

どこからどのように進めるか ～第2部 実践編～ 「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ター、
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)

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)、実証運行を実施(2年目)、法定協議会を設置・網形成計画を現在作成中(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。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、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。

地域の状況を把握して何から進めるか～津別町での検討プロセスから

平成30年度の活動状況(町役場の担当者3名(建設課)と協働・分担しながら実施)

まずは、津別町を知る！(ヒアリング調査)

- まちの思い・まちづくりの方向性:町長、副町長、住民企画課、保健福祉課、教育委員会等
- 公共交通の実態:北見バス、津別ハイヤー、津別町社会福祉協議会、津別町振興公社
- 利用者ニーズの把握:3自治会(意見交換会)、老人クラブ連合会、津別小学校、津別中学校地域情報の把握:津別町議会、津別町商工会、津別病院、津別町地域包括支援センター、美幌警察署(免許返納実態)、コープさっぽろ(移動販売に対するアンケート調査)、頑張っている町民たち等
- 国の動き・道の動き:北見運輸支局、オホーツク総合振興局
- 隣接自治体の状況把握:北見市・美幌町・置戸町
- 統計データ等の読み取り:地域公共交通総合連携計画、北見網走都市圏パーソントリップ調査、ビッグデータ分析、各地の情報収集等

町民に発信する・伝える

- 地域公共交通講演会(9月):講演「身近な地域公共交通について～人口減少が進む地域での地域公共交通の考え方と取り組み方～」、及び調査の中間報告
- 社会実験(10月):産業まつりイベントバスの運行
- 社会実験(12月):津別ハイヤー営業時間延長(年末)
- 考察書(提言書)の提出(3月):町長、副町長、町議会等

【一口メモ】現状を把握すべき事項としては、①現在の地域公共交通の状況、②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、③地域内の施設の立地状況、人口の分布状況、④地域住民は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。地域の状況に合わせて、できることから始めると良いと思います。

令和元年度の活動状況(町役場の担当者3名(建設課)と協働・分担しながら実施)

～前年度提言した考察書内容に基づき、調整、実験、周知活動を継続～

関係機関との調整:合意形成に向けて

- 福祉有償運送(社協)とハイヤー営業(津別ハイヤー)の整理検討
- 福祉関係施策(保健福祉課)、総合計画(住民企画課)との調整
- 北見運輸支局、オホーツク総合振興局、北見バスとの連携、ほか

社会実験(巡回ワゴン)

- 津別町市街地において、公用車を使った実験運行を実施
- 運行:11月～2月の週2回(火・金)、1日4便、無料、直営
- 運行結果(中間報告):1日平均14名が利用している

周知活動

- 町民向け地域公共交通サロンの開催(3回)
- 広報つべつに特集号、及び公共交通コラム(5回)を掲載
- 「地域公共交通シンポジウム in つべつ」の開催



地域公共交通サロン

【一口メモ】継続的に発信続けることで、町民も自分事として考えるきっかけとなればと思います。自家用車生活の皆さんに公共交通の意識を持っていただくことは簡単ではありません。効果を信じて粘り強く、ジャブを打ち続けることも必要ですね。



津別町地域公共交通活性化事業

地域公共交通 シンポジウム in つべつ

とき 2019年11月19日(水) 18:30分～

ところ 津別町町民会館大ホール 津別町字幸町65番地1

●基調講演●
『昭和=平成から令和の時代、
道内=管内の地域公共交通の今昔、そして未来へ』
講師 高橋 清 北見工業大学教授

●座 談 ●
『津別町の地域公共交通の未来』
高橋 清 北見工業大学教授
島田 孝敏 津別町地域公共交通アドバイザー
佐藤 勇一 津別町長

過疎化と高齢化が進む津別町にとって地域公共交通は大事なツールです。その地域公共交通をどのような形で残していくべきなのか、どのような形を創り上げていくのか、そのためには何をすべきなのかを町民の皆さんと行政と交通事業者とが一緒に考えていかなければなりません。このシンポジウムはそれと考えるきっかけにしたいと考えています。

<主催> 津別町 <後援> 北海道運輸局北見運輸支局 オホーツク総合振興局
お問い合わせ: 津別町役場建設課道路河川課(電話0152-76-2151)

令和2年度は、①法定協議会の設立、②地域公共交通網形成計画の策定、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

- 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、活用できる財源はありそうです！

【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もこの財源を活用しています。

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、茨城県桜川市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）

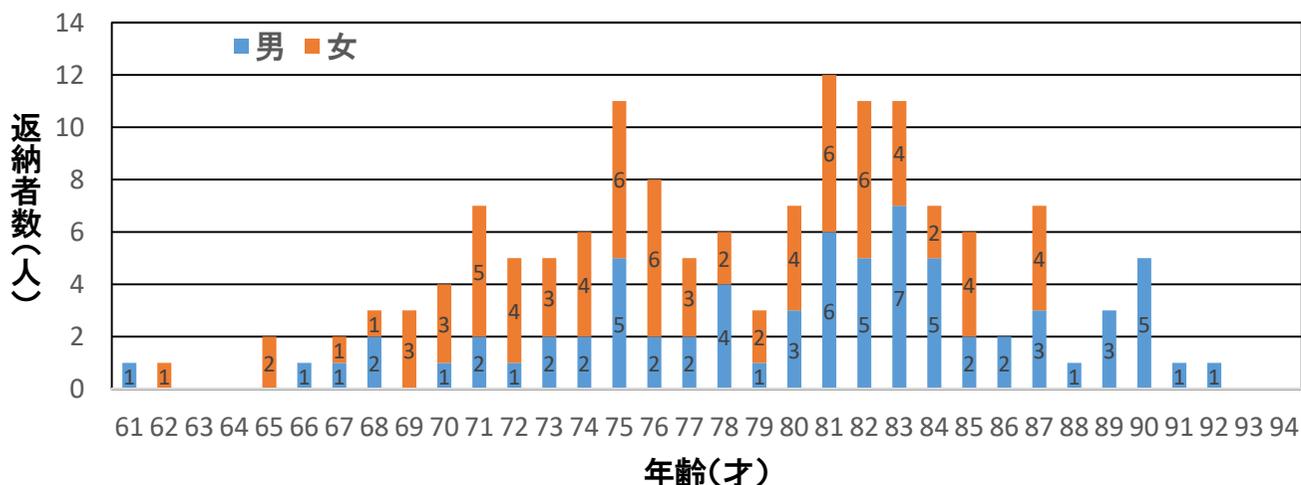
種別	駅、路線等	事業者（主催者）	運賃（円）	区間等	備考	利用者数（H30）	補助合計金額（千円）
鉄道	館林駅	東武鉄道㈱		伊勢崎線、小泉線、佐野線		11,126	
路線バス	館林～板倉線	つとむ観光バス㈱	200	館林駅～板倉東洋大駅	運行協定	148,651	2,417
路線バス	板倉～太田線	矢島タクシー㈱	200	板倉町役場～太田記念病院		13,343	
高速バス	エアポートリムジン	日本中央バス	片道2,800（館林～羽田）	羽生～館林～羽田空港		11,375	
タクシー	館林地区	つとむ観光バス㈱	初乗600（時間距離併用制）	館林市・板倉町・明和町	51台	295,530	
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分額400円、20分額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		24台	2,339	
スクールバス	東洋大学 板倉キャンパス	東洋大学		館林駅～東洋大学板倉キャンパス			
スクールバス	板倉町内	つとむ観光バス㈱		西岡～館川～西小 1台 那～館谷～大曲～西小 1台 新野～地蔵院～八間橋～東小 1台 宇保根～上五箇～長良神社～会館院～東小 1台	板倉町運行委託		
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		16,800	
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（東は板倉東洋大駅、西は東小京駅付近まで）	最大7台運行、専属ドライバー雇用		
企業送迎	東洋水産	東洋水産	無料（社員限定）	館林駅～茂林寺駅前～東洋水産		8,400	
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歳以上高齢者のみ世帯）	非羽地区			
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		

