

# 地域に合った持続的な地域公共交通施策に取り組むために

～計画推進実務と課題解決に向けた取り組み～

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(初代)

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。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。



## 地域公共交通に関する主な活動実績(R6年度)

### 【地域公共交通会議・協議会への参加】

【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、旭市、北海道津別町

【アドバイザー】群馬県館林市外四町、栃木県栃木市、宮城県山元町、北海道オホーツク総合振興局、中標津町、釧路町、雄武町、遠軽地区(遠軽町、湧別町、佐呂間町)、清里町、乙部町、奥尻町、森町、木古内町、洞爺湖町、蘭越町、由仁町

【座長】北海道運輸局第三者評価委員会

### 【地域公共交通計画等の策定支援】

【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】茨城県桜川市、稲敷市、行方市、群馬県太田市、千葉県木更津市、香取市、北海道釧路町

【再編実施計画】南房総市、稲敷市(調査終了)、桜川市(R1関東運輸局長表彰)

【地域公共交通計画】作成指導・香取市、桜川市、釧路町、作成業務・遠軽地区(遠軽町、湧別町、佐呂間町)、清里町、雄武町、奥尻町、木古内町、蘭越町、由仁町、津別町、中標津町、乙部町、北斗市、森町、知内町、洞爺湖町、豊浦町

【協働トライアル(広域計画)】作成指導・群馬県館林都市圏、千葉県南房総・館山地域、北海道オホーツク総合振興局

### 【公共交通アドバイザー業務の受託】

館林市外四町、桜川市、稲敷市、山元町、乙部町、森町、洞爺湖町、津別町、中標津町、奥尻町、木古内町、蘭越町、由仁町、遠軽地区、清里町、雄武町、オホーツク総合振興局、知内町 (太字は計画推進)

# 交通を理解するための基本認識

## 社会環境が大きく変わってきました！

人口減少社会 ⇒ まちのカタチが変わってきている  
運転手不足 ⇒ 公共交通の維持・確保が困難に

そこで出てきた技術革新～理屈はともかく  
自動運転、AIデマンド、ライドシェア…  
⇒ 地域とのマッチングは、どこまで可能か

村民が一体となって創り育てている  
「むらバス」：北海道赤井川村



## 持続可能な地域公共交通を進めるには

- 交通システムから考えるのではなく、まちづくりの装置としてみる
- 利用者⇔運行事業者⇔支える人(行政)の構図を理解する
- 理屈(理想)ではなく、現実(現在進行形)で考える
- 固定概念にとらわれずに柔軟に
- 100点を目指さずに60点を目指す

行政におられる立場として、どう考えるか、何から始めて良いか、一緒に考えていきましょう！  
今日のお話はそのきっかけになれば幸いです。

今回の研修では、公共交通担当となって間もない方、公共交通に関する基礎的な知識を身につけたい方、公共交通施策の推進にお悩みの方に、地域公共交通の見方、考え方、取り組み方等をお伝えします

## 地域公共交通の基本的な認識

- 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成人の10%以下
- 取り組みに正解(模範解答)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。新しい取り組みには特に冷静に。
- 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 ⇒当事者間でまずは60%の満足を目指す

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、まずは自分たちの地域を冷静かつ客観的にみてみましょう。

公共交通から始める、考えるのではなく、まちづくりの視点から、誰のために公共交通を考える方が始めやすい、理解しやすいと思います

## 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、手を付け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
- 公共交通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、等等

さらに、既に計画策定はしていても、地域の実態にそぐわなくなっている、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、改訂が求められるのでしょうか】

- 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ている
- 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
- 自治体取り組み施策を持続的に進めるためには、計画の策定が求められる
- 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
- **時代に合わせて、計画変更することを恐れない**

**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。  
時代の変化は早いですので、計画策定をきっかけに、地域にとって持続可能な、  
本格的な地域公共交通の取り組みを始めてみましょう！**

# 地域公共交通を考えるにあたって～実務経験からの雑感

## 1. 地域公共交通を取り巻く環境

- 地方都市で公共交通を考える場合、如何様に進めても自家用車にはか  
ないません。
- アンケート等では公共交通が必要と回答されますが、実際はいつか自分が自  
家用車を運転できなくなる時の保険として公共交通が必要と書かれます。
- 住民と意見交換をしても、公共交通を求めていることは理解できますが、  
では参加している人で免許を持っていない人は皆無で、本当に困っている人  
ではないのがほとんどです。
- こうした意見を住民ニーズとしてとらえ、また専門家等からは「公共交通ネッ  
トワークが充実さえすれば潜在的なニーズが掘り起こせる」といった夢のよう  
な話も出るものですから、
- では、それに合う交通システムはこれですよ、移動希望者を効率よく移動さ  
せるシステムはこれですよといった具合に、
- 常に交通システムありきの進め方がまかり通っていますし、提案する  
我々専門家もそれに毒されている、かつその方が楽だから、となっ  
てきていることを最近強く反省しております。

