

# 地域公共交通計画の推進、及び見直しに取り組むために

～計画推進実務と課題解決に向けた取り組み～

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) 総務省地域力創造アドバイザー  
国土交通省関東運輸局地域公共交通マイスター(初代)



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。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。

## 地域公共交通に関する主な活動実績(R5年度)

### 【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、旭市、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、遠軽地区(遠軽町、湧別町、佐呂間町)、清里町、乙部町、森町、七飯町、木古内町、中標津町、釧路町、洞爺湖町、群馬県館林市外四町、館林市

【座長】北海道運輸局第三者評価委員会

### 【地域公共交通計画等の策定支援】

【地域公共交通計画】(道内のみ)乙部町、奥尻町、北斗市、森町、知内町、木古内町、洞爺湖町、蘭越町、由仁町、津別町、遠軽地区(遠軽町、湧別町、佐呂間町)、清里町、雄武町、釧路町、中標津町

【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】(道内のみ)オホーツク総合振興局、乙部町、奥尻町、森町、知内町、木古内町、洞爺湖町、蘭越町、由仁町、津別町、遠軽地区(遠軽町、湧別町、佐呂間町)、清里町、雄武町、中標津町 (太字は計画推進)

### 【地域公共交通に関わる講演・セミナー・人材育成・意見交換会等の参加】(道内のみ)

北海道運輸局、北見運輸支局、函館運輸支局、オホーツク総合振興局、根室振興局・釧路総合振興局、渡島総合振興局(桧山振興局)、釧路町、津別町、紋別市、訓子府町、渡島西部四町、檜山南部四町、赤井川村、富良野市、七飯町、江差町、天北地域生活交通協議会、渡島西部四町議会、北海道バス協会、北海道環境財団、北海道まちづくり協議会、など

今回の研修では、基礎編の対象以外の方(例えば担当経験2年以上、地域公共交通計画の推進・見直し等を検討される自治体など)に、実務的な検討課題(特に人口減少が著しく、地域住民の移動手段の確保・維持にご苦労されているケースなど)の解決と持続可能な地域公共交通施策の進め方について、実務経験から学んだ情報を提供します。

## 実務経験から学んだ、教えられた専門家としてのつぶやき(その1)

- 地方都市で公共交通を考える場合、如何様に進めても自家用車にはかきません。
- アンケート等では公共交通が必要と返答されますが、実際はいつか自分が自家用車を運転できなくなる時の保険として公共交通が必要と書いてきます。
- 住民と意見交換をしても、公共交通を求めていることは理解できますが、では参加している人で免許を持っていない人は皆無で、本当に困っている人ではないのがほとんどです。
- こうした意見をニーズとしてとらえ、また専門家からは公共交通ネットワークが充実さえすれば潜在的なニーズが掘り起こせるといった夢のような話も出るものですから、ではそれに合う交通システムはこれですよ、移動希望者を効率よく移動させるシステムはこれですよといった具合に、常に交通システムありきの進め方がまかり通っていますし、提案する我々もそれに毒されている、かつその方が楽だから、となってきたことを最近強く反省しております。
- 札幌市や函館市といった都会では、ある程度の絶対数がありますので、効率的な公共交通ネットワークの拡充・再編のためには、交通システムからのアプローチは有効かもしれません。
- とはいえ、こうした都会でも郊外には過疎地のような地域もありますよね。

## 実務経験から学んだ、教えられた専門家としてのつばやき（その2）

- ではどうするか。必要な人に必要なものを提供できるのが正解だと思います。
- 一定規模の人口のある都市では、自家用車利用の圧力はあっても、ある程度交通システムの選択で対応できるかもしれません。
- しかし、人口がそもそも少ない地域では、絶対数が少ないので、何をやっても自家用車のような個人交通とは相手にならなくて、たとえ交通システムのサービス水準を上げたとしても財政負担が増えるだけで利用者数は変わらないのが実情です。
- 例えば、学校統廃合によりスクールバス、あるいはスクール対応の交通システムを用意したとします。しかし、現在は多くの皆さんがスクールバスに依存せずに子供たちの要望に合わせて父母や祖父母が送迎を行っています。
- 特に両親ともに働いている家庭では、両親の通勤時間をずらしてでも片道でも親が送迎していますし、子供がそれを望んでいます。
- 社会的環境が大きく変化してきていますので、個人の多様性が大切にされる社会では、学校だからといって、子供たちは右向け右ではなく、先生さえ強制しません。そんなことをするとすぐにPTAが反発します。
- さらに、子供たちの祖父母といっても、高校生の祖父母さえ自由に自家用車を運転しておりますので、かわいい孫のためには喜んで送迎するありさまです。
- そのため、各地で、特に雨の日などは、学校周辺は大渋滞。北関東でもそうですが、絶対的に公共交通が充実していない過疎の町では何でも自家用車で、それが当然と思っています。
- 高齢者でも男性の多くは90歳まで運転して後は公共交通で、などとあり得ないような話が当たり前のように語られます。

## 実務経験から学んだ、教えられた専門家としてのつばやき（その3）

- では、どうすれば良いか。
- **第一に**、人口規模の小さい地方自治体や過疎地では、まずどこにどれくらい(というより誰が)必要な人がいて、その人がどこにどの時間にどの曜日に移動したいのかをつかんで、そのための移動支援となる交通システムを選択すること、すなわち交通システムから始めるのではなく、誰がいつどこに…といった5W1Hの視点でターゲットを絞り込むこと。
- **第二に**、選択した交通システムの運行は誰がどのようにといったこれも5W1H的な視点で検証する。特に地方では交通事業者が脆弱ですので、運転手不足だけではありません。
- **第三に**、誰がそれを支えていくか、ここでは自治体になろうかと思いますが。
- ただし、自治体はお金の使い方を財政当局が工夫されていて、交通担当者だけでは見えない、もちろん小生も分からなかった財政の扱いに最近気づきました。(地方交付税の特別交付税措置や過疎債、防衛相の地域振興費、その他地域の実情に合わせて交付される財源を活用。スクールバスも文科省の特別交付税措置を使っているところが多いため、国交省が一般混乗を進めても文科省の補助で動かしていると目的外使用として難しくなる。さらには厚労省が関わる福祉補助や介護保険の移動支援等、自治体の単費(真水)がどれぐらいなのか見えにくい)
- **第四に**、それは公共の福祉として公共交通で対応すべきか、個人を支える福祉の移動支援で賄うか等の棲み分けの検討。
- **第五に**、どのような仕組みで持続可能な確保維持を進めるかのマネジメント。

## 実務経験から学んだ、教えられた専門家としてのつばやき（その4）

- ちなみに、とある町の町民バスは耐用年数が来ていて新規購入を検討されていますが、利用状況から需要を考えるとワゴンタイプでも十分ということになります。
- 国もダウンサイジングを進めていますが、車両価格や重量税はともかく運行に係る経費は運転手の人件費がほとんどですので、そんなに変わらないところに持ってきて、ありえないかも知れませんが利用者が常に満員の状態で運行したとしても、収支率という値では最大30%弱、現実的には10%程度しかいきません。
- ですから最近収支率で考えるのではなく、利用者数で考えるようにしています。
- とはいえ、自治体のまちづくり、例えば集客施設の有無、魅力的な移動機会(イベントを含めて)の仕掛け、民間による集客力の高い商業施設や教育機関の誘致等、まちづくりの動きがあって初めて移動手段、交通が生きてくるものです。
- 交通はまちづくりを支える装置、すなわちわき役にしか過ぎません。けっして主役にしてはいけないと思っています。
- ですから、今までの「活性化再生法」(略称)について「交通が見えない」との意見を受けて、この4月から「地域交通法」という略称に変わったとのことですが、地方の現場に携わるものとしては、かえって誤解をまねくと危惧しています
- 地域公共交通計画は、計画期間が5年間と短く、かつ即効性が期待されています。
- 計画作成をしながら計画推進の動き・調整・根回し等を進めていって具体的なものに仕上げる必要があると感じています。
- そのため計画書では、絵に描いた餅のようなきれいごとを並べた文言は、「中長期的な期待値」としてあっては良いものの、「我が町は何をやろうとしているんだ」という明確なメッセージを出して行って欲しいと思っています。

