

どこからどのように進めるか ～第1部 基本認識編～ 「地域が自らデザインする地域の交通」の取り組み方について

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) 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
株式会社T. O. パートナース代表取締役筆頭代表
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2年度)

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

【アドバイザー】北海道釧路町、群馬県太田市、群馬県館林市外四町、千葉県木更津市、茨城県行方市

【広域協議会会長】茨城県・県南地域公共交通確保対策協議会、鹿行地域公共交通確保対策協議会

【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、館林都市圏(館林市外四町)、行方市、津別町、
北海道北斗市、北海道森町

【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)

【公共交通アドバイザー業務の受託】桜川市、津別町、太田市、行方市、木更津市、館林市外四町法定協議会

【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、北陸信越運輸局、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、
渡島西部四町議会、太田市議会、行方市議会、北海道バス協会、北海道環境財団、他多数

地域公共交通に関する
主な活動実績(R2年度)

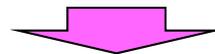
今回の研修のねらい・・・行政の皆さんにお伝えしたいメッセージ

今回の法改正を受けて・・・、地域公共交通の政策を進められるにあたり、皆さんにご留意していただきたいこと～現場での経験を踏まえた中で

- **正解は無い** ⇒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局などに説明しやすくなる
- **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
- **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
- **要望に全て答えることはしない** ⇒公共交通は自家用車ではない
- **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
- **交通空白地の解消にこだわらない** ⇒公平性・平等性から優先順位と適度なサービス提供を決断する

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、冷静かつ客観的な対応を期待したいと思います。そうした中で、政策形成を行うためには、

ファンタジー哲学は不要。地域の状況に即した哲学が必要。なぜなら・・・

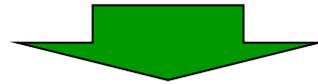


「地域が自らデザインする地域の交通」の実現に向けて

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？

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！



**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！**

【住民に向けたメッセージの一例】

「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、無くっ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)

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)



行方市だけの話ではなくなってきました！



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。

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）

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となります。

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あります

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

北海道 (38件)	函館市	白糠町
	深川市	白老町
	岩見沢市	仁木町
	千歳市	安平町
	釧路市	斜里町
	美唄市	音更町
	帯広市	当別町
	紋別市	厚岸町
	江別市	釧路町
	北広島市	せたな町
	士別市	月形町
	石狩市	共和町
	稚内市	弟子屈町
	室蘭市	枝幸町
	旭川市	鹿部町
	小樽市	八雲町
	名寄市	浜中町
	余市町	更別村
岩内町	鶴居村	

再編実施計画の認定を受けた団体

(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年通常国会で可決成立済)

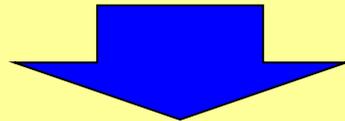
持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組を推進するための
地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律案

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。

「地域が自らデザインする地域の交通」の実現が求められています！

凡例 ○：法改正で対応 ●：運用等で対応

地域が自らデザインする地域の足

- 「地域公共交通計画(仮称)」の作成(マスタープランの充実)
 - 地方公共団体による計画作成の努力義務化 ←
 - ネットワークの形成に加え、持続可能性のあるサービスの提供の確保
 - ●公共交通マーケティング手法の活用徹底
 - 公共交通事業者による旅客運送サービスに加えて、自家用有償旅客運送やスクールバス、福祉輸送等地域の旅客運送サービスの総動員
 - ●協議会のガバナンスの強化・人材育成 ←
 - 定量的な目標の設定と、実施状況の分析・評価を明確化
 - 都道府県と市町村の連携強化(市町村から都道府県への計画作成要請)

郊外・過疎地等における移動手手段の確保

- 手続きのワンストップ化等MaaSの円滑な普及に向けた措置(再掲)
- 「地域旅客運送サービス維持・確保事業(仮称)」の創設
 - 路線バスの維持が困難な場合等に、地域における旅客運送サービスを確保する仕組みを構築
- 自家用有償旅客運送の位置づけの明確化
- 自家用有償旅客運送制度の実施の円滑化【道路運送法等】
 - 交通事業者が自らのノウハウを通じて自家用有償旅客運送に協力する場合について特例を創設
 - 観光客も自家用有償旅客運送の対象となることを明確化
- ラストマイル対策 ←
 - 需要規模に応じた路線バス、デマンド交通、乗用タクシー等の組合せの最適化

