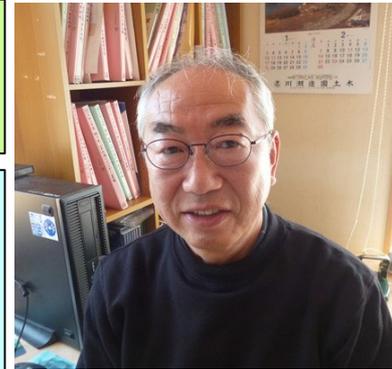


(法改正を受けて) 地域公共交通計画策定の留意点と、策定後の 実効性のある計画推進、評価に向けて

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
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
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。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、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3年度)

【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】北海道乙部町、北斗市、森町、遠軽町、釧路町、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

【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】森町、乙部町、桜川市、稲敷市、木更津市、館林都市圏(館林市外四町)、南房総・館山地域、行方市、津別町、北斗市

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

【広域計画策定及び準備への技術指導】オホーツク総合振興局、釧路総合振興局、茨城県庁

【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、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、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(予定)、など

地域公共交通に関する
主な活動実績(R3年度)

今回の研修のねらい・・既に計画を策定して事業に取り組まれているか、計画を策定中の行政ご担当者の皆さんにお伝えしたいメッセージ

皆さんの自治体が置かれている状況はまちまちでしょうが、地域にあった持続可能な施策を推進、展開していく、取り組む、また「地域が自らデザインする地域交通」に向けた計画を策定されるために、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

- **人の移動が交通であり、移動を活発にすることで地域経済を回しましょう**
⇒ウイズコロナに向けて、生活、文化、経済を育み、豊かにするインフラと認識
- **地域の生活圏を念頭に、広域移動(幹線)や地域内移動(生活交通)を整理し、ターゲットを絞り込んだ交通システムを検討しましょう**
⇒移動手段のみを考えるのではなく、生活圏全体の利益を支えることで活性化を目指す(全体最適)
- **作成済の計画で位置付けた事業も、改善に向けて変更や中止も意識しましょう**
⇒交通を取り巻く環境は常に変化するので、合わない施策に固執せず躊躇しない
- **庁内部局、交通事業者、地域住民等との情報共有と連携を進めましょう**
⇒交通担当部局だけでは解決できず、非効率な場合もある

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、政策形成や計画推進を進めるためには、

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……

活性化再生法が改正されました(令和2年11月27日施行)

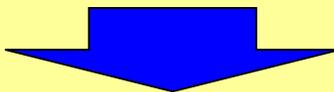
持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組を推進するための地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律

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

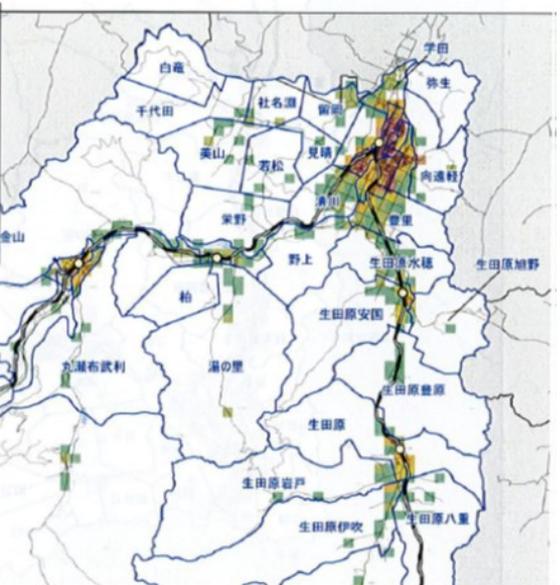
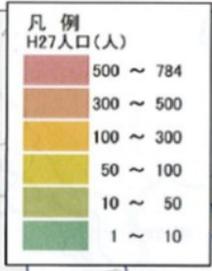
網形成計画と同様



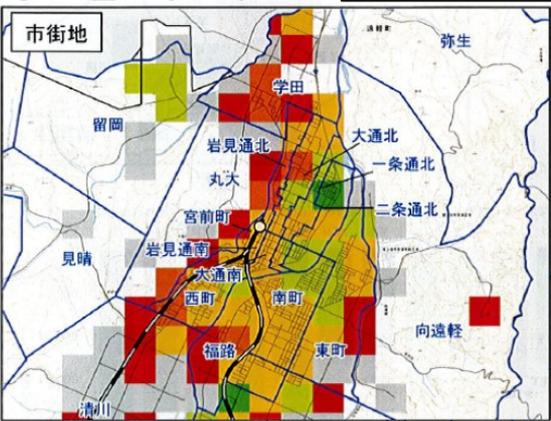
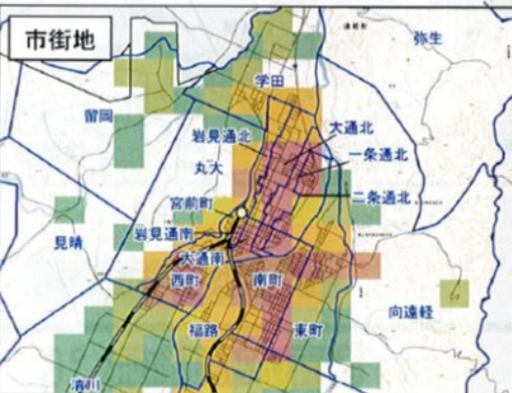
地域における
輸送資源の総動員

今般新たに追加

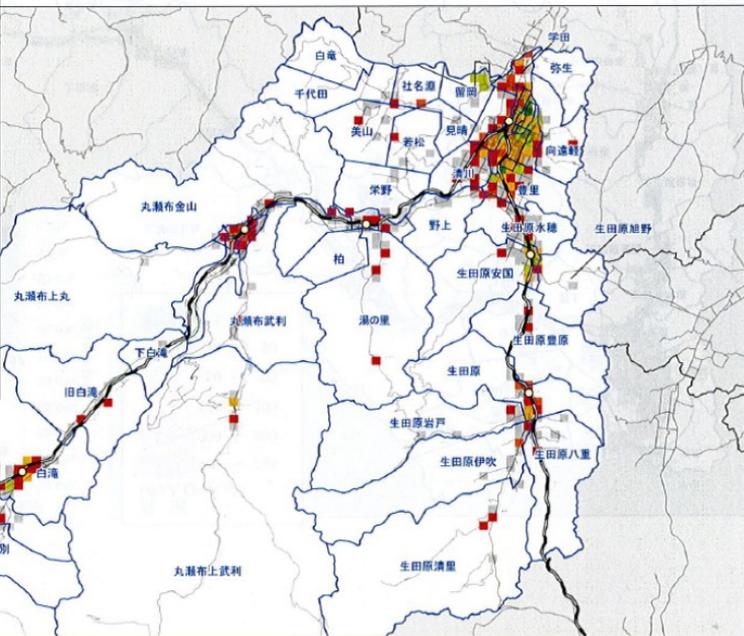
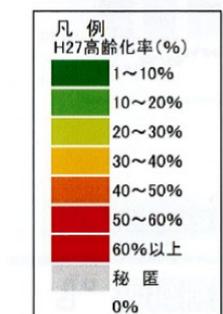
メニューの充実やPDCAの強化により
持続可能な旅客運送サービスの提供の確保



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)

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

■免許自主返納者数(人)

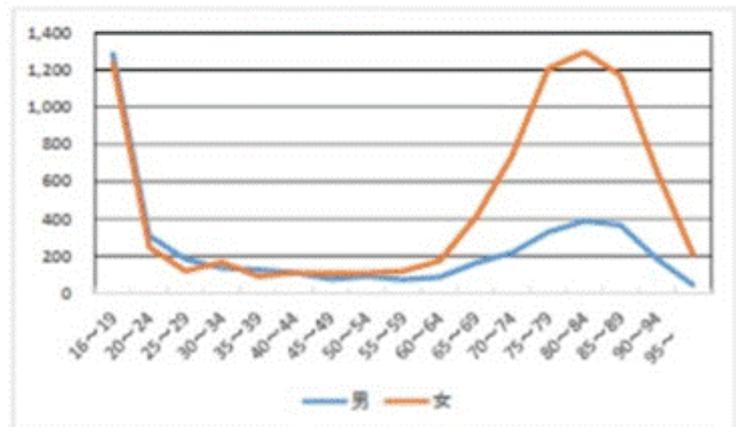
	自主返納者数	割合
70歳以上	214	92.2%
70歳未満	18	7.8%
市全体	232	

