

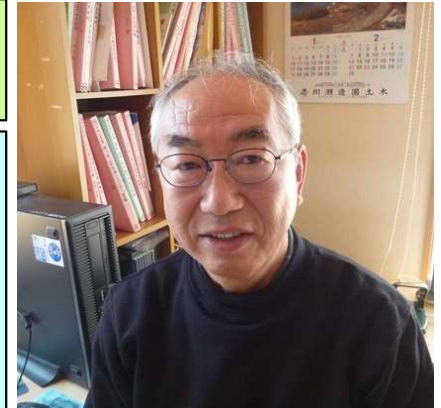
行政担当者のための地域公共交通入門

～公共交通に関する基礎的な知識の習得に向けて～

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) 国土交通省関東運輸局地域公共交通マイスター(初代)
総務省地域力創造アドバイザー 株式会社T. O. パートナース代表取締役筆頭代表

1959年北海道網走郡津別町生まれ。北見柏陽高校、日本大学理工学部交通工学科卒業、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。1995年博士(工学)の学位取得(日本大学) 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のほか、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】

【委員】千葉県香取市(会長)、茨城県桜川市(副会長)、稲敷市(副会長)、古河市、千葉県南房総・館山地域、北海道津別町

【アドバイザー】北海道オホーツク総合振興局、乙部町、森町、遠軽町、釧路町、洞爺湖町、江差町、中標津町、知内町、七飯町、群馬県館林市外四町、館林市、茨城県行方市

【座長】北海道運輸局第三者評価委員会

【地域公共交通に関わる計画への参加】

【総合連携計画】栃木県佐野市(指導、H24年度国土交通大臣表彰)

【網形成計画】作成業務・桜川市、稲敷市、太田市、釧路町、木更津市、香取市

【再編実施計画】作成業務：南房総市、稲敷市(調査終了)、桜川市(R1関東運輸局長表彰)

【公共交通計画】(道内のみ)

乙部町、知内町、木古内町、洞爺湖町、遠軽地区三町、清里町、中標津町、釧路町、七飯町、江差町、厚沢部町、津別町、北斗市、森町

【協働トライアル(広域計画)】オホーツク総合振興局、館林都市圏、南房総・館山地域

【公共交通アドバイザー業務の受託】(道内R4年度のみ) オホーツク総合振興局、乙部町、知内町、木古内町、森町、洞爺湖町、遠軽地区(遠軽町、湧別町、佐呂間町)、清里町、津別町、中標津町

地域公共交通に関する
主な活動実績(R4年度)

今回の研修では、公共交通担当となって間もない方、公共交通に関する基礎的な知識を身につけたい方に、地域公共交通の見方、考え方等をお伝えします

地域公共交通の基本的な認識

- 人の移動が交通である ⇒生活、文化、経済を育み、豊かにするインフラと認識
- 人口減少でも足が必要な住民はいる ⇒運転免許を持たない人は成人の約10%
- 取り組みに正解(模範解答)は無い ⇒交通は生活のインフラなので、常に変化する
- まちづくりとしての移動支援である ⇒他の施策と連携させることで議会や財政当局などに説明しやすくなる
- 住民等の要望に全て答えることはしない ⇒公共交通は個人交通ではない
- 交通システムにとらわれない ⇒先進事例に飛びつかない。先行事例のプロセスに飛びつく
- 鉄道やバスだけが公共交通ではない ⇒地域公共交通は多種多様な手段が対象
- 如何に財源を押さえて、利用者へのサービス水準をあげるか ⇒当事者間でまずは60%の満足を目指す
- 計画作成が目標ではない ⇒計画はある条件での約束事にすぎない

それぞれ自治体ごとに置かれている条件や環境が異なりますので、まずは自分たちの地域を冷静かつ客観的にみてみましょう。

公共交通から始める、考えるのではなく、まちづくりの視点から公共交通を考える方が始めやすい、理解しやすいと思います

まちづくりとの連携が求められています！

市民サービスとしての公共交通に対する考え方の違い

- 日本の公共交通は公営・民営を問わず、運賃収入を主体とした運営が当然とされる。
- 民間のバス会社は営利目的企業なので、利益にならないことはしたくないのが本音である。
- そのため、赤字になれば減便や廃止が行われ、利用者減少に拍車がかかる負のスパイラルに陥ることが多い。
- このように、日本の公共交通は独自の進化を遂げており、世界的にも珍しいケースとなっている。
- 欧米の公共交通は税金や補助金を原資とした運営が一般的である。

需要が少ない地域公共交通は市民サービスであるので、全国的に赤字である

- 大都市部を除き、地方部では黒字運行は極めて少ない。
- 需要が少ない地方部では、地元の交通事業者の努力も限られてくる
- 一方、市民サービスとしてみると、公的資金を投入しても維持する必要がある。
- とはいえ、公的資金は無尽蔵ではなく、当てにしている持続可能な地域の足は維持できない。
- 公的資金を少しでも抑え、市民サービスを向上させる知恵と努力が必要となる。

地域公共交通の維持・確保に使われている公的資金は(各地の状況から)

- 地方交付税や特別交付税等、一般会計で扱われるもの(自由度は高い)
- 国(国交省、厚労省、総務省、文科省等)や県の補助金や、特別会計で扱われるもの(用途が限られている)
- その他、地域によって交付されている国の補助金、民間等からの寄付金、など

まちづくりとの連携が求められています！

地域の足づくりは、地域の資源を使って、地域で支えることが増えてきました

- ・ 住民が支える①: ボランティア輸送(自治会、地区の有志、ほか)
- ・ 住民が支える②: 公共交通を利用しない人からの協力(バスのファンクラブ、など)
- ・ 地域が支える①: 地元企業の地域貢献活動(広告: ラッピング、ネーミングライツ、寄付)
- ・ 地域が支える②: 送迎車両の活用(社会福祉法人、企業、病院、など)
- ・ 地域が支える③: 自家用車を利用している人からの協力(クルマときどきバス運動)
- ・ 既存の交通手段の活用と連携: タクシー、スクールバス、福祉輸送、自家用有償輸送、など

まちづくりの方向性との連携 ⇒ 公共交通は公共の福祉であり、まちの装置である

- ・ 需要を最大化するための、都市構造、地域特性、都市計画(立地適正化計画)との連携。
- ・ お出かけを増やすための集客施設開発との連携。

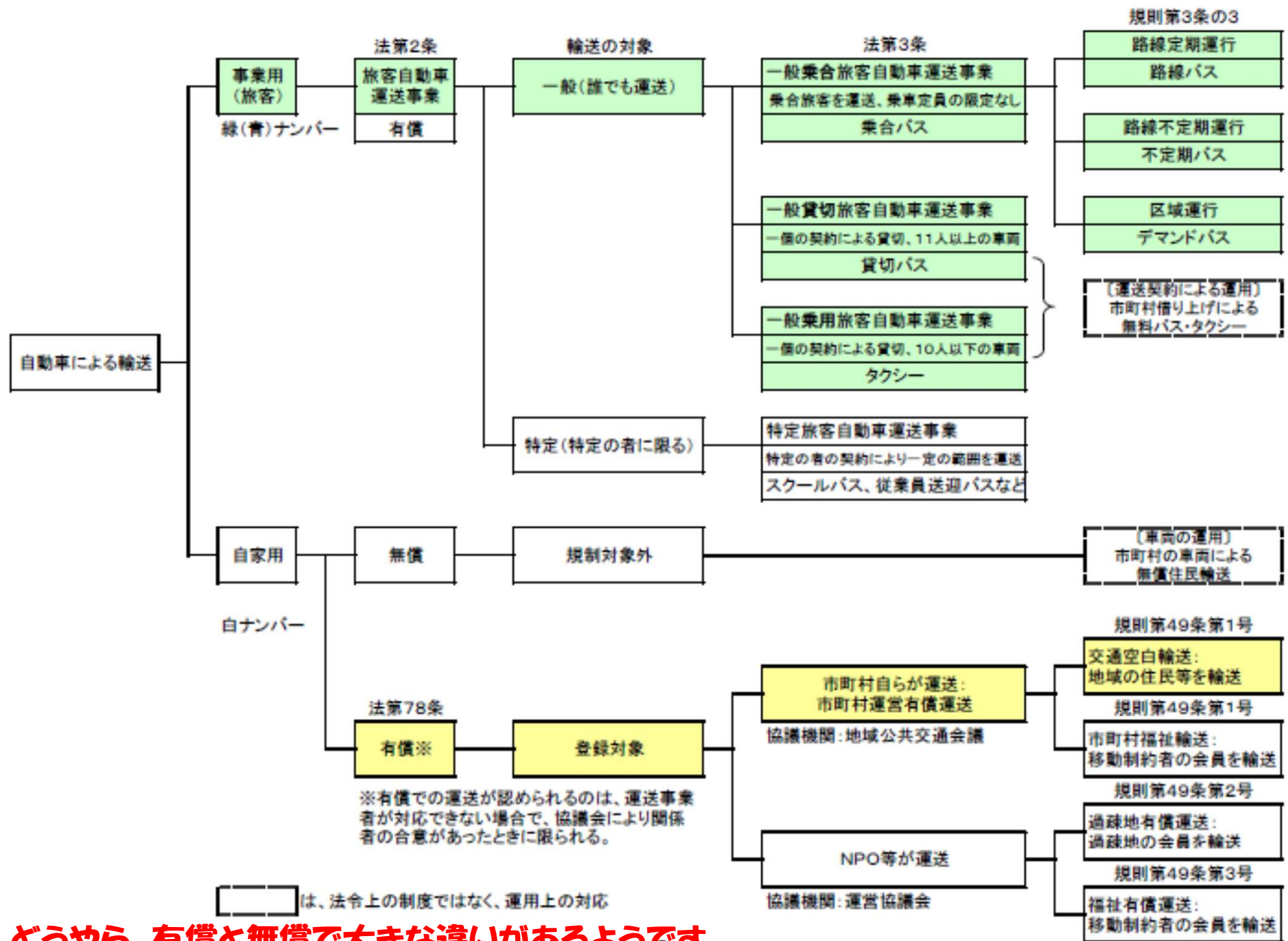
短期と中長期、時間軸からの目線で考える

- ・ **地域公共交通の確保・維持で一番大切なのは、地域の意識改革・意識啓発である**
- ・ 移動(交通)はライフスタイルに関わるので、公共交通のある暮らしをイメージできるような意識を持っていただくための、地道な努力が必要である。
- ・ 短期的にできることも、中長期を見据えて取り組む必要がある。
- ・ 特に既存の交通事業者が地元にある場合は、地域経済活性化の観点も求められる。
- ・ いずれにしても、**地域の皆さんが、WIN=WINの関係になるように、地域に照らした知恵と工夫が求められる。**