**視点や発想を変えてみてはいかがでしょうか！**

## 2. ではどうするか (ターゲットを絞り込む)

- 自分たちの地域を知ることから始めてみませんか！
- 既存の交通システムの状況は一端置いて、まちづくりの視点で、地域の人々の移動を眺めてみてはいかがでしょうか。
- 公共交通を利用できる人ではなくて、公共交通を必要としている人は誰で、何処にどれぐらいいて、何処に移動したいのか
- 目的地までの移動は、どれぐらいの時間で、頻度で、負担で行われているのか
- 通勤、通学、通院、買物、行楽、観光等々、移動の目的によって異なってきます。
- こうした分析から、必要な交通システムも見えてきそうですね。
- また、誰が運行を担うのか、事業者の有無や体力、福祉車両やスクールバスの存在も含めて地域の移動ニーズや移動提供体制、公的負担も含めて地域の実情を冷静に把握してみてもいいでしょう。

## 必要な人に必要なものを提供できるのが正解だと思います

(例えば、交通空白地を解消することを目的とするのではなく、必要とされる人の移動をサポートする、これを積み上げていくことで、結果として交通空白地が解消されるものです)

# 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	2,128	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

計画の見直し  
～必要な人を見つける～

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	

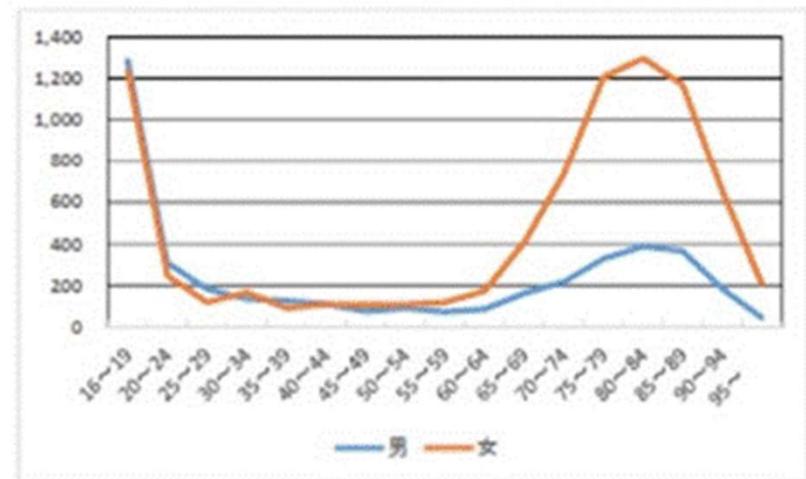
平成31年2月1日現在

■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%

人口 73,761人(R6.8現在)  
面積 60.97Km<sup>2</sup>



【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. 地方部、過疎地を取り巻く環境

- 人口がそもそも少ない地域では、利用者したい人の絶対数が少ないので、何をやっても自家用車のような個人交通とは相手にならなくて、たとえ交通システムのサービス水準を上げたとしても財政負担が増えるだけで利用者数は変わらないのが実情です。
- 例えば、学校統廃合によりスクールバス、あるいはスクール対応の交通システムを用意したとします。しかし、現在は多くの皆さんがスクールバスに依存せずに子供たちの要望に合わせて父母や祖父母が送迎を行っています。
- 特に両親ともに働いている家庭では、両親の通勤時間をずらしてでも、片道でも親が送迎していますし、子供もそれを望んでいます。