※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%

平成31年2月1日現在

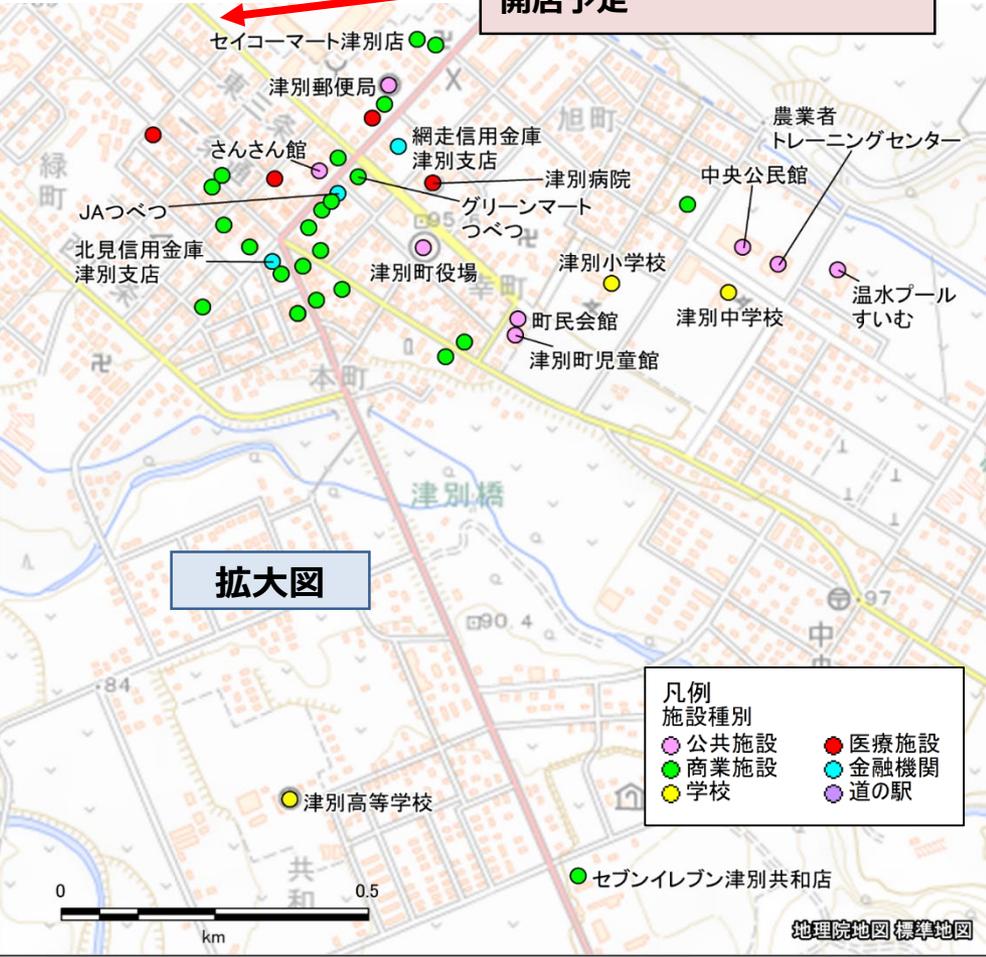
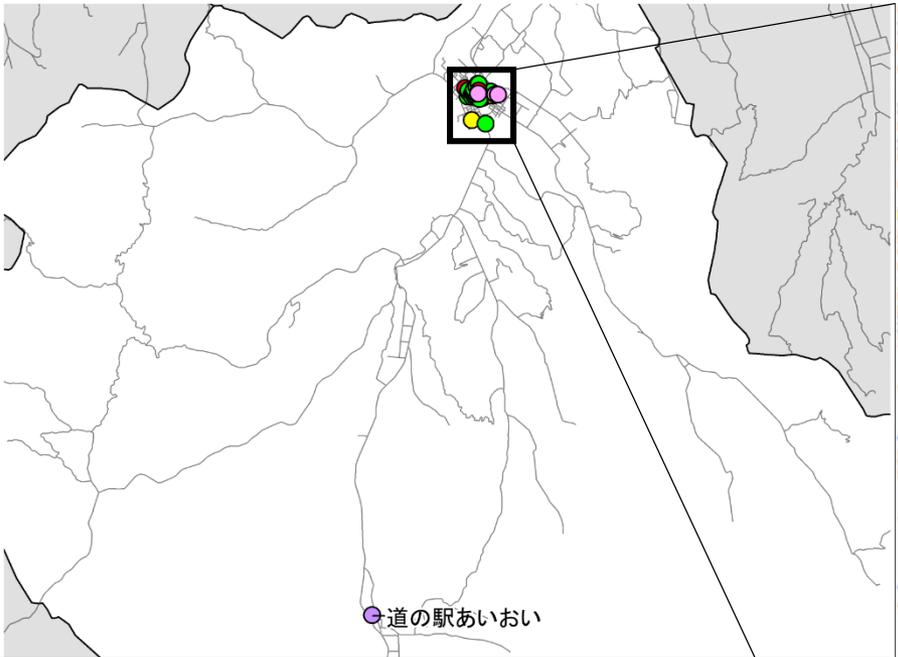


【一口メモ】自家用車利用者等、公共交通を利用していない人を取り込むことは容易ではありません。まずは、自家用車が利用できない人がどれくらいおられるのかを把握することから始めてみませんか。この人達が、いわば利用可能な基礎票となります。地域交通をデザインするときの参考になると思います。

③津別町の生活関連施設の分布の整理（現状・将来）

・津別町内の生活関連施設（商業・医療・公共施設）は、市街地に集積しており、8月末にはホームックニコットの開店、「大通・幸町地区」における役場庁舎の新設の他、複合施設等の整備など、生活利便がさらに高まることが予想される。

ホームックニコット8月中旬
開店予定



(津別町地域公共交通計画(R3.3)より)

作成協力: 日本データサービス(株)

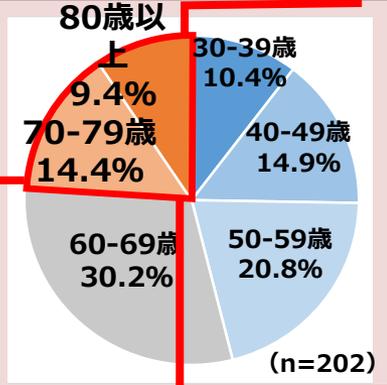
④ 過年度の調査結果を踏まえた公共交通利用ニーズの整理

《平成30年買い物アンケート調査結果》

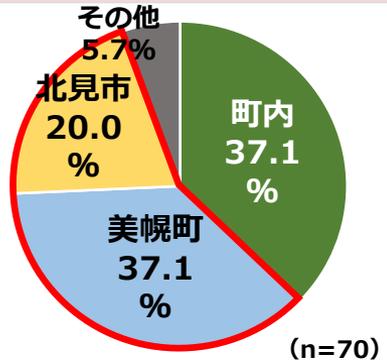
- ・ 高齢者の買い物先は、町内の他、美幌町や北見市などの近隣市町村も挙げられている。
- ・ 高齢者の交通手段は、自動車（運転・同乗）が主であり、公共交通の利用が1割に満たない。
- ・ 高齢者が買い物で不便に感じている理由として、公共交通を理由とする回答は約3割である。

平成30年買い物アンケート調査の概要

- ☑ **目的**
 - ・ 町民の買い物行動等の把握
- ☑ **実施時期**
 - ・ 平成30年10月
- ☑ **対象者**
 - ・ 宅配「トドック」利用者
- ☑ **回収状況**
 - ・ 202票



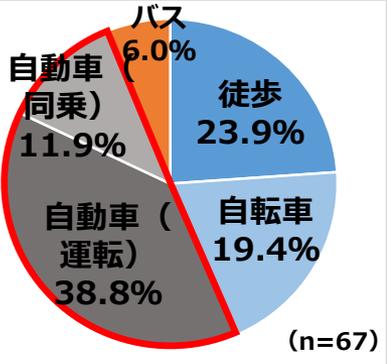
高齢者のおでかけ先



町内
で買い物される方：**37.1%**

美幌町・北見市
で買い物される方：**57.1%**

高齢者の交通手段



公共交通
を活用して買い物される方：**6.0%**

自動車（運転・同乗）
を活用して買い物される方：**50.7%**

高齢者が買い物で不便に感じること

家の近くにお店がない	26.7%
一人では荷物運びなどが難しい	18.3%
町内の公共交通が不便	18.3%
出かけることが自体が難しい	13.3%
町外までの公共交通が不便	11.7%
自動車の運転が難しい	6.7%
その他	5.0%

(津別町地域公共交通計画(R3.3)より)

作成協力：日本データサービス(株)

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！

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。⇒作成中

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！

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		11,126	
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	飯倉～太田線	矢島タクシー	200	飯倉町役場～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)	桐生・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分圏400円、20分圏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～館川～西小 1台 藤～細谷～大曲～西小 1台 飯野～地蔵院～八雲橋～東小 1台 宇都宮～上五箇～長良神社～会楽院～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、西は東小東駅前まで)			
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	高齢者送迎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(運転用途に限定)	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	1,296
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)	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