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	備考	申請者数（H30）	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）	500円×24枚＝12,000円	7,034	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	500円×24枚＝12,000円	186	1,295
助成	福祉タクシー利用助成事業	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）	初乗り料金×36枚/年	171	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	定期券購入額の1/2補助・月額上限1万円	145	

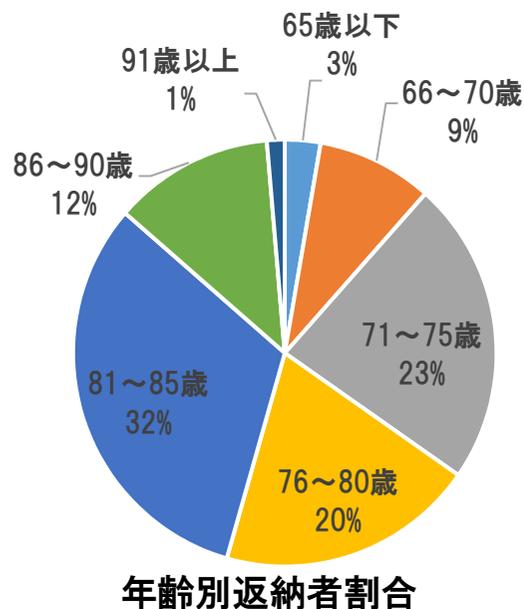
運転免許返納者の現状把握（桜川市）

令和元年度 桜川警察署受付運転免許返納者数(男女別)

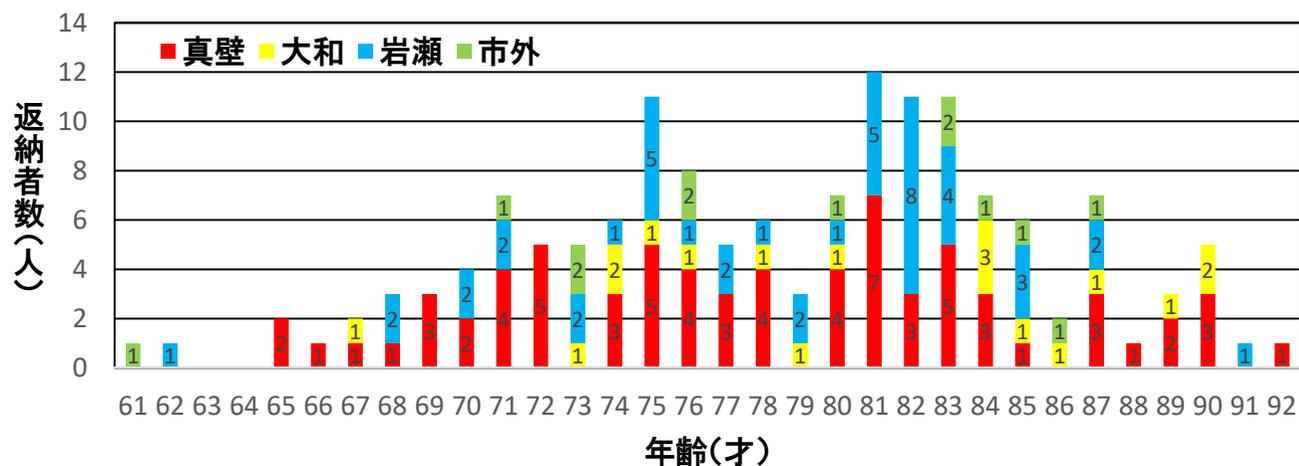


65歳以下	4	3%
66～70歳	13	9%
71～75歳	34	23%
76～80歳	29	20%
81～85歳	47	32%
86～90歳	18	12%
91歳～	2	1%
計	147	100%

データ提供：茨城県警桜川警察署、資料提供：桜川市



令和元年度 桜川警察署で受付をした免許証返納者 地区別データ



運転免許非保有者の現状把握（館林市）

館林市内 運転免許保有者数

平成31年2月1日現在

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	77.8%	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

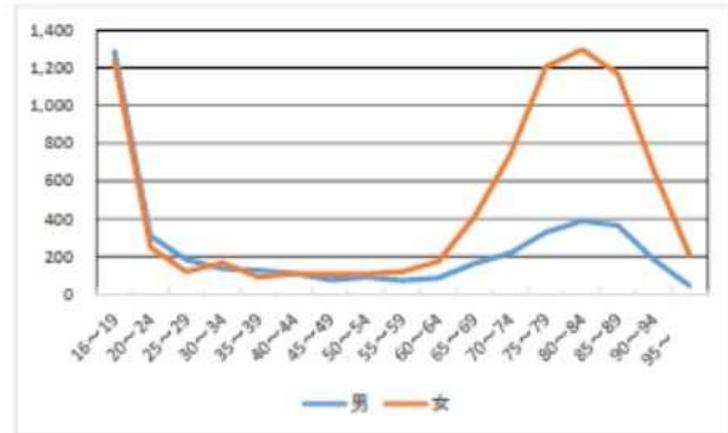
■免許自主返納者数(人)

	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)

