中部様式

令和３年度地域公共交通計画の評価結果概要（全体）

白川・東白川地域公共交通活性化協議会（白川町・東白川村）

平成２８年６月１０日設置

平成３０年８月２９日　白川・東白川地域公共交通網形成計画策定
（計画期間：２０１８年８月～２０２３年３月）
令和４年１月２１日　評価結果送付

地域内の公共交通（2016年4月 当時）

JR高山本線	路線バス	タクシー
白川口駅 （簡易委託） 下油井駅 （無人）	駅起点 ４路線 ※土日祝全便運休（年125日） ※２路線の運行時間 9:30-14:20 通学利用不可能！	１社１台１人 ※2020年5月 廃業
町村それぞれに無償バスを運行し高校生の通学手段を確保		

連携無し

その他の輸送サービス
スクールバス　９台
社会福祉法人移送サービス
病院送迎バス

町村合同地域公共交通活性化協議会の設置（2016年6月）

・全世帯アンケートの実施
・無償実証運行による新たな運行方法の検証

白川・東白川地域公共交通網形成計画（2018年～2022年）

【基本方針】

地域・事業者・行政 の三位一体で地域公共交通を
「つくり」「守り」「育てる」仕組みづくり

・高校生の自宅通学を可能に
・運転免許を持たない高齢者の買い物、通院を可能に
・地域運営組織の育成と地域内輸送サービスとの連携
・公共交通の必要性の啓発と利用環境の改善

【新しい公共交通イメージ図】

施策１　住民・利用者のニーズに基づいた「おでかけしらかわ・ひがししらかわ」の運行開始

		再　編　前	計画に基づく再編後
路線バス	路線数	４路線（佐見線･白川線･黒川線･蘇原線）	２路線（白川中央線・白川東白川線）
	運行回数	平日 ２～５往復	平日 ７往復　／　土日祝 ４.５往復
	運行時間	６時台～１８時台	６時台～１９時台
	運休日	土日祝全便運休（年間１２５日）	土日祝の運行再開（白川東白川線）
自家用有償運送	白川町	－	予約制バス５台（１０人乗り各地区１台）
		－	ＪＲ接続便４路線（各地区と駅間を予約制定時運行） ・白川口駅　7:00着 ／ 17:40発　18:40発　19:55発 ・下油井駅　6:53着 ／ 17:50発　18:50発　（20:03）
	東白川村	福祉有償運送（外出支援バス）	無償外出支援バス

【再編により得られた効果】

・路線バスと自家用有償運送を組み合わせることで地域内全ての集落で自宅前から利用可能となった

・高校通学時間の拡大（下校最終ＪＲ白川口駅　18:35着→19:49着）

【工夫した取組み】

・高校生の利用集中時間におけるスクールバスの一般利用（有償）

・利用者に合わせた予約方法の導入（一般：電話 ／ 高校生：ネット）

・乗り継ぎのハードルを下げる全運行共通「１日乗車券」の導入

再編前の白川口駅高校登校時間の様子

施策２　地域運営組織の活動強化の支援 ・ 担い手確保

■地域運営組織が主体となった取り組み

	2018年	2019年	2020年	2021年
検討会議	２２回	１１回	１０回	４回
住民懇談会	２０	6	5	0
体験乗車	6	3	1	0
そ の 他	0	0	2	1
合　　計	４８	２０	１８	5

住民懇談会の様子

■地域運営組織の運転手の確保

	2018年	2019年	2020年	2021年
黒川地区	１１人	１１人	１０人	１０人
佐見地区	9	9	8	8
合　　計	２０	２０	１８	１８

地域運営組織による運転手研修会

■担い手確保のためのムービー作成

運転手を目指す動機づくりと公共交通の必要性を訴える動画の作成と活用

ＹｏｕＴｕｂｅ
白川町公式チャンネル ▶
「僕が働く理由」

施策３　地域内輸送サービスとの連携

■**社会福祉法人による福祉有償運送**（2021年8月 試験運行開始）

・社会福祉法人の福祉車両を利用（２法人、６台）

・対象者、運送区域、料金等について協議会をはじめ、運送主体、役場公共交通部局と福祉部局が連携し公共交通との役割を明確にして、それぞれの運行を補完しあうことで誰もが移動できるしくみの構築を目指す