地域の移動手段について考えてみましょう

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。

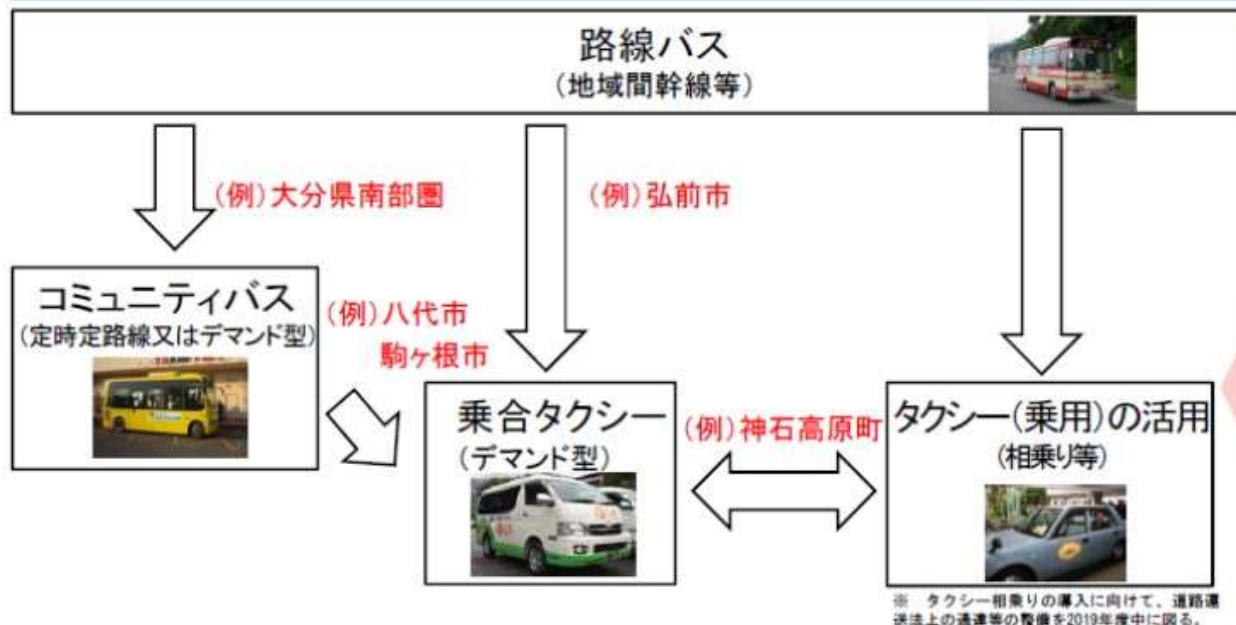


どうやら、有償と無償で大きな違いがあるようです。

公共交通に対する見方、考え方が変わってきました！

地域の実情に合わせた交通手段の見直し(ダウンサイジング等)の一般的なイメージ  国土交通省

- 地方公共団体、交通事業者等の地域の関係者の協議の下で、
 - ・路線バスについては生産性の向上を図るとともに、
 - ・地域の実情に合わせてダウンサイジング等(車両の小型化、運行経路やダイヤ(頻度等)の見直し等)による最適化を図りつつ、地方公共団体の公的負担によるコミュニティバス、乗合タクシー等の運行
 - ・自家用有償旅客運送の活用、スクールバス、福祉輸送等の積極的活用により、地域の暮らしや産業に不可欠な移動手段を持続的に確保。



※上記に併せて、①運行経路・ダイヤ等の見直し、②利用促進等を実施

バス・タクシーによるサービスの提供が困難な場合

自家用有償旅客運送
(市町村自ら又はNPO等による運行)
(例) 鳥取県西部、八幡浜市



スクールバス、福祉輸送、病院・商業施設等の送迎サービス等の積極的活用



需要規模に応じた効率的・効果的な運行

定時定路線

路線を定めて運行するものであって、かつ、路線毎にダイヤが定められている運行の形態。
⇒目的地への一定の輸送ニーズ(通学・通院等)を束ねることで効率的にサービスを提供できる。



決められた場所を決められた時間に運行

デマンド型

路線・ダイヤを定めず、旅客毎の需要に応じた乗合運送を行う運行の形態。
⇒利用者の輸送ニーズに応じて、運行ルートや乗降場所を柔軟に設定できる。



バス路線のローコスト化を図るため、定時定路線型とデマンド型を併用するハイブリッド型

地域の移動資源の総動員が明示されました

地域の移動手段について考えてみましょう

移動手段	一般的な運営主体	特徴
鉄道	鉄道事業者	専用レールを走行するため時間に正確で、朝夕でも一度に多くの利用者を輸送できる公共交通サービスです。
路線バス	バス事業者	民間のバス事業者が自主的に運営・運行し、乗降地点の異なる利用者を乗合で輸送する公共交通サービスです。
コミュニティバス、乗合タクシー	市町村	市町村が計画運営し、交通事業者に運行を委託する公共交通サービスで、主に乗車定員に応じてコミュニティバス（11人以上）、乗合タクシー（10人以下）に分かれます。運行経路・乗降地点・運行時刻があらかじめ決められている定時定路線型と、利用者の予約に応じてルートを迂回するなど柔軟な運行を行うデマンド型があります。
	地域組織等	地域組織が計画運営し、市町村の補助を受けて交通事業者に運行を委託するものです。市町村では対応できないきめ細やかな地域ニーズに対応しやすく、利用者にも使って残そうという意識が働きやすくなります。
タクシーの相乗り	NPO法人、地域組織等	同じ目的地に移動する人をマッチングし、事前に利用日時を調整して同じ乗用タクシーに相乗りして運賃を案分することで、ドアツードアのきめ細やかな運送を行いつつ、料金負担を小さくする工夫を行っているものです。
自家用有償旅客運送※ （交通空白地有償運送）	市町村、NPO法人等	交通空白地において、道路運送法上の登録を受けた市町村やNPO法人等が主体となり、自家用車を使用して「有償」で運送を行うものです。（人件費・事務所経費等の営利を目的としない妥当な範囲内で、運賃を収受できます。）
ボランティア運送	地域組織等	ボランティアや住民互助により、自家用車を使用して「無償」で運送する、道路運送法上の許可・登録を要しない運送方法です。（実際の運送に要したガソリン代・道路通行料・駐車場代、自発的謝礼のみ収受できます。）
施設送迎バスへの混乗	学校、病院等	学校、自動車教習所、スイミングスクール、病院、商業施設などが運行する送迎バスの空席を活用して運送するものです。

※ 自家用有償旅客運送のうち、福祉有償運送は利用者が要介護者に限定されることから、対象外としています。

地域の移動手段について考えてみましょう

地域の皆さんとの意見交換で
常にお伝えしていること

自家用車に変わる移動手段(公共交通)を整備するためには

1)自家用車の利便性と比べないこと

⇒公共交通は個人交通ではありません。利用される皆さんの生活スタイルを変えること、意識を変えることが必要です。

2)地域の状況(地形や人口集積度、集落の形状等)や、運行事業者の状況(有無や会社の体力等)、行政の財政状況によって整備できるメニューは限られます。

高齢者が増加する中で、全国各地で様々な取り組みが始まっています。

現在の都市では、市町村合併もあって、市域において人口の偏りがあります。すなわち、同じ自治体でも地域によって状況が異なるので、移動手段も地域の皆さんと相談しながら進める必要があります。

また、移動手段を確保し元気な高齢者が積極的に外出することは、ご本人の生きがいや健康増進はもちろん、地域経済にも大きな影響を与えます。

自家用車で乗せてくよ！ 高齢者移動支援「みかさぎ」(恵那市HPより)



高齢者の移動目的は買物と通院と言われますが？

●コープ宅配システム●

トドック



商工会が皆さんの
買い物のお手伝い

買い物代行

買い物のまれ屋

あなたに代わって
電話一本で1品から
お買い物します！

安心 便利

お届けまでの流れ
お問い合わせのうえお申し込み
☎464-1770
お申し込みは無料です

ご注文をお知らせします
送料に含みます

注文は☎464-1770
商品と金額、元金も配達

お届け/集金(代金引換)
配達日時 配達先住所
(配達手数料は店舗につき180円)

配達時間 9:30 ~ 11:30
13:00 ~ 17:00
月曜日 ~ 土曜日 (18:00 ~ 19:00)
日曜日も配達します

こんなときは
買い物のサービスをご利用
・買い物時間がないとき
・お身体が重いのとき
・お身体が弱いのとき
・お身体が不調のとき
・お身体が不調のとき
・お身体が不調のとき

入会費 年会費
お申し込みは無料です

☎(076)464-1770

月曜日 ~ 土曜日 9:30 ~ 17:00 (配達時間)
日曜日 ~ 土曜日 13:00 ~ 17:00 (配達時間)
お申し込みは無料です
お申し込みは無料です
お申し込みは無料です