# 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	2,128	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

計画の見直し  
～必要な人を見つける～

平成30年度 館林市内 運転免許返納者数

■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	

平成31年2月1日現在

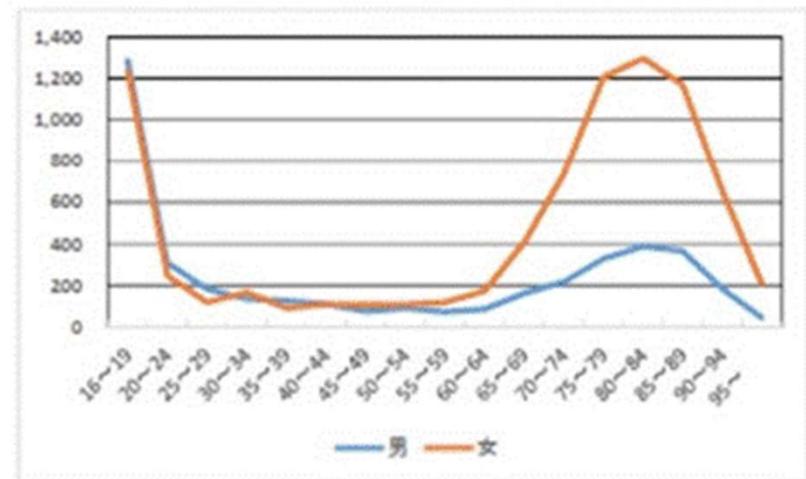
■免許返納タクシー券申請者数(人)

	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%

人口 74,169人(R5.8現在)  
面積 60.97Km<sup>2</sup>

※館林警察署交通課データ(H30.4.17)



【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。

高校生アンケート結果からみた移動状況について

アンケート調査の概要

調査対象：  
オホーツク管内全高校に通う高校2年生

調査期間：  
令和3年(2021年)8月18日～9月17日

調査方法：  
郵送により各高校に配布及び回収

回収結果：  
配布1,836部、回収1,636部、回収率89.1%

注目すべきところ：  
親送迎(緑)の多さ

3 通学時の移動手段 (2 関係 ※複数回答含む)

(1) 登校時



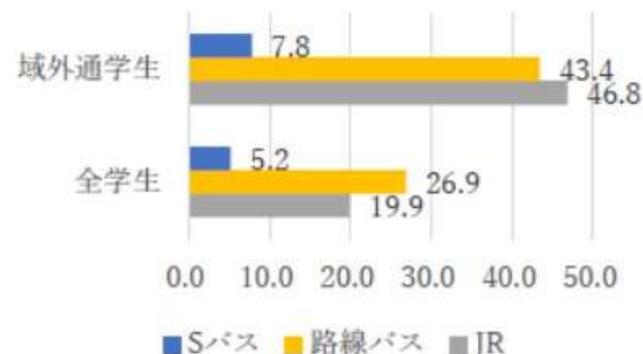
登校時・公共交通利用の内訳 (%)



(2) 下校時



下校時・公共交通利用の内訳 (%)



# 計画の見直し～必要な人と必要な手段とのマッチング～

## 現場経験から教えられたラストマイル対策のメリット・デメリット ～デマンド型乗合タクシーについて～

	メリット	デメリット
利用者	<ul style="list-style-type: none"> <li>低運賃・定額で利用できる</li> <li>自宅まで(自宅近くまで)来てくれる⇒目的地は特定されるが</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>予約が重なって取りにくい(皆さんが出かけたい時が重なるため)。⇒断られると次にという気にならないため、固定客のみになりやすい</li> <li>降車地が特定されていることが多い</li> <li>区域外のところに出かけられない。⇒区域運行で免許を取っているために、区域外に自由に出かけられない</li> <li>スマホ操作ができない。⇒AI配車等の導入が進められている場合、スマホ予約が中心となるため高齢者には抵抗感が</li> </ul>
事業者	<ul style="list-style-type: none"> <li>利用の有無にかかわらず行政から定額で委託経費が入ってくる</li> <li>AI配車システムやオペレーター業務の外注(システム対応のみ)等、行政負担によるシステム導入があると対応しやすい</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>デマンド運行の時間に運転手・車両が拘束されるため、タクシー乗用の要望に応えられないことがある</li> <li>原則として道路運送法第4条の乗合旅客運送(区域運行)の免許取得が必要</li> <li>運転手不足の中でタクシー乗用以外に人員を割くことが難しくなっている</li> <li>ルート選定等オペレーター業務の対応が手間となる</li> </ul>
行政	<ul style="list-style-type: none"> <li>利用者からは喜ばれる</li> <li>国の補助申請ができる(フィーダー系統)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>利用者数に対してコストがかかり過ぎる⇒デマンド運行車両1台につき年間500万円以上が多い</li> <li>利用者数の伸び悩みと予算規模の増加による財政負担が厳しくなっている</li> <li>自家用有償運送等、行政が運行主体の場合、利用者の苦情や事故対応等、担当者への負担がある</li> </ul>

注)ラストマイル対策は地域特性に左右されますので、地域の実情を踏まえるとともに、導入に当たっては各運輸支局とよくご相談下さい。

## 計画の見直し～必要な人と必要な手段とのマッチング～

### 現場経験から教えられたラストマイル対策のメリット・デメリット ～タクシー・ハイヤー利用助成券について～

	メリット・デメリット
利用者	<ul style="list-style-type: none"><li>自宅から行きたいところ(目的地)まで自由に使える</li><li>助成券の補助額によっては、要望が多くなる</li><li>タクシー会社の状況によっては予約が集中して待たされることがある</li></ul>
事業者	<ul style="list-style-type: none"><li>タクシー乗用の営業が増え、新規顧客も開拓しやすい</li><li>運転手の数によって、増える需要に対応できない会社もある</li><li>デマンド運行委託と異なり、売り上げが読めない</li></ul>
行政	<ul style="list-style-type: none"><li>デマンド運行に比べて、多くの場合経費が下がる</li><li>利用要望が少ないところで、地域交通として支えることが可能になる</li><li>タクシー助成券の発行の制約に工夫が必要。そのため、誰に対して補助するのか、明確にする必要がある</li><li>町内一律ではなく、地域ごとに仕組みを考える必要がある</li><li>他の路線型の運行システムと組み合わせることで、利用者に複数の選択肢を提供できることから、住民に説明しやすい</li></ul>

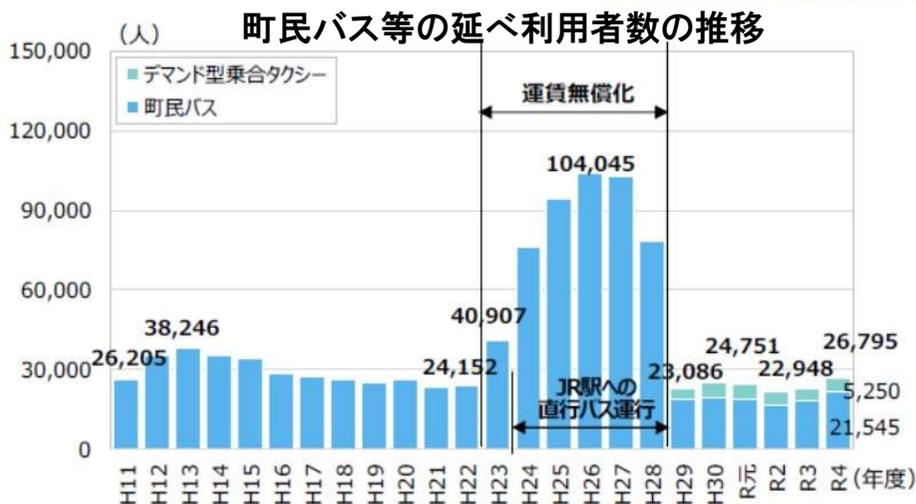
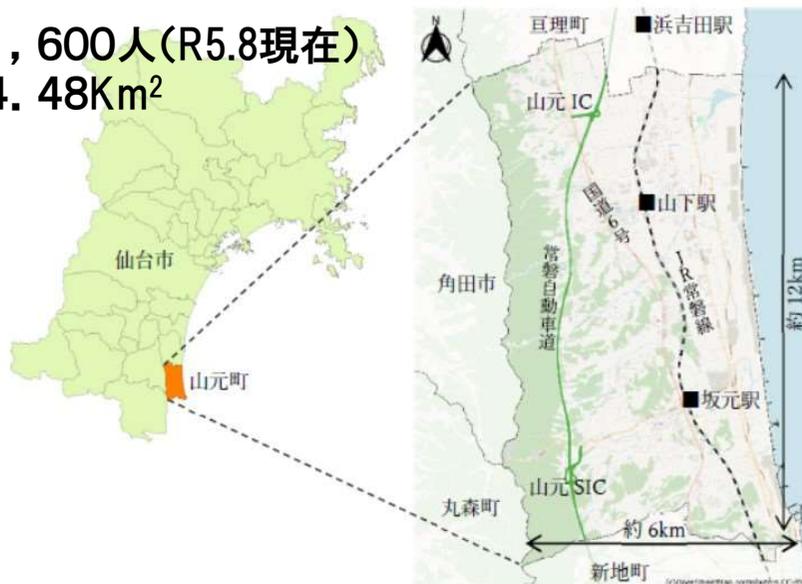
注)ラストマイル対策は地域特性に左右されますので、地域の実情を踏まえるとともに、導入に当たっては各運輸支局とよくご相談下さい。

