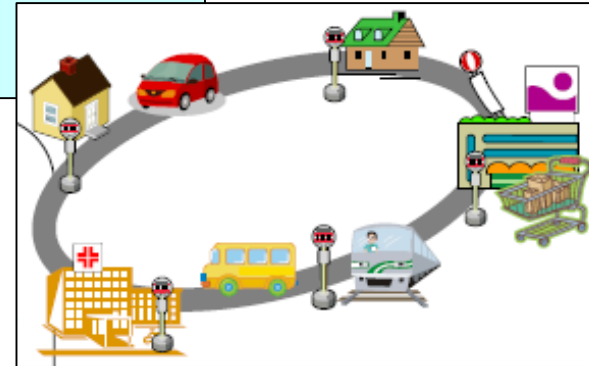
- 平日はクルマ、休日はバスを利用する。
- 目的地へバスで向かい、帰りは迎えに来てもらう。
- 目的地へ送っていきもらい、帰りはバスを利用する。．． など

☆ 1週間に1度で良いので公共交通である「バス」を利用しよう！！



かしこいクルマの使い方を考えましょう！

クルマは確かに便利で、快適な乗り物です。
でも、、“渋滞”、“事故”、“環境問題”、“運動不足”・・・
などの困ったことがあるのも事実です。



便利で快適なクルマと、“かしこく”お付き合いすることは、できないでしょうか？

⇒たとえば・・・

- ・ 「クルマときどきバス」運動に参加する
- ・ 「通勤」「病院への通院」「買い物」などで、クルマ以外の交通手段が使えないか考えてみる。
- ・ どうせ出かけるなら、一度にたくさんの用事を済ませる、．．． など

もし、一人ひとりが、日常を少しずつ振り返れば、
「あなた」も「社会」も、もっと豊かになるかも、
しれませんね。

◎当時の説明資料チラシから

クルマには、保険、税金、駐車場が必要です。

例えば、1000ccのクルマを

持っているだけで、一日1150円。

さらに・・・

ガソリン、高速道路、駐車場代などを含めると、
一生懸命節約して乗っても、一日1500円。

もしも・・・

節約せずに乗ってしまうと、一日2000円以上。

[出典：科学警察研究所]

クルマ利用と「維持費」

実は、クルマの維持費は、
結構かさみます。

ふつうに使えば、

場合によっては、

一日2000円くらい

かかるかもしれません。

クルマ利用と「事故」

「交通事故」の確率は??

・・・

少し計算してみると、

・・・

100人に1人が死亡事故
を起こすようです。

「人身事故」は、年間約100万件です。

クルマの利用者数は、年間約5千万人。

例えば、50年クルマに乗り続けると・・・

3分の2のドライバーが「人身事故」を起こすのです。

さらに・・・

交通事故で亡くなる方は、年間約1万人です。

クルマの利用者数は、年間約5千万人。

例えば、50年クルマに乗り続けると・・・

100人に1人が「死亡事故」を起こすのです。

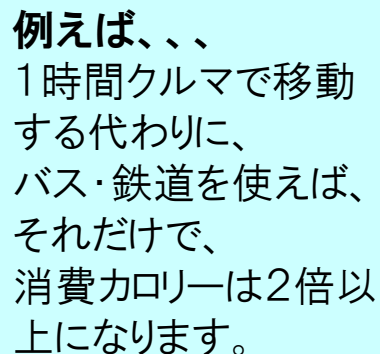
[出典：国立公衆衛生院、および、(社)日本損害保険協会]

1-1-9図 輸送機関別にみた二酸化炭素排出原単位



クルマ利用と「環境問題」

移動に伴う消費カロリー (kcal)



- 佐野市では、地域公共交通総合連携計画(2008)の策定を受けて、その推進事業の一つとしてモビリティマネジメント(MM)施策を展開。WSに参加している市民を対象に「クルマときどきバス運動」を事業展開しました。
- MMといっても分からない市民を巻き込むために「クルマときどきバス」といった分かりやすいキャッチコピーを採用。ここでの論点は「かしこいクルマの使い方」で、クルマ利用と「維持費」「事故」「環境問題」を説明要因としました。
- 連携して「バス・エコ・サポーターズ」(市民応援組織・継続中)を募集しましたが、「**クルマときどきバス**」運動が**広まるどころま**では**いきませんでした**。

地域の足を県民みんなで支えよう！！（県民キャンペーン）

地域の足は無くしてはいけない。より乗ってみたいとなるサービス水準の向上に向けて、公的補助（行政の赤字補填）に頼らない（依存しない）地域公共交通の実現（収支改善）を目指した活動について、茨城県庁交通政策課の皆さんと議論を進めています！

行政負担の軽減は可能か？ラフな試算をすると・・・

例えば、人口4万人の都市でバス運賃が200円の場合、市民全員が年に1度バスに乗ると、
計算上は $4万人 \times 400円(往復) = 1,600万円$

市民全員は無理、さらに子供や高齢者割引運賃を考慮して半分の2万人が利用するとした場合、
 $2万人 \times 400円(往復) = 800万円$ 、3か月に1度乗ると、 $800万円 \times 4回 = 3,200万円$

そのために

- 県民は、「たまにはバスに乗ってみよう！（自己の意識改革、ライフスタイルをちょっと変える）」
- 運行事業者は、「利用者を想定して、サービス水準（おもてなしを含めた）を上げよう！（乗ってみたいバスづくり）」
- 行政は、啓発キャンペーン！！