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。

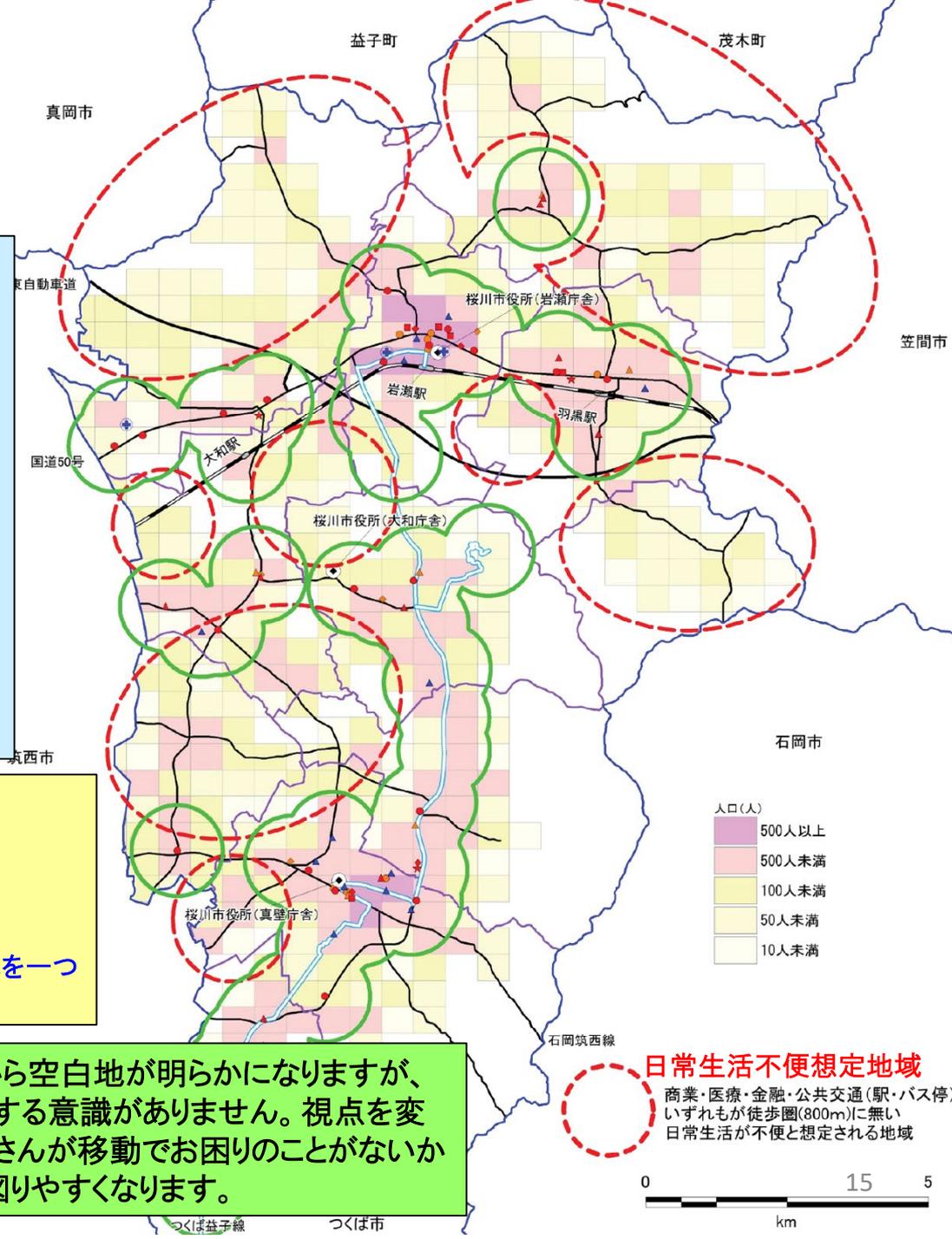
b) ヒアリング調査

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。



調査結果を踏まえた現況と問題点等のまとめ

【北斗市全体】

市内全域で人口減少と高齢化が進行

自家用車利用者が多く、公共交通利用者が減少

公共交通(鉄道、バス)への補助金は約3,500万円

【市内外の公共交通について】

函館市内との公共交通のサービス内容が不満

南北バスは、利用者数が微増、収支率は減少

市内の鉄道、バス、タクシー等、移動手段の役割が不明確

【市内の移動手段について】

郊外部に交通の便がない

市内の生活移動に係る交通の便が不安

市内に公共交通以外の移動手段は多い

【公共交通の利用について】

公共交通の情報が分かりにくい

公共交通に対する市民の意識が低い

課題の設定(案)

既存公共交通の利便性の向上

函館市内とのアクセスの強化

地区の実情や利用者ニーズに対応した市内公共交通サービスの提供

分かりやすい公共交通サービスの提供

潜在需要の掘り起こし

公共交通の維持・存続に向けた市民の意識啓発

（改正法施行による計画の作成・運用のポイントを準用して）

旅客運送サービスの分類等	主対象者	目的等
<p>広域幹線（地域幹線系統） 道南いさりび鉄道 函館バス路線：上磯線（国道228号）、大野線（国道227号） ⇒<u>広域軸として有効利用を目指す</u></p>	<p>一般 高校生</p>	<p>広域圏移動 通勤・通学目的が中心 函館方面へのアクセスの強化 速達性、利便性の向上</p>
<p>市内幹線（フィーダー系統） 新函館北斗駅・上磯線（28系統） ⇒<u>市内移動の軸として路線の充実を目指す</u> ⇒<u>冬期需要に応じた柔軟な運行を目指す</u></p>	<p>一般、高校 生、中学生</p>	<p>市内拠点間移動 地域幹線・鉄道との接続強化 通学、買い物、通院等の生活交通</p>
<p>低需要地域旅客運送サービス（フィーダー系統） 巡回ワゴン（コミュニティバス、定時定路線型） ⇒<u>低需要を捉えた効率的な運行を目指す</u> ⇒<u>生活交通として利用者ニーズに合わせ、分かりやすい、新たな交通システムの導入を目指す</u></p>	<p>一般 交通弱者 特に歩ける 高齢者等</p>	<p>市内移動、幹線との接続 買い物、通院、娯楽等の身近な生活交通 曜日・時間・経路・バス停等は、導入 地域と話し合っ一緒に作る</p>
<p>ラストマイル対策 タクシー乗用（タクシー助成等） 福祉有償運送 ⇒<u>歩行が困難な住民ニーズに合わせ、移動支援サービスとしての充実を目指す</u></p>	<p>一般 交通弱者</p>	<p>市内外移動、買い物、通院等 ドアツードア型 免許返納対策でも活用 利用者の棲み分けを意識</p>

第5回北斗市地域公共交通活性化協議会資料(R2.12.16)より

低需要地域旅客運送サービスとして話題になる「デマンド型乗り合いタクシー」は、利用者、運行者、行政サイドで、以下のデメリットが顕著になってきているため、現在各地で見直しが行われている。

- 1)利用者：登録手続きや予約の手間がかかる、予約が集中してとれない、時間が決められない、など
- 2)運行者：広い区域では回送時間が長く非効率になる、予約が無くても車両・運転手は拘束される、居住地が散在していると乗り合いにならない、タクシー乗用と競合、など
- 3)行政：運営コストが高い、収益が低い、など ⇒北斗市の地域・利用者の状況を考慮すると向いていない

津別町全体

- 人口の減少に加え、高齢化も進行
- 公共交通に係る経費は年間約1億円
- 北見バスを利用した町内移動はほとんどみられない
- 町内の買い物や通院等でのタクシー利用がみられる
- 免許を返納した後に生活が続けられるか不安との声がある
- 交通事業者の運転手不足が深刻化
- タクシー利用者は年々減少傾向
- 北見バスの主な利用者は学生と高齢者
- 福祉有償運送のドア・ツー・ドアでの運行は利用者から好評
- 福祉有償運送の運転手は拘束時間に対して実労働時間が少ない
- 人口減少に伴う公共交通利用者の減少
- 公共交通サービスの維持・確保

市街地部

- 人口の約8割が市街地部に居住
- 生活関連施設は市街地に集積
- 市街地とランプの宿を結ぶ無料送迎バスが1日1往復運行
- 巡回ワゴン実証運行の利用者数は1便平均1.7人である
- 免許返納者は市街地部居住者が町内他地区に比べ多い
- 市街地内の公共交通ニーズは限定的

郊外部

- 津別町まちバスは全7路線運行、うち4路線は一般混乗が可能
- まちバス乗車・降車時の段差が辛いとの声がある
- 市街地-郊外部間のタクシー料金が高額との声がある
- まちバスの一部路線では、一般利用者が非常に少ない
- 地区によって、町内公共交通のサービス水準に差が生じている