この度、ええね美馬地域ビジネス推進協会では、美馬市にお住まいの方に向けて、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悩みの方、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。
- 共働きなどで、買物の時間がない。
- 育児中、妊娠中の方など。

宅配手数料1回 **200円**
宅配エリアは美馬市・美馬町・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)

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

④お届け

⑤お支払い

⑥お支払い

⑦お支払い

⑧お支払い

⑨お支払い

⑩お支払い

⑪お支払い

⑫お支払い

⑬お支払い

⑭お支払い

⑮お支払い

⑯お支払い

⑰お支払い

⑱お支払い

⑲お支払い

⑳お支払い

㉑お支払い

㉒お支払い

㉓お支払い

㉔お支払い

㉕お支払い

㉖お支払い

㉗お支払い

㉘お支払い

㉙お支払い

㉚お支払い

㉛お支払い

㉜お支払い

㉝お支払い

㉞お支払い

㉟お支払い

㊱お支払い

㊲お支払い

㊳お支払い

㊴お支払い

㊵お支払い

㊶お支払い

㊷お支払い

㊸お支払い

㊹お支払い

㊺お支払い

㊻お支払い

㊼お支払い

㊽お支払い

㊾お支払い

㊿お支払い

ええね美馬地域ビジネス推進協会 事務局
〒771-2136 美馬市美馬町大字美馬1-20-1 E-mail: contact@eene-mima.jp
TEL.0883-63-5120 FAX.0883-63-5130

ええね美馬地域ビジネス推進協会 ホームページ
http://www.eene-mima.jp

ええね美馬地域ビジネス推進協会 ショップサイト
http://www.eene-mima.jp

地域の足が無いために広がってきた、様々な買い物支援サービス・取組み



地域の移動手段について考えてみましょう

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。

スクールバスの一般混乗（津別町）



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（行方市、日経新聞2015.5.27より）



地域公共交通をめぐる近年の動き（法改正に至る基本認識）

乗合バス及びタクシー事業の規制緩和
平成14年2月の改正道路運送法にて

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、平成19年10月施行・制定）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てきました！

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、2020年7月末までに、**600件**の地域公共交通網形成計画が策定され、**38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 <https://www.mlit.go.jp/common/001362142.pdf>)

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

活性化再生法が改正されました(令和2年11月27日施行)

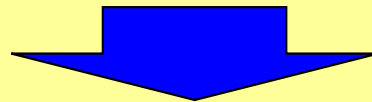
持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組を推進するための
地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律

背景・必要性

○人口減少の本格化、運転者不足の深刻化等に伴って、公共交通サービスの維持・確保が厳しさを増している中、高齢者の運転免許の返納が年々増加する等、地域の暮らしと産業を支える移動手段を確保することがますます重要になっている。

○加えて、多様な関係者が連携し、地域経済社会の発展に資する交通インフラを整備することにより、生産性向上を図ることも必要となっている。

そこで…



○地方公共団体が、交通事業者等と連携して、

①公共交通を中心に地域の輸送資源を総動員する交通計画を作成

②最新技術等も活用しつつ、既存の公共交通サービスの改善・充実を徹底

するとともに、国が予算面とノウハウ面から支援を行うことで、持続可能な地域公共交通を実現。

参考資料

1)地域公共交通計画等の作成と運用の手引き、第1版(令和2年11月)

2)「持続可能な地域公共交通の実現に向けて」、国土交通省総合政策局地域交通課・杉田茂樹課長補佐のオンライン講演資料、令和2年9月30日

地域自らデザインする地域の交通

「地域公共交通網形成計画」から「地域公共交通計画」へ

(地域交通に関するマスタープランをバージョンアップ)

- 地方公共団体による作成を努力義務化(国が予算・ノウハウ面の支援を行うことで、地域における取り組みをさらに促進)
- 従来の公共交通サービスに加え、地域の多様な輸送資源(自家用有償旅客運送、福祉輸送、スクールバス等)も計画に位置付け
- 利用者数、収支、行政負担額などの定量的な目標の設定、毎年度の評価等(データに基づくPDCAを強化)

地域公共交通計画の考え方

まちづくりと連携した
地域公共交通
ネットワークの形成

網形成計画と同様



地域における
輸送資源の総動員

今般新たに追加

メニューの充実やPDCAの強化により
持続可能な旅客運送サービスの提供の確保

【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 地域公共交通について、考えたこともない
- ② 問題意識はあっても具体的な取り組みになっていない
- ③ 計画の策定を必要とは思っていない
- ④ 計画策定を意識はしているものの、何をどのようにすればよいか・・・

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！

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（総務省の制度を活用）。調査・分析を経て解決の方向性を共有（1年目）、実証運行を実施（2年目）、法定協議会を設置・網形成計画をR2年度作成（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（委嘱）。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。現在、計画推進事業を進捗中。

【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、計画策定を目的とし、十分な問題意識もないままに、財政からの予算もついたので、考えもせずに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され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。

地域公共交通の取り組みを進めるために計画策定は必要か

【計画策定していない自治体の方に伺ってみると…】

- 自家用車移動が主であり、地域からの要望も出ていないので特に必要としない
- 鉄道やバスは交通事業者が対応しているし、庁内に担当部署もない
- わざわざ計画策定するメリットを感じないし、業務が増えるだけでめんどくさい
- 現在、国等から受けている補助は少ない(無い)ので、そのために計画作成する意味を感じない
- そもそも公共交通が無いので検討する必要もない、等など

生活のインフラ、まちの装置として地域公共交通を考えてみませんか？

地域公共交通計画を策定する意義や意味合いは何か

【なぜ、計画策定が必要なのでしょう？】

- 少子高齢化や人口減少社会が進む中で、地域の足の確保は必須となってきた
- 交通政策基本法で、地域の交通手段の確保は地方公共団体が中心となることがうたわれた
- 自治体が取り組み施策を持続的に進めるためには、計画の策定が必要である
- 計画策定を進める中で、誰が何をどのように必要とされているのかが理解できる
- 住民や交通事業者、福祉や教育部局等と情報共有を図ることで、効率的な取り組みにつなげられる
- 地域にふさわしい交通システムを持続的に取り組むための、国庫補助を受けることも期待できる

**計画を策定することはゴールではなく、そこからがスタートです。
計画策定をきっかけに、本格的な地域公共交通の取り組みを始めてみましょう！**

自分たちの地域を良く知るために、次のようなことを調べてみましょう！
～何からどのように始めるか（振り返る場合でも）～

1. ターゲットを絞り込む

- ① 地域公共交通は誰が必要としているのか？⇒自家用車を運転できない人
- ② 地域の状況をよく知る⇒必要とするひとは、どこに、どれだけいて(分布)、どこに行きたいのか(移動の動向・意向、まちの特性・性格)、何のために(移動目的)、どれくらい(移動頻度)
- ③ 調査の仕方を考える⇒お金をかけずに、今あるもの(人)を活用する

2. 地域ネットワークの状況を考えてみる～出発地から目的地まで

- ① 移動するということは何らかの目的があつてのもの
- ② 生活圏という考え方を意識する～行政域ではなく
- ③ 既存の移動ネットワークを理解する
- ④ 移動手段の形態は気にしない

3. 地域内で自家用車ではない移動資源の状況を考える

- ① 地域内で自家用車以外の移動資源を探してみる(行政、民間問わず)
- ② 移動資源ごとに性格が異なることを理解する
- ③ 活用可能性を検討する(全てが使えるわけではない。使える条件を探す)

実効性のある具体的な取り組みを推進するためには、ターゲットの絞り込みが重要です！

イメージを膨らませながら、地域の現状を把握してみましょう

現状を把握して、なりたい姿とどのくらいのギャップがあるのかを認識する必要があります。このときに把握すべき事項としては

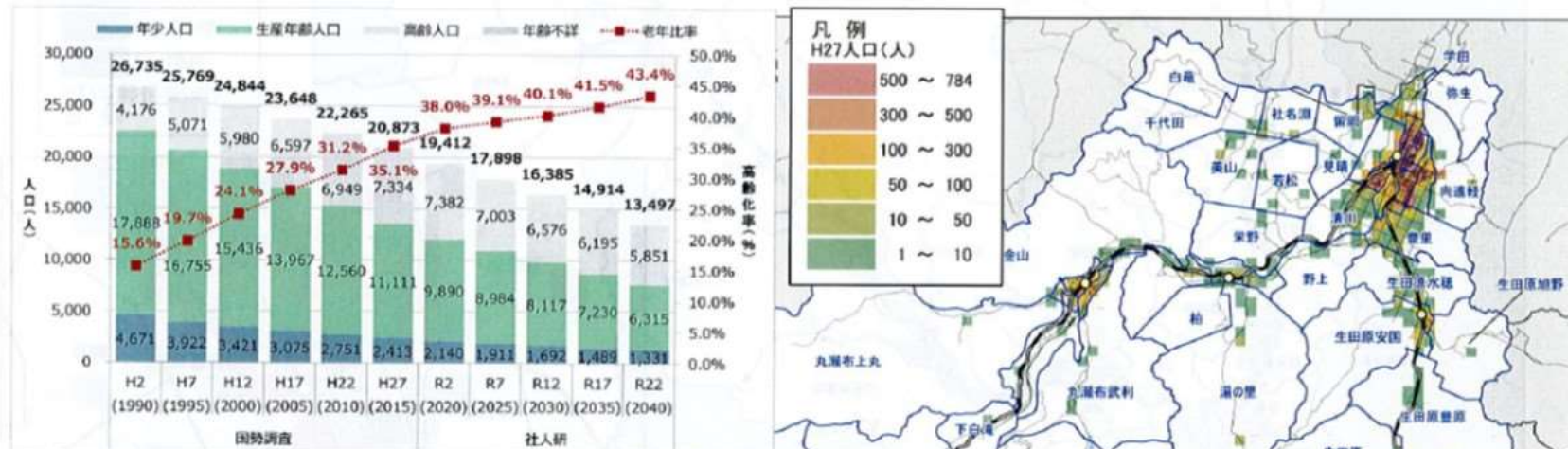
- 現在の地域公共交通の状況(鉄道・バス・タクシー等の運行状況、路線網、運行本数など)
- 地域内で行われている公共交通以外の移動支援サービスの状況(福祉有償運送の実施状況、スクールバス・福祉バス等の運行状況、福祉タクシーチケットの配布、ボランティアによる外出支援の状況など)
- 地域内の施設の立地状況、人口の分布状況
- 地域住民や利用者の移動に対するニーズ