高校生アンケート結果からみた移動状況について

アンケート調査の概要

調査対象：  
オホーツク管内全高校に通う高校2年生

調査期間：  
令和3年(2021年)8月18日～9月17日

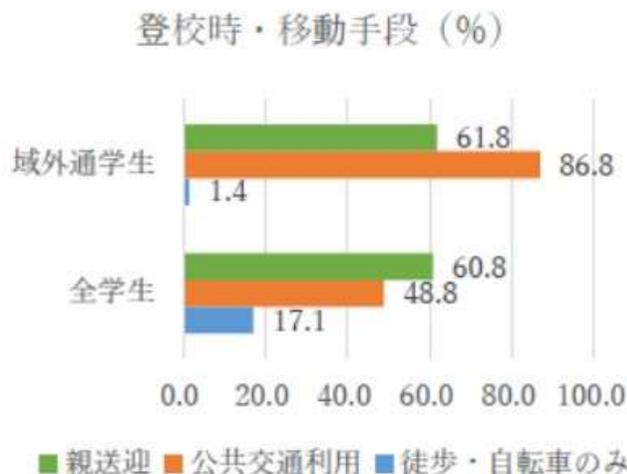
調査方法：  
郵送により各高校に配布及び回収

回収結果：  
配布1,836部、回収1,636部、回収率89.1%

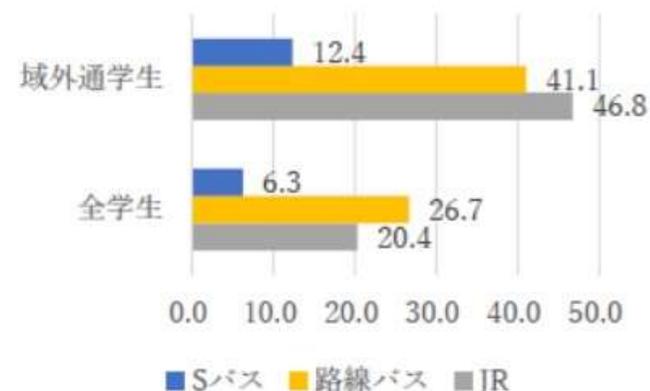
注目すべきところ：  
親送迎(緑)の多さ

3 通学時の移動手段 (2 関係 ※複数回答含む)

(1) 登校時



登校時・公共交通利用の内訳 (%)



(2) 下校時



下校時・公共交通利用の内訳 (%)



#### 4. ではどうするか～地方部、過疎地での留意点

- 第一に、人口規模の小さい地方自治体や過疎地では、まずどこにどれくらい（というより誰が）必要な人がいて、その人がどこに、どの時間に、どの曜日に移動したいのかをつかんで、そのための移動支援となる交通システムを選択する。
- すなわち交通システムから始めるのではなく、誰が、いつ、どこに・といった5W1Hの視点でターゲットを絞り込むこと。
- 第二に、選択した交通システムの運行は、誰が、どのようにといったこれも5W1H的な視点で検証する。
- 特に地方では交通事業者が脆弱ですので、運転手不足だけではありません。

**色々とターゲットの絞り込みをしてみましょう！**

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、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

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

## 実践をあせらない

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！

#### 4. ではどうするか～地方部、過疎地での留意点

- 第三に、誰がそれを支えていくか、ここでは自治体になるのかと思いますが。
- ただし、自治体はお金の使い方を財政当局が工夫されていて、交通担当者だけでは見えない、もちろん小生も分からなかった財政の扱いに最近気づきました。
- (地方交付税の特別交付税措置や過疎債、防衛相の地域振興費、その他地域の実情に合わせて交付される財源を活用。スクールバスも文科省の特別交付税措置を使っているところが多いため、国交省が一般混乗を進めても文科省の補助で動かしていると目的外使用として難しくなる。さらには厚労省が関わる福祉補助や介護保険の移動支援等、自治体の単費(真水)がどれぐらいなのか見えにくい)
- 第四に、それは公共の福祉として公共交通で対応すべきか、個人を支える福祉の移動支援で賄うか等の棲み分けの検討する。
- 第五に、どのような仕組みで持続可能な確保維持を進めるかのマネジメントを検討する。

**自治体として何がしたいのか、どういうまちにしたいのか、その方向に交通はどのように関わるのか、整理してみましよう！**

## 地域公共交通を考えるにあたって～実務経験からの雑感

### 5. ちなみに・・・

- 交通はまちづくりを支える装置、すなわちわき役にしか過ぎません。けっして主役ではないと思っています。
- 地域公共交通計画は、計画期間が5年間と短く、かつ即効性が期待されています。また、毎年計画の見直しを含めた評価も求められます
- 計画作成をしながら計画推進の動き・調整・根回し等を進めていって具体的なものに仕上げる必要があると感じています。
- そのため計画書では、絵に描いた餅のようなきれいごとを並べた文言は、「中長期的な期待値」としてあっては良いものの、「我が町は何をやるうとしているんだ」という明確なメッセージを出して行って欲しいと思っています。