既に導入している自治体では、その自治体ならではの、それぞれ複合的な理由でタクシー・ハイヤー利用助成券を検討・導入されています。既に福祉で移動支援をされている状況もあります。

今までの分析状況を掘り下げてみて、わが町の状況を踏まえた中で、何が課題となるか、どこまで移動を支えるのか、町民はどこまで望んでいるか(個人要望には要注意)、そもそも誰を対象にするのか、等々を冷静かつ客観的に判断して検討してみてください。

# 計画の見直し ～網形成計画から地域公共交通計画へ～ 宮城県山元町での検討事例 (R5計画作成中)

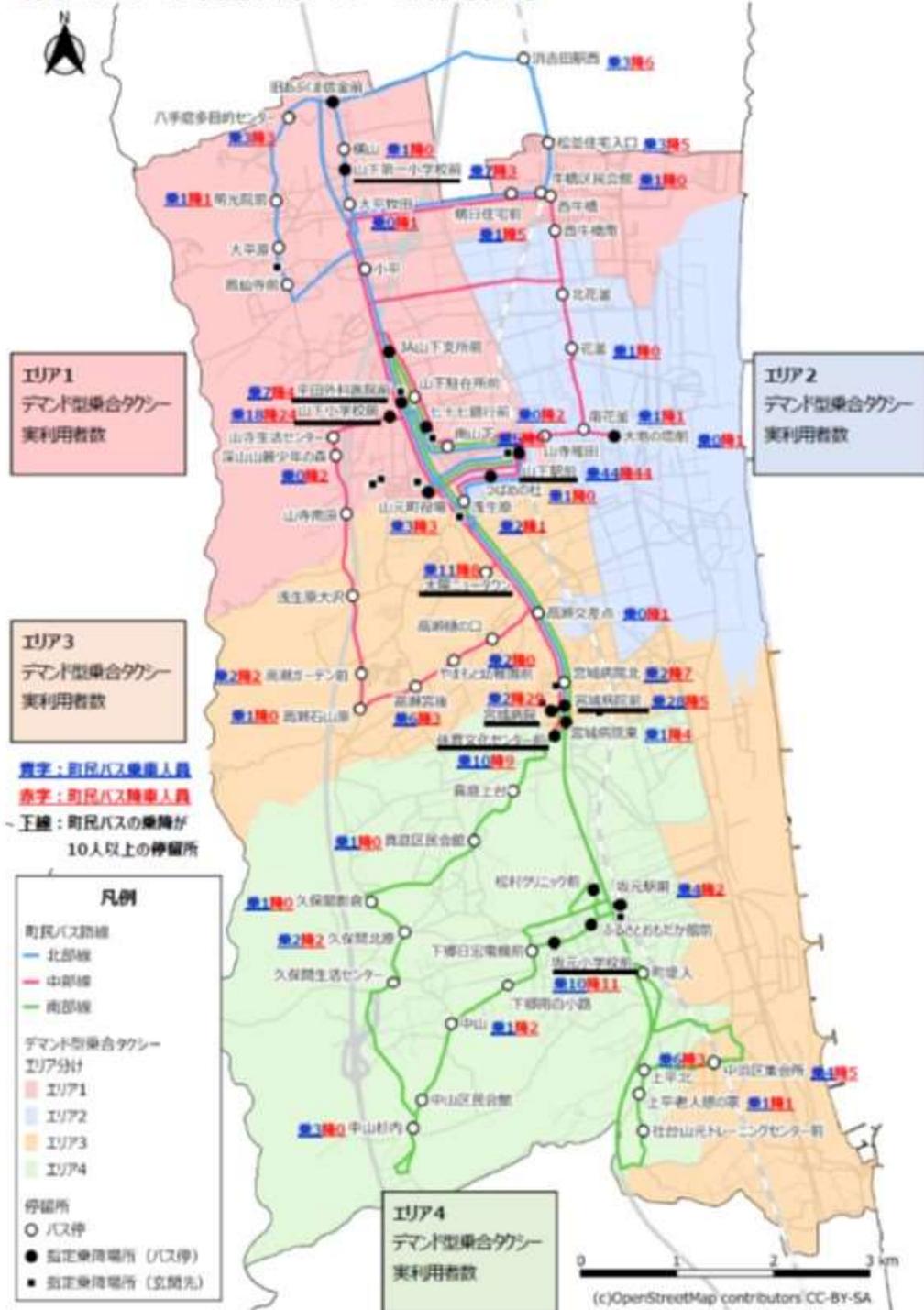
人口 11,600人(R5.8現在)  
面積 64.48km<sup>2</sup>



**運行経費(R4) 町民バス3,500万円  
デマンド型乗合タクシー2,500万円**

計画見直しに向けて町長・副町長へ説明した(R5.8.25)資料より

## 町民バス・デマンド型乗合タクシーの利用状況



※1 デマンド型乗合タクシーの指定乗降場所にもなっている停留所は黒塗り  
※2 町民バス利用実態調査 (R4.10.26-27の2日間における乗降状況より)  
※3 デマンド型乗合タクシー利用実態調査 (R4.4における1か月の予約状況より)

## 計画の見直し～網形成計画から地域公共交通計画へ～ 宮城県山元町での検討事例(R5計画作成中)

主要な基本目標案：

町民バスとデマンド型乗合タクシーの連携・融合による持続的な生活交通の確保

### 検討のプロセス(R5.8進行中)

- ① 町内全域を自家用有償運送の区域運行とする（現在は町民バスが自家用有償運送、乗合タクシーは4条乗合（区域運行）になっているところを統一）
- ② 子供たちの通学・帰宅利用のある、朝の時間帯、及び午後の時間帯は路線型運行とする
- ③ 午前中の時間帯は、高齢者の移動に対応して、デマンド型乗合タクシーの運行とする。すなわち、従来の2種類の仕組みを融合して、1日の時間帯で路線運行と乗合タクシー運行とする。
- ④ 路線運行時は既存のバス停をベースとするが、利用実態から、実施ルートは利用されるバス停と学校とを結ぶ。午後の帰宅便も同様
- ⑤ 調査結果より高齢者の移動は9～13時で多くが完結するため、その時間帯は町内全域＋浜吉田駅（亘理町）にアクセスポイントをおき、従来よりも増やす
- ⑥ 休日運行、及び運賃体系は今後、要検討
- ⑦ 自家用有償運送のため、町内タクシー事業者に運行委託。町内4社で組合的な組織を構築していただき、予約受付も1か所にする
- ⑧ 車両は予備者を含めてワゴンタイプ4台を町が購入して、貸与する
- ⑨ 運行に係る経費は、概算で4,000万円。国のフィーダー補助申請を行い、車両も国庫補助の減価償却補助を申請する
- ⑩ 減額分を活用して福祉タクシーを拡充する。福祉担当部署と連携。

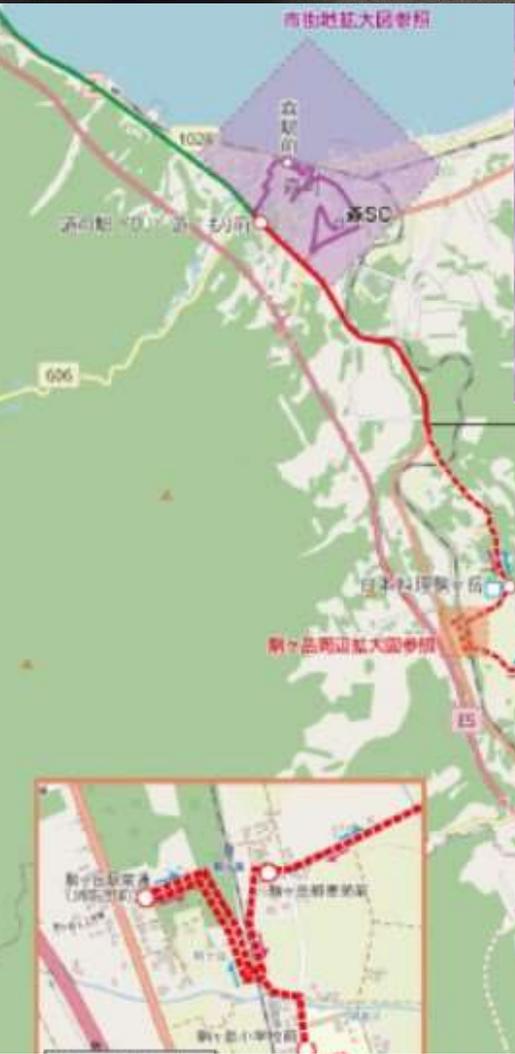
山元町では現在のバス、乗合タクシーの運行経費約6千万円を地方交付税の特別交付税措置で賄っている（赤字分の6割（区域運行）、8割（路線運行）が翌年度に交付される）。現在の運行形態からタクシー助成券に置き換えた場合、地方交付税を使うことはできないため、全てが山元町の負担になる。現在、山元町の単費負担（真水分）は、約1,800万円。これよりも減額の予定。なお、地方交付税の扱いは計画書には記載しない予定。