既存公共交通の利便性の向上

- 公共交通のメインターゲットとなる学生や高齢者等の町民の移動ニーズや移動実態に即した公共交通の利便性向上が求められる

潜在需要の掘り起こし

- 利用者数の増加に向けた新規利用者の掘り起こしが求められる

町内交通資源の効率化

- 持続可能な公共交通サービスの提供に向けた町内交通資源（車両、運転手、財源等）の効率化が求められる

地区の実情に即した公共交通サービスの提供

- 地区の人口配置や免許返納状況等、実情に即した公共交通サービスの提供が求められる

町内移動に係る施策の方向性

町民ニーズや社会情勢に対して柔軟に対応する移動支援策

- 町民ニーズや移動実態、まちづくりの方向性と継続的に整合を図る
- 既存公共交通（バス・タクシー等）を十分に活用
- 町民の移動手段の選択肢の充実

各地区の現状を的確に捉えた公共交通サービスの維持

- サービス水準の向上に資する交通施策の検討
- 町民の移動ニーズに即した町内交通資源の再構築

利便性向上を評価する目標値設定を検討

- 公共交通に対する住民満足度等の定性的な目標値の設定を検討
- 公共交通利用者数等の定量的な目標値の設定を検討

財源効率化を評価する目標値設定を検討

- 公共交通関連事業費等の定量的な目標値の設定を検討

現況・問題点における凡例

現況

調査

協議会意見

問題点

（津別町地域公共交通計画(R3.3)より）

作成協力：日本データサービス(株)

現況・問題

課題設定(案)

施策設定の方向性(案)

目標値設定の方向性(案)

町外移動

- 北見バスによって「開成・津別線」、「美幌・津別線」が運行
- 公共交通では自家用車よりも所要時間が長い
- 女満別空港から津別町まで約30分の距離
- 公共交通による北見市・美幌町への移動は少ない
- 町内から北見市・美幌町への利便性が低い
- 北見バスの主な利用者は学生と高齢者
- 北見市・美幌町へ月1回程度通院する町民が多い
- 北見市や美幌町までのデマンド交通について検討の余地がある
- 女満別空港から津別町までアクセスする公共交通が未整備

生活圏となっている町外市町への移動支援

- 町民ニーズに即した町外移動支援が求められる

女満別空港アクセスの整備検討

- オホーツク管内の玄関口である女満別空港間の移動支援策が求められる

町外移動に係る施策の方向性

住民の生活圏を支える町外移動支援の充実

- 町外交通との接続利便性の向上
- 町外移動の利便性向上に向けた移動支援の継続

利便性向上を評価する目標値設定を検討

- 公共交通に対する住民満足度等の定性的な目標値の設定を検討
- 公共交通利用者数等の定量的な目標値の設定を検討

利用促進

- 住民対象の公共交通に係るセミナー参加者が少ない
- バスの乗り方等がわからないため、自家用車の利用が多い
- 自家用車から公共交通利用への転換を促す施策が必要
- 公共交通に対する町民の意識が低い

公共交通の維持・存続に向けた意識啓発

- 町民一人ひとりが公共交通を維持するための意識を持つことが求められる

潜在需要の掘り起こし(再掲)

意識醸成に係る施策の方向性

公共交通の維持・存続に向けた意識醸成

- 町民のマイバス意識を醸成する取組の展開
- 町民や民間事業者と連携して取り組む意識醸成策

利便性向上を評価する目標値設定を検討

- 公共交通に対する住民満足度等の定性的な目標値の設定を検討
- 公共交通利用者数等の定量的な目標値の設定を検討

意識醸成状況を評価する目標値設定を検討

- 生活行動の変化等の定性的な目標値の設定を検討
- 公共交通に係る問合せ件数等の定量的な目標値の設定を検討

検討を継続する事項(観光交通)

- 文化観光資源として「つべつ木材工芸館キノス」、「道の駅あいおい」等の観光資源を有する
- 自然観光資源として「津別峠」、「チミケップ湖」、「森林セラピー基地 ノンノの森」等の観光資源を有する
- 町内観光に立ち寄る公共交通が未整備

観光交通の確保検討

- 町内観光施設への移動支援の検討が求められる

検討を継続する事項の方向性

観光ニーズや移動状況を踏まえた長期的な検討

現況・問題点における凡例

現況

調査

協議会意見

問題点

(津別町地域公共交通計画(R3.3)より)

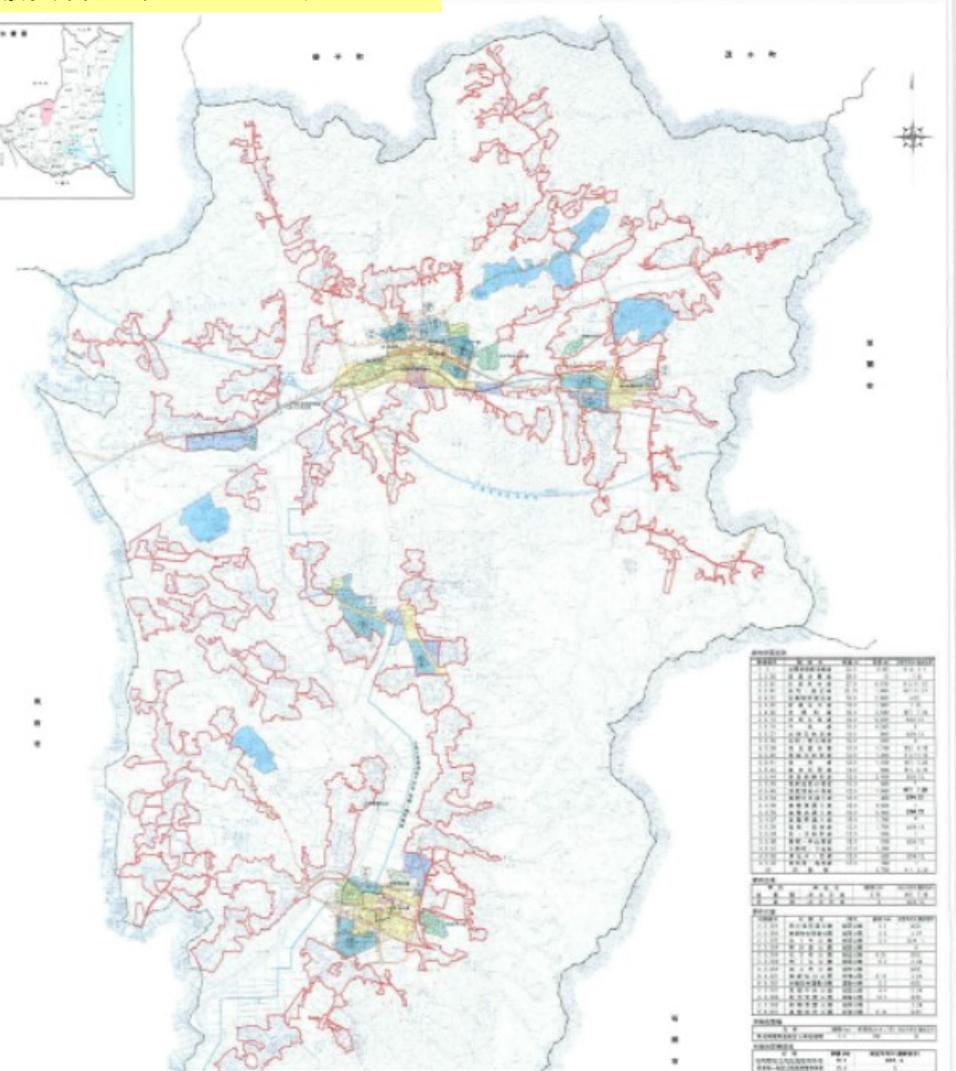
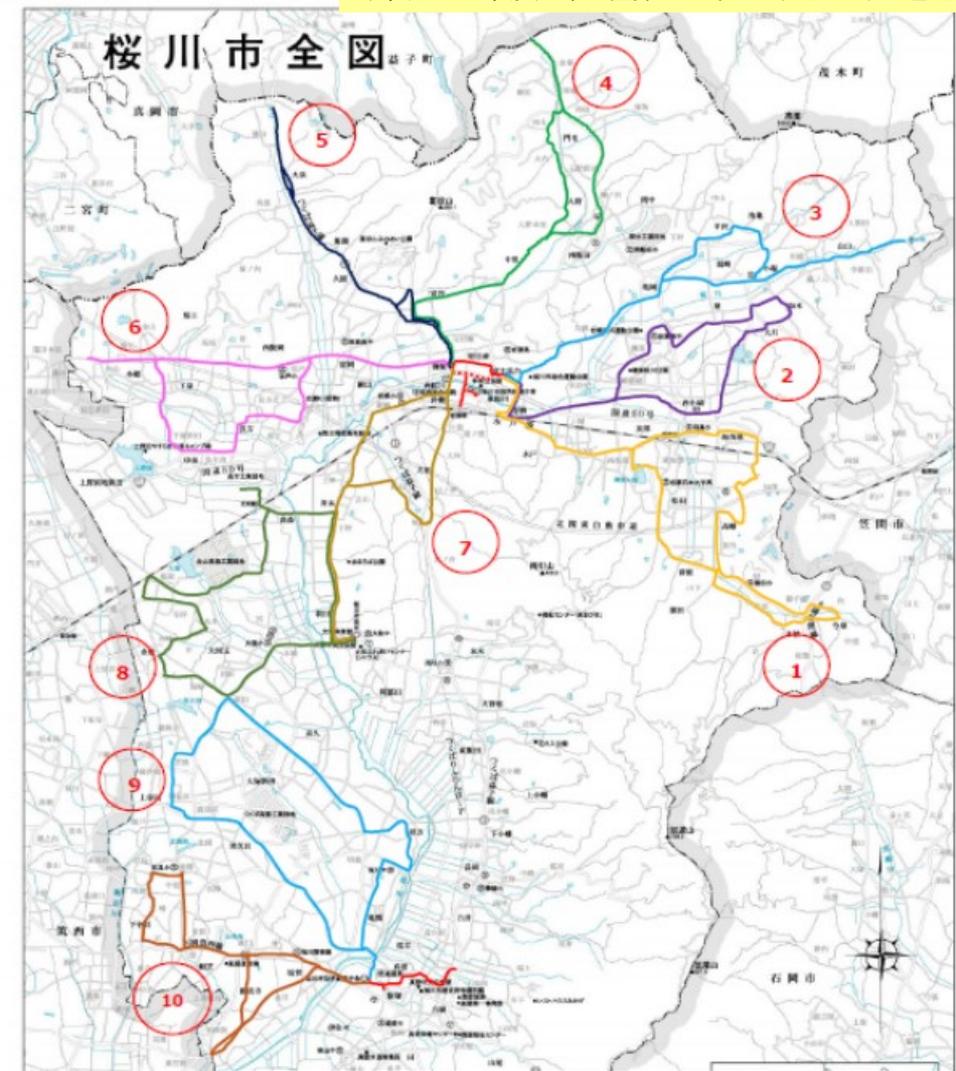
作成協力: 日本データサービス(株)