(ここまでの「実務経験からの雑感」は、北海道運輸局地域公共交通人材育成研修(応用編) 2023.9.15の講義資料を取捨選択、一部修正して再掲しました。)

次のスライドからは、現在実務的に関わっている自治体での取り組み・プロセス、及び課題解決に向けた工夫や検討について紹介します。

# 奥尻町地域公共交通計画の基本方針案

(令和6年度第1回奥尻町地域公共交通活性化協議会(2024.7.17)資料より)

人口 2,229人(R6.6現在)  
面積 142.99Km<sup>2</sup>

## 1. 奥尻町地域公共交通の課題

## エネルギーが自給できる強みを生かそう

- 自家用車を利用できない人の町内移動の利便性が低い
- 広域交通利用後のイグレス交通<sup>※</sup>の利便性が低い
- 通院・通学の移動支援サービスは提供されているものの、サービス提供者の運行体制が厳しくなっている

※主な交通手段(飛行機・フェリーなど)の後に目的地に至るまでの交通のこと

- 町有バス
- 北部バス 上下各4便
  - 南部バス 上下各6便
- 交通事業者
- 青苗ハイヤー(ハイヤー事業)
  - 北海道エアシステム(航空運送業)
  - ハートランドフェリー(海上運送事業)
  - うにまるレンタカー 奥尻レンタカー 青苗ハイヤー レンタカー事業部 奥尻かもめトラベル レンタカー(レンタカー事業)

●奥尻町の交通資源

- 町有バスの主な課題
- ・自動車整備工場、町有バス車両の老朽化
  - ・運転手不足から運行体制の見直しが必要
  - ・日中利用者数に応じた車両サイズの適正化

- ハイヤーの主な課題
- ・運転手が少ないため、ハイヤー事業を始めとした各種事業のバックアップ体制不十分

- 航空路の主な課題
- ・観光客をはじめとした来訪者の空港到着後の移動が不自由
  - ・奥尻便の年間搭乗率は5割程度

- 航路の主な課題
- ・観光客をはじめとした来訪者の空港到着後の移動が不自由
  - ・江差港到着後の路線バスの接続が不便

- 町民の外出の主な課題
- ・外出(買物・通院等)促進サービスが少ない
  - ・福祉サービス対象外の方の移動支援サービスが少ない
  - ・通院に利用しやすい時間帯のバスがない、特に復路(帰宅時)のバス利用が不便

- 通学の主な課題
- ・スクールバスを担う町の人員体制の検討
  - ・高校生の移動ニーズが把握できていない
  - ・現状のスクールバス運行便では高校生の課外活動が十分に行えない

	就学前児童	中学生	小学生	高校生	一般	高齢者	要支援者	要介護者	観光客
航空機	△	△	△	○	○	○	△	△	○
フェリー	△	△	△	○	○	○	△	△	○
町有バス	△	△	○	○	○	○	△	△	△
ハイヤー	△	△	△	△	△	△	△	△	○
スクールバス	-	○	○	-	-	-	-	-	-
福祉有償運送	-	-	-	-	-	-	○	○	-
レンタカー	-	-	-	-	△	△	-	-	○

●奥尻町を運行する移動手段と利用状況 1

- 1) 人に優しい町内移動
- 2) 観光と交通の融合
- 3) 新しい取り組みへチャレンジ



**グリスロ**  
**EVバス**  
**自動運転バス**  
Etc.

島の暮らしをもっと便利に！奥尻町の公共交通をもっともっと良くするための4つのアイデア

- ①みんなが使いやすいバス！
- ②広域移動を維持したい奥尻の空と海！
- ③安心してください、走ってますよ！
- ④みんなで意見交換して、もっと良い島に！

# 令和5年度地域公共交通策定に向けた基礎調査結果概要

- 自家用車を利用できない人の町内移動の利便性が低い
  - 北紋バスの利用者は高校生が中心で、それ以外の利用が少ない
  - 宗谷バスは便数および利用者が少ない(1便あたりの平均乗車人員0.5人※)
  - 通院・通学の移動支援サービスは提供されているものの、サービスを提供する交通事業者の運行体制が切迫している
- ※R6.1.15-21の7日間