（計画見直しに向けて町長・副町長への説明(R5.8.25)内容から）

# 計画推進実務



# 森町地域公共交通バスの運行



**森町公共交通運行路線**

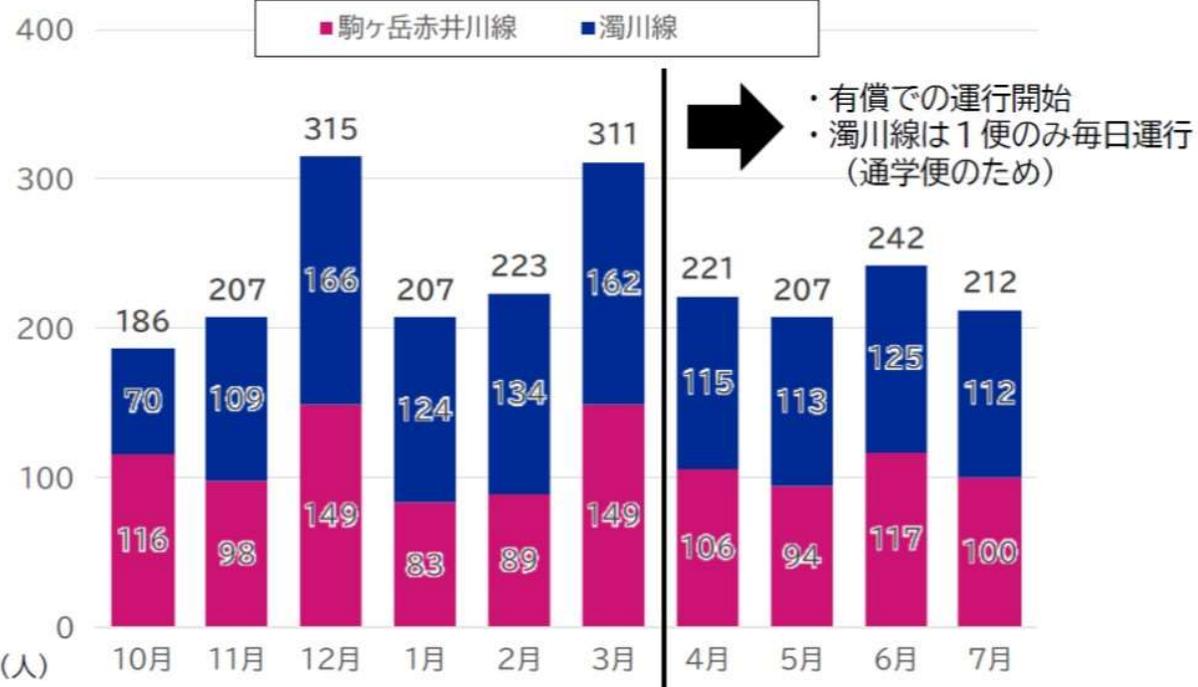
— 駒ヶ岳赤井川線	- - - フリー乗降区間
— 湯川線	- - - フリー乗降区間
— 市街地区間 (2路線共通)	
→ 森町市街地行き便	
← 森町市街地帰り便	

## 森町地域公共交通バスの運行

### 利用状況（全体）

人口 14,018人(R5.7現在)  
面積 368.79Km<sup>2</sup>

- ☞ 駒ヶ岳赤井川線は月平均で110.1人の利用、濁川線は月平均で123人の利用
- ☞ 運行日数174日に対し、延べ利用者数は2,331人であり、1日平均利用者数は13.4人/日
- ☞ 運行便数634便に対し、1便平均利用者数は3.7人/便



→  
・有償での運行開始  
・濁川線は1便のみ毎日運行 (通学便のため)

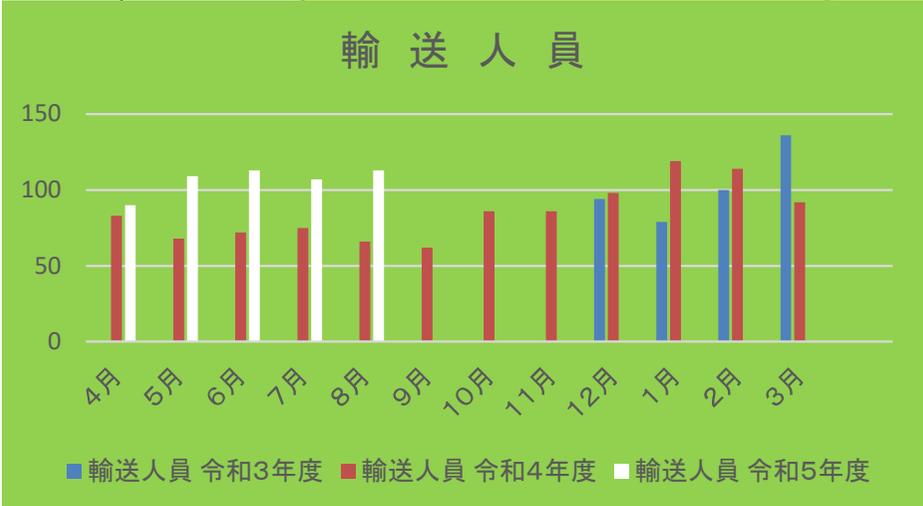
※10月～3月までは水曜日、土日祝日は運休



# 津別町地域公共交通計画事業評価シート(抜粋)～市街地巡回バス(花バス)運行事業～

年度	実施の状況				達成度
	取り組んだこと ※可能なものは定量的な実績を記載する。	支出経費	数量的実績	評価指標・評価目標	
令和3年度 (実施)	令和3年12月1日より新たに市街地区を巡回するコミュニティバスの運行を開始した。 <運行概要> 毎週火曜・金曜運行 午前中5便運行 運行距離 13.5km <運賃> 1乗車：200円  運行にあたり、14人乗り車両を購入、ラッピングを施した。また、バス停留所を新規製作し配置した。(24か所)  31回運行(155便) 輸送人員 409人	車両購入経費 4,920,044円 バス停設置経費 1,056,000円 燃料費 70,720円 消耗品費等 58,770円 運行委託料 625,805円 計 6,731,339円  ※運賃収入(409人) 81,800円	市街地巡回バスの利用者数(人/便) 2.6人  市街地巡回バス収支率(%/年度) 10.8%	市街地巡回バスの利用者数(人/便) 2.5人  市街地巡回バス収支率(%/年度) 2.0%	104%  54.0%
令和4年度 (実施)	前年度に引き続き、同内容にてバス運行を実施した。  99回運行(495便) 輸送人員 1,021人	燃料費 174,216円 消耗品費等 84,438円 運行委託料 1,997,600円 計 2,256,254円  ※運賃収入(1,021人) 204,200円	市街地巡回バスの利用者数(人/便) 2.1人  市街地巡回バス収支率(%/年度) 9.1%	市街地巡回バスの利用者数(人/便) 2.5人  市街地巡回バス収支率(%/年度) 2.0%	84%  45.5%

**計画推進実務**



**令和4年度市街地巡回バス(花バス)運行事業実績**  
 運行回数 99回(495便)  
 輸送人員 1,021人(10.31人/日、2.06人/便)  
 運賃収入 204,200円

第12回津別町地域公共交通活性化協議会(R5.6.13)資料より

付記)集計・分析中ながら、5年度の利用者は順調に伸びている  
 8月は14.13人/日、2.83人/便、4月からは12.98人/日、2.595人/便

# 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



人口 4,142人(R5.7現在)  
面積 716.80Km<sup>2</sup>

令和4年4月現在、  
1便平均約3.0人乗車

## 路線図



## 工夫されたルートと運行時間帯、運行頻度



## 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
17 中央公民館前	8:15	9:00	10:15	11:00	12:15
16	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