などが代表的なものとして挙げられます。これらを用いて、人口分布や移動ニーズと、地域公共交通サービスの関係を整理することが第一歩です。

現状を知る方法	調べる内容
自ら公共交通に乗車する	乗車環境、情報提供の分かりやすさ、停留所アクセスの負担、利用状況・利用者属性等
駅や交通結節点周辺を見て回る	乗継場所や待ち時間、情報提供の分かりやすさ等
対象地域を自らの目で見ると	道路状況、高低差や坂の状況、河川等による地域の分断状況、住宅の貼り付き方等
交通事業者、バス・タクシー運転手等へのヒアリング	地図上では分からない道路状況(バスが通れない)、年齢・性別等で見た利用者特性、利用促進の問題点等
公共交通の利用者や地域住民へのヒアリング	生活実態(外出曜日・時間帯、行き先の病院やスーパー等)、満足度、変更して欲しい便やルート等
自治会・町内会、民生委員等へのヒアリング	地域の方の移動特性、移動に際して抱えている問題点、高齢者が病院やスーパーに通う頻度等
学校、病院、商業施設、地元企業等へのヒアリング	地域の方の移動特性、移動に際して抱えている問題点、高齢者が病院やスーパーに通う頻度等
グループインタビュー、ワークショップ	以上の事項について、多様な立場の方から幅広く意見を聴取

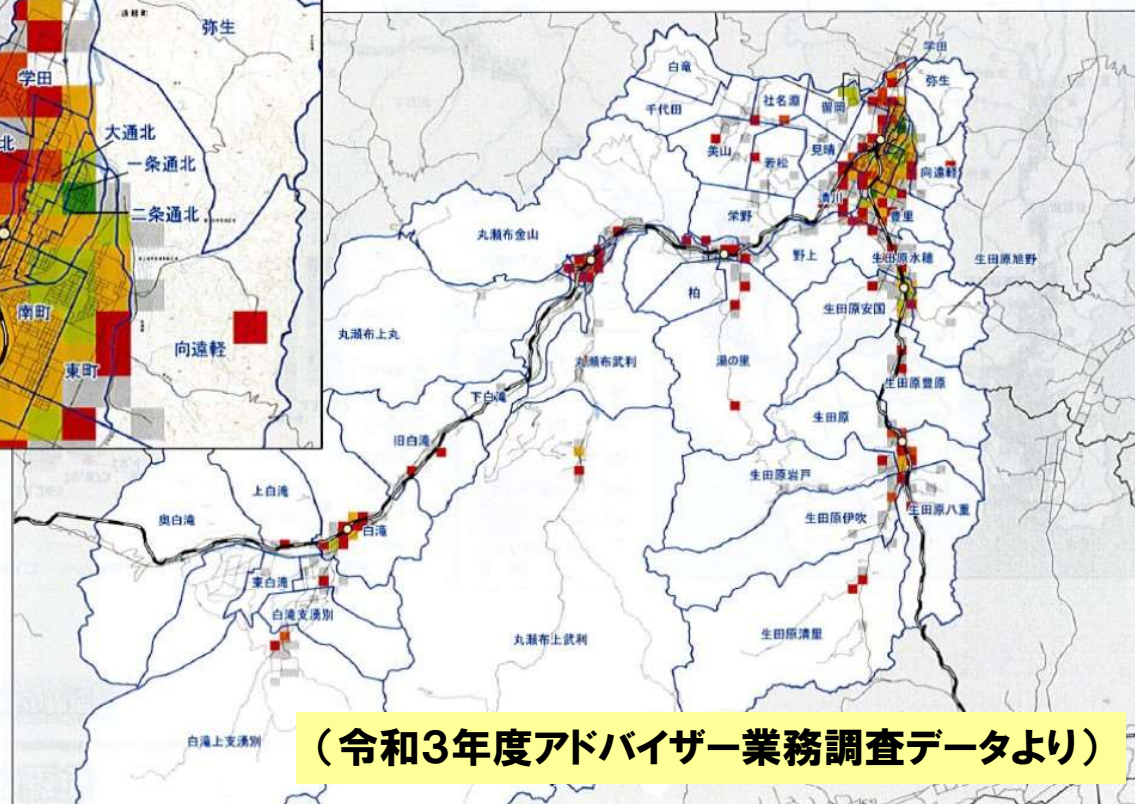
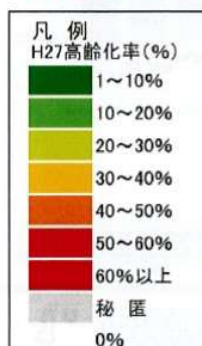
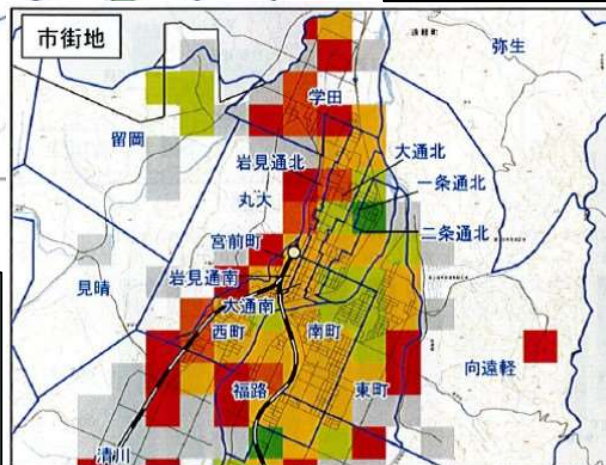
出典：「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き(入門編)」p.24 に基づき作成

(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3年3月より)



遠軽町の人口と高齢化率の分布状況

既存の交通サービス(バスルート等)と付け合わせてみると、見えてくるものが出てくる。地域の状況とミスマッチはないか、他のデータも収集しながら、客観的に分析しましょう。

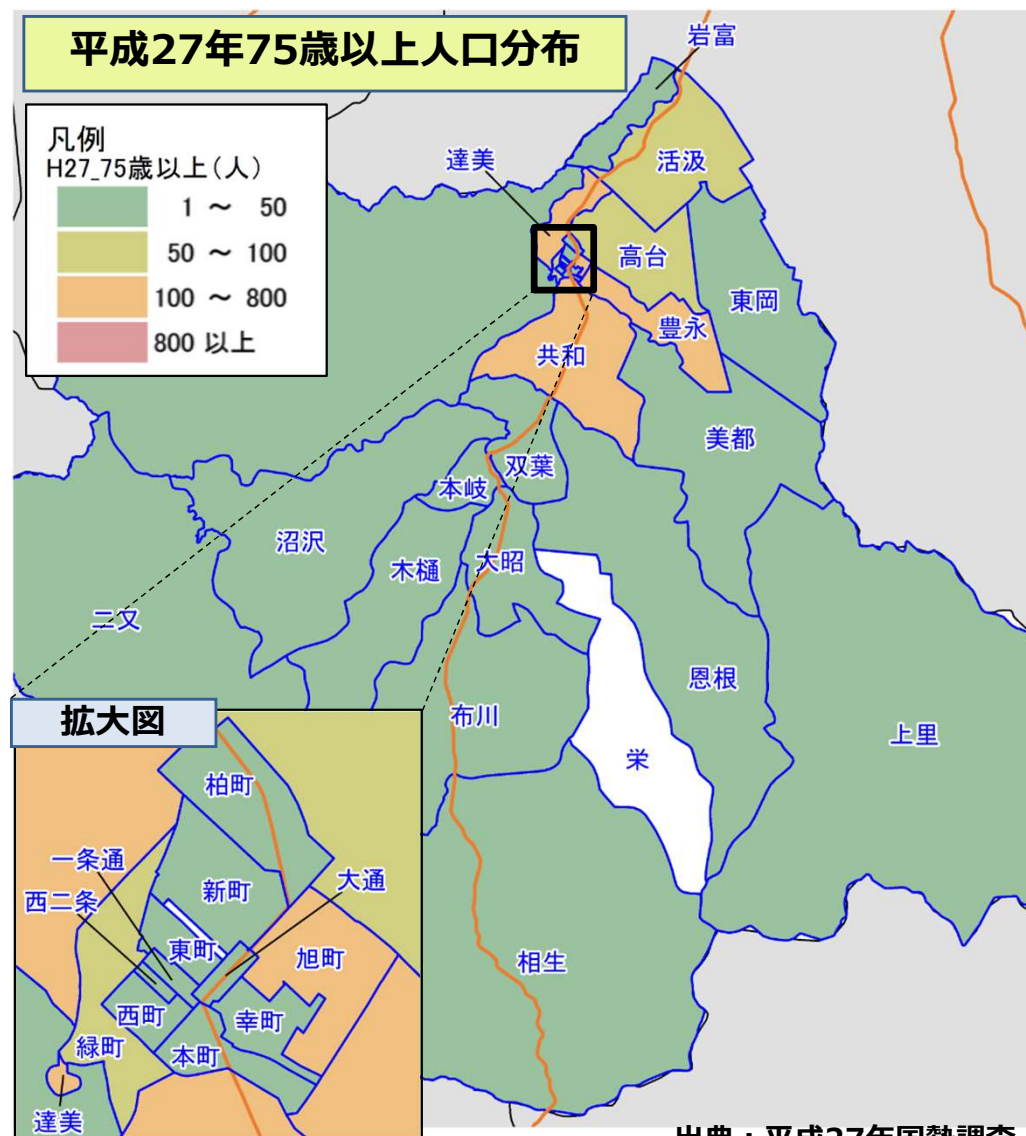


(令和3年度アドバイザー業務調査データより)