地域公共交通計画の作成・運用に当たっての10のポイント

- ① 地域に足を運ぶとともに、データを使って分析・議論しましょう⇒何よりも担当者が「利用者」の目線から地域の実態を知ること
- ② 周りにサポーターを増やしましょう⇒行政と交通事業者とのパートナーシップ、関係者を巻き込んだ実のある議論・協議を進めること
- ③ 計画区域を適切に設定しましょう⇒住民の生活圏、公共交通利用者の移動範囲
- ④ 地域公共交通に関する課題と解決策は法定協議会で考え、実行しましょう⇒計画作成に関する協議・実施に関する連絡調整、計画の実施・推進など
- ⑤ 関係者で共通認識が持てるような目標を設定しましょう⇒具体的、明確、定量的など
- ⑥ モニタリング・評価を徹底しましょう⇒毎年度実施(PDCAサイクル)
- ⑦ 地域の実情に合わせ、幅広い視点からサービスの内容を検討しましょう⇒地域全体
- ⑧ 分野を横断した連携を行いましょう⇒各分野との連携、分野横断的な対策を検討・立案・実施
- ⑨ 新たな技術やサービスを積極的に活用しましょう⇒利用者の利便性向上を目指す
- ⑩ 課題解決に有効な特定事業を適切に選択しましょう⇒計画目標の達成を目指す

地域公共交通計画と乗合バス等の運行費補助の連動化について

- 今後、補助制度の活用のためには、地域の多様な旅客サービスを地域公共交通計画に位置付ける必要があることに注意
- 今後は原則として法定協議会に対し補助を行う点について留意



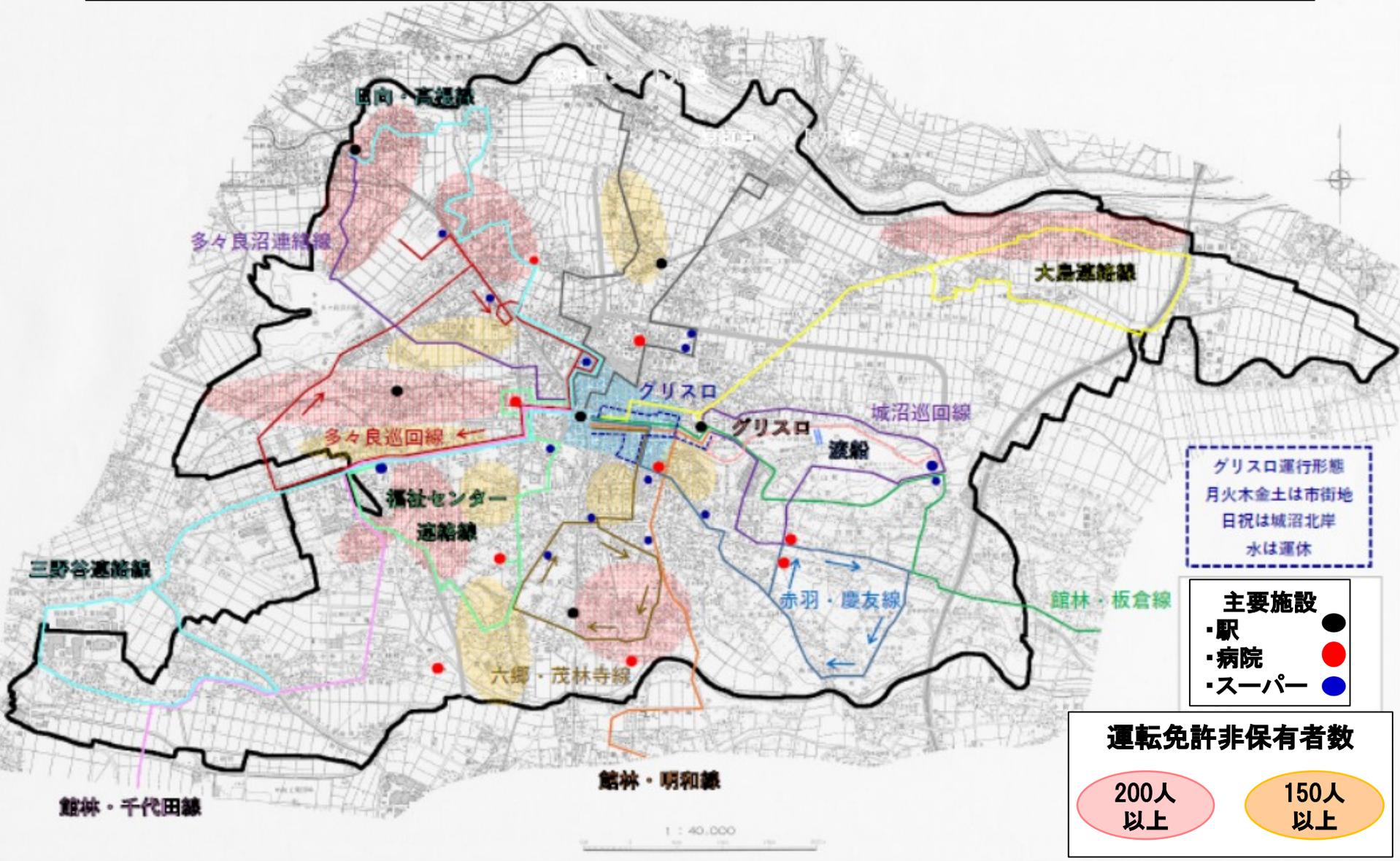
検討中のフィーダー路線案(都市計画と公共交通の連携)
 桜川市では、市街化区域が少なく立地適正化計画(居住誘導区域)の策定が現実的ではない中で、市街化調整区域内に居住誘導を想定した地区計画を決定(2019.4.1都市計画決定)。地区計画の区域と検討中のフィーダー路線・巡回ワゴン運行ルート案が合致している ⇒令和2年4月より、巡回ワゴン10ルートが運行開始