洞爺湖町における利用目的に合わせた交通システムの導入

洞爺湖町買い物支援バスの運行状況について

資料2

<経緯>

- H26. 7月～8月 アンケート・調査実施
- H26. 11月 とうや湖農協Aコープ洞爺店閉店
- H27. 12月～H28. 3月 買い物支援バス試験運行①（洞爺地区・月浦地区～市街地）
- H28. 5月～H29. 3月 買い物支援バス試験運行②（時刻変更、温泉地区を追加）
- H29. 4月～ 買い物支援バス通常運行（洞爺地区・月浦地区・温泉地区～市街地）
- H31. 4月～ 運行地域を拡大（岩屋・川東・財田地区予約運行開始）
- R02. 12月～ 2ルート運行を開始（洞爺・月浦便および洞爺湖温泉便）

	年間			運行日	便数	運行ルート	年間 運行経費 (千円)	特定財源 (運賃は無料)	
	運行 日数 (日)	延べ 利用者数 (人)	1便 当たり (人)						
H28年度 実績	44	957	10.88	毎週 火曜	1日 1往復	洞爺地区・月浦地区(10:00発) ⇔ 洞爺駅・赤川橋(12:20発) (洞爺湖温泉経由)	1,733	なし	
H29年度 実績	51	1,211	11.87			2,086			
H30年度 実績	51	1,461	14.32			2,086			
R元年度 実績	53	1,643	15.50			(岩屋地区(9:50発)) 洞爺地区・月浦地区(10:00発) ⇔ 洞爺駅・赤川橋(12:20発) (洞爺湖温泉経由)	2,188		
R2年度 実績	54	2,048	14.63		2,198				
R3年度 実績	51	1,964	19.25		1日 各1往復	(岩屋地区(9:50発)) 洞爺地区・月浦地区(10:00発) 洞爺湖温泉地区(10:25発) ⇔ 洞爺駅・赤川橋(12:20発)	2,536		基金繰入金 (ふるさと納税寄 付金積立分)
R4年度 4-9月 実績	26	1,010	20.18				2,586		
R4年度 10-3月 実績	26	1,089					2,586		
R5年度 4.5月	9	353	19.61				2,840		

(1) 【R6 運行年度運行計画の概要】

項目	内容
1. 運行期間	令和5年10月1日から
2. 運行主体	札幌交通株式会社
3. 運行区域	洞爺湖町洞爺地区、花和地区、虻田地区、洞爺湖温泉地区
4. 運行日	平日
5. 使用車両	ハイエース、アルファード又はクラウンセダン（予約人数によって車両は変わります。）
6. 運行便数	1日6便（午前2便、午後4便）
7. 運賃	一般800円（税抜727.2円）、小学生～高校生・障がい者・70歳以上の高齢者については高齢者福祉証提示で500円（税抜454.5円）、未就学児童 無料 【運賃の特例】上記の1便あたり運賃 「水の駅行き第1便」と「洞爺駅行き第1便」を連続利用する場合、又は、「水の駅行き第3便」と「洞爺湖温泉行き」を連続利用する場合
8. 利用方法	「利用者登録」「事前予約」が必要。事前予約は午前2便は利用日の前日17時まで、午後4便は当日の11時まで。



## 予約制！ 乙部町 乗り合いタクシー ご案内

電話予約で乗れる、乗り合いタクシーが運行中！  
路線内での乗り降りが大変便利！  
料金や利用方法をチェックして、毎日の生活に役立てください！

誰でも使える！  
一人でも使える！

**電話予約OK!!**

予約受付 (おとへ創生株式会社) (予約受付時間)  
午前8時30分 午後5時15分  
☎ 62-5034

乙部町

## 乙部町 乗り合い タクシー 運行中!

住民の生活の足を確保するため、豊浜～江差町柳崎地区(終点道立江差病院)の間を運行する乗り合いタクシーの予約を受けています!

目的地の病院

明日は病院に行きたい...  
お買い物や金融機関にも...

移動手段に困ったときは...  
**乗り合いタクシー**  
が便利で使いやすい!  
路線上の指定された場所で  
乗り降りできるから便利!

## 1. 予約 !!

乗車予定の前日までに【おとへ創生株式会社】までお電話ください。

予約受付 (おとへ創生株式会社) (予約受付時間)  
午前8時30分 午後5時15分  
☎ 62-5034

①お名前 ②電話番号 ③ご利用日時 ④乗降地場所 ⑤往復利用の有無

乗車日時を忘れないようにメモしよう!

予約時に①～⑤をお伝えください。  
予約番号をお伝えしますので忘れないようにお願いします。

**注意** 乗り合いタクシーは前日までの予約が必要です!  
予約しないと乗れません!  
※予約が無しの場合は運行しません

## 2. 乗り方

乗車場所までお迎えに上がります!  
当日は予約の時間に遅れないようにお願いします!

予約した日時に、乗車場所でお待ちください。  
もし乗車場所にいなかった場合はお電話いたします。

予約していた〇〇です。  
道立江差病院までお願いします。

タクシーに乗車したら運転手にお名前、降りる場所を伝えてください。

人口 3,269人(R5.7現在) 面積 162.59Km<sup>2</sup>  
令和5年度第1回乙部町地域公共交通会議(R5.6.23)資料より

## 3. 降り方

指定された降車場所です。現金または商品券でお支払いをお願いします!

便利な乗り合いタクシーで、病院・歯医者・郵便局 借金・役場などいろいろな場所までご利用ください。

病院通いの方もいるから助けて利用しよう!

乙部町乗り合いタクシーはバスと同様、いろいろな方が乗ります。  
マナーを守ってご利用ください。

### 乗り合いタクシー時刻・運賃表

(姫川鳥山以北線) 時刻表 MAP 要予約

豊浜 ⇨ 乙部		道立江差病院前 ⇨ 豊浜	
路線	時刻	路線	時刻
① 豊浜地区	8:35 12:45	江差町柳崎地区	11:30
② 花磯地区	8:40 12:50	滝瀬～館浦地区	11:45 14:40
③ 潮見地区		④ 姫川～⑤ 豊浜	フリー乗車
④ 三ツ谷地区			
⑤ 可笑内地区	8:45 12:55		
⑥ 元和地区			
⑦ 栄浜地区	8:50 13:00		
⑧ 鳥山地区			
⑨ 富岡地区	9:00 13:10		
⑩ 千代野地区	9:10 13:20		
⑪ 姫川地区	9:20 13:25		
⑫ 館浦～滝瀬			
⑬ 江差町柳崎地区	9:35		

※予約状況によっては臨時増便のダイヤにすることがあります。

料金表 (1人あたり)

豊浜 ⇨ 乙部		道立江差病院前 ⇨ 豊浜	
乗車場所	運賃	乗車場所	運賃
① 豊浜⇨花磯⇨館浦⇨滝瀬	一律 600円	江差町柳崎地区⇨滝瀬⇨館浦	一律 450円
② 潮見⇨館浦⇨滝瀬	一律 500円	滝瀬⇨館浦⇨豊浜	一律 450円
③ 三ツ谷⇨館浦⇨滝瀬	一律 450円	滝瀬⇨館浦⇨鳥山地区での降車	一律 200円
④ 可笑内⇨元和⇨館浦⇨滝瀬	一律 350円	滝瀬⇨館浦⇨鳥山地区での降車	一律 300円
⑤ 栄浜⇨鳥山⇨館浦⇨滝瀬	一律 300円	滝瀬⇨館浦⇨元和地区での降車	一律 350円
⑥ 富岡⇨千代野⇨姫川⇨館浦⇨滝瀬	一律 200円	滝瀬⇨館浦⇨三ツ谷地区での降車	一律 450円
⑦ 館浦⇨滝瀬	一律 450円	滝瀬⇨館浦⇨潮見地区での降車	一律 500円
		滝瀬⇨館浦⇨花磯地区での降車	一律 600円

### 乗り合いタクシー路線図

1 豊浜地区 2 花磯地区 3 潮見地区 4 三ツ谷地区 5 可笑内地区 6 元和地区 7 栄浜地区 8 鳥山地区 9 富岡地区 10 千代野地区 11 姫川地区 12 滝瀬～館浦地区

道立江差病院

注意: 路線A・B(江差方面行き)では豊浜～姫川間では降りられません。路線C・D(豊浜方面行き)では姫川～豊浜間は乗車できません。

注意: 国道229号線を走りませう!! また、潮見・三ツ谷・可笑内の町も運行します。

注意: 予約状況によっては緑町への到着時間が遅れる場合がございます。予約があった場合のみ運行いたします。

### よくある質問

質問 毎日運行しているの?  
答え 路線A・Cは平日、毎日運行します。路線B・Dは月曜・水曜・金曜の運行です。※祝日はお休みです。月曜日が祝日の場合は火曜日に運行します。

質問 乗り降りできる場所は?  
答え 路線A・Bでは豊浜～姫川間では降りられません。路線C・Dでは姫川～豊浜間で乗車できません。

質問 予約はいつまでにすればいいの?  
答え 前日の夕方5時15分までに予約をお願いします。月曜日の予約は金曜日の夕方5時15分までをお願いします。早いぶんはいつでも予約できます。

質問 どこまで行けるの?  
答え 終点は道立江差病院です。緑町地区や柳崎地区での乗降車ができます。

江差高校(19:10発)も運行中! ネット予約OK!!  
高校生通学用はコチラ!!