現実に即した基礎調査から課題抽出、ターゲットの絞り込みを図る

人口 4,127人(R6.7現在)  
面積 636.86Km<sup>2</sup>

## 雄武町地域公共交通計画方針(案)に沿った取り組み施策の検討

- 1) 町内移動手段充実のためのコミュニティバスの運行
- 2) 交通空白地帯における移動支援の充実
- 3) 路線バス利用に向けたインセンティブ施策の創設
- 4) 既存交通資源(スクールバス等)の維持改善
- 5) 運転手確保のための担い手対策

- ① 町内集落分布の特性を生かす
- ② 技能実習生等、外国人の利用促進
- ③ 広域移動の特性を生かす
- ④ 町民が一体となって持続可能性を追求

(令和6年度第1回雄武町地域公共交通活性化協議会(2024.7.23)資料より)

□ 蘭越町地域公共交通網の概況（蘭越町独自の交通）

■ 蘭越町独自でらんらん号を運行しており、定時定路線型で運行する地域公共交通と組み合わせることで町内の公共交通カバー率は70.1%まで上昇しています。



大字・町名	勢力圏人口	カバー率	大字・町名	勢力圏人口	カバー率
字三和	43	35.2%	字水上	0	0.0%
字湖成	5	9.8%	字大谷	203	43.5%
字共栄	9	24.3%	字流川	3	7.7%
字初田	34	63.0%	目名町	157	85.3%
港町	102	68.0%	字船川	2	12.5%
字上里	6	16.2%	名駒町	67	85.9%
字吉園	39	50.6%	字清水	3	8.8%
字新見	0	0.0%	字三笠	6	40.9%
字高田	7	6.9%	字貝川	2	6.5%
字堂	2	18.2%	字田下	20	37.0%
字豊園	58	76.3%	字上目名	0	0.0%
字旭台	0	0.0%	字旗枝	0	0.0%
字日出	1	2.9%	字相生	86	81.9%
字通里	77	38.3%	字立川	4	19.0%
字黄金	244	91.7%	字川上	0	0.0%
昆布町	361	79.9%	合計	3,200	70.1%
蘭越町	1,656	90.9%			

運行主体	凡例	路線名	区間	便数	所要時間
蘭越町	らんらん号 1号路線	自 流川コミュニティセンター/町長センター	往 町長センター	3便	63分
	らんらん号 2号路線	自 保健福祉センター/日出ふれあいセンター入口	往 町長センター	3便	80分
	らんらん号 3号路線	自 町長センター/船川集会所前	往 町長センター	3便	60分
	らんらん号 4号路線	自 町長センター/ふれあいの郷とみおか入口	往 町長センター	3便	68分
	らんらん号 5号路線	自 町長センター/トカラ集会所前	往 町長センター	3便	70分
	らんらん号 蘭越～昆布線	自 町長センター	往 町長センター	2便	25分
	線が互経由	自 昆布温泉病院	上	2便	35分
	らんらん号 蘭越～昆布線	自 町長センター	上	2便	26分
	蘭越が互経由	自 昆布温泉病院/蘭越診療所	上	2便	26分
	らんらん号 昆布～蘭越線	自 昆布温泉病院	上	2便	26分
	港～蘭越線	自 港町	上	1便	39分
		自 町長センター	下	-	-
		自 町長センター	下	-	-

現実に即した基礎調査から課題抽出、ターゲットの絞り込みを図る

人口 4,299人(R6.7現在)  
面積 449.78Km<sup>2</sup>

(令和5年度第2回蘭越町地域公共交通会議(2023.12.4)資料より)

町内移動のメリハリ、及び生活圏自治体との広域連携を強化

(令和6年度第1回蘭越町地域公共交通会議(2024.7.29)資料より)

蘭越町地域公共交通計画の方向性に基づく施策イメージ

- 1) らんらん号の再編による利便性向上
- 2) 町内交通事業者の持続可能性の確保に向けた官民連携
- 3) 将来を見据えた生活圏自治体までの移動選択肢の確保
- 4) 既存の移動支援事業の継
- 5) 利用実態に即したサービスの充実
- 6) 継続的なサービス提供に向けた体制確保

作成協力: 日本データサービス(株)