■**病院バスとの統合（白川・東白川地域公共交通と病院バスの統合構想）**

重複している病院バスの運行を公共交通に統合することで、全体の経費低減と乗車機会の増加を図る

2021年　5月 大賀医院　全運行を公共交通に統合

2021年10月 白川病院　11路線中5路線を公共交通に統合

通院患者の運賃は病院が負担（１日乗車券）

・通院利用しやすいようダイヤの一部を見直し

・病院と連携しチラシの作成、病院受付での周知説明により通院利用者が増加

・病院帰りの買い物等への利用も無料となり通院利用者の利便性が向上

地域全体の輸送にかかる経費を削減することで両者が持続可能な地域を目指す

施策４　公共交通に対する意識啓発

■「みんなで創り・守り・育てる 白川町地域公共交通条例」の制定（2021年9月）

（目　　的）　持続可能な地域公共交通の実現を目指し
町・町民・公共交通事業者の役割を明確にする

（基本理念）　将来にわたり地域の特性に合わせた地域公共交通サービスの確保

町 の 責務	町民 の 役割	交通事業者 の 役割
基本理念に基づき、基本施策の推進に主体的に取り組む	自らが担い手であることを自覚し、地域公共交通に対する理解を深め積極的に利用する	町・町民・利用者の想いを安全安心な運行で実現する

～ 公共交通に関する基本施策 ～

1．町民にとってわかりやすく利用しやすい効率的な地域公共交通網の構築
2．町民や事業者の参画を促すため、持続可能な地域公共交通の環境整備
3．自動車を運転できない町民が、地域内で日常生活を送るために必要な移動手段の確保
4．高齢化に伴う運転免許証の返納と合せて地域公共交通を積極的に利用することについての教育及び啓発

4.計画の達成状況の評価指標とその結果　（Check）　1／3

■地域運営組織が中心となり「地域の」「地域による」「地域のための」公共交通システムをつくる

目　標		評価指標	策定時（2017年）	目標値（2022年）	現状（2021年）	達成率
1	どの集落からもおでかけを可能にする	①バス乗り場が存在する自治会の割合	72.6%	100%	**100%**	**達成（100%）**
2	高校生の自宅通学を可能にする	②自宅通学を希望する高校生の自宅通学率	86.5%	100%	（2022年度アンケート実施予定）	
3	免許返納してもおでかけに困らないようにする	③予約制バス登録者数	594人	1,023人	**1,091人**	**達成（107%）**
		④車を使用できない７５歳以上の登録率	20.6%	50%	（2022年度アンケート実施予定）	
		⑤公共交通で行きたい所に行ける高齢者の割合	－	80%	（2022年度アンケート実施予定）	

■結果に対する考察

①【〇】路線バスと予約制バスの運行上の役割を明確にし、連携することで地域内のどの集落からも自宅前から目的地までの移動を確保している。今後も地域全体をカバーしながらより利便性の高い仕組みを目指す。

②【－】高校通学に関し最も要望の多かった下校時１９時台のＪＲに接続するバスの運行を確保したことで登校時のバス利用も増加した。

③【〇】予約制バスの運行開始から登録者数は増加しているが登録のみで利用していない人も多く利用されない理由の把握が必要。

再編後の白川口駅高校登校時間の様子

■いつまでも住み続けられるための暮らしの足を確保する

	目　標	評価指標	策定時（2017年）	目標値（2022年）	現状（2021年）	達成率
1	地域運営組織が各地域の活動を主導する	①地域運営組織が主体となった活動数	85件	110件	**5件**	未達成（5%）
2	担い手の確保や事業体の運行管理体制を支援し、持続可能な公共交通をつくる	②交通事業者の新規雇用者数	–	15人	**15人**	達成（100%）
		③地域運転手の登録者数	21人	25人	**18人**	未達成（72%）
3	様々な事業者や団体が連携し、効率的かつ効果的に運行する	④利用者１人あたりの運行経費	1,278円	策定時以下	**3,301円**	未達成（39%）

■結果に対する考察

①【×】コロナ禍で対面での活動が制限されほとんどの活動ができなかったが、そんな中でも地域運営組織が独自に利用方法を例示したリーフレットの作成・配付に取り組まれた。

②【〇】町営自家用有償運送の受託事業者は、旅客事業に準じた運行管理体制をつくりながら、運転者の確保・育成に取り組み事業に必要な運転手を確保している。

③【〇】地域住民運転手は高齢や健康上の理由等から辞められる方もいるが、地域運営組織が地域内で新規運転手の確保に取り組み運行体制を維持している。

④【×】計画策定時は実証運行時（無償）の運行経費であり単純に比較できない。また、単に運行経費を下げることは安全な運行を確保する観点から望ましくないと考える。今後は、運賃や病院バス統合等による他団体からの負担金等の収入を含めた評価としたい。