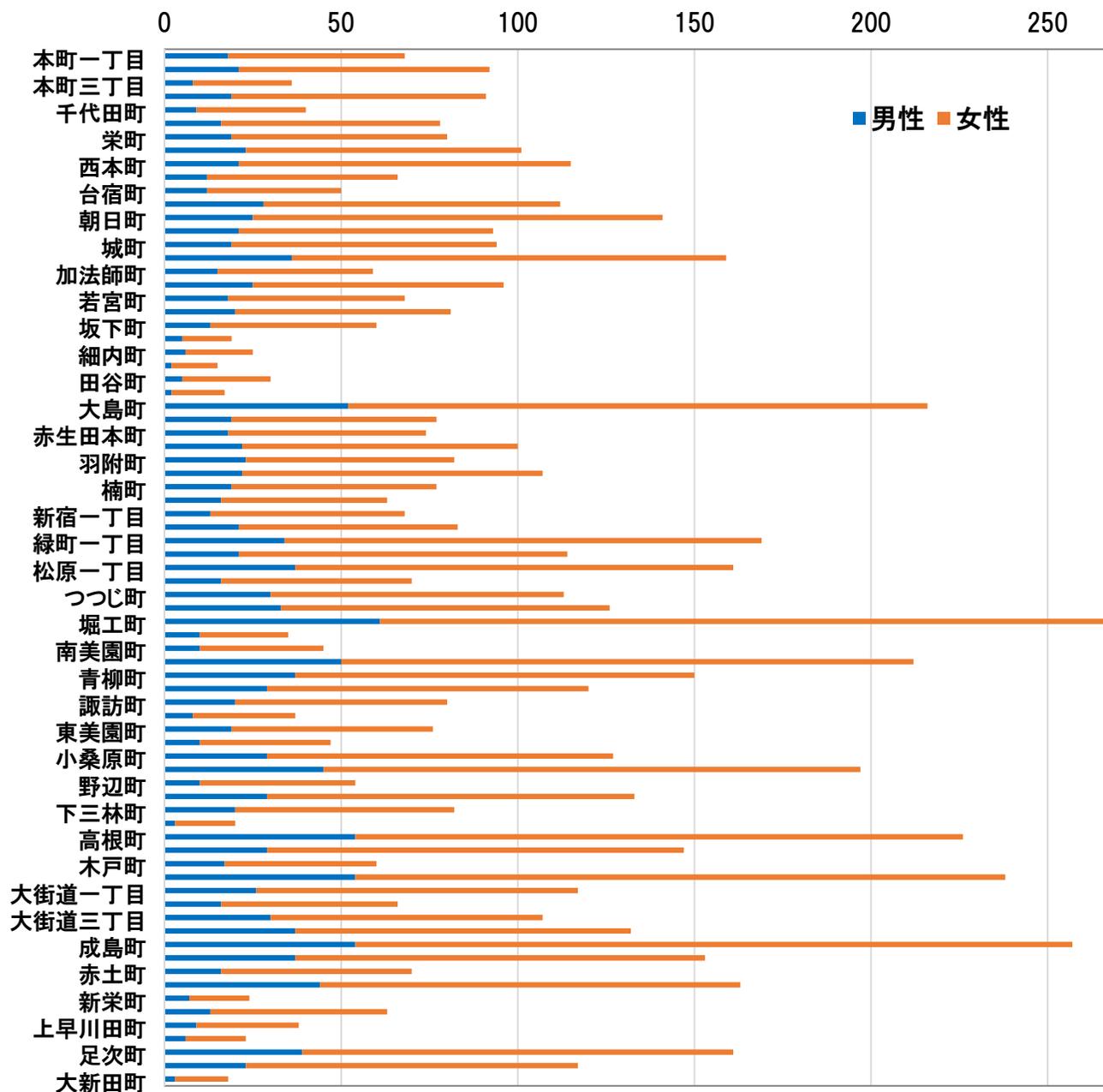
■免許返納タクシー券申請者数(人)

	男	女	計	申請割合
70歳代	39	25	64	
80歳代	53	33	86	
90歳代	5	1	6	
計	97	59	156	72.9%



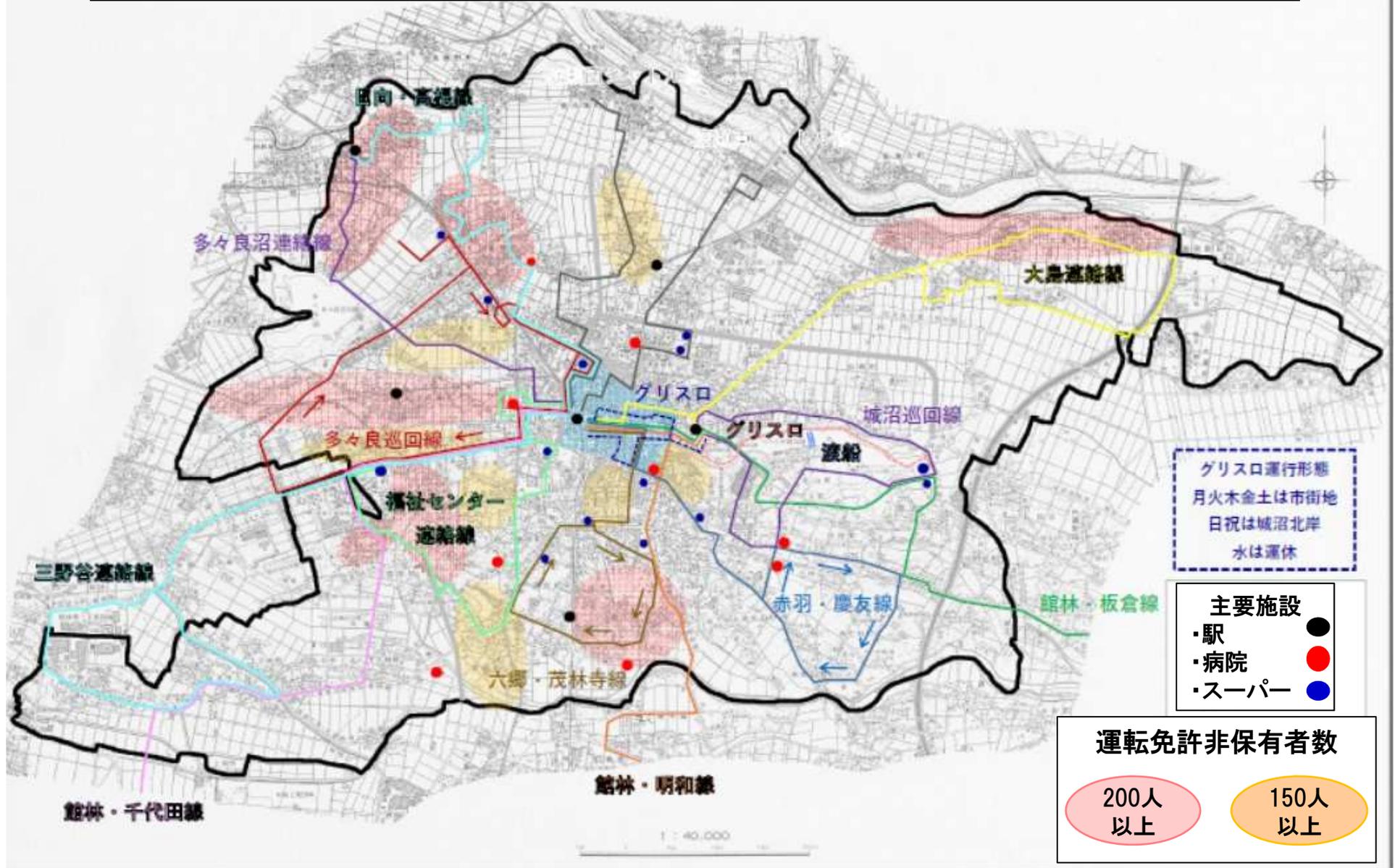
【一口メモ】自家用車利用者等、公共交通を利用していない人を取り込むことは容易ではありません。まずは、自家用車が利用できない人がどれくらいおられるのかを把握することから始めてみませんか。この人達が、いわば利用可能な基礎票となります。地域交通をデザインするときの参考になると思います。