凡例

○	市役所
○	警察署・交番
○	消防署
○	郵便局
○	学校
○	病院
○	その他の公共施設

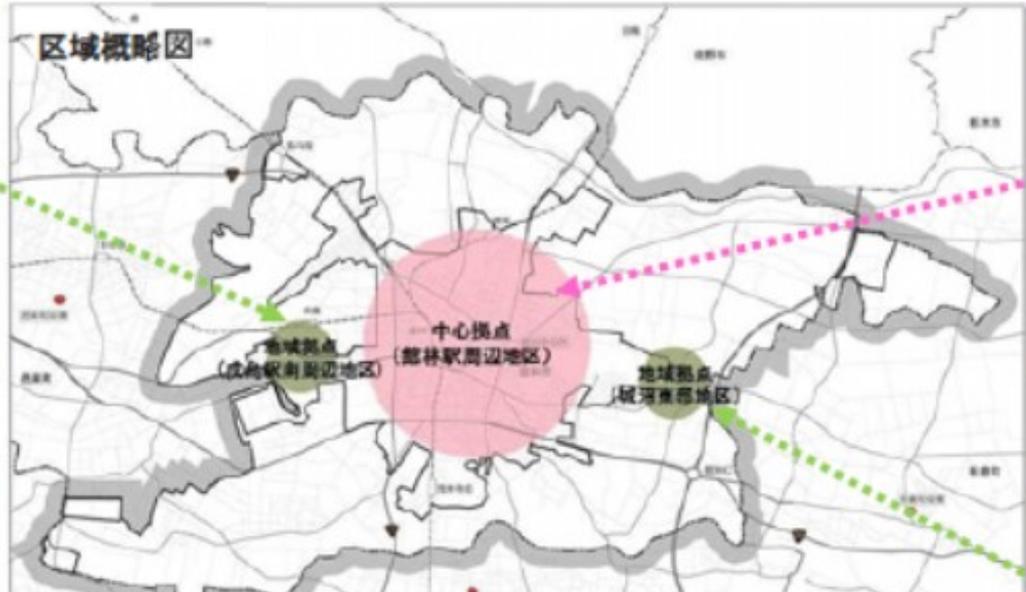
路線番号	路線名	色	運行時間	運行区間	運行本数	運行曜日
1	桜川駅前 - 桜川駅前	赤	8:00 - 17:00	桜川駅前	1	毎日
2	桜川駅前 - 桜川駅前	紫	8:00 - 17:00	桜川駅前	1	毎日
3	桜川駅前 - 桜川駅前	青	8:00 - 17:00	桜川駅前	1	毎日
4	桜川駅前 - 桜川駅前	緑	8:00 - 17:00	桜川駅前	1	毎日
5	桜川駅前 - 桜川駅前	黄	8:00 - 17:00	桜川駅前	1	毎日
6	桜川駅前 - 桜川駅前	桃	8:00 - 17:00	桜川駅前	1	毎日
7	桜川駅前 - 桜川駅前	茶	8:00 - 17:00	桜川駅前	1	毎日
8	桜川駅前 - 桜川駅前	水	8:00 - 17:00	桜川駅前	1	毎日
9	桜川駅前 - 桜川駅前	紺	8:00 - 17:00	桜川駅前	1	毎日
10	桜川駅前 - 桜川駅前	黒	8:00 - 17:00	桜川駅前	1	毎日

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)



**都市機能誘導区域
(成島駅南周辺地区) 73ha**

- 高校など教育施設の立地を活かすとともに、子育て関連の支援施設を充実させることにより、出産から子育て、教育を含めて一貫してサービスを提供することが可能な子育て・教育拠点。



**都市機能誘導区域
(館林駅周辺地区) 500ha**

- 館林都市圏及び市全体への都市サービスの提供と各拠点の機能補完。
- 施設利用者、また、城下町としての歴史・文化資源を活かした市内外からの来訪者を受け入れる交流拠点。

都市機能誘導施設

- ・ 子育て関連支援施設
- ・ 認定こども園
- ・ 商業施設 (3,000㎡超)
- ・ 地域交流施設

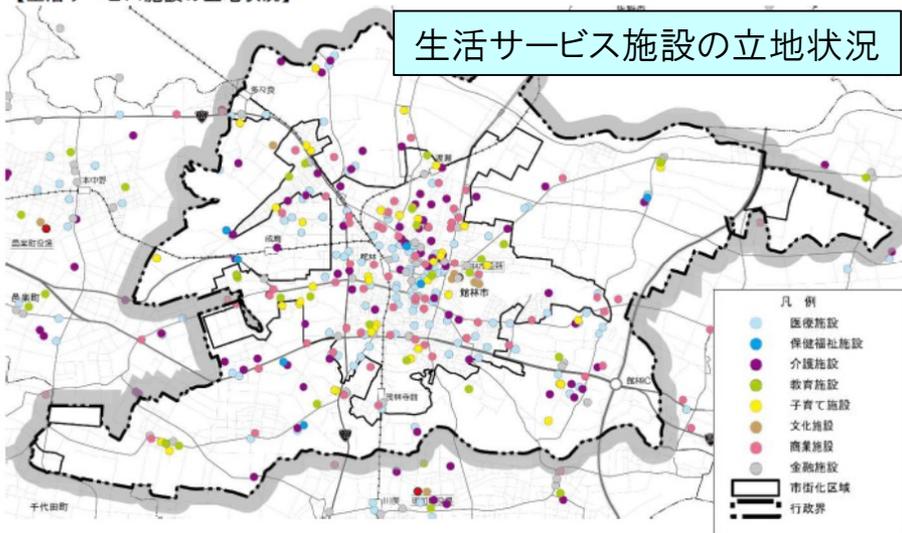
**都市機能誘導区域
(城沼東部地区) 11ha**

- 市全体、また市外からの広域的な商業サービスを提供する機能に特化した拠点。

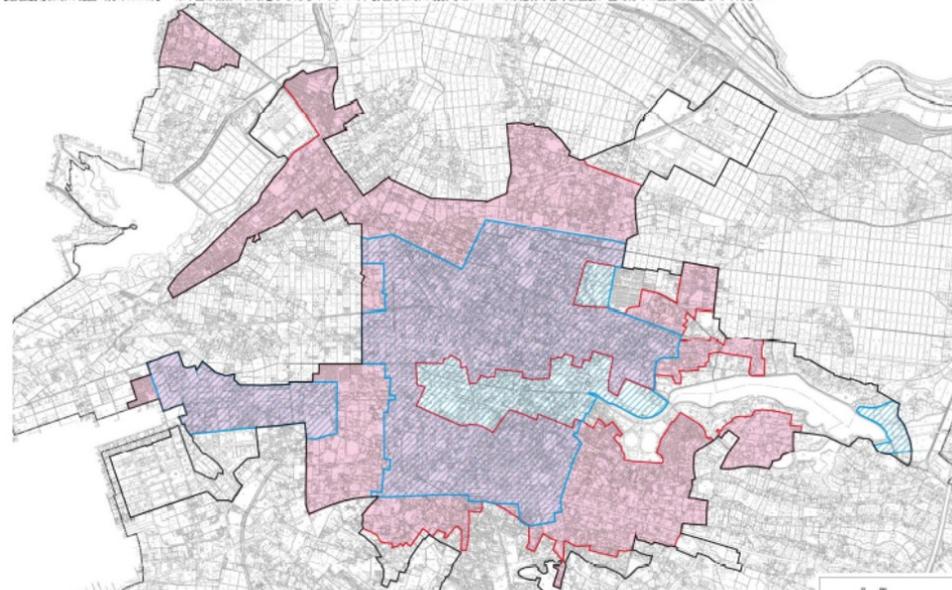
**立地適正化計画との連携
(館林市立地適正化計画 (H31.2) での区域設定)**

【生活サービス施設の立地状況】

生活サービス施設の立地状況



【居住誘導区域の範囲 (約1,037ha)】 ※下図は概略の区域を示したものです、詳細な区域の境界などについては館林市都市計画課に問い合わせのうえご確認ください



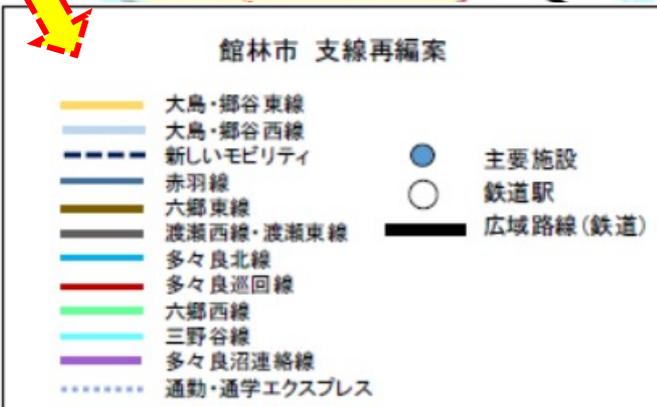
都市機能誘導区域(青)と居住誘導区域(赤)の範囲

出典：国土数値情報（医療機関データ、学校・文化施設データ、公共施設データ）（国土交通省）
医療情報システム、介護サービス情報公表システム（群馬県）
日本郵政HP、日本銀行協会HP、全国大型小売店総覧、NTTホームページ

を基に館林市作成(2018年3月現在)

館林都市圏生活交通ネットワークの形成
(館林都市圏地域公共交通計画R3.3)