ご不明な点は【乙部町役場総務課】☎62-2311まで

乙部町から江差高校に通っている（通う予定の）生徒の皆様へ

## 乙部町乗り合いデマンドタクシーのご案内

### 乙部町デマンドタクシーとは？

部活等で帰る時間が遅くなった時に、帰りのバスが無いというご意見をいただき始めた乗り合いタクシーです。予約や乗車時間が決められておりますので、下記の内容をしっかりとご確認ください

部活で帰りが遅くなっても安心☆

停留所…江差高校前バス停

乗車時間…19:10発（**必ず予約が必要です**）

予約受付…おとべ創生株式会社（平日8:30～17:15まで）

運行業者…おとべハイヤー

料金…下記料金表をご確認ください

### ご利用方法

デマンドタクシーはオンライン（A）または電話（B）でのご予約になります

**注意** ▲ ご予約・キャンセルはご利用日の正午までに  
お願いいたします

#### オンラインでの ご予約の場合

①こちらのQRコードをスマホのカメラで読み取ります



②乙部町デマンド型乗り合いタクシー予約受付画面で予約をする

裏面ページの予約手順を必ずご確認ください



定期券をお持ちの生徒さんは**無料**でご利用できます

裏面もご確認ください

#### B 電話でのご予約の場合

- ①おとべ創生（62-5034）までご連絡ください。
- ②氏名、電話番号、降車場所、定期の有無をご確認します

降車場所	有効中の定期券を持っていない方	有効中の定期券を持っている方
滝瀬～館浦地区	450円	無料
坂川～富岡地区	500円	
高山～栄浜地区	600円	
元和～三ツ谷地区	700円	
潮見地区	800円	
花磯～豊浜地区	900円	

計画推進実務(利用促進:高校通学用)