館林市 町丁別 運転免許非保有者数

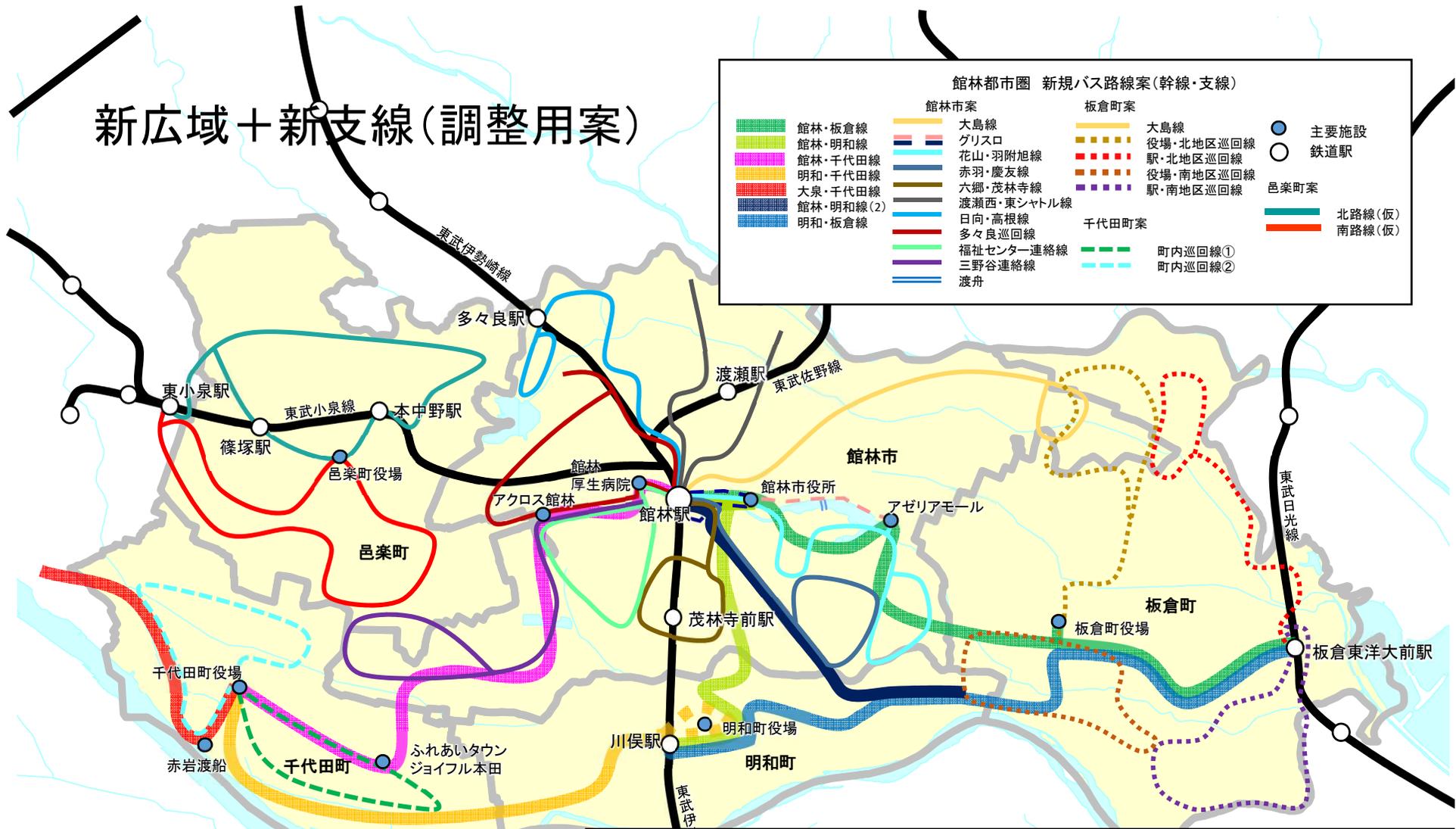


- 高齢者の事故が毎日のようにニュースを賑わしている中で、全国各地で免許返納を推奨するための施策が求められ、進められています。
- 地域公共交通の整備が進んでいない地域では、移動要望に即してガソリン券の配布なども行われているようです。
- 免許返納者に対する特典、対策は重要なことですので、地域の事情に合わせて知恵を絞っていただけだと思います。
- **しかし、免許証の自主返納ではなく、失効(期間内に更新しない)した方、そもそも免許証を持っていない方に対する配慮はできているのかが気になります。**
- **高齢者と言って一まとめに扱うことも危惧されます。**
- ご本人の健康状態や経済状況等も異なるでしょうし、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。**

運転免許非保有者分布と主要集客施設(移動目的先)の分布から検討した、館林市内の交通モードと地域公共交通ネットワーク案(館林市担当者案)



新広域＋新支線(調整用案)



館林都市圏 新規バス路線案(幹線・支線)			
館林市案		板倉町案	
■ 館林・板倉線	■ 大島線	■ 大島線	● 主要施設
■ 館林・明和線	■ グリスロ	■ 役場・北地区巡回線	○ 鉄道駅
■ 館林・千代田線	■ 花山・羽附旭線	■ 駅・北地区巡回線	■ 邑楽町案
■ 明和・千代田線	■ 赤羽・慶友線	■ 役場・南地区巡回線	■ 北路線(仮)
■ 大泉・千代田線	■ 六郷・茂林寺線	■ 駅・南地区巡回線	■ 南路線(仮)
■ 館林・明和線(2)	■ 渡瀬西・東シャトル線	■ 千代田町案	
■ 明和・板倉線	■ 日向・高根線	■ 町内巡回線①	
	■ 多々良巡回線	■ 町内巡回線②	
	■ 福祉センター連絡線		
	■ 三野谷連絡線		
	■ 渡舟		

各種調査結果を基に、館林都市圏
1市4町が作成中の館林都市圏地
域公共交通ネットワーク再編案

【一口メモ】各自治体の担当者が持ち寄った自治体ごとの試案を基に、調整を図りました。こうすると、広域路線の再編だけでなく、それぞれの生活交通やラストマイル対策も一緒に検討することが可能となります。広域の協議会ではともすれば広域路線の再編だけに終わりがちですが、現在の協働トライアル事業では利用者のラストマイルまでどのようにされるのかまで求められます。地域住民、交通事業者、行政等、関係する皆さんが法定協議会を使って協議していくことが必要ですね。