移動者目線の徹底による既存サービスの改善

- 「地域公共交通利便増進事業(仮称)」の創設
 - 路線の再編に加え、運行間隔の調整、使いやすい運賃設定、自家用有償旅客運送の導入等きめ細かなサービス向上を促進
 - 複数モードの協議運賃制度の導入
 - 地域公共交通利便増進実施計画(仮称)の作成に係る手続きの柔軟化
- 共同経営等に係る独禁法の特例創設【独禁法特例法案】
 - 運賃・料金、路線、運行回数等の調整等について、独禁法の適用を除外
- 手続きのワンストップ化等MaaSの円滑な普及に向けた措置
- 新技術の積極的活用

計画の実効性確保及びサービスの持続性重視

- 「地域旅客運送サービス維持・確保事業(仮称)」の創設(再掲)
- 地方公共団体への通知、意見提出の仕組みの創設
 - 乗合バスに係る新規参入申請があった場合、国土交通大臣が地方公共団体へ通知
 - 地方公共団体・事業者間の協議による意見提出
- 旅客運送事業と貨物運送事業のかけもちの円滑化(貨客混載等)
 - 物流のラストマイル対策とあわせたバス路線等の収支改善
- 「地域公共交通計画(仮称)」と乗合バス等の運行費補助の連動化 ←

以下で、上記の4つの具体策について詳述します。その前に・・・

【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！

「地域が自らデザインする地域の交通」の実現に向けて

「地域が自らデザインする地域の交通」を実現するには、計画を作成することが目標ではありません。計画作成は、「結果として生じてくるもの」、または「約束事をまとめたもの」です。

計画作成を目標にすると、過去の事例や「作成の手引き」がモノサシとなってしまうがちです。皆さんの地域、自治体は、他と似ているところは多少あっても、別々の個性を持っています。先にフレームワークを作成して始めることは、作業を楽にするかもしれませんが、それでは「地域が自らデザインする」とはなりませんし、本当に計画が必要なのかも判断できなくなります。

まずは自分たちの地域を良く知ることから始めてみましょう。

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）～

はじめに～まずはイメージから

- ① 地域が置かれている状況をイメージする
- ② 何が問題になっているのかをイメージする
- ③ どんな課題が考えられるかをイメージする
- ④ どんなまちにしようとしているのかをイメージする

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)

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

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

では、今回の法改正で狙っているポイントについて、解説してみます！

「地域が自らデザインする地域の足」 具体策としての「地方公共団体による「地域公共交通計画（仮称）作成の努力義務化」

（2019.12.24交通政策審議会地域交通部会資料より）

人口減少の本格化、運転者不足の深刻化等で地域公共交通の経営環境は悪化し、路線廃止等が相次いでいる状況を踏まえ、地域が作成する法定計画（マスタープラン）については、「地域公共交通のネットワークの形成」にとどまらず、「持続可能性のある地域の移動手段となるサービスの提供の確保」という次のステージに移行する必要がある。

このような観点から、これまでの法定計画を活かしつつ、まちづくり（立地適正化計画等）、観光、医療、福祉、教育、情報、物流等の分野と連携し、公共交通事業者による旅客運送サービスの改善・充実に加え、自家用有償旅客運送やスクールバス、福祉・介護輸送、病院・商業施設・宿泊施設・企業等の既存の民間事業者による送迎サービス、物流サービス等、「地域における輸送資源を総動員」することで、持続可能な地域の旅客運送サービスの提供を確保することを目的とする法定計画（地域公共交通計画（仮称））に見直す必要がある。

また、現行制度は、地方公共団体が網形成計画（マスタープラン）を作成することが「できる」こととしているが、地域交通に関する取組を内容とする法定計画は、地域の社会・経済の基盤となるものである。このため、「地域公共交通計画（仮称）」の作成について、地方公共団体の責務であることを明確化するため、努力義務化し、国が予算・ノウハウ面の支援を行うことで、地域における取組を更に促進し、原則として全ての地方公共団体が、協議会方式でマスタープランを作成・共有し、それを確実に実施することとすべきである。

対処療法的(その場しのぎ)ではなく、地域の将来像を踏まえた交通システムの検討が必要！

「地域が自らデザインする地域の足」 具体策としての「協議会のガバナンスの強化、人材育成」

(2019.12.24交通政策審議会地域交通部会資料より)

地域が自ら主体的に地域の移動手段をデザインする、すなわち、地域において、地方公共団体を中心とし、これまで以上に多くの関係者が連携・協働して法定計画を策定し、それに基づく取組を効果的に推進していくためには、関係者の連携・協議の場である「法定協議会」が実効的に機能する必要がある。