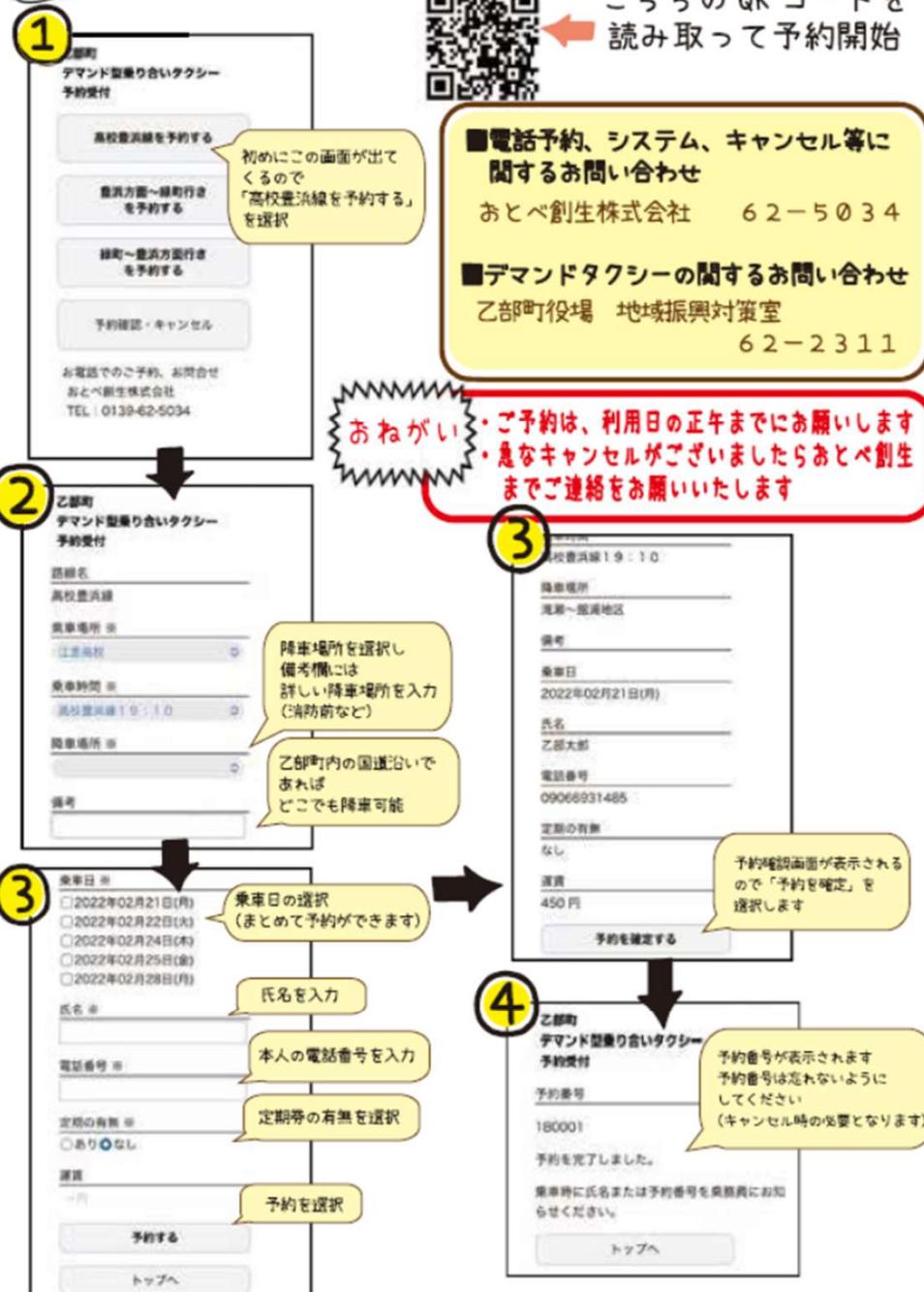


スマホで簡単！！

デマンド型タクシー  
オンライン予約システム 操作手順



こちらのQRコードを読み取って予約開始

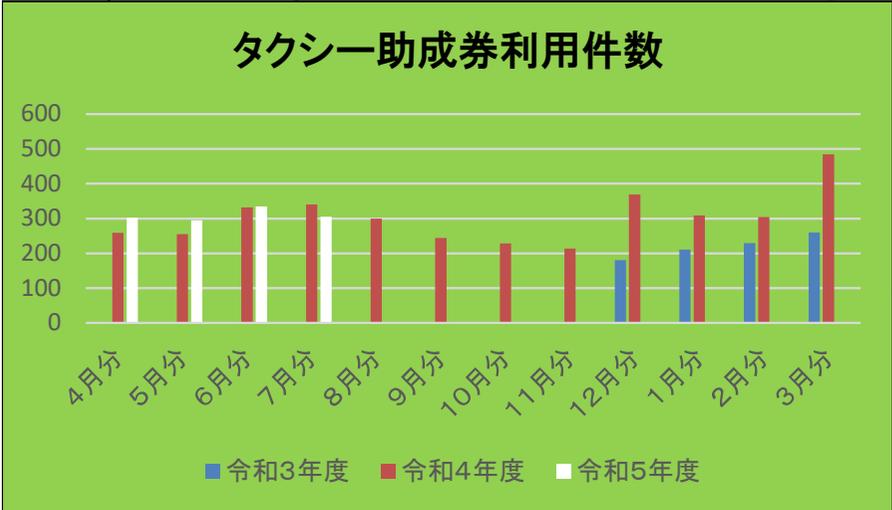


令和5年度第1回乙部町地域公共交通会議(R5.6.23)資料より

# 津別町地域公共交通計画事業評価シート(抜粋)～タクシー利用助成券交付事業～

年度	実施の状況				
	取り組んだこと ※可能なものは定量的な実績を記載する。	支出経費	数量的実績	評価指標・評価目標	達成度
令和3年度 (実施)	令和3年12月1日より新たに高齢者向けのタクシー助成券交付事業を開始した。 <交付対象者> ①75歳以上の町民で②重度障害者無料タクシー券の交付を受けておらず、③福祉有償運送事業の登録をしておらず、④町税等の滞納が無い者 <交付枚数> 最大16枚：1月あたり4枚 (12月開始のため) 1枚当たり300円  事業開始にあたり、広報紙特集記事(12月号)、チラシ折込(11月号・12月号)による周知及び各地区サロン、老人クラブに出向いて説明会を行った。(9か所)	<事業経費> 印刷製本費 151,800円 郵送料 17,976円 交付金 570,000円 計 739,776円	タクシー利用者数 6,763人  タクシー券交付者数 214人 交付枚数 3,192枚 タクシー券利用枚数 1,900枚	タクシー利用者数 (人/年度) 7,800人  タクシー券利用率 59.5%	利用者数 86.7%
令和4年度 (実施)	前年度に引き続き、同内容にて助成券交付事業を実施した。  次年度(5年度)申請書様式について広報紙折込みを行った。(令和4年3月号)	<事業経費> 印刷製本費 95,700円 郵送料 28,980円 交付金 2,562,000円 計 2,686,680円	タクシー利用者数 8,464人  タクシー券交付者数 345人 交付枚数 15,060枚 タクシー券利用枚数 8,540枚	タクシー利用者数 (人/年度) 9,000人  タクシー券利用率 56.7%	利用者数 94.0%

計画推進実務



**令和4年度タクシー利用助成券交付事業実績**  
 交付者数 345人  
 交付枚数 15,060枚  
 利用枚数 8,540枚(利用率56.70%)

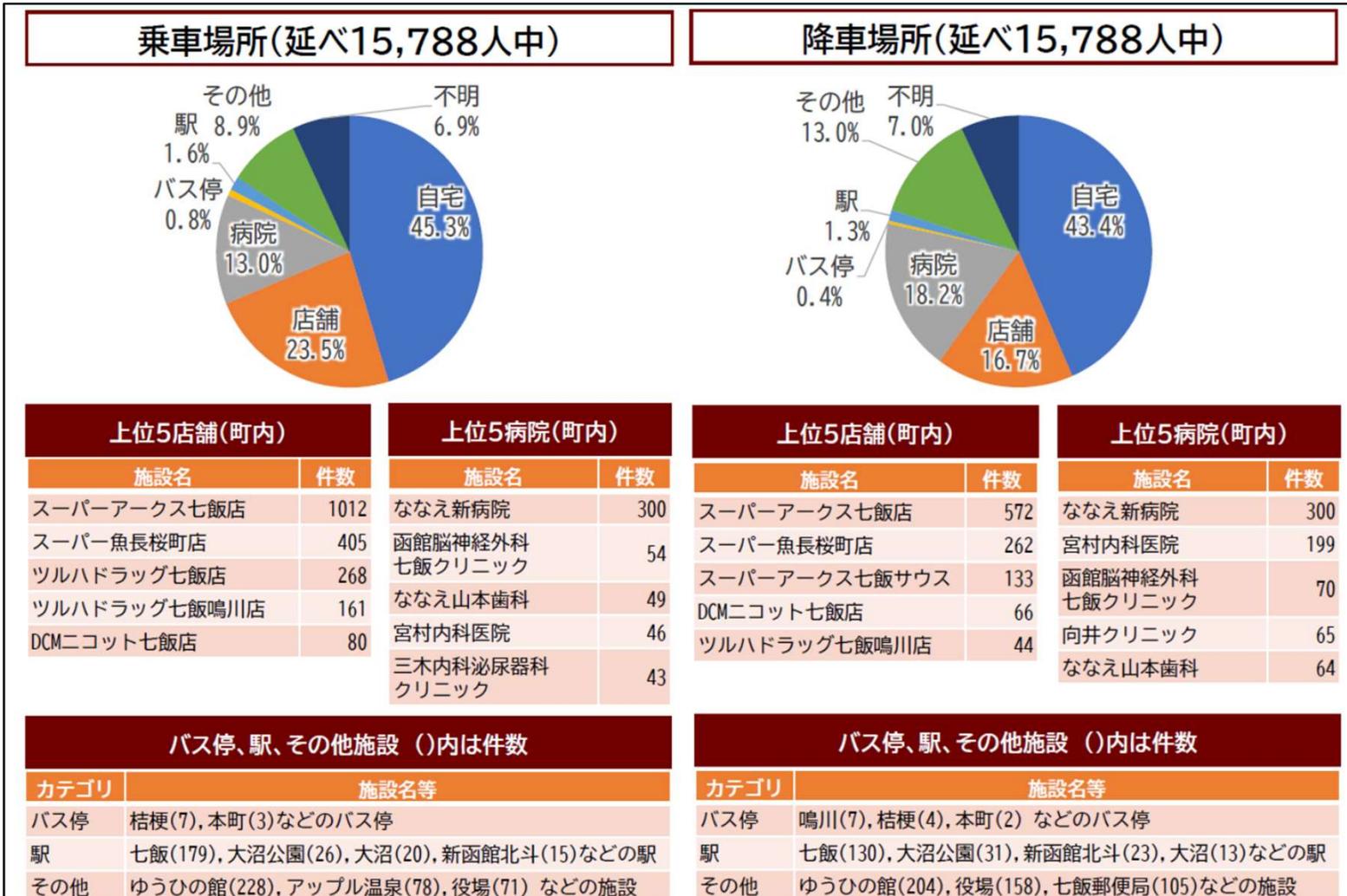
第12回津別町地域公共交通活性化協議会(R5.6.13)資料より

付記)人口減少ながら新規顧客が現れている。曜日運行の花バスとの相乗効果も

実証実験の期間 令和5年2月1日(水)～5月31日(水)の4か月間  
 対象者 町内に住所を有している70歳以上の方であって、自動車の運転免許を保有していない方  
 利用状況 利用者交付者数:2,113人、延べ利用者数:15,788人、実利用者数:1,276人  
 利用券 配布は500円券×32枚(週1往復想定)、1回の乗車につき1人1枚の使用  
 参考データ 70歳以上の対象者は約7,600人、利用対象想定は約3,300人、予算は5,600万円

【集計・分析結果】

人口 27,713人(R5.8現在) 面積 216.75Km<sup>2</sup>



通常のきよポんカード



対象者	●きよポんカード加盟店利用者 ●町外居住者も発行可能
発行者数	3,737名 令和4年5月時点 (うち町外居住者616名)
使い方	きよポんカード加盟店利用時、 220円の購入につき1ポイントが付与 され、1ポイント1円として加盟店で の支払いに利用可能
使える場所	清里町内の加盟店

導入のきっかけ

以前運営していた紙媒体ポイントカードのサービス有効期限が近くなり、次のサービス導入を清里町・商工会で協議し、他自治体での地域通貨の事例を参考に導入を決定した。

### 清里町ハイヤー利用助成券使用実績の推移

	令和2年度	令和3年度	令和4年度
交付人数(人)	250	291	549
交付枚数(枚)	10,931	12,477	-
交付金額(円)	5,465,500	6,238,500	21,133,800
使用枚数(枚)	5,911	6,607	-
使用金額(円)	2,955,500	3,267,500	1,009,620
使用率	54.1%	53.0%	4.8%
乗車回数(回)	3,270	3,543	745
乗車人数(人)	3,754	4,132	856
交付媒体	紙		カード
対象	●75歳以上の免許非保有者	●70歳以上の全ての方 ●身体障害者手帳(1~4級)所有65歳以上 ●精神障害者保健福祉手帳(1~2級)所有65歳以上の方 ●療育手帳(A)所有65歳以上の方 ●妊婦の方	

対象者  
拡充!

きよポんカードのシステムを利用した  
清里町ハイヤー利用助成券



地域公共交通  
施策として  
サービス提供

対象者	●70歳以上の方(免許の有無は問いません) 70~74歳の方へは半額助成 ●身体障害者手帳(1~4級)を所有している 65歳以上の方 ●精神障害者保健福祉手帳(1~2級)を所有 している65歳以上の方 ●療育手帳(A)を所有している65歳以上の方 ●妊婦の方
発行者数	549名
使い方	町内移動時及び町外への医療機関の通院時 に利用可能。ポイントは付与されない
使える場所	清里ハイヤー

高齢者が  
通常のきよポんカード  
と区別しやすいように  
デザインを変えて  
カード発行!