地域公共交通ネットワークを維持して、まちの活力を高め、活性化を図るために、市民が自家用車に依存しない移動手段を確保することは、まちづくり（市政）の1丁目1番地！

- 市民生活の基盤
- 交流（来訪者）可能性の確保



地域の足づくりは、マストランジットから、パーソナルランジットの積み上げに！

啓発キャンペーンチラシ



クルマときどきバスにより、
時間の有効活用と
新たな発見があります

大事な
メールに返信
SNSを
チェック

ふたかった本
ひとりになれる
時間

空を見上げ
車窓を眺め
季節を感じる

思わぬ人
ばったりの
出会い

移動時間で
睡眠不足を
解消

たまにバスに乗ることで
未来のバスの維持につながります。
「ライフスタイルを少し変えることで好循環のスパイラル」

茨城県公共交通活性化会議事務局（茨城県企画部交通政策課内）

〒310-8555 水戸市笠原町 978 番 6 TEL 029-301-2604 FAX 029-301-2608

公共交通を県民みんなで支えましょう！！



地域の大切な資源であるバスの維持が難しい状況に！！

行政の赤字補填によりバスの
運行サービスはある程度維持
していますが、それにも
限界があります。
このままでは地域のバスが
消滅してしまう可能性があります。
県民のみなさんの協力なくしては、
地域の公共交通の維持
及び充実は実現できません！！



負のスパイラルにより公共交通利用者が更に減少

クルマときどきバスで外出してみませんか？

たまにバスに乗ることで未来のバスの維持につながります
「ライフスタイルを少し変えることで好循環のスパイラル」



例えば・・・

- ・人口4万人の都市
- ・バス運賃が200円の場合
市民全員が年に1回バスに乗ると、

4万人×400円(往復)=1,600万円

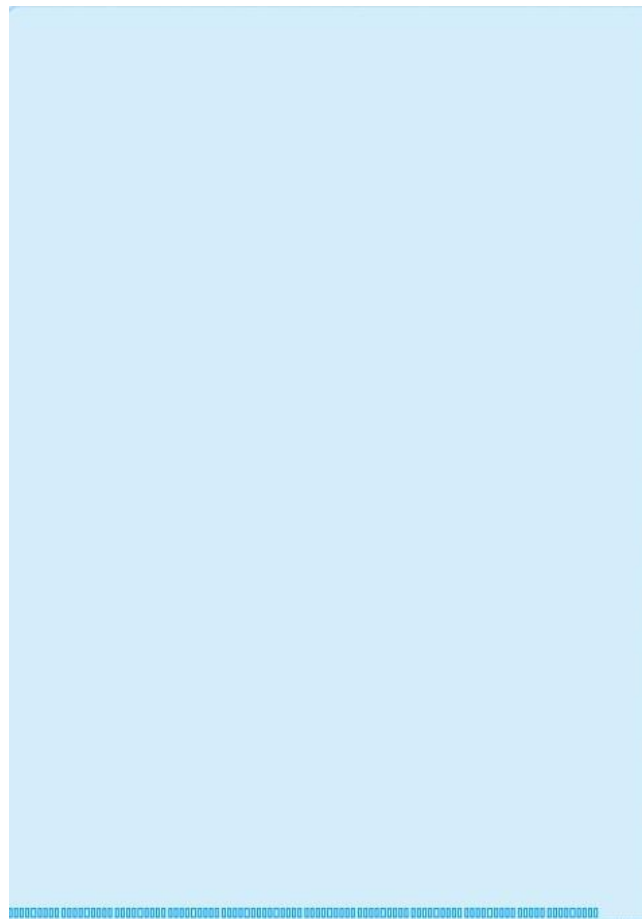


バス事業者の
経営改善、バス運行
サービス水準の向上に
つながります。



キャンペーン用のポケットティッシュ

(茨城県政策企画部交通局交通政策課提供)



キャンペーン用のクリアファイル

公共交通のある暮らしや文化をライフスタイルの中に溶け込ますための社会実験が全国各地で始められています！

お一人お一人のライフスタイルですので、画一化されたものではなく、地域ごとに異なるバス文化があると思っています！

ご静聴ありがとうございました！



講話資料の作成にあたっては、関東運輸局の皆さんや地域公共交通マイスター仲間との意見交換、また北海道運輸局、茨城県庁、稲敷市、桜川市、行方市、太田市、鉦路町、津別町、香取市、木更津市の皆さんとの情報交換、および㈱サーベイリサーチ センター、日本データサービス㈱のご協力を得たことを感謝いたします。

解説・地域公共交通マイスターとは

地域公共交通マイスター制度は、地域公共交通の維持・利便性向上・活性化に向けて、地域が主体的に実践する先進的・独創的な取り組みを中心となって推進し、知識、経験、熱意を有する方を関東運輸局長が「地域公共交通マイスター」として任命するもの。

任命された「地域公共交通マイスター」は、地域公共交通の諸課題について、より多くの地域が積極的に取り組む気運を高めるため、**自らの取り組みから得た知識、経験、熱意を、あらゆる機会を利用して発信する役割を担う。**



「ゆるキャラ®グランプリ2013」第1位
佐野ブランドキャラクター「さのまる」仕掛け人です。
ちょっと古くなりましたが(苦笑)