②公共交通が必要とされる町民の分布

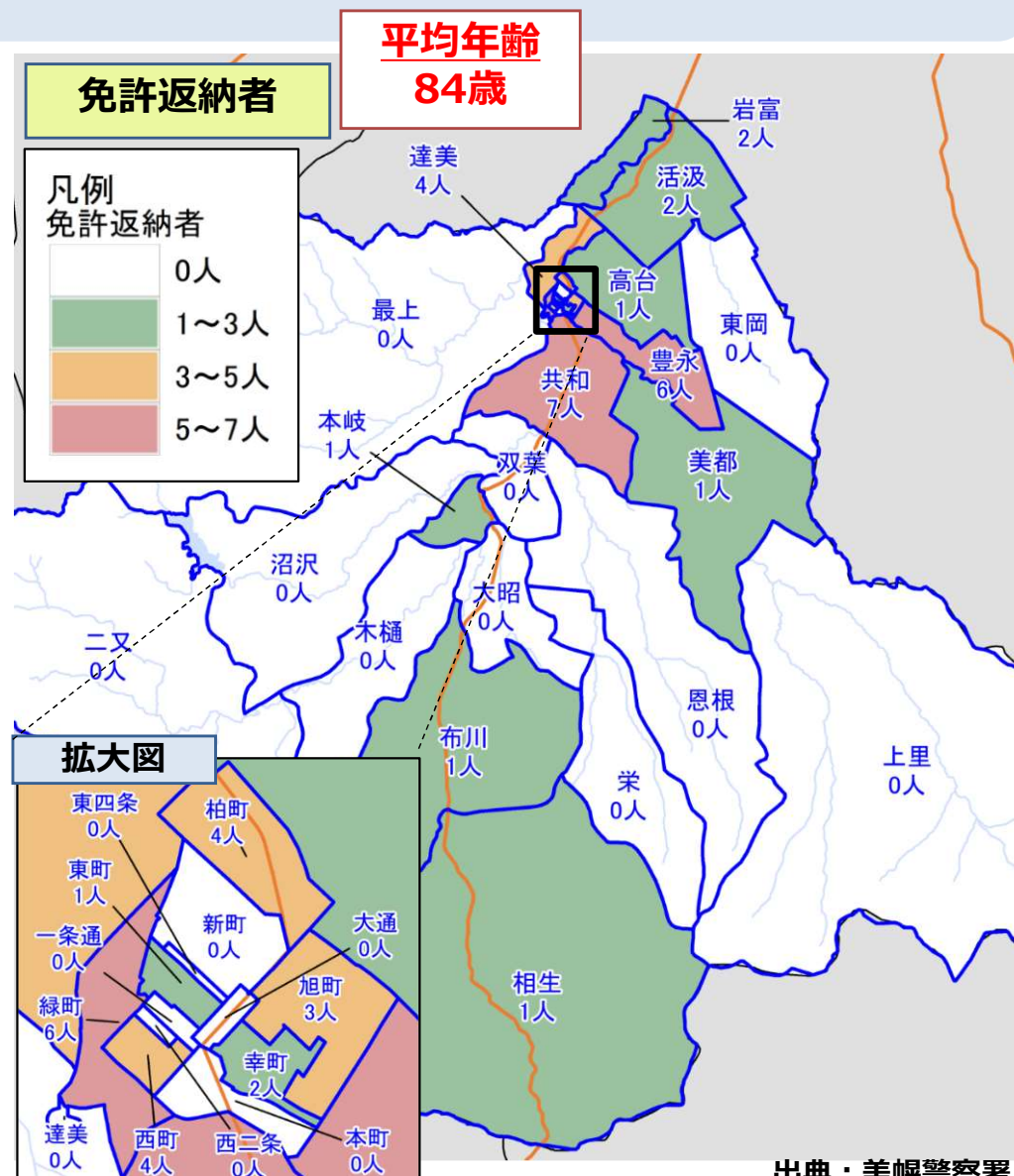
(津別町地域公共交通計画(R3.3)より)

- ・後期高齢者に当たる75歳以上の人口分布については、比較的市街地に集中している傾向にある。
- ・町民の免許返納状況を整理すると、人口が集中している市街地周辺での免許返納者が多く、免許返納者の平均年齢は約88歳である。



出典：平成27年国勢調査

作成協力：日本データサービス(株)



出典：美幌警察署

アンケート調査とヒアリング調査～そのねらいと効果～

【アンケート調査は万能ではない】

- 市民の移動ニーズを把握するために、アンケート調査が行われます。しかし、アンケート調査は薄く広く調査をするものなので、回答者の希望や要望が強く出やすくなりがちです。そのため、全体のニーズの傾向は見られますが、具体的なところは見えないものです。
- なお、アンケート調査は定量的な集計結果を出しやすいので、対象を絞って必要な状況で実施することをお勧めします。アンケート調査は万能ではないことを理解しましょう。
- 一方、地域公共交通の計画策定過程でよく使われるようになってきたのが、グループインタビュー調査です。こちらは、狭く深く調査をする、深掘りすることでできますので、交通システムの検討などに有効ですし、参加者への意識啓発にもつながります。
- なお、グループインタビュー調査は、定性的な記述が中心となることを理解しましょう。
- その他に、意見交換会やワークショップなどもテーマを設定して率直な意見を収集できますが、コーディネート役（進行役）の選定にご苦労されているようです。

【ヒアリング調査はお勧めです】

- 法定協議会が設置され参加されていても、協議会での発言は難しいことがあります。特に交通事業者や行政の担当部局の皆さんは、建前の意見となりがちです。一方、地域公共交通の施策を推進するためには、関係する皆さんの思い（本音）もお聞きする必要があります。
- そういう中で、ヒアリング調査が多く活用されるようになりました。ヒアリング調査は対面ですので、お互いの本音が出やすく、施策推進の調整のヒントも見つけることができやすいです。また、情報共有が図られますので意見共有もしやすくなりますし、施策推進側の考えも伝えやすくなります。
- なお、ヒアリング項目をしっかりと固めると、項目に固執したことになりやすいので、実施にあたっては大まかなヒアリング項目にして、用意していただきたい内容は事前事後にいただけるように、ヒアリング当日は柔軟に対応することをお勧めします。

如何に信頼関係を築くことができるかは、施策推進の大きなカギとなります！

話を聞く～ヒアリング、意見交換、グループインタビュー、ワークショップ等

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、地域公共交通計画を策定（R2年度）

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⇒路線再編と新交通システムの導入へ

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

地域の状況を教えていただく！

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NP0運送事業者で意見交換会を実施

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



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！

地域のデータを収集整理して対象者（ターゲット）の状況を把握する 群馬県館林都市圏での検討プロセスから館林市内の運転免許非保有者の現状把握

年 齢	住民登録者数			運転免許保有者数			運転免許保有率			運転免許非保有者数		
	男	女	計	男	女	計	男	女	計	男	女	計
16～19	1,619	1,509	3,128	331	269	600	20.4%	17.8%	19.2%	1,288	1,240	2,528
20～24	2,009	1,720	3,729	1,700	1,471	3,171	84.6%	85.5%	85.0%	309	249	558
25～29	1,886	1,524	3,410	1,703	1,404	3,107	90.3%	92.1%	91.1%	183	120	303
30～34	2,168	1,747	3,915	2,032	1,580	3,612	93.7%	90.4%	92.3%	136	167	303
35～39	2,339	2,113	4,452	2,211	2,022	4,233	94.5%	95.7%	95.1%	128	91	219
40～44	2,972	2,765	5,737	2,860	2,656	5,516	96.2%	96.1%	96.1%	112	109	221
45～49	3,254	2,949	6,203	3,179	2,841	6,020	97.7%	96.3%	97.0%	75	108	183
50～54	2,668	2,434	5,102	2,577	2,324	4,901	96.6%	95.5%	96.1%	91	110	201
55～59	2,306	2,121	4,427	2,233	2,001	4,234	96.8%	94.3%	95.6%	73	120	193
60～64	2,328	2,296	4,624	2,241	2,122	4,363	96.3%	92.4%	94.4%	87	174	261
65～69	2,842	2,948	5,790	2,680	2,541	5,221	94.3%	86.2%	90.2%	162	407	569
70～74	2,689	2,867	5,556	2,471	2,126	4,597	91.9%	74.2%	82.7%	218	741	959
75～79	1,930	2,357	4,287	1,601	1,150	2,751	83.0%	48.8%	64.2%	329	1,207	1,536
80～84	1,196	1,747	2,943	808	449	1,257	67.6%	25.7%	42.7%	388	1,298	1,686
85～89	717	1,274	1,991	353	105	458	49.2%	8.2%	23.0%	364	1,169	1,533
90～94	238	663	901	55	10	65	23.1%	1.5%	7.2%	183	653	836
95～	45	208	253	1	1	2	2.2%	0.5%	0.8%	44	207	251
合 計	33,206	33,242	66,448	29,036	25,072	54,108	87.4%	75.4%	81.4%	4,170	8,170	12,340
70～ 数	6,815	9,116	15,931	5,289	3,841	9,130	77.6%	42.1%	57.3%	1,526	5,275	6,801
70～ 率	20.5%	27.4%	24.0%	18.2%	15.3%	16.9%				36.6%	64.6%	55.1%
70～84 数	5,815	6,971	12,786	4,880	3,725	8,605				935	3,246	4,181

