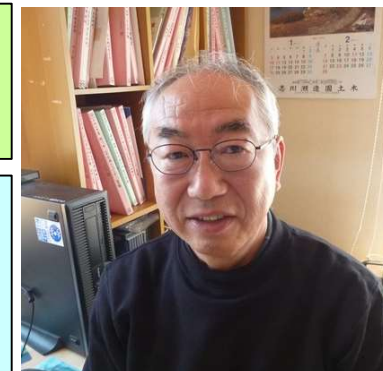


地域公共交通の見方、考え方、捉え方 ～「地域が自らデザインする地域の交通」に取り組むために～

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、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・・・地域公共交通や計画策定について理解を広めたい、担当として勉強したい等とお考え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、地域公共交通を学習する、理解するために、皆さんにご認識いただきたいこと～現場での経験を踏まえた中で

- 人の移動が交通である ⇒生活、文化、経済を育み、豊かにするインフラと認識
- 人口減少でも足が必要な住民はいる ⇒運転免許を持たない人は約10%
- 取り組みに正解は無い ⇒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当局などに説明しやすくなる
- 住民等の要望に全て答えることはしない ⇒公共交通は個人交通ではない
- 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
- 鉄道やバスだけが公共交通ではない ⇒地域公共交通は多種多様な手段が対象
- 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 ⇒当事者間で先ずは60%の満足を目指す
- 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

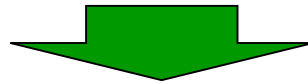
それぞれ自治体ごとに置かれている条件や環境が異なりますので、冷静かつ客観的な見方を期待したいと思います。そうした中で、考え方や捉え方を理解するためには、

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……

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
やいます。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、無くても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)

市内の路線バス・電車の運賃の半額になる。免許
 不納者や乗車券をなくした者も利用可能。

ー バス・電車共通 ー

免許返納者 割引乗車証

有効
 期限 平成 28 年 4 月 1 日から

H 30 年 3 月 31 日まで

ひごまる 様

No. 2711523675

[illegible]

高齢者による運転免許の自主返納が県内で進んでいる。交通事故防止に一定の効果が期待されるものの、交通の便の悪い地域でマイカーは生活に欠かせない。識者は、行政や交通事業者だけでなく社会全体で交通弱者を支える必要性を指摘する。

【一面参照】

交通弱者地域で支えて

バス1時間1本友とも疎遠に

現在の都市では、市町村合併もあって、市域において人口の偏りがあります。すなわち、同じ自治体でも地域によって状況が異なるので、移動手段も地域の皆さんと相談しながら進める必要があります。

また、移動手段を確保し元気な高齢者が積極的に外出することは、ご本人の生きがいや健康増進はもちろん、地域経済にも大きな影響を与えます。



(解説アーカイブス2016.11.24「高齢ドライバー 相次ぐ事故を防ぐには」(時論公論)NHK ONLINEより)

1) 自家用車の利便性と比べないこと

2)地域の状況(地形や人口集積度、集落の形状等)や、運行事業者の状況(有無や会社の体力等)、行政の財政状況によって整備できるメニューは限られます。

高齢者の足実証

[illegible]

乗り合いタクシー

NPOや住民が送迎

免許返納による様々な特典

タクシー料金割引	全国各地
バス・電車運賃割引	全国各地
住宅建築費割引	愛知県など
定期観光バス割引	東京都など
フライパン進呈など	大阪府
温泉の入浴料割引	鳥取県など
メガネ購入費割引	大分県など
ホテル宿泊費割引	兵庫県など
家事代行サービス割引	高知県など
電動車いす購入費割引	神奈川県など
定期預金の年利上乘せ	愛媛県など



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）

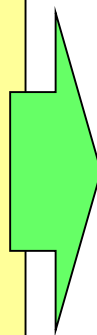
平成25年12月4日に交通政策基本法が施行されました。

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ています！

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
(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)

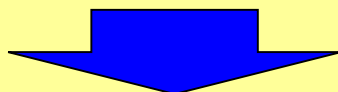
持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組を推進するための
地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律

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

【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 地域公共交通について、考えたこともない
- ② 問題意識はあっても具体的な取り組みになっていない
- ③ 計画の策定を必要とは思っていない
- ④ 計画策定を意識はしているものの、何をどのようにすればよいか・・・