データの注意点

令和2年度、令和3年度は「枚数」の  
使用率、令和4年度は「金額」の使用  
率を算出している

令和4年度は4月、5月の2か月分の  
データを使用している

対象が異なるため、単純な比較はでき  
ないことに注意

## 清里町、ハイヤー助成拡充 70歳以上と妊婦対象に

【清里町】は、「ハイヤー利用助成事業」の対象  
範囲と助成額を大幅に拡充した実証実験を4月から  
始めた。町民の足はマイカを降くとハイヤーしか  
なく、町民の交通需要を正確に把握し、今後の町の  
公共交通計画を策定する方針だ。(佐藤海蔵)

年間最大11万6千円

清里は役場のある中心部  
と主要居住地区が最大10  
以上離れているが、201  
8年に町内を走る路線バス  
が全て廃止となるなど、町  
民の移動手段の確保が課題  
となっていた。  
このため町は20年度か  
ら、75歳以上の高齢者が身  
体障害者手帳の交付を  
受けた65歳以上のうち、運  
転免許証を持っていない  
人を対象に「ハイヤー利用助  
成券」を1人当たり年間1  
万5千4百2千円を分給  
する事業を始めた。  
この間、町が高齢者を中  
心とした聞き取りで「も  
しもの時に病院に行く手段  
がない」「運転に不安があ  
るが車を手放せない」とい  
った声が多く寄せられたため  
実証実験を行うことにし  
た。  
対象は、免許証の有無に  
関係なく70歳以上に引き下  
げ、妊婦を新たに追加。身  
体障害者も従来の1、2級  
のみから4級まで拡大し  
た。助成額は自宅から市街  
地までの距離に応じて段階  
的に増える仕組みとし、1  
人当たり年間最大11万6千  
円に、70、74歳の方は75歳  
以上の助成額の半分とする  
る。  
町によれば、20日時点で  
対象者の3割に当たる37  
1人が手続きを済ませた。  
21日に町役場で申請した女

性75は「車を持っている  
が、冬場の通院が不安だ  
た。これで安心できる」と  
話した。  
実験は本年度まで行う  
予定で、町民の移動経路や  
利用時間帯を調査する。町  
企画政策課の宮澤司課長  
は「気軽に利用してもらい  
町民と一緒に交通政策を考  
えたい」と話している。  
利用できるのは清里ハイ  
ヤーのみで、用途は自由  
利用できるようにする。申  
請方法は、詳細は町企画  
政策課0152-226・  
2135へ。



(2022.4.23北海道新聞電子版より)

人口 3,761人(R5.7現在)  
面積 402.76Km<sup>2</sup>

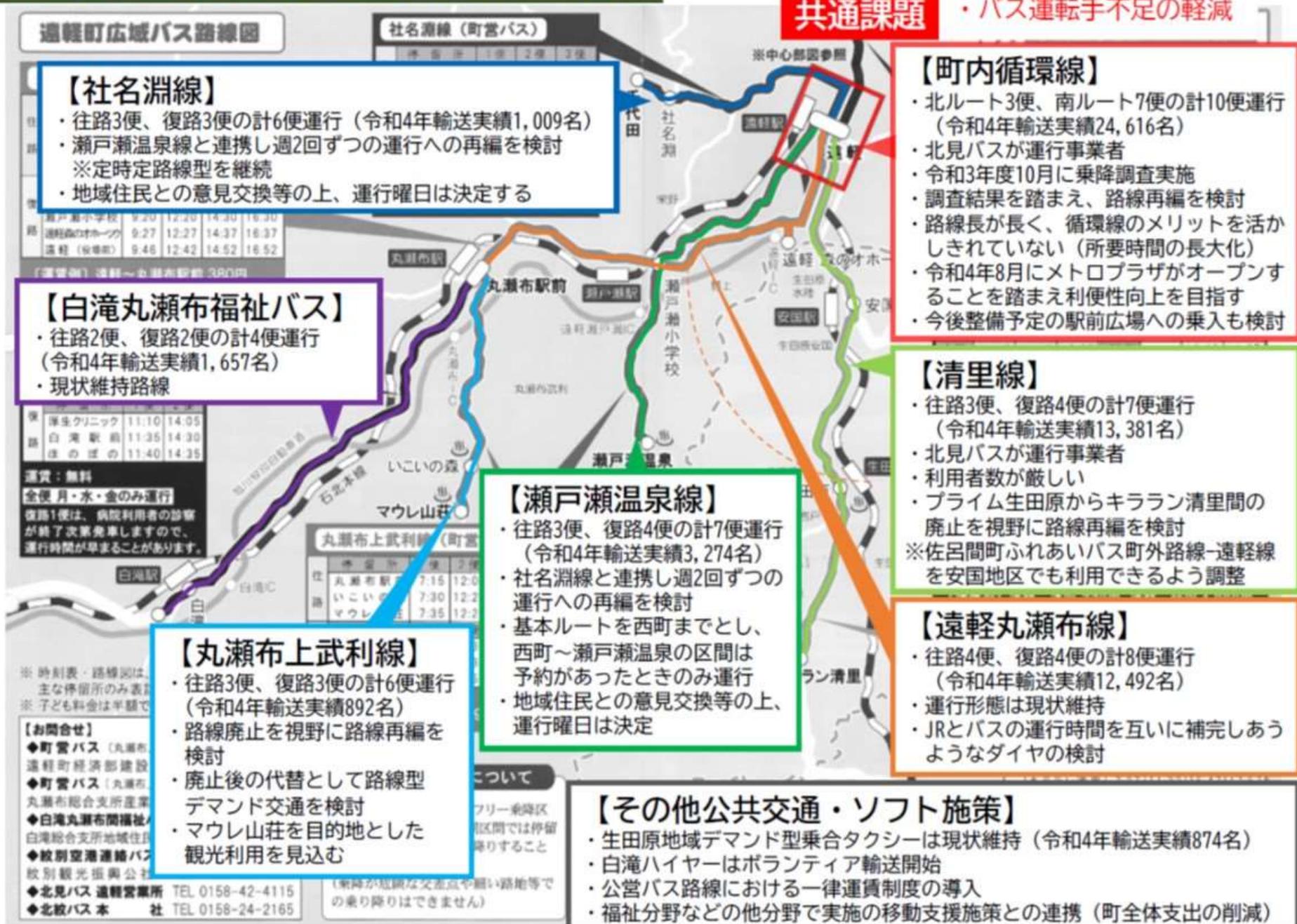
データ提供:清里町  
作成協力:(株)サーベイリサーチセンター

# 計画作成と併行して進めている計画推進実務

## 遠軽町地域公共交通の見直し（案）

### 町全体の 共通課題

- ・ 財政負担の軽減
- ・ バス運転手不足の軽減



## 関係する路線の経費も含めた運行経費シミュレーション

### ■まとめ表

路線名	運行収支			国北海道補助			遠軽町負担		
	現状	再編後	増減	現状	再編後	増減	現状	再編後	増減
町内循環線	13,150	19,058	5,908 赤字増	2,668	4,546	1,878 補助増	10,482	14,512	4,030 負担増
社名淵線	5,485	1,519	3,967 赤字減	387	759	372 補助増	5,098	759	4,339 負担減
瀬戸瀬温泉線	7,919	1,974	5,945 赤字減	583	987	404 補助増	7,336	987	6,349 負担減
遠軽丸瀬布線	8,781	8,781	0 増減無	848	848	0 増減無	7,934	7,934	0 増減無
丸瀬布上武利線	8,797	8,797	0 増減無	670	670	0 増減無	8,127	8,127	0 増減無
清里線	14,949	9,617	5,332 赤字減	0	0	0 増減無	14,949	9,617	5,332 負担減
合計	59,082	49,746	9,336 赤字減	5,156	7,810	2,654 補助増	53,926	41,936	11,989 負担減

ご静聴ありがとうございました！



### 【スペシャルサンクス】

常にチャレンジな機会を提供し続けて下さる北海道運輸局の皆さん、地域の状況を駆け引きなくストレートにぶつけてこられる道内自治体の皆さん、まったくもって無理難題もにっこりと笑って持ち掛けてくる日本データサービス(株)の皆さん、お会いする皆さん全てに特別な感謝を込めて。時代の流れ、交通の動きは早いので、お互いに、一緒に成長しながら頑張っていきましょう！



「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。  
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.tbt.milt.go.jp/chubu/tsukuro/library/pdf/R2\\_nyumonsyo.pdf](https://www.tbt.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.tbt.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しておられる地域・地区を理解することから始めましょう！