このため、有識者、コンサルタント、メーカー等の参加や地方運輸局のサポート強化等により法定協議会の充実を図るとともに、実効的な議論プロセスの明確化とその確実な実施を図るべきである。

また、地方公共団体が、これまで以上に主体的かつ積極的に地域公共交通施策に取り組む必要があるが、依然として、人口が少ない市町村をはじめとして、地方公共団体における地域公共交通分野の人材や組織体制が不足している状況にある。

このため、法定協議会の充実等とあわせて、国において引き続き計画策定調査への補助を行うこと、優良事例の横展開を図ること、専門人材データベースの全国展開を図ることなど、地域における人材育成やノウハウの共有に向けた支援を強化すべきである。

また、地方公共団体において、交通と、まちづくり、福祉、教育、観光等の関係部署が緊密に連携して取組を進めることが重要であり、国においても、関係省庁が施策間の実効的な連携を更に進めるべきである。

持続的な地域交通の確保・維持のために、法定協議会の役割が強化されました！

「郊外・過疎地等における移動手段の確保」 具体策としての「ラストマイル対策」

(2019.12.24交通政策審議会地域交通部会資料より)

地方部を中心に、高齢者等が自家用車のない生活への不安が強く、移動ニーズに対応した移動サービスを確保するためには、公共交通の経営環境がますます厳しくなる中、地域の努力や創意工夫を反映しつつ、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である。

その際、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）を行いつつ、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、タクシー（乗用）等の運行、さらには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、物流サービスとの連携により、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できるよう、既存の制度についてわかりやすく整理し、手続の簡素化など柔軟な制度整備をすべきである。

地方部を中心に、高齢者等の外出機会を確保するためには、ドアto ドア型のサービスを含め、いわゆる「ラストマイル」の移動手段を確保することが重要である。

このため、需要規模に応じた路線バス、デマンド交通、タクシー（乗用事業）等の組合せの最適化を図るとともに、自家用有償旅客運送の活用や、地方公共団体の関係部局の連携等によるスクールバス、福祉輸送等の積極的活用を推進する必要がある。

自家用車のような利便性が求められますが、公共交通は個人交通ではないことも理解しましょう！

「計画の実行性確保及びサービスの持続性重視」 具体策としての
「地域公共交通計画（仮称）」と乗合バス等の運行費補助の連動化等」

（2019.12.24交通政策審議会地域交通部会資料より）

現行の乗合バス等の運行費等への補助制度は、法定計画（網形成計画）の策定を補助要件として求めておらず、別途に補助金交付要綱に基づく補助計画を策定することとしている。

また、法定計画に定める具体的な内容については、各地域の判断に委ねられている。実態としても、地域内フィーダー系統補助を受けている市町村のうち、法定計画を策定しているのは約半数にすぎない状況である。

真に公的負担による確保・維持が必要な路線等に対し、効果的・効率的な支援を実施していくためには、地域公共交通活性化再生法の計画制度と補助制度を連動化し、鉄道を含む幹線と支線の役割分担など、地域の多様な旅客運送サービスを地域公共交通計画（仮称）に位置づけ、原則として法定協議会に対し補助することで、地域の多様な関係者による連携・協働による計画的な取組を支援することとするべきである。

これにより、地域公共交通計画（仮称）における定量的な目標設定や実施状況の分析・評価と相まって、地域の関係者による取組の継続的な改善が期待される。

従前のフィーダー系統補助が廃止されますが、新たに地域全体への補助制度が創設されます。そのため、地域にあった計画的な取り組み、持続可能な実効性のある取り組みが盛り込まれた計画策定が求められます！なお、経過措置は・・・

網形成計画の現場で感じたこと

- **網形成計画は、計画を作ることが目的ではない！**
- **策定過程を通じて、地域の課題と直接向き合い、解決の糸口を考え、実践する道筋をつける！**
- **網形成計画の策定は一つのきっかけに過ぎず、目的は他のところにある！**
- **地域公共交通（地域の足づくり）は、人の移動を促すことで地域の活力を生み出し、地域の活性化を図り、地域の魅力を高めるための基盤づくりかもしれない！**

昨年、ある地区にて住民の皆さんと意見交換を行った。この地区では身近にあったコンビニがなくなり、買物をするのに6キロ離れた大型スーパーまで出かけなくてはならない。さぞや毎日の買い物にお困りのこととお話を伺うと、「いやあ、何にも困っていない。コンビニがなくなってから移動販売車が来るので日常は困っていないが、月に一度は自分で買い物に行きたいな」。「では、通院は」と尋ねると「病院にはハイヤーを使うから問題ないよ」とのことだった。