平成30年度 館林市内 運転免許返納者数

平成31年2月1日現在

■免許自主返納者数(人)

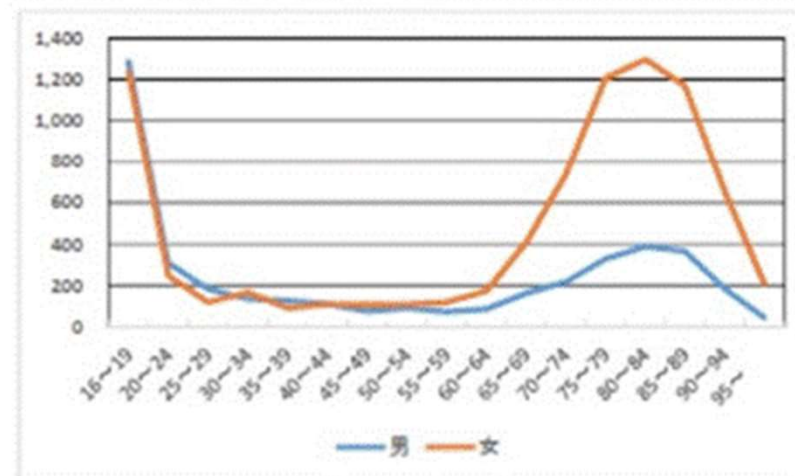
	自主返納者数	割合
70歳以上	214	92.2%
70歳未満	18	7.8%
市全体	232	

※館林警察署交通課データ(H30.4.17)

■免許返納タクシー券申請者数(人)

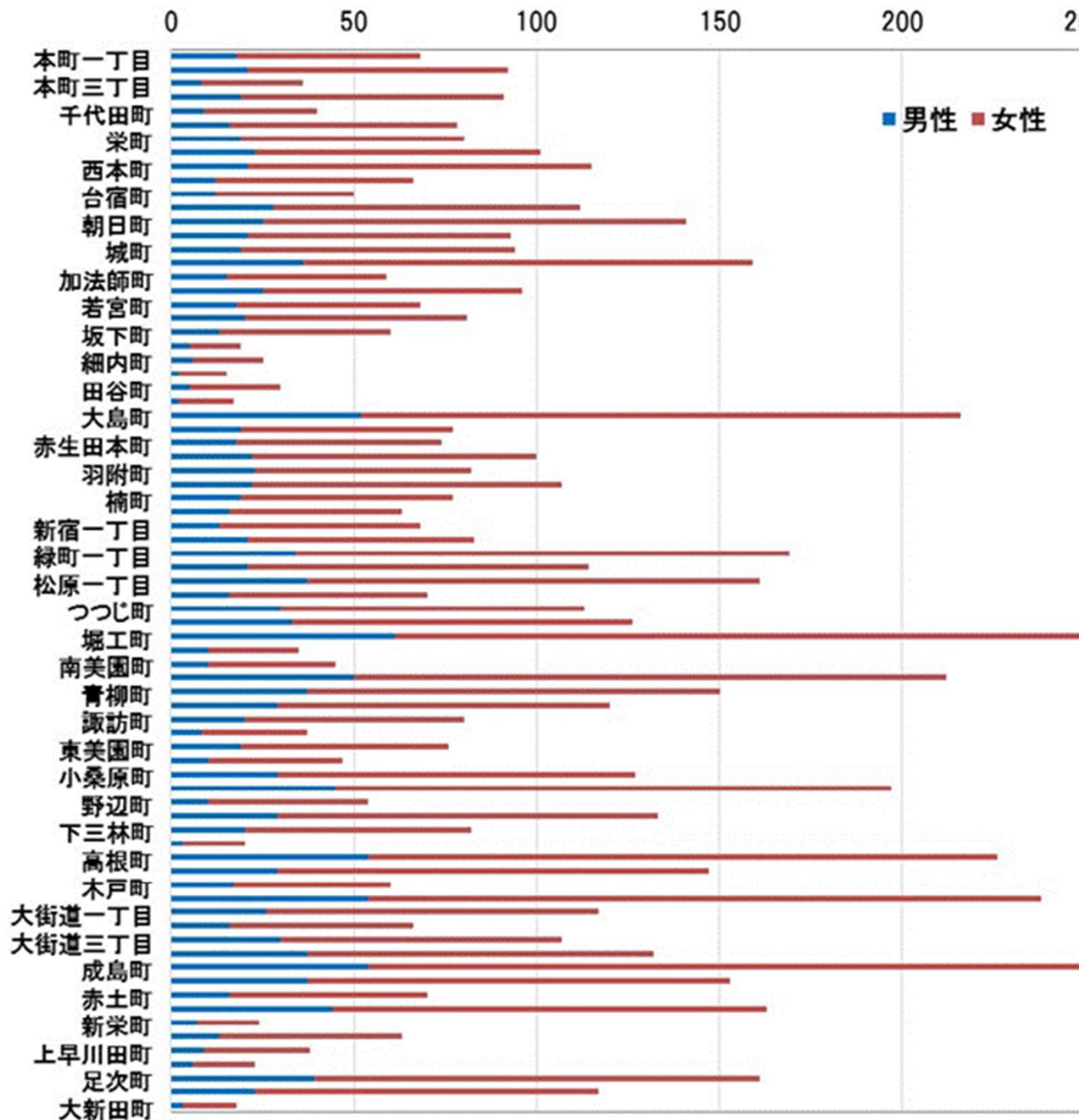
	男	女	計
70歳代	39	25	64
80歳代	53	33	86
90歳代	5	1	6
計	97	59	156

申請割合 72.9%



【一口メモ】自家用車利用者等、公共交通を利用していない人を取り込むことは容易ではありません。まずは、自家用車が利用できない人がどれくらいおられるのかを把握することから始めてみませんか。この人達が、いわば利用可能な基礎票となります。地域交通をデザインするときの参考になると思います。

館林市 町丁別 運転免許非保有者数



- 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)も個々人異なります。
- 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。

自分たちの地域を良く知るために、次のようなことを調べてみましょう！
～何からどのように始めるか（振り返る場合でも）～

4. 地域内の交通事業者、移動支援事業者等の状況を考える

- ① 公共交通事業者：鉄道、路線バス、コミュニティバス、デマンド交通、タクシー等
- ② 貸切に関わる事業者：観光、企業送迎、その他
- ③ 福祉に関わる事業者：福祉有償、デイサービス等
- ④ 教育に関わる事業者：スクールバス、その他
- ⑤ 事業者がない場合は、それに代わる活用や協働を考えてみる

5. 移動に関わる公的資金・負担・補助・助成の状況を考える（ハード・ソフトとも）

- ① 公共交通の確保・維持に関わるもの：赤字補填・負担分担金、自家用輸送ほか
- ② 福祉に関わるもの：バス券・タクシー券、免許返納対策、
- ③ 教育に関わるもの：スクールバス、その他

6. 目標値や評価項目について考える

- ① 数値目標を設定する場合は、定量的評価だけでなく、定性的な評価を数値化することもイメージする
- ② 短期、中長期など、時間軸を意識する
- ③ 交通は生活のインフラであるので、評価は毎年行うことを想定する

地域のデータを収集整理して対象者（ターゲット）の状況を把握する ～群馬県館林都市圏での検討プロセスから

地域資源の総動員(館林都市圏): 地域では、どのような移動に関わる資源や施策があるのか、整理してみましょう

参考：群馬県館林都市圏(1市4町)での地域交通モード、および移動支援施策の一部

館林都市圏 地域交通モード一覧表（一部）

種別	駅、路線等	事業者（主催者）	運賃（円）	区間等	備 考	利用者数 （H30）	補助合計金 額（千円）
鉄道	館林駅	東武鉄道		伊勢崎線、小泉線、佐野線		11,125	
路線バス	館林・飯倉線	つじ観光バス	200	館林駅～飯倉東洋大前駅	運行協定	148,651	2,417
路線バス	馬場～太田線	矢島タクシー	200	馬場町役場～太田記念病院		13,343	
高速バス	エアポートリムジン	日本中央バス	片道2,800（館林～羽田）	羽生・館林～羽田空港		11,375	
タクシー	館林地区	つじ観光バス	初乗600（時間距離併用制）	館林市・飯倉町・明和町	51台	295,530	
介護タクシー	館林地区	おひさま、館林衣料、ヘルパーステーション松ぼっくり、特命、ひまわり介護タクシー	10分間400円、20分間700円（介護保険適用900円）				
福祉有償運送		NPO法人おひさまネットワーク	900円/h+125円/km				
スクールバス	東洋大学 飯倉キャンパス	東洋大学		館林駅～東洋大学飯倉キャンパス			
スクールバス	飯倉町内	つじ観光バス		西岡～館林～西小 1台 館～館谷～大曲～西小 1台 飯野～地蔵院～八雲橋～東小 1台 半田～上五箇～長良神社～会蔵院～東小 1台			
病院送迎	慶友整形外科クリニック・病院	特定医療法人 慶友会	無料（施設利用者限定）	館林駅～宇沢整形外科～慶友クリニック～慶友病院			
施設送迎	館林自動車教習所	館林自動車教習所		自宅付近～教習所（東は飯倉東洋大駅、西は東小駅付近まで）			
企業送迎	東洋水産	東洋水産	無料（社員限定）	館林駅～茂林寺前駅～東洋水産			
レンタカー		トヨタレンタカー、オリックスレンタカー、ニコニコレンタカー					
買い物支援	館林市内	館林市社会福祉協議会	無料（70歳以上高齢者のみ等）	赤羽地区			
相乗りタクシー	タクシー	明和町社会福祉協議会・JTB・TOYOTA	5,000円/月	明和町内外の移動	2020.10開始予定		