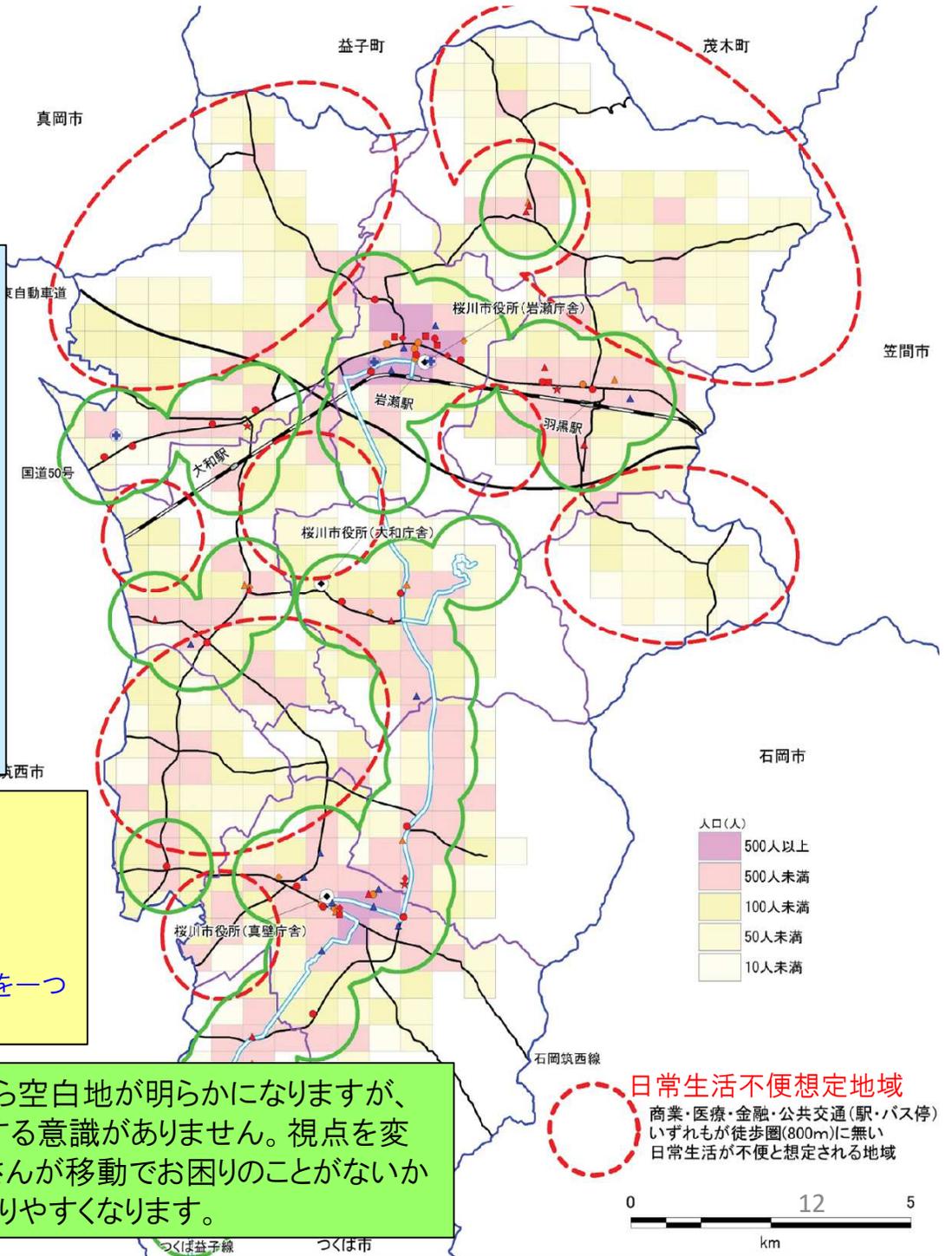
生活不便地域の把握（桜川市）
 ～地域に合った移動手段を目指して、網形成計画での提案施策を着実に進めています～