3. 町内交通網の再編について（らんらん号）

□ らんらん号の現状

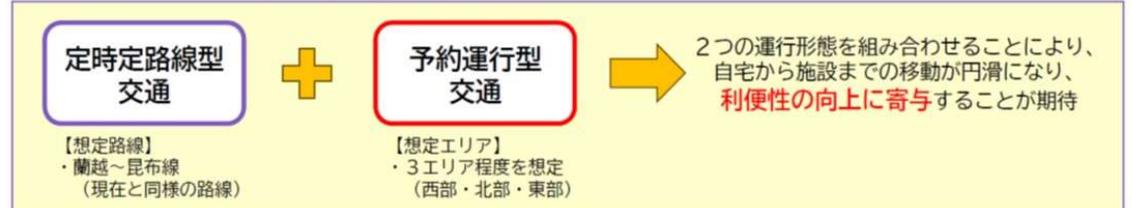
- 令和5年度の利用状況を整理すると、1日・1便平均の利用者数は、国の補助基準である2.0人を下回っている路線もみられます。
- 今後も人口減少が想定されており、利用者数の減少も見込まれることから、持続可能な町内交通への再編が求められます。
- また、いずれの路線も運行時間が最大60分近くとなっているため、利用者の負担軽減についても検討する必要があります。

	月曜日	火曜日	水曜日	木曜日	金曜日	1日・1便平均
1号路線	3.5	-	-	4.3	2.6	3.5
2号路線	-	3.0	2.5	-	1.9	2.5
3号路線	1.3	-	2.4	1.4	-	1.7
4号路線	2.1	2.0	-	2.2	-	2.1
5号路線	-	4.0	3.5	-	3.9	3.8
蘭越～昆布	3.6	4.3	4.5	4.5	4.1	4.2

⇒ 方面が近い路線の統合や運行形態自体の変更などを検討し、持続可能な町内交通とすることが望ましい

□ らんらん号の再編方向性（案）

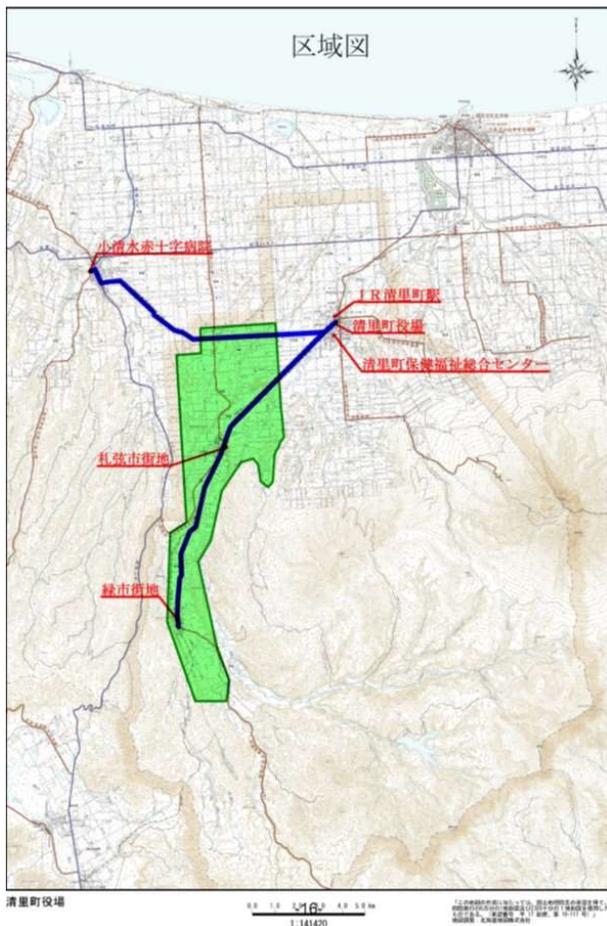
- 利用状況から、各方面からの乗り換えによる利用者確保が見込まれるため、「蘭越～昆布線」は現状維持を想定
- 民生委員アンケート調査結果も参考にすると、居住地と拠点を結ぶようなドアトゥドア型交通のニーズが高まっていることが想定されます。
- 近隣自治体でも導入されている予約運行型交通への転換を検討



# 計画推進の第一弾：町民ニーズと提供ニーズから始めた実証運行

## 先ずはここから：清里町の福祉施設車両を活用した通院ワゴン運行

人口 3,657人(R6.7現在)  
面積 402.76Km<sup>2</sup>



### 小清水日赤通院ワゴン（札弦・緑線） 実証実験をスタートします！（案）

札弦・緑地区エリア内の登録地点（自宅付近等）と、清里市街地の東降ポイントから小清水赤十字病院へ向かう「小清水日赤通院ワゴン」を運行します。

（実証実験予定期間：R6.6～R6.11）

※1日1便（往復）週2回平日運行

※道路運送法に基づく有償運送となります。



【小清水日赤通院ワゴンについて】

清里町が運行する「区域運行型デマンド交通（予約制）」で、札弦・緑地区エリア内の登録地点（自宅付近等）と、清里市街地の東降ポイントから小清水赤十字病院まで、予約があった場合のみ、最短経路で運行します。