4.計画の達成状況の評価指標とその結果　（Check）　3／3

■公共交通を多くの住民・来訪者に知ってもらい利用してもらえる取り組みを進める

目　標		評価指標	策定時（2017年）	目標値（2022年）	現状（2021年）	達成率
1	公共交通の必要性について理解を高める	①公共交通の必要性を理解している割合	42.4%	70%	（2022年度アンケート実施予定）	
2	公共交通をもっと身近に感じてもらう	②白川口駅乗車人数	7.4万人	6.5万人	**6.2万人**	**未達成（95%）**
3	公共交通システムの利用環境を整備して利便性を高める	③１日あたり利用者数	86.2人	213.6人	**146.7人**	**未達成（69%）**
		④公共交通が便利だと思っている人の割合	32.4%	80%	（2022年度アンケート実施予定）	

■結果に対する考察

①【－】地域公共交通条例の制定を契機により一層公共交通の必要性の啓発に取り組む。

③【△】年々減少していた利用者数が再編によって2019年度に初めて前年比で増加に転じた。その後、コロナ禍での高校休校により通学利用が大きく落ち込んだが、分散登校に対し予約制バス等の利用を個別案内したことでその後の利用者増加につながった。全体の利用者数は現在も８割程度までしか戻っていない。

④【－】予約して利用する仕組みや多くの人が利用するために生じる乗り継ぎを単に不便と捉えられないための取り組みが必要。

5.自己評価から得られた課題と対応方針　（Act）

課題１　高校通学手段の確保と利用促進

【対応方針】
・路線バス、スクールバスの活用により引き続き地域内全体で公共交通による通学手段を確保する。
・高校生、中３生とワークショップを行い利用者の意見やアイデアを取り入れた運行とする。

課題２　誰もが使うことができる公共交通の確保

【対応方針】
・地域の輸送資源を総動員しどの集落から誰でも利用できる仕組みを目指す。
・そのうえで利用実態や地域ごとの実情に合わせた適材適所な運行となるよう随時見直す。

課題３　地域運営組織が主体となる活動の推進

【対応方針】
・対面または集団でないコロナ禍だからこそ力を入れることができる取り組みを推進する。
（地域別・目的別リーフレットの作成、少人数グループ説明会、個別案内など）

課題４　運転手の確保と持続可能な運営体制の維持

【対応方針】
・地域に必要なライフラインである認識のもと地域として運転手等の担い手確保に取り組む。
・町営自家用有償運送の受託事業者において、旅客事業に準じた運行管理体制の整備に加え、離職者を少なくする取り組みにより安定した運営体制をつくる。

課題５　必要性・利便性の向上

【対応方針】
・高齢者や高校生だけでなく、子どもの習い事の送迎などの潜在需要を掘り起こし幅広い年代からも必要とされるサービスとすることで利用しない人や団体からも支えてもらえる公共交通とする。
・安価な乗合サービス（乗り継ぎ有り）に加え、一般タクシーに近いサービス（白ナンバー）の併用により利用者が必要に応じて選べる仕組みとする。

＜地域公共交通計画の評価等結果の様式＞

白川・東白川地域公共交通網形成計画の評価等結果（2018年10月～2021年12月）

目標	目標を達成するための取組	調査方法	達成状況・分析	評価・次年度に向けた課題や取組	備考
バス乗り場が存在する自治会の割合：72.6%（2017年）→100%（2022年）	交通事業者による路線バスのほか、町営自家用有償運送による予約制バス（デマンドバス）を運行し、それらの組み合わせることで地域全体をカバーするネットワークを形成し地域内のどこでも利用できる仕組みの構築	交通空白地の有無の確認	100%（2021年12月） 達成（達成率：100%） 路線バスに加え予約制バス、無償外出支援バスの運行により地域内全域で自宅付近から利用可能とした。	運行形態ごとの役割を明確にし引き続き地域全体をカバーする公共交通ネットワークを維持する。利用実績や地域の実情に合わせ輸送資源を適材適所に配置し効率的で利便性の高い運行を目指す。	
予約制バス登録者数：594人（2017年）→1,023人（2022年）		登録者数の集計	1,091人（2021年12月） 達成（達成率：107%） 予約制バスの運行開始後、登録者数は増加している。	登録のみで利用していない人も多く、利用されない理由等の実態を把握し利用者の目的に合った運行を目指す。	
車を使用できない75歳以上の登録率：20.6%（2017年）→50%（2022年）		－	－	－	2022年度アンケート調査実施予定
公共交通で行きたいところに行ける高齢者の割合：80%（2022年）		－	－	－	2022年度アンケート調査実施予定
自宅通学を希望する高校生の自宅通学率：86.5%（2017年）→100%（2022年）	高校通学に特化した便をＪＲの駅発着時刻に合わせ朝6時台１便、帰りは最終20時台まで3便を地域内全地区で運行	－	－	路線バスとスクールバスを用いた予約制定時運行によって引き続き全地区で通学手段を確保する。 高校生、中３生とのワークショップを行い利用実態に合った運行に見直す。	2022年度アンケート調査実施予定