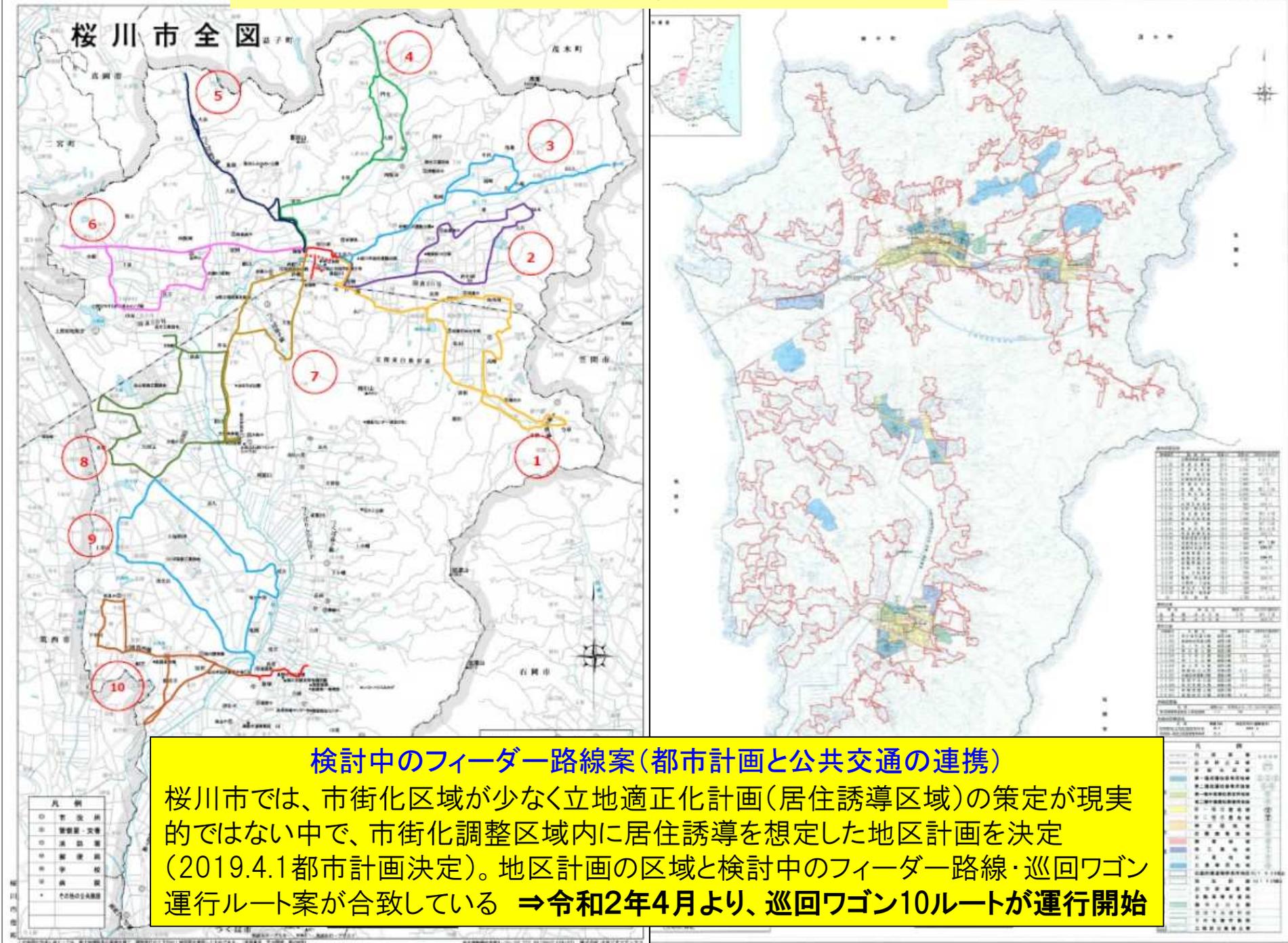
買物難民調査の概要

- (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。

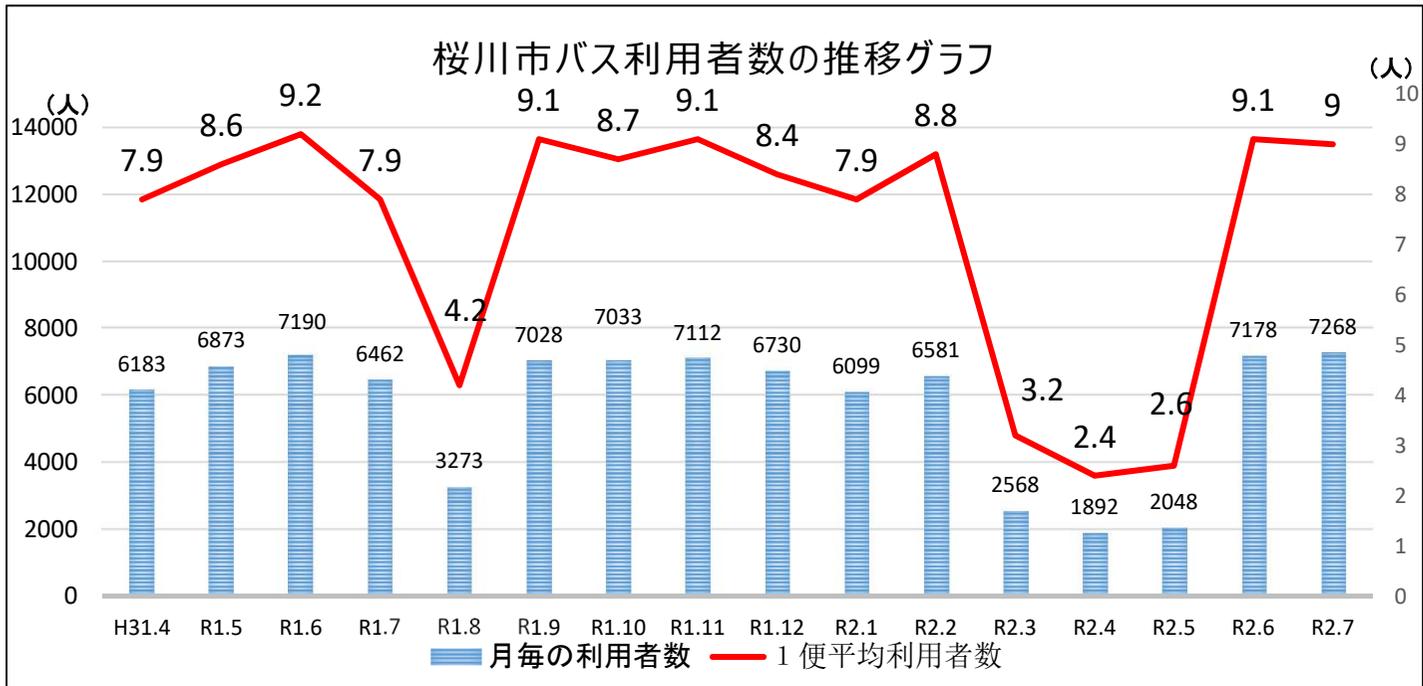
- 【準備・検討・研究項目】(継続中)**
- 地域と移動手段のマッチング
 - 自家用有償旅客輸送等の検討
 - スクールバスから路線バスへ(巡回ワゴン)
 - 商業施設や市の活力施策とのリンケージ
 - 将来を見据えた行政部局間の連携～市内の交通全体を一つの問題として取り組む

【一口メモ】公共交通不便地域では、交通の視点から空白地が明らかになりますが、自家用車利用が現実的な地域では公共交通に対する意識がありません。視点を変えて日常生活不便地域を想定して、その地域の皆さんが移動でお困りのことがないかをお聞きしていく方が、交通システムの絞り込みが図りやすくなります。

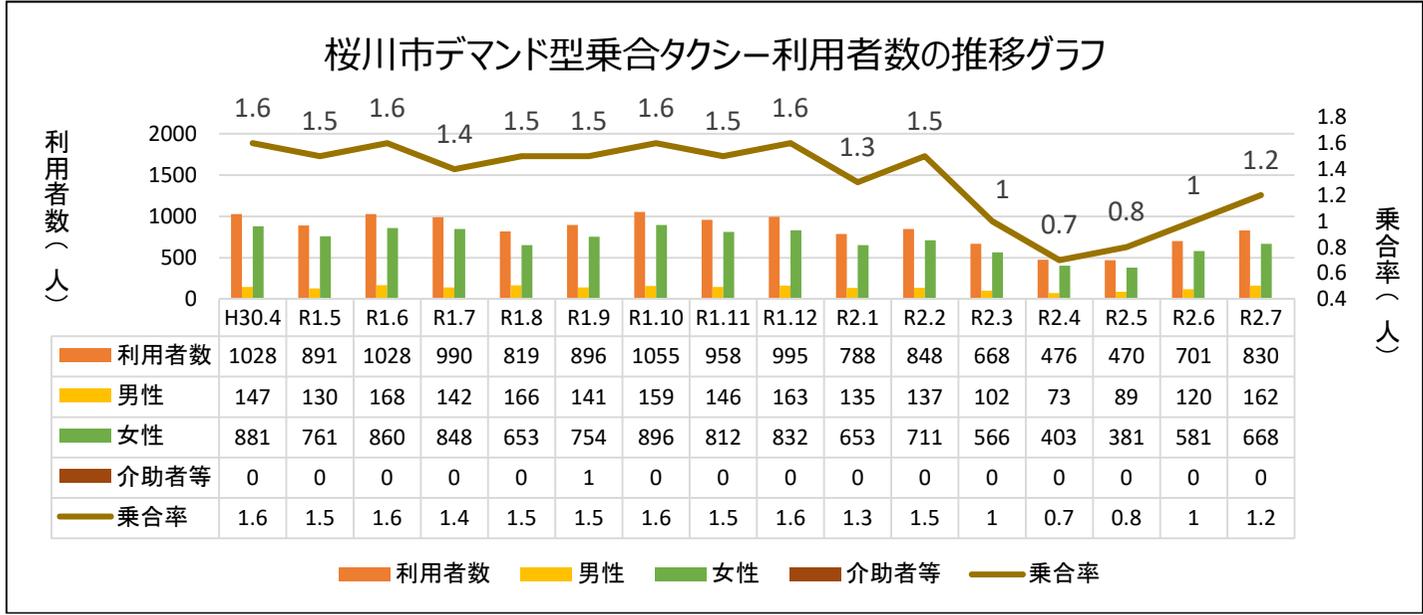




桜川市・つくば市間広域連携バス「ヤマザクラGO」及びデマンド交通の利用実績



出張説明
 桜川市社会福祉協議会による高齢者向け教室「いきいきサロン」にて、市内巡回ワゴンの説明を行った。(各地区の公民館などで開催。全20回程で、毎回10～15名が参加。)