広域路線バス(幹線)+支線再編案



館林都市圏広域立地適正化基本方針(H29.5)とも連携しながら公共交通ネットワークの具体像を作成。R3年度から計画推進、事業実施を進めている。

地域公共交通 赤字=廃止でいいの？



地域公共交通が**廃止**になったら、医療送迎やスクールバスが必要となり、**現在の補助金より行政コストが増加**するかもしれません。

ちょっと計算してみませんか？

近畿運輸局

鉄道・バスが**廃止**されると？

地域公共交通は、通院や買物などの生活を支えており、廃止されると地域のあり方にも影響が懸念されます。

わが国では、多くの交通事業者が不採算な状況におちいっています。しかしながら諸外国でも交通事業は独立採算では成立していません。むしろ単独で交通事業が成立してきたわが国のこれまでが稀有な状況と言えます。

運賃収入では運行費用をまかなえない鉄道やバスは、現在行政からの補助金等の公的負担で維持されていますが、この補助金等の財源確保が困難な状況です。しかし、もし地域公共交通（鉄道・バスなど）が廃止になってしまったら、移動の足がなくなる人たちに医療施設への送迎支援の実施等で、**廃止前よりも行政コストが増加**してしまうかもしれません。



地域公共交通の クロスセクター効果とは

地域公共交通のクロスセクター効果とは、地域公共交通を廃止した時に追加的に必要となる多様な行政部門の分野別代替費用と、運行に対して行政が負担している財政支出を比較することにより把握できる**地域公共交通の多面的な効果**です。

地域公共交通のクロスセクター効果として定量的に提示することで、支援の必要性をより可視化することができます。

また、クロスセクター効果を算出することにより、地域公共交通への支援の意義を行政内で共有できるとともに、施策の関連性等についての意見交換を行うこと等を行うことで、より利用者にとって使いやすい地域公共交通の実現に取り組むことが期待されます。

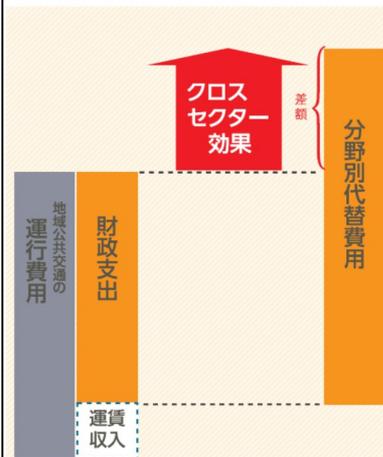
プロジェクト評価の基本的な手法に、費用対効果 (B/C) があります。

これはプロジェクトの効果を金額で表して、プロジェクトを実施する費用と比較するものです。効果と費用が同じ尺度で表されます。

クロスセクター効果は、「地域公共交通の運行に対して行政が負担している財政支出」と「地域公共交通を廃止した時に追加的に必要となる分野別代替費用」というコスト同士を比較するものです。

「地域公共交通を廃止した時に追加的に必要となる分野別代替費用」は、スクールバスや病院送迎バスなどの施策の実施費用です。

地域公共交通の クロスセクター効果のイメージ



クロスセクター効果は、「地域公共交通の運行に対して行政が負担している財政支出」と「地域公共交通を廃止したときに追加的に必要となる分野別代替費用」というコスト同士を比較するもの(近畿運輸局HPより)

「地域公共交通を廃止した時の追加的な効果」だけではなく、公共交通が無い、利便性が低い地域にあった交通システムを導入することで得られる多面的な効果についても考えてみましょう

茂辺地・石別・上磯線 運行系統図①



茂辺地・石別・上磯線 運行系統図②



地域公共交通計画の策定と同時に進めた巡回ワゴン運行計画

- 曜日限定の路線定期運行(週2日)
- 鉄道(道南いさりび鉄道)、地域幹線系統(函館バス)と接続
- 住民意見交換会、交通事業者ヒアリング等を踏まえ、法定協議会での議論を経て、令和3年10月運行予定

北斗市地域公共交通活性化協議会「地域内フィーダーシステム確保維持計画認定申請書(R3.6.30)」より



300 m

桜川市バス「ヤマザクラGO」利用促進の取り組み（一部） ～乗ってみたいバスを創る～

バスアナウンスは人気声優・櫻川めぐさん
(桜川市出身。さくらがわ応援大使)担当



市内の小中高・専門・大学生が利用できる特別定期券の発行(月額4,000円)



バスラッピング



高齢者への利用促進グッズ
「気軽にバスでお出かけシート」



桜川市バス「ヤマザクラGO」
～バス需要を創り出す～

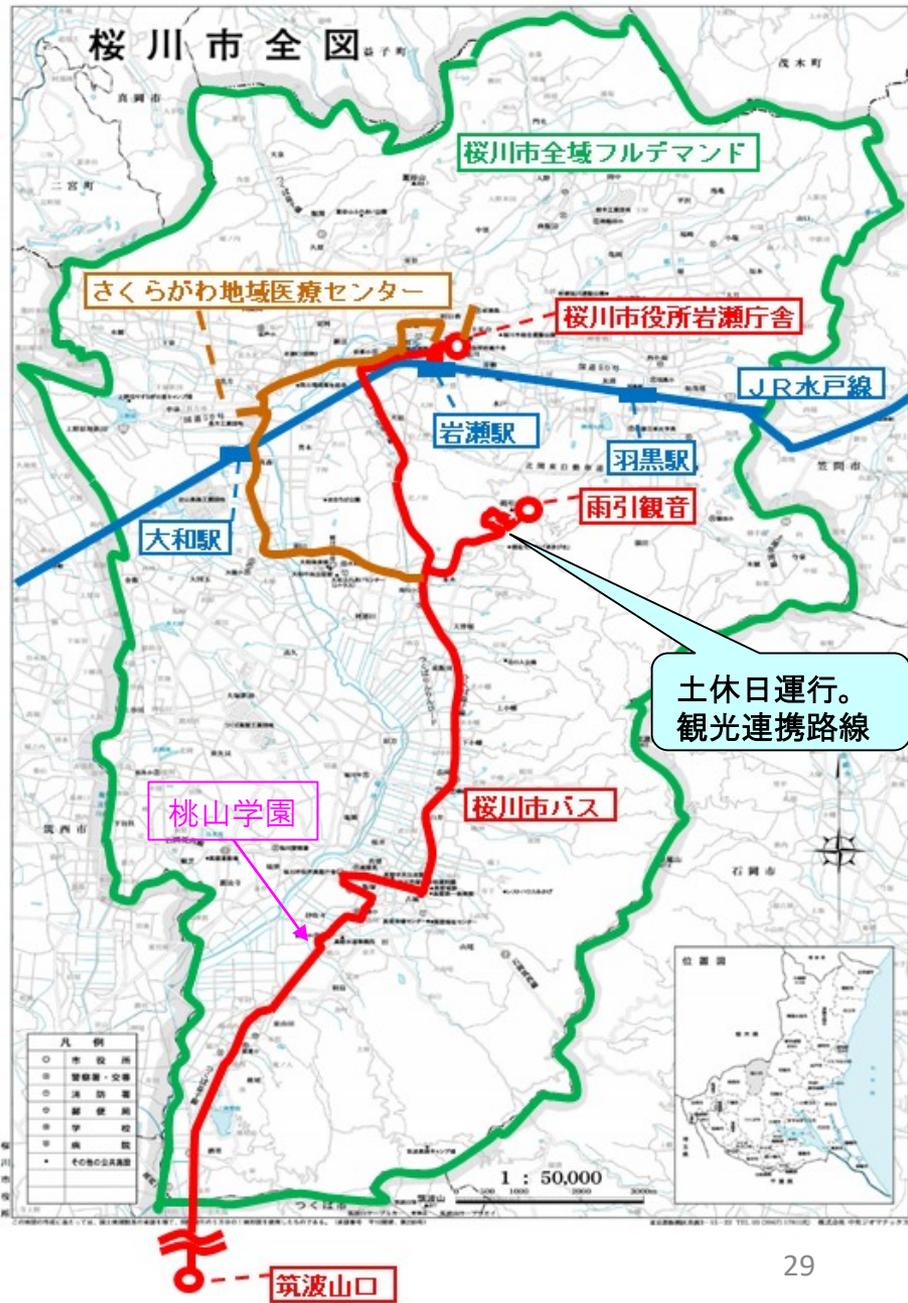


路線バスで通学する子どもたち



市民からの寄付を使って整備した、バス停の待合所

桜川市の公共交通網(平成30年11月現在)