目標	目標を達成するための取組	調査方法	達成状況・分析	評価・次年度に向けた課題や取組	備考
地域運営組織が主体となった活動数：85件（2017年）→110件（2022年）	・地域運営組織の活動支援（活動交付金の交付） ・組織育成を図るための安全運転研修会等の開催	実績値	5件（2021年4月～12月） 未達成（達成率：5%） コロナ禍で対面での活動に取組めなかった。一部の地域運営組織では利用案内リーフレットの作成、配付をを行い利用促進に取り組んだ。	地域公共交通の主体となる地域運営組織の活動を引き続きを支援し、コロナ禍だからこそできる取り組みを支援する。（地区ごとの目的別リーフレットの作成等）	
交通事業者の新規雇用者数：15人（2022年）	・担い手となる事業者の運行管理体制の整備をはじめとする支援（旅客事業コンサルティング事業） ・二種免許取得費用補助金の交付（2017年1件、2021年1件） ・運転手を目指す動機づけとなる動画の作成（「僕が働く理由」）	実績値	15人（2021年12月） 達成（達成率：100%） 町営自家用有償運送の受託事業者において、地域住民を中心に運転手等の担い手を確保するとともに旅客事業に準じた運行管理体制の整備に取り組んでいる。	新たな事業体の立ち上げを視野に、運行管理体制の強化と離職者を減らし安定した運営体制づくりを支援する。	
地域運転手の登録者数：21人（2017年）→25人（2022年）		実績値	18人（2021年12月） 未達成（達成率：72%） 高齢により運転手の交代が必要となっているが、地域運営組織が地域内で運転手の確保に取り組み、運行体制を維持している。	公共交通が地域に必要なライフラインであることの理解を深め、地域として運転手等の担い手確保に関わってもらえる取り組みを進める。	
利用者1人あたりの運行経費：1,278円（2017年）→2017年の金額以下（2022年）	・地域内輸送資源の活用と連携（社会福祉法人による福祉有償運送との連携、病院による無料送迎バスの運行を公共交通に統合）	実績値	3,301円（2020年10月～2021年9月） 未達成（達成率：39%） 交通事業者と町営自家用有償運送受託事業者それぞれに運行管理体制をとっており運行経費自体は増加している。	単純な運行経費の比較ではなく、運賃収入や病院バスとの統合等による他団体からの負担金等の収入も含めた評価としたい。	

目標	目標を達成するための取組	調査方法	達成状況・分析	評価・次年度に向けた課題や取組	備考
公共交通の必要性について理解している割合：42.4%（2017年）→70%（2022年）	・公共交通パンフレットの作成、全戸配布 ・広報誌での特集記事の掲載、ケーブルテレビでの特集番組の放送 ・地域公共交通条例の制定	－	－	高齢者や高校生だけでなく、潜在需要を掘り起こし幅広い年代から必要とされるサービスとすることで利用の有無にかかわらず支えてもらえる公共交通とする。	2022年度アンケート調査実施予定
白川口駅年間乗車人数：7.4万人（2017年）→6.5万人（2022年）	・交通事業者による路線バスと町営自家用有償運送による予約制バス、スクールバスの運行を組み合わせることで地域内全体をカバーするネットワークを構築 ・アンケートや実証運行で要望が多かったＪＲと接続する便、買い物に便利な便の運行 ・通学利用での要望が多い時間の運行確保 ・重複運行があった病院バスの公共交通への統合	実績値	6.2万人（2020年4月～2021年3月） 未達成（達成率：95%）	限られた輸送資源を活用し地域全体をカバーするため、町村内でも乗り継ぎが生じている。一般タクシーに近いサービスを併用し、利用者が必要に応じて選択できる仕組みをつくる。	
公共交通の1日あたり利用者数：86.2人（2017年）→213.6人（2022年）		実績値	146.7人（2020年10月～2021年9月） 未達成（達成率：69%） 再編により地域内どこからも利用できる運行とアンケート調査等で要望の多かった目的に合わせた運行をすることで、減少傾向だった利用者数が再編後の2019年度は初めて対前年比が増加となった。		
公共交通が便利だと思っている人の割合：32.4%（2017年）→80%（2022年）	－	－	－	目的に合った利用方法の検索、予約が行えるシステムの導入を検討	2022年度アンケート調査実施予定