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（総務省の制度を活用）。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R2年度作成（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（委嘱）。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、計画策定を目的とし、十分な問題意識もないままに、財政からの予算もついたので、考えもせずに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され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。

地域公共交通の取り組みを進めるために計画策定は必要か

【計画策定していない自治体の方に伺ってみると・・・】

- 自家用車移動が主であり、地域からの要望も出ていないので特に必要としない
- 鉄道やバスは交通事業者が対応しているし、庁内に担当部署もない
- わざわざ計画策定するメリットを感じないし、業務が増えるだけでめんどくさい
- 現在、国等から受けている補助は少ない(無い)ので、そのために計画作成する意味を感じない
- そもそも公共交通が無いので検討する必要もない、等など

生活のインフラ、まちの装置として地域公共交通を考えてみませんか？

地域公共交通計画を策定する意義や意味合いは何か

【なぜ、計画策定が必要なのでしょう？】

- 少子高齢化や人口減少社会が進む中で、地域の足の確保は必須となってきた
- 交通政策基本法で、地域の交通手段の確保は地方公共団体が中心となることがうたわれた
- 自治体が取り組み施策を持続的に進めるためには、計画の策定が必要である
- 計画策定を進める中で、誰が何をどのように必要とされているのかが理解できる
- 住民や交通事業者、福祉や教育部局等と情報共有を図ることで、効率的な取り組みにつなげられる
- 地域にふさわしい交通システムを持続的に取り組むための、国庫補助を受けることも期待できる

**計画を策定することはゴールではなく、そこからがスタートです。
計画策定をきっかけに、本格的な地域公共交通の取り組みを始めてみましょう！**

「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

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、コーディネート役(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！

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に、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、地域公共交通計画を策定（R2年度）

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！

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）～

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)

実効性のある具体的な取り組みを推進するためには、ターゲットの絞り込みが重要です！

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	2,126	4,597	91.9%	74.2%	82.7%	218	741	959
75～79	1,930	2,357	4,287	1,801	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	

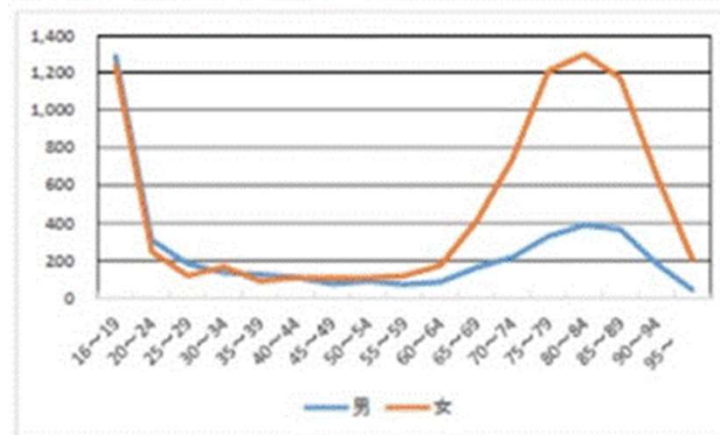
■免許返納タクシー券申請者数(人)