【利用者の範囲】

どなたでも利用できます。（利用登録が必要です。）

【利用登録】

利用者登録申請書に住所・氏名・電話番号などの必要事項を記入し、「役場企画政策課まちづくりグループ」まで提出してください。

※デマンド運行を行う各地区において利用者説明会を実施いたします。

#### ◎ ご利用方法 ◎

##### 利用者登録

どなたでも利用できますが、乗車場所（登録地点）の把握や、乗車可能かを確認し、スムーズに利用・運行するため事前の利用者登録が必要です。

##### 電話連絡

※前日15:00分までに

（予約先）清里町役場企画政策課まちづくりグループ  
0152-25-2135



○電話で「通院ワゴン」利用の旨と、住所、氏名、利用日をお伝えください。

○予約締切時間は、運行前日の午後15:00分までです。  
※予約取消の場合も同様に、必ず電話連絡をお願いします。

○電話予約をする際に備りの便も一緒に予約することができます。

##### ご乗車

○出発時間までに登録した乗車場所に行き、迎えに来た車に乗ります。

○乗車する際に利用料金を支払ってください。

## NHKの道内版で取り上げられました！ （2024.7.9）

### 北海道 NEWS WEB

### 高齢者の通院手段確保 清里町が乗合自動車の試験運行

07月09日 12時20分



病院に通う高齢者の移動手段を確保しようと、オホーツク海側の清里町は、送迎などを行う乗合自動車を先月から試験的に運行しています。

5年前に路線バスが廃止された清里町では町内に総合病院がないため、隣の小清水町に通院する高齢

者を中心に移動が大変だという声があがっていました。こうした声を受け、町は町内の福祉施設の協力を得て、先月から通院などに利用できる乗合自動車の試験的な運行を始めました。

9日は清里町内の自宅や公共施設から4人が乗り込み、およそ15分で小清水町の病院に到着していました。

乗合自動車は事前予約制で、火曜日と金曜日に1日1往復ずつ運行していて、利用者の自宅と小清水町の総合病院のほか、町役場などの公共施設でも乗り降りできます。料金は片道100円から200円で、町では11月まで試験運行を行い、利用状況などを踏まえて運行本数の増加を検討したいとしています。

利用した80代の女性は、「息子に送迎を頼めないときもあるので、免許を返納した身としてありがたいです」と話していました。

清里町企画政策課の吉田悠平総括主査は、「運行時間やエリアに制限があるので、利用者に意見を聞きながら持続可能な交通体系を構築していきたい」と話していました。

## 路線運行と区域運行を融合させた自家用有償運送

（令和6年度第1回清里町地域公共交通会議(2024.4.25)資料より）

作成協力：(株)サーベイリサーチセンター北海道事務所

# 計画推進の実践：時代の変化に合わせて、次々とチャレンジを続ける取り組み

## 路線バスと補完交通の融合：釧路町ならではの丁寧な取り組み

人口 18,449人(R6.7現在)  
面積 152.66Km<sup>2</sup>

令和6年度 遠矢地区におけるバスの意見交換会

### 令和6年2月実施の実験運行の結果を受けて

- 1 路線バス「35番遠矢線」の朝9時台の便を、通常どおり運行
- 2 路線バス「108番イオン遠矢線」の実験運行
- 3 循環型バス「ぐるっ108」の運行経路を変更
- 4 デマンドタクシー「三映公民館線」の実験運行
- 5 実験運行時の運賃の見直し



### 遠矢地区でバスの意見交換会を行います

- 令和6年2月にバスの走り方や時間を変えて、実験運行を行いました。
- 今年秋に実施予定の2回目の実験運行に向けて、運行時間や経路について地域の皆さんとの意見交換会を開催いたします。
- ご近所の皆さんをお誘いの上、ぜひ、ご参加ください。

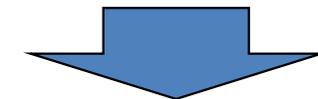
5月28日(火)15時～ 柏地区会館  
5月29日(水)13時～ 鳥通地区会館  
5月29日(水)15時～ 釧路町公民館