寿券が変わります！

2021年(令和3年)4月1日から

寿券がなくなり、**保険証等**を見せるだけで佐野市生活路線バス運賃の補助が受けられます！！
※提示がない場合、助成を受けることは出来ません。

後期高齢者医療被保険者証か運賃助成利用者証を見せれば佐野市生活路線バス運賃の内

150円を助成します！！

佐野市生活路線バスの普通運賃と1日乗車券が助成の対象です！！



●佐野市生活路線バスの運賃助成が受けられる方
佐野市内に住所がある70歳以上の方

《お問い合わせ》
佐野市いきいき高齢課 0283-20-3021

申請受付できる窓口
いきいき高齢課(佐野市役所1階)
田沼行政センター総務係、葛生行政センター総務係、赤見支所、野上支所、新合支所、飛駒支所

公共交通利用サービス(助成)の単純化

手続きは必要？

- 75歳以上の方で**後期高齢者医療被保険者証**をお持ちの方は手続き不要！！
- 75歳以上で被保険者証の交付を受けていない方70~74歳の方は、市役所で**利用者証**の交付の手続きが必要！
※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。

何回使えるの？

バスに乗る時に後期高齢者医療被保険者証や利用者証を提示すれば
何回でも運賃助成が受けられます！！
※保険証等はコピー不可とします。

佐野市生活路線バス



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？

後期高齢者医療被保険者証等※を見せ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なの？

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。

佐野市生活路線バス

2021.4.1 ダイヤ改正

(佐野市HPへ)
アクセスはこちら



- 田沼葛生線、植下高萩線、運動公園循環線、犬伏線の時刻を見直します。
- 詳しい時刻は佐野市ホームページでご確認いただけます。
- 定期券の購入方法は裏面をご覧ください。

お問い合わせ
ジェイアールバス関東(株)佐野支店 0283-20-1650
佐野市市民生活課 0283-20-3014

栃木県佐野市では、利用者ニーズに対応して、公共交通サービスの単純化に向けた取り組みを始めています

(佐野市提供)

アクセスはこちら



佐野市生活路線バスのWEB定期券のご案内

アプリをダウンロードし、WEB上で購入できます。



- WEB定期券を購入すると、定期券うりばにいかなくても、購入できます。
- クレジットカードの他、コンビニ端末でもお支払いできます。
- 乗車時にスマートフォンの画面上で定期券を表示してください。

路線バスで野菜運ぶとなぜか「乗客が増える」ワケ 神姫バス「貨客混載」でわかった多方面への効果

8/15(日) 6:31 配信 195

東洋経済
ONLINE



生産者が路線バスに買入物を積み込む。自分で街中まで納品する手間が不要となった（撮影：伊原薫）

新型コロナウイルス感染症の影響で、公共交通も大きな打撃を受けた。通勤通学や旅行の需要が激減したことで、2020年度の乗客数が例年の半分に落ち込んだという会社もある。2021年度はわずかに回復傾向が見られるものの、テレワークやオンライン授業の普及などにより、乗客数がコロナ禍以前に戻ることはないとの見方が強い。

【写真を見る】バス会社も生産者も消費者も喜ぶ路線バスでの野菜の運搬。バス車内や売り場の様子は？

こうした状況下、減少した運賃収入を補うため、鉄道会社やバス会社はさまざまな知恵を振り絞っている。中でも、最近話題となっているものの1つが「貨客混載事業」だ。

■路線バスで“産地直送”

貨客混載とは、旅客車両の空きスペースを使って貨物を運ぶというもの。実はコロナ禍以前から、特に地方のバス路線で貨客混載の動きは始まっていた。その多くは、バス会社と物流業者がタッグを組んでいる。バス会社にしてみれば確実な運賃収入が見込め、物流業者は一部区間の輸送をバスにゆだねることで、ドライバー不足や労働環境改善に対応できるというわけだ。

これに対し、最近ではさらに新しい形の貨客混載事業が生まれつつある。好例と言えるのが、神姫バスのそれだ。

7月下旬のとある日、10時30分ごろ。兵庫県三田市のJA兵庫六甲高平支店の駐車場に次々と人が集まってきた。彼らはこの地域で農業を営んでおり、当日朝に収穫した野菜が入ったカゴを、車から手早く下ろしてゆく。その作業が一段落した頃、隣接する高平小学校前停留所で折り返す路線バスが到着。2つある車いすスペースのうち1つ分の場所に、カゴが積まれていった。

野菜を積んだバスは、11時7分に出発した。車内には数人の乗客がいたが、生産者やJAの職員は乗っていない。バスは途中の停留所でも客を乗せ、終点のJR三田駅北口まで運行。ここからは三田営業所まで回送で戻るのが、その途中でJA兵庫六甲の店舗「バスカルさんだ」そばにあるバス停に立ち寄ると、待機していたJAの職員がカゴを下ろした。野菜はそのまま店頭で並べられ、さっそく主婦らが手に取ってゆく。“産地直送”を地で行く、見事な早業だ。

「貨客混載」を取り上げた記事
効果の有無は、冷静かつ客観的な評価が必要
であるが、正反対の捉え方をされるのは何故？

道内「貨客混載」苦戦、半数が休止 ダイヤで制限、バス低調

8/14(土) 11:10 配信 21

北海道新聞



路線バスの活用や宅配事業者の負担軽減を目指して取り組まれている「貨客混載」。道内では苦戦も目立つ＝2018年、北見市

宅配業者がバスやタクシーなどを活用して荷物を運ぶ「貨客混載」事業として道内で本運用されている全25区間・地域のうち、半数超の13区間で実質休止状態となっていることが分かった。休止はバス区間だけで、時間が合わなかったり、荷物そのものがないケースが目立つ。貨客混載は新たな物流網としてのほか、赤字バス路線の収益改善にも期待されていたが、限定的な利用にとどまっている。

北海道運輸局やバス・タクシー各社などによると、本運用は計17社・自治体で、このうちバス会社11社（自治体運営含む）17区間で今も実施しているのは、十勝バス（帯広市）、北海道北見バス（北見市）、士別軌道（士別市）、ふらのバス（富良野市）の4社4区間のみ。タクシー会社は飲食の宅配を除き5社5地域、JR北海道が北海道新幹線を含む鉄路3区間で行っている。

対して休止は、バス会社12区間と上川管内占冠村の村営バス1区間。新型コロナウイルス禍の巣ごもり需要で荷物が増えず、4月から休止している占冠村営バスを除けば、「ダイヤが合わない」「そもそも運ぶ荷物が少ない」などの理由で委託がなくなったケースが多い。

バスで実施中の4区間も利用は低調。荷物の多い路線は客の利用も多く「座席を減らしてまで荷物を運ぼうとは思わない」（あるバス会社）のが実情。全バス会社と連携するヤマト運輸（東京）は「道内は輸送頻度が少ないので、運行ダイヤや荷物量を踏まえ最適な輸送方法を各社と検討している」と改善策を模索している。

一方、運行経路やダイヤの制限がないタクシーは比較的順調で、1日10～50個の宅配便などを配送している。空知管内妹背牛町内の配送を請け負う三共ハイヤーは「運転手の待ち時間を有効活用できる。月20万円以上の収入になり経営的にも助かる」と話す。JRは輸送実績を明らかにしていないが「順調に利用されている」（幹部）という。

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しょう？

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！**

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9,000万円を越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ていか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、取り組み方針に反映されました。

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

○対象地域

都市地域	3大都市圏内	3大都市圏外
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(履行: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、インパクト対応、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、ふるさとワーホリ、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	ふるさとワーホリ、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・城学連携等)に取り組む	人材塾、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形面の策定は、この財源を活用しています。

また、令和3年度から遠軽町、乙部町も活用されています。

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

【一ロメモ】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、先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**

法定協議会のガバナンス強化に向けて～専門家の使い方について～

法改正では、「法定協議会が実効的に機能するために、有識者、コンサルタント等、いわゆる専門家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と、実効的な議論プロセスの明確化、その確実な実施」が求められている。

これは、大学教員等の学識経験者が、専門家として協議会に参加しているだけでなく（お飾りにするのではなく）、協議会の充実に向けて実効的な役割を果たす必要が期待される。すなわち、法定協議会の主体は、参加されている皆さんであるので、参加者が当事者として役割を果たされるように専門的な知識を持って指導・助言することが求められるようになる。

実質的な専門家が限られている中で、学識経験者にとらわれずに、実効力のある専門家を、地域の事情に合わせて上手に使う（参加してもらう）ことをお勧めしたい。

ご参考までに、小生の法定協議会への参画（R3年度）状況を示しますが、自治体によって様々です。

【議決権あり】

会 長：千葉県香取市

副会長：茨城県桜川市、稲敷市

委 員：北海道津別町、千葉県南房総・館山地域（広域）、茨城県古河市

【議決権なし】

アドバイザー：北海道釧路町、乙部町、森町、北斗市、群馬県館林市外四町（広域）、遠軽町

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、また北海道オホーツク総合振興局や釧路総合振興局、檜山振興局、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。



「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。**