「地域の移動資源の総動員」に向けて、地域の交通モード（移動手段）を総ざらい

館林都市圏 移動支援施策一覧表（一部）

種別	事業名等	事業者（主催者）	助成額（円）H30	条件等	利用者数 （H30）
助成	高齢者通院等タクシー助成事業	館林市（安全安心課）	19,595,000	70歳以上でいきいき対象外のかた（通院用途に限定）	39,190
免許返納	高齢者運転免許自主返納支援事業	館林市（安全安心課）	647,500	70歳以上で運転免許を全部取消申請し返納したかた	1,295
助成	福祉タクシー利用料助成事業	明和町（介護福祉課）	2,182,230	①身体障害1.2級、療育手帳所持、精神障害1級（車税の免除を受けていない） ②70歳以上の者のみの世帯、70歳以上と65歳以上の者の2人暮らし世帯、ひとり親、生保受給世帯（車を所有し、かつ運転できる者がいない）	2,993
助成	遠距離通学者助成事業	千代田町（総務課）	4,405,900	15歳以上30歳未満で公共交通機関を利用して町外へ遠距離通学をするかた	

交通モードとのミスマッチを無くすため、地域の移動支援施策を総ざらい

例えば、道内のある町の移動・交通施策を全て調べてみました（平成27年度決算）

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
	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
教育関係部局	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

ある町では、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9,000万円を超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えないと気付いた時には手遅れになる可能性があります。

⇒網形成計画の作成過程で関係部局間で情報共有を図ったことで、取り組み方策に反映されました。

自分たちの地域を良く知るために、次のようなことを調べてみましょう！
～何からどのように始めるか（振り返る場合でも）～

7. 計画期間と推進体制、PDCAを考えてみる

- ① 計画期間内で手掛けられる取り組みを想定する
- ② 現実的な推進体制を想定する(法定協議会と庁内組織、住民団体、事業者等)
- ③ PDCA⇒法定協議会の活用(ガバナンス強化を意識)
- ④ 国庫補助や道庁補助などの動向を考える

8. 観光二次交通の扱いを考えてみる

- ① 観光関係部署との情報共有を図る
- ② 地域の状況を見て短期、中長期を判断する⇒まずは生活交通
- ③ 観光行動を理解し、自治体単独ではなく、広域連携を視野にする

9. 先進事例・先行事例について考えてみる

- ① 始めにありきではなく、まずはわが町の課題設定から考える
- ② 交通システムに着目するのではなく、取り組みのプロセスに着目する

10. 住民、事業者、企業、議会、庁内等の理解について考えてみる

- ① 意識啓発のためには、まずは情報提供・共有から
- ② ボタンの掛け違いに注意
- ③ 100%はあり得ない、前に進むことを意識してトライアンドエラーで

北海道津別町で走り始めた巡回ワゴンバス

(令和3年12月運行開始)

12月3日(金)から運行! 市街地巡回バス(花バス)

登録なし! 予約なし! 誰でも乗れます!

皆さんの生活の一部として、通院やお買い物などには是非ご利用ください。

- 運賃: 一律200円 (小学生以下は無料)
- 運行日: 毎週火曜日・金曜日 (祝日の場合は運休となります)
- 車両: 大西重成さんデザインの14人乗りワゴン



路線図



令和4年4月現在、
1便平均約3.0人乗車

市街地巡回線時刻表

	1便	2便	3便	4便	5便
1 ターミナル	7:45	8:30	9:45	10:30	11:45
2 津別病院前	7:46	8:31	9:46	10:31	11:46
3 福祉寮前	7:49	8:34	9:49	10:34	11:49
4	7:50	8:35	9:50	10:35	11:50
5	7:51	8:36	9:51	10:36	11:51
6	7:52	8:37	9:52	10:37	11:52
7	7:53	8:38	9:53	10:38	11:53
8	7:54	8:39	9:54	10:39	11:54
9	7:55	8:40	9:55	10:40	11:55
10	7:56	8:41	9:56	10:41	11:56
1 ターミナル	8:00	8:45	10:00	10:45	12:00
2 津別病院前	8:01	8:46	10:01	10:46	12:01
11	8:04	8:49	10:04	10:49	12:04
12	8:05	8:50	10:05	10:50	12:05
13	8:07	8:52	10:07	10:52	12:07
14 ケアハウス前	8:09	8:54	10:09	10:54	12:09
15 ニコット前	8:10	8:55	10:10	10:55	12:10
1 ターミナル	8:12	8:57	10:12	10:57	12:12
2 津別病院前	8:13	8:58	10:13	10:58	12:13
16 中央公民館前	8:15	9:00	10:15	11:00	12:15
17	8:16	9:01	10:16	11:01	12:16
18	8:17	9:02	10:17	11:02	12:17
19	8:18	9:03	10:18	11:03	12:18
20	8:19	9:04	10:19	11:04	12:19
21 みいといんつべつ前	8:20	9:05	10:20	11:05	12:20
22	8:21	9:06	10:21	11:06	12:21
23	8:22	9:07	10:22	11:07	12:22
24	8:23	9:08	10:23	11:08	12:23
15 ニコット前	8:26	9:11	10:26	11:11	12:26
2 津別病院前	8:27	9:12	10:27	11:12	12:27
1 ターミナル着	8:28	9:13	10:28	11:13	12:28



1ターミナル	7:45	8:30	9:45	10:30	11:45
1ターミナル	7:45	8:30	9:45	10:30	11:45
2 津別病院前	7:46	8:31	9:46	10:31	11:46
3 福祉寮前	7:49	8:34	9:49	10:34	11:49
4	7:50	8:35	9:50	10:35	11:50
5	7:51	8:36	9:51	10:36	11:51
6	7:52	8:37	9:52	10:37	11:52
7	7:53	8:38	9:53	10:38	11:53
8	7:54	8:39	9:54	10:39	11:54
9	7:55	8:40	9:55	10:40	11:55
10	7:56	8:41	9:56	10:41	11:56
1ターミナル	8:00	8:45	10:00	10:45	12:00
2 津別病院前	8:01	8:46	10:01	10:46	12:01
11	8:04	8:49	10:04	10:49	12:04
12	8:05	8:50	10:05	10:50	12:05
13	8:07	8:52	10:07	10:52	12:07
14 ケアハウス前	8:09	8:54	10:09	10:54	12:09
15 ニコット前	8:10	8:55	10:10	10:55	12:10
1ターミナル	8:12	8:57	10:12	10:57	12:12
2 津別病院前	8:13	8:58	10:13	10:58	12:13
16 中央公民館前	8:15	9:00	10:15	11:00	12:15
17	8:16	9:01	10:16	11:01	12:16
18	8:17	9:02	10:17	11:02	12:17
19	8:18	9:03	10:18	11:03	12:18
20	8:19	9:04	10:19	11:04	12:19
21 みいといんつべつ前	8:20	9:05	10:20	11:05	12:20
22	8:21	9:06	10:21	11:06	12:21
23	8:22	9:07	10:22	11:07	12:22
24	8:23	9:08	10:23	11:08	12:23
15 ニコット前	8:26	9:11	10:26	11:11	12:26
2 津別病院前	8:27	9:12	10:27	11:12	12:27
1ターミナル着	8:28	9:13	10:28	11:13	12:28



No. _____

**タクシー助成券
利用者証**

住所 津別町字
氏名
生年月日 大 昭 年 月 日

上記の通り証明します。
令和 年 月 日

津別町長 佐藤多一

注 意 事 項

- この利用者証は、**タクシー助成券と切りはなさない**で、タクシー利用の際は、必ずご持参ください。
- このタクシー助成券は、株式会社津別ハイヤーの所有するタクシーしか利用できません。
- このタクシー助成券は、交付対象者(付添人を含む)以外は、使用できません。不正を発見した時は、その後の枚数を制限します。
- 1回の乗車につき、タクシー助成券の使用可能枚数に制限はありません。
- このタクシー助成券を紛失しても再発行はいたしません。

※有効期限
令和4年3月31日

(本人以外には使用できません)

300円助成券

令和4年3月31日まで

No. _____ 津別町長 佐藤多一

(本人以外には使用できません)

300円助成券

令和4年3月31日まで

No. _____ 津別町長 佐藤多一

(本人以外には使用できません)

300円助成券

令和4年3月31日まで

No. _____ 津別町長 佐藤多一

(本人以外には使用できません)