グッズ(お出かけシート)配布
 「いきいきサロン」にて、自分だけの時刻表グッズ(お出かけシート)を配布し、使い方を説明した。

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
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

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。

⑥津別町の生活移動支援策に係る経費

- ・津別町では、各種公共交通の維持や移動困難者を対象とした支援、町内温泉施設の利用促進等、建設課、保健福祉課、産業振興課の3課により、全10事業を実施
- ・これら事業に係る経費は、総額9,100万円以上となっており、町民一人当たり約2.0万円の負担額

担当課	事業名	内容	H30決算額 (千円)
建設課	公共交通対策費	北見バス運行の維持対策としての負担金	5,684
	福祉バス管理経費	町主体の行事、教育・福祉関係団体の移動のため	19,037
	スクールバス経費	混乗スクールバスを含む、町内6路線の運行経費	52,956
保健福祉課	バス無料乗車券交付事業	高齢者及び障がい者に対し、バス無料券を交付	8,205
	重度障がい者無料タクシー券交付	重度身体障害者に対し、無料タクシー券を交付	392
	通院等交通費助成事業	在宅の高齢者及び身体障がい者に対し、通院又は入退院に係る交通費の一部を助成	666
	障がい者等交通費助成事業	障がい者等の社会参加を促進するための交通費を助成	1,049
	心身障がい児交通費支給事業	心身障がい児の訓練等のための交通費を支給	0
	移動支援事業	障がい者等の移動支援・外出支援	2,048
産業振興課	温泉送迎バス委託	ランプの宿までの送迎バス運行経費	1,349
合計金額			91,386

(第2回津別町地域公共交通活性化協議会(2020.7.28)資料より、提供:津別町、作成協力:㈱日本データサービス)

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。

協議会開催時、先ずはみんなで確認！

第5回（令和2年11月開催予定）

津別町地域公共交通計画素案の協議

法定協議会のガバナンス強化に向けて
～意見や議論を誘発するための丁寧な進行～

第2回（7/28開催）

現状・問題点の整理

現状

- ・公共交通の利用状況や国勢調査等の既往資料から整理

調査結果

- ・過年度に実施した意見交換会やアンケート、実証運行結果から整理

協議会意見

- ・協議会開催時に聴取した意見を整理

問題点

- ・上記の3点を踏まえて、津別町における公共交通の問題点を整理

第3回（9/11開催）

課題設定(案)

- ・現状や調査結果、協議会意見、問題点から想定される課題の抽出
- <協議事項>
- ◎抽出された課題が適切か
 - ◎協議内容に応じて課題の追加や変更が必要か
- ※会議内で確定が難しいものは事務局で議論し、フィードバック

施策設定の方向性(案)

- <協議事項>
- ◎課題解決に向けた**施策設定の方向性(案)**が適切か
- ◎方向性(案)に基づく**施策の意見出し**

目標値設定の方向性(案)

- <協議事項>
- ◎施策達成状況を評価するための**目標値設定の方向性**が適切か
- ◎方向性(案)に基づく**目標項目の意見出し**

第4回（10月開催予定）

施策の設定

- <協議事項>
- ◎施策の方向性をもとに**具体的な施策及び実施主体や目標値のモニタリング体制等の協議**

目標値の設定

- <協議事項>
- ◎目標値の方向性をもとに**施策に係る事業のPDCAサイクルを適切かつ継続的に実施するための目標値の協議**

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、コーディネーター役(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、協議会の場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、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

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NPO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！

新しい地域公共交通計画の内容は、網形成計画の留意事項＋地域資源の総動員ということになりますので、網形成計画を充実かつ実効性のあるものに仕立てることが求められます。現場の経験から、どのように考えるか、進めるか、検討するかについてご参考までに記述します。ただし、地域によって状況は異なりますので、取捨選択をして下さい。

① まちづくり、観光振興等の地域戦略との一体性の確保

【需要・要望に公共交通を合わせる(短期的な捉え方、ターゲットを見極める)】

○交通目的に合わせた生活交通として

～地域には、地域の足になっているバスはある！ニーズを集約できないか～

- ・総合計画・都市計画マスタープラン・福祉計画・学校計画など、行政計画との連携
- ・通勤：勤務先(企業・役所等)の規模による。従業員用送迎バスも。中小都市では難しいかも
- ・通学：小中高の統廃合・再編計画を念頭に。地域内でのスクール混乗、地域外での鉄道や都市間バスとの連携など。教育委員会との連携。私学のスクールバスや自主運行バスも
- ・通院：医療施設の配置状況・計画を踏まえ、高齢者を念頭に。総合病院や身近な医院・クリニック
- ・買物：商業施設の配置状況を踏まえ、高齢者の買物動向や買物支援サービスの把握
- ・福祉：行政補助の福祉バス・福祉タクシーの実態を踏まえる。社会福祉法人等、福祉有償運送
- ・その他：NPO法人や自治会・町内会等による有償ボランティア輸送

○観光・行楽目的に合わせた市内交通や二次交通として

～インバウンドを含め多様なニーズがある～

- ・観光振興計画など、行政計画との連携
- ・観光・行楽施設の配置状況と受け皿環境、催行可能人数の把握
- ・観光資源ごとの観光客(来訪者)の動向・実態把握(一次交通やインバウンドなど)
- ・空港、鉄道駅、バスターミナル(高速バス・都市間バス)とのアクセス連携

地域公共交通網形成計画の留意事項の視点から ～現場の経験から、どのように考えるか、進めるか、検討するか～

① まちづくり、観光振興等の地域戦略との一体性の確保

【地域戦略(仕掛け)や将来像を支える公共交通を考える

(中長期的な捉え方、あるべき姿やライフスタイルを見極める)】

○都市の将来像を実現するための都市構造やライフスタイルに合わせた公共交通として

- ・立地適正化計画制度との連携⇒コンパクト＋ネットワークの推進
- ・人口減少、少子高齢化の中で活力を維持するための移動手段の確保
- ・移住・定住の受け皿環境としてのモビリティの確保
- ・定住自立圏など広域連携における雇用(働き場)・医療・学校等、生活環境を支える手段として
- ・学校の統廃合による適正配置に向けた子供たちの足の確保

○利用者に分かりやすい公共交通ネットワークとして(情報提供に工夫をこらす)

- ・高齢者にも分かりやすくするため、路線、ダイヤ等、運行の単純化
- ・来訪者にも分かるように、地域情報とのマッチングを工夫
- ・利用者を想定したマップ、ガイドなどの情報提供⇒ウェブ・HP・スマホ・SNS、広報・チラシ
- ・「利用者ファースト」によるメニューの検討⇒ただし、地域で持続的な公共交通システムを目指すために、100%提供するのではなく、60%提供で進めながらPDCAサイクルを動かして常に改善