地域の実情も知らずに「地域公共交通はこうあるべき」として、型にはまったような地域公共交通のメニュー（手段・方法）を押し付けようとしていないか、同じような条件でも、場所が変われば住民の意識も異なる。調査データだけでは推し量れない現場の声に耳を傾ける大切さを再認識させられた。

人口希薄地区で地域の足を確保しようとするときに、最近では地域住民が主体となった公共交通を導入する動きが広まってきている。とはいえ、まだまだ行政が中心となって公共交通サービスの確保に努めているところが多いことだろう。その場合、公的負担を前提とした公共交通サービスが追求されるため、住民ニーズとのマッチングが懸念される。地域にあった持続可能な公共交通は何か、現場にその答えがあるような気がしている。

(2017.10.23東京交通新聞に寄稿した拙稿より)

網形成計画・再編実施計画～振り返ってみると、計画づくりが目的化してませんか？

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

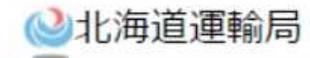
人口減少社会の中で、いま、求められているのは？

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！

第1部のおさらい：「地域公共交通計画の作成に向けての確認ポイント、留意点について（案）、令和2年6月、北海道運輸局交通政策部交通企画課」より

検討開始にあたってのポイント



◎実効性・実行性のある計画を作成するためには、協議会開催前の自治体担当者の事前の心構え・準備がとっても大切！

- ✓ 担当者として目指すべき将来像を事前に描く！
 - ・ 公共交通の現状・問題点を把握しておきましょう
 - ・ 交通資源、市町村の交通に係る予算支出額などの実情を把握しておきましょう
 - ・ 担当者として、計画作成の目的を明確にし、目指すべき将来像のイメージを描きましょう
- ✓ 貴自治体にとっての重要な政策課題を十分に認識
 - ・ 公共交通計画は交通のことを定めるものですが、交通は自治体の他の政策目的（福祉・健康、教育、観光、中心市街地活性など）と密接に関係します。貴自治体にとっての交通以外の重要政策との調整や相乗効果が発揮できるよう、関係セクション間との協議・意見交換の場を設定し、自治体内の体制を整えましょう
- ✓ コンサル任せでなくコンサルは活用するという視点で取り組む
 - ・ コンサルタントに知識・経験・ノウハウはありますが、地域の実情をよく知っているのは担当者。そして地域の交通政策を実行していく責任者も担当者です。コンサル任せではなく、コンサルの力を利用する、という視点で取り組むことが大切です

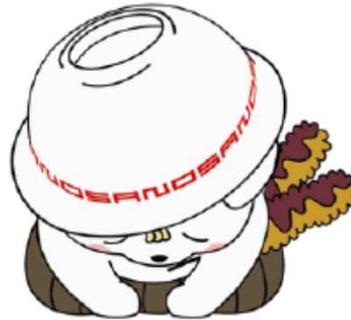
第1部のおさらい：「地域公共交通計画の作成に向けての確認ポイント、留意点について（案）、令和2年6月、北海道運輸局交通政策部交通企画課」より

計画策定後の留意点

- ✓ 計画通りに取組を実施していただくだけでは不十分、継続的な状況確認、見直しの繰り返し
- ✓ それぞれの交通手段が担う役割を明確にし、その特性に応じた取組を実施
 - (例)・ ルートの効率化により公共交通サービスを向上
 - ・ 利用者の移動ニーズにあわせたダイヤの見直し
 - ・ 地域の実情に合わせた交通手段への見直し(ダウンサイジング)
 - ・ 福祉バス・スクールバスをコミュニティバスとして活用
 - ・ (交通事業者協力型)自家用有償旅客運送による乗合タクシーの運行
 - ・ タクシー料金の一部助成によるタクシーの利活用 等
 - > 国土交通省「[高齢者の移動手段を確保するための制度・事業モデルパンフレット](#)」
- ✓ 地域住民全体で公共交通を支えていく意識を持つように自治体が積極的にサポートを
- ✓ 毎年度、地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する施策の実施状況の調査・分析・評価を(データに基づくPDCA強化)

ご静聴ありがとうございました！

研修講話の第1部基本認識編は終了で、休憩とします。



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、地域公共交通マイスター仲間との意見交換、また北海道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、群馬県館林市からの情報提供、および日本データサービス㈱のご協力を得たことに、深く感謝いたします。

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)