300円助成券

令和4年3月31日まで

No. _____ 津別町長 佐藤多一

佐野市高齢者福祉タクシー運賃助成事業

タクシー券が 変わります！

2021年(令和3年)4月1日から

タクシー券がなくなり、**保険証等**を見せるだけで
タクシー運賃の助成が受けられます！！

※提示がない場合、助成を受けることは出来ません。

①助成額はどうなるの？

後期高齢者医療被保険者証等※
を見ればタクシー運賃の

3割(上限1,500円)を
補助します！！

※75歳以上で被保険者証をお持ちの方以外は
運賃助成利用者証の提示が必要です。

③手続きは必要？

75歳以上で後期高齢者医療被
保険者証をお持ちの方※は、
市役所での手続き不要です！

※他の対象となる方は窓口で手続きが必要です。

②使えるのは通院だけのの？

医療機関だけでなく

買い物等

の利用も補助します！！

※医療機関以外は、市内の買物・公共施設・金融
機関にタクシーで行ったときの運賃が対象です。

④何回使えるの？

後期高齢者医療被保険者証等の提示により
何回でもご利用いただけ
ます！！

※保険証等はコピー不可とします。

タクシー運賃補助が受けられる方

佐野市内に住所のある

●75歳以上の方

●70歳以上74歳以下で一人暮らしの方や高齢者世帯の方

※75歳以上で後期高齢者医療被保険者証の交付を受けている方以外は、
窓口で運賃助成利用者証の交付の申請が必要です。

※他人へ貸与や不正使用した場合は、助成金を返還していただきます。

※佐野市障がい者福祉タクシー利用券の交付を受けた方は対象となりません。

《お問い合わせ》

佐野市いきいき高齢課 0283-20-3021

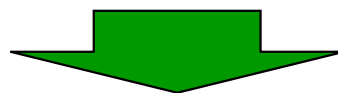
※運賃助成を利用できるタクシー事業者、申請受付窓口は裏面をご覧ください。

栃木県佐野市で始まっている運賃割引制度

先進的な技術の活用に向けて、心がけておくことはなんですか？

近年、生活の足の確保に向け、先進的な技術(AIバス、MaaS、...)が開発され、各地で導入が進んでいます。

が、導入した全ての地域で先進的な技術が成功しているとは言えません。
皆さんの自治体で本当に先進的な技術が必要なのか、をしっかりと自治体の公共交通担当者として、考えることが重要です。



【やってはいけないこと】

- ・ 隣町などの周辺自治体で導入していて、なんとなくカッコいいから、導入してみたい。
- ・ 首長に言われたから、導入してみたい。
- ・ 先進的な技術を導入すると、住民に喜ばれるから、導入してみたい。
- ・ 大手コンサル・ITシステム会社から実証実験等の依頼があり、導入してみたい。

などなど・・・

導入した全ての地域で先進的な技術が成功しているとは言えません！

【考えてほしいこと】

- ・ だれのために、その技術を活用するのでしょうか。そして、その人は、その技術を活用できるのでしょうか。
- ・ 導入しようとしている地域で、どの程度の人が利用するのでしょうか。
- ・ 先進的な技術を活用することで、公共交通の利便性・効率性は向上するのでしょうか。

**先進的な技術は、まだまだ導入に多額の経費を要します。
その経費に見合った、導入効果が得られるのか、を考えてください。**

**信頼できるコンサルなどの相談相手を見つけ、
相談した上で、導入可否を決めてください！**

法定協議会のガバナンス強化に向けて～津別町地域公共交通活性化協議会の取り組み～

第1回法定協議会で委員の役割等を確認～当事者意識の醸成

「地域が自らデザインする地域の足」の、具体策としての「協議会のガバナンスの強化、人材育成」について協議会で説明し、以下の役割を確認してから意見交換に入りました

条 項	規 定	役割、視点等
1号委員	北見運輸支局	国の視点から
2号委員	オホーツク総合振興局	道の視点から
3号委員	交通事業関係者	運行(バス、ハイヤー)の視点から
4号委員	道路管理者	道路管理の視点から
5号委員	美幌警察署	交通安全の視点から
6号委員	住民の代表	町民や利用者の視点、及び地域活性化の視点から
7号委員	地域福祉従事者	福祉輸送の視点から
8号委員	有識者	専門家としてアドバイス
9号委員	自家用有償運送関係	運行の視点から(欠員)
10号委員	スクールバス運行受託者	運行の視点から
11号委員	交通事業労働組合	運転手の視点から
12号委員	行政関係者	関係する部署(福祉、産業、教育、住民等)の視点で、施策の連携を図る視点から

【一口メモ】法定協議会では委員が当事者意識を持って積極的に協議に関与することが求められます。とはいえ、参加される委員が同じ意識とは限らないので、まずは意識付けと積極的な発言を依頼しました。また、会長となった副町長の進行でも皆さんに発言を促すような仕切りをしていただきました。

津別町が公共交通アドバイザー契約で活用されている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

- 都道府県や各省庁等の推薦を受け、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（344名）、先進自治体で活躍している職員（16名（組織を含む））（令和2年7月20日現在 計360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

	3大都市圏内	3大都市圏外	
○対象地域	都市地域	条件不利地域	地域要件 ^(※) を拡大(赤色着色部分) ⇒ 1,313市町村で活用可能に（施行:1,098市町村） ※定住自立圏に取り組む市町村及び人口減少率が高い市町村も対象
○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回以上招へい(リモート可)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)			

【特別交付税措置】

令和3年度から地域要件が拡大し、さらに取組内容に「地域交通の確保」も明記されました。
(3. 生活機能の維持)

国土交通省だけでなく、視点を広げてみると、活用できる財源はありそうです！

地域力創造アドバイザー取組内容分類

(1) 「まち」の魅力の維持・向上		(参考)地域力創造Gの主な施策
1. 地域資源を活用した地域経済循環	地場産品発掘・販路開拓、6次産業化、経営資源の引継(事業承継等)・起業支援、地域中核企業等の支援に取り組む	ローカル10,000、分散エネ、シェアエコ
2. まちなか再生	中心市街地活性化、空地・空家・空きビル・空き店舗等対策、商店街活性化に取り組む	中活ソフト事業
3. 生活機能の維持	地域医療・福祉、地域交通、集落機能の確保に取り組む	集落支援員、地域運営組織
4. 環境保全・SDGs	分散型エネルギーシステム、地球温暖化対策、廃棄物・リサイクル対策に取り組む	分散エネ、地域運営組織
5. 防災減災・危機管理	建築物耐震化・長寿命化、地区防災計画、BCP、避難所運営、感染症対策に取り組む	地域運営組織
(2) 「ひと」の流れの創出・「ひと」を育てる		(参考)地域力創造Gの主な施策
6. 観光振興・交流	DMOとの連携、インバウンド対応、民泊・農泊、地域おこし協力隊の推進に取り組む	移住・交流ガーデン、地域おこし協力隊等
7. 関係人口の創出・拡大	滞在・活動の場づくり、地域おこし協力隊の推進、地域と関係人口の協働に取り組む	関係人口モデル事業、ふるさとワーナリ、地域おこし企業人、サテライトオフィス、子プロ等
8. 移住・定住促進	起業・事業承継等の支援、空地・空家対策、地域おこし協力隊の推進に取り組む	ふるさとワーナリ、地域おこし企業人、サテライトオフィス、特定地域づくり等
9. 少子化対策、子ども・子育て支援	結婚・出産・子育て支援、働き方改革、子どもの貧困対策に取り組む	地域運営組織、子プロ、シェアエコ
10. 地域づくり人材の育成・教育	人材研修、ふるさと教育、地域と教育機関の連携(高校魅力化・域学連携等)に取り組む	人財塾、地域おこし協力隊、地域おこし企業人、特定地域づくり

【一口メモ】

どこの自治体でも財政状況には厳しいものがあります。とはいえ、職員の皆さんだけで検討していくのには限界があります。まちづくり施策として使えそうな財源を活用されることも一つの方法です。

ヒアリングや意見交換など、効果的な調査にも対応できますので、視点を広げてご検討下さい。

なお、津別町地域公共交通網形成計画の策定は、この財源を活用しています。

また、令和3年度から遠軽町、乙部町、令和4年度からはさらに多くの自治体が活用されています。

「地域が自らデザインする地域の交通」の取り組み方の総括に代えて

- 先ずは計画策定ありきではなく、地域が置かれている状況を冷静かつ客観的に眺めてみましょう。
- 今一度、地域公共交通の5W1Hを意識してみましょう。
- 路線型かドアツードア型か等、交通システムありきではなく、地域の状況とのマッチングに留意しましょう。
- AIや自動運転等、IoTを使った新技術の導入は慎重にしましょう。⇒メディア情報に躍らせることなく
- 行政担当者が成長できる、伴走する専門家やコンサルタントを探しましょう。⇒計画作成は行政担当者が主体でも可能です
- 津別町の取り組みを通じて勉強になったこと
 - ① 担当者が素人的な発想をぶつけてくる⇒専門家が気づかされる
 - ② 専門家の知識・情報をぶつけて選択肢を検討する
 - ③ 持続可能なシステムを一緒に考えて考える
 - ④ 関係する色々なところを巻き込む、発信する、信頼関係をつくる

交通を取り巻く環境は、動きが速いです。それは、交通は生活に密着したインフラだからです。正解はありませんので、関係する法制度や先行している取り組みを一つのモノサシとして、自分たちに合った、地域に合った取り組みを模索していきましょう！みんなで一緒に！

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、北海道運輸局の皆さんや関東運輸局との意見交換、またオホーツク総合振興局や、津別町、釧路町、紋別市、遠軽町、森町、北斗市、乙部町等道内自治体の皆さんとの情報交換、くしろバス、北海道北見バス、函館バス等交通事業者の皆さんとの情報交換、茨城県桜川市、群馬県館林市等からの情報提供、および日本データサービス(株)、(株)サーベイリサーチセンター北海道事務所のご協力を得たことに、深く感謝いたします。



「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。
すっかり古くなりましたが(苦笑)

地域公共交通のトリセツ(取組説明書) <https://text.odekake.co.jp>
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～」
https://www.wtb.milt.go.jp/chubu/tsukuro/library/pdf/R2_nyumonsyo.pdf
国土交通省「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き(入門編)」
<https://www.milt.go.jp/sogoseisaku/transport/content/001475484.pdf>
関東運輸局2019年度勉強会資料「道路運送法の基礎知識」2019.6.21
<http://www.wtb.milt.go.jp/kanto/content/000164269.pdf>
群馬県県土整備部交通政策課「新たな移動手段導入の手引き」2021.10
<https://www.pref.gunma.jp/contents/100229926.pdf>

参考資料の一部を掲載しますが、一つの目安とされることをお勧めします。自分たちのまちや課題とお考えられる地域・地区を理解することから始めましょう！