地域公共交通網形成計画の留意事項の視点から ～現場の経験から、どのように考えるか、進めるか、検討するか～

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

【将来の都市構造を想定し、メリハリのある面的なネットワークを考える
(路線ごとにサービス水準や重みづけを見極める)】

○効率的で持続可能な公共交通ネットワークとして

- ・都市間交通・地域間交通・地域内交通・地域交通等々、公共交通の性格を整理。役割分担
- ・地域にとっての一次交通・二次交通の位置づけを意識
- ・一次交通は鉄道だけではなく、都市間移動の幹線バスや隣接自治体との地域間バスなど、地域にとって何が一次交通なのかを検討
- ・一次交通を幹線とする二次交通(地域幹線)や、フィーダー路線(支線)の検討
- ・地域特性や輸送需要、住民や来訪者の交通行動の把握
- ・フィーダー交通として安直にドアツードア型のフルデマンド方式を導入するのではなく、地域全体を見渡して総合的に判断し、導入する交通モードとその組み合わせを検討

○地域の持続的な発展を俯瞰した交通拠点・交通結節点として

- ・都市構造の将来像を想定した交通拠点の整備と、交通結節点としての利便性の向上
- ・交通結節点における乗り換え抵抗を軽減させるための工夫
- ・場所によっては、ハード整備(新設)に頼らずに、ソフト環境の充実でも対応可能
- ・大きな交通拠点(総合ターミナル型)から、小さな交通拠点(コミュニティ型)まで、地域性を考慮して検討

地域公共交通網形成計画の留意事項の視点から ～現場の経験から、どのように考えるか、進めるか、検討するか～

③ 地域特性に応じた多様な交通サービスの組み合わせ

【地域特性を把握し、「人の移動を支えること」と「適切なコスト」との組み合わせを考える
(地域に最適な、持続できる交通モード、メニュー、サービスを見極める)】

○定時定路線型の公共交通サービスとして

- ・輸送需要に合わせて路線バス・コミュニティバス・デマンドバス(定時定路線型)の検討、車両の検討
- ・立地適正化計画の都市機能誘導地区・居住誘導地区と連携した運行形態の検討
- ・交通目的に即して急行運行の導入や運行頻度、時間帯別運行、バス停間距離の短縮など、サービス水準の検討、バスロケーション等の情報提供⇒バスの「見える化」を推進

○エリア限定、面的な公共交通サービスとして

- ・デマンド型運行システムの検討:フルデマンド(ドアツードア)、セミデマンド(アクセスポイント)
- ・デマンド型乗り合いタクシーの検討:フルデマンド、セミデマンド(目的地固定)
- ・輸送需要に合わせた車両の検討:ジャンボタクシー、セダン型、軽ワゴン

○地域特性に応じた運行主体による公共交通サービスとして

- ・行政による生活路線の維持確保としての過疎地有償運送・自家用有償運送(運行委託を含む)
- ・行政による福祉バス・福祉タクシー、スクールバス⇒混乗への期待
- ・NPO法人や自治会等による自家用有償運送⇒行政との協働が必要か
- ・社会福祉法人による福祉有償運送(送迎・ディサービス車両の活用を含む)⇒空き時間の活用
- ・地域の有志による有償ボランティア輸送・ボランティア運送⇒公共交通への位置づけが課題
- ・その他、企業・病院・商業施設・学校・自動車教習所等の自家用バス⇒混乗や公共交通への転換

地域公共交通網形成計画の留意事項の視点から ～現場の経験から、どのように考えるか、進めるか、検討するか～

④ 住民の協力を含む関係者の連携

【「みんなで創り、育て、続けていく地域の足づくり」を考える

(市民・事業者・行政の連携協力を見極める)】

○法定協議会(地域公共交通会議等)を活用した連携について

・市民・事業者・行政・(+専門家・道路管理者・公安委員会・運輸局等)が同じ土俵に立ち、現状把握と課題共有を図り、解決のための施策を検討。それぞれが持続的な地域公共交通の維持確保にめけた役割と責任を認識(共有)、PDCAサイクルの自覚と推進を図る

・本音ベースで協議するためには、プロジェクトに応じたワーキンググループの設置も有効

○住民(市民)の協力を推進するための方法について

・公共交通について、市民へ積極的に情報を提供⇒広報誌、HP、SNSのほか、地域イベントでの出展、利用想定団体への出前講座、バスの乗り方教室、子供を軸にした公共交通教育(地球環境問題とからめて。賢い選択)等の活動を展開。公共交通利用の意識を高めるための啓発・普及活動

・市民の意見を吸い上げる方法⇒市民委員を増やす。公共交通に関する説明会、ワークショップの実施。定期的なアンケート調査。住民の“井戸端会議”にさりげなく参加する

・地域の足として誇りや愛着を高める方法⇒愛称(公募)付与、運行への参加(車内アナウンス等)、地域資源としての活用、外部評価、コラボ事業、まちづくりとの一体化

○関係者間の連携強化を図る方法について

・行政内部での連携:まちの将来像を実現するために意識啓発と情報共有を進める

・行政と交通事業者(バス、タクシー)とが意識レベルをそろえるために、対等な情報共有を図る

地域公共交通網形成計画の留意事項の視点から ～現場の経験から、どのように考えるか、進めるか、検討するか～

⑤ 広域性の確保

【住民の生活・行動圏と、観光・交流による受け皿環境を考える
(地域内と地域外との連携を見極める)】

○効率的な財政運用と利便性の高いネットワークの構築に向けて

・問題意識: 1) 市民の生活圏は行政界を超える。2) 地域の足の確保は1つの自治体のみで解決できないこともある。3) 自治体の財政環境の悪化

- ・鉄道、都市間幹線(高速バスを含む)の効率的な活用を検討⇒地域内交通との接続を図る
- ・運輸局、都道府県との連携⇒広域交通の情報共有、調整を含めて

○観光(インバウンドを含む)・行楽目的の二次交通の充実に向けて

- ・交通拠点・結節点(ターミナル)と観光地・資源・施設とのアクセスの確保
- ・自転車・徒歩等、多様な交通モードの活用による受け皿環境の検討

⑥ その他

○具体的で可能な限り数値化した目標

- ・PDCAサイクルを動かすために、重要業績評価指標(KPI)とその数値目標の検討

○モビリティマネジメントの取り組み

- ・モータリゼーションから公共交通を使ったライフスタイルを推奨するための取り組み
- ・地方都市では、「クルマときどきバス運動」で良いと考える

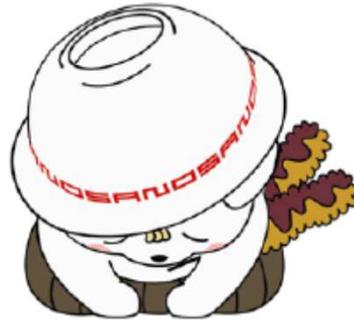
「地域が自らデザインする地域の交通」の取り組み方の総括に代えて

- 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。
- 既に作成されている網形成計画も、実効性の視点から冷静かつ客観的に見つめなおしてみましょう。⇒結果が見えなければ見直しも
- 今一度、5W1Hを意識してみましょう。
- 路線型かドアツードア型か、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なって考える
 - 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！

ご静聴ありがとうございました！

研修講話の第2部実践編
は終了です。



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意
見情報交換、くしろバス、北海道北見バス等交通事業者の
皆さんとの意見交換、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(株)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。
ちょっと古くなりましたが(苦笑)

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。** 30