	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%

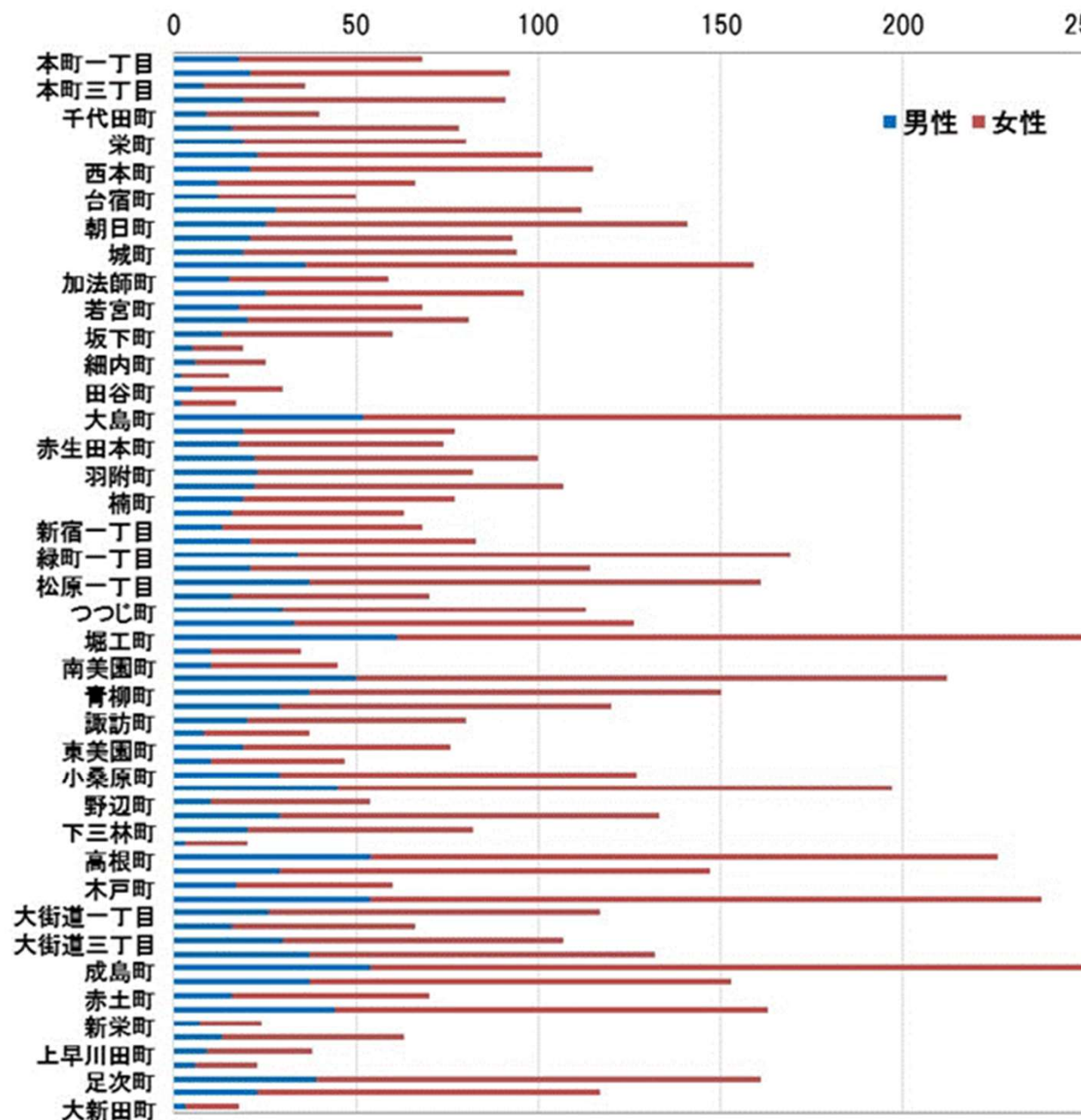
平成31年2月1日現在

※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。

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ればと思います。
- **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。

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）～

4. 地域内の交通事業者、移動支援事業者等の状況を考えてみる

- 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・助成の状況を考えてみる（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てみる

- ① 数値目標を設定する場合は、定量的評価だけではなく、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

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		11,125	
路線バス	館林・飯倉線	つとむ観光バス	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	山本中央バス	片道2,800(館林～羽田)	羽生・館林～羽田空港		11,376	
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・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分乗400円、20分乗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	つとむ観光バス		西岡～館川～西小 1台 館～館谷～大曲～西小 1台 飯野～地蔵院～八雲橋～東小 1台 寺部～上五里～長良神社～金蔵院～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(施設利用客限定)	館林駅～寺部整形外科～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、西は東小東駅付近まで)			
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歳以上高齢者のみ世帯)	寺部地区			
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)	39,190
免許返納	高齢者運転免許百回返納支援事業	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	1,295
助成	福祉タクシー利用料助成事業	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、ひとり暮らし 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

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
	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
教育関係部局	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。

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）～

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

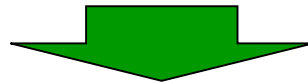
10. 住民、事業者、企業、議会、庁内等の理解について考えてみる

- 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

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すか？

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！**

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はなく（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）

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

	3大都市圏内	3大都市圏外	地域要件(※)を拡大(赤色着色部分) ⇒ 1. 313市町村で活用可能に(概算: 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
○対象地域	都市地域		
	条件不利地域		
○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、インバウンド対応、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、ふるさとワーキング、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	ふるさとワーキング、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	人財塾、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。

「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。
- 今一度、地域公共交通の5W1Hを意識してみましょう。
- 路線型かドアツードア型か等、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！



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。**