※どの会館でもご参加いただけます。  
※予約等は必要ありません。  
※何かご不明な点があった場合はこちらまで

釧路町地域公共交通  
活性化協議会事務局  
☎ 62-2129

実験運行⇒意見交換会⇒実験運行  
町民と創るフィードバックループによる  
評価・実践



地道で手間がかかるが、堅実な取り組み

(令和6年度第1回釧路町地域公共交通  
活性化協議会(2024.6.25)資料より)

# 計画推進の実践：宮城県山元町のコミュニティバスとデマンドタクシーの再編検討

## 1. 町民バスの利用状況について

- 町民バスの利用状況
  - 令和4（2022）年10月26日（水）及び10月27日（木）に実施した利用者実態調査を再整理
  - 調査日2日間の停留所ごとの最大乗車数を図示化すると、ほとんどが「○乗降なしバス停」、もしくは「●1人」の停留所となっている
  - 「山下小学校前（10人）」は一度の乗車でハイエース車両1台分の利用が発生している
- 車内人数が最も多かった区間
  - 中型バス車両以上の運行が望ましいような区間は限られており、3路線とも多くの時間帯がハイエース車両1台分でカバーできる利用状況となっている

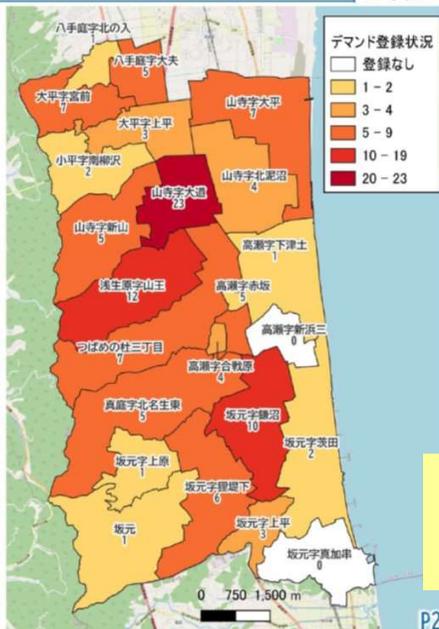
	北部線	中部線	南部線
1便	1.0人 牛橋区民会館～山下第一小学校前	11.5人 高瀬ガーデン前～山下小学校前	4.0人 中浜区集会所～坂元小学校前
2便	10.0人 浅生原～宮城病院	4.5人 つばめの杜～山下駅前	3.5人 宮城病院～平田外科医院前
3便	1.5人 八手庭多目的センター～七十七銀行前	1.0人 南花釜～山下駅前	2.0人 平田外科医院前～宮城病院北
4便	4.5人 宮城病院～山下駅前	9.0人 山下小学校前～高瀬ガーデン前	4.0人 宮城病院前～山下駅前
5便	5.0人 山下第一小学校前～大平牧田	3.5人 宮城病院～山下駅前	3.5人 坂元小学校前～上平老人憩の家



## 2. デマンド型乗合タクシーの利用状況について

- デマンド型乗合タクシーの利用状況
  - 2022年4月1日～5月6日の21日間の利用データを再整理
  - すべてのエリアで国の補助基準である1便2.0人以上を下回っている
- デマンド型乗合タクシーの登録状況
  - 2022年4月1日～5月6日の21日間の利用者から登録状況を整理
  - 登録状況が10人以上の地区も一定数みられるものの、1便平均利用者数を踏まえると、ぐるりん号からの転換者を含めてもハイエース車両1台分でカバーできることが想定

	エリア1	エリア2	エリア3	エリア4
稼働便数 / 計画運行便数	88便 / 168便	31便 / 168便	66便 / 168便	70便 / 168便
稼働率	52%	18%	39%	42%
利用者数	153人	36人	91人	105人
1便平均利用者数	1.7人/便	1.2人/便	1.4人/便	1.5人/便



人口 11,480人(R6.7現在)  
面積 64.48Km<sup>2</sup>

## 3. 町民バス「ぐるりん号」の見直しについて

- 見直しの方向性（案）
  - 持続可能な公共交通の運営に向けて、国の補助を獲得することが望ましいため、利用実態に即した路線効率化等の見直しを図る
  - 運行便数は現状維持（5便）を想定し、山下小学校への通学手段の確保に向け、登校時1便、下校時1便の計2便は山下小学校を経由するルートを想定
  - 下記の運行内容イメージに基づき、時刻表等はルートが決まり次第、精査し作成を想定

	新規路線	想定される運行時間帯	備考
1便	山元町役場～山下第一小学校前・山下小学校前～宮城病院	7時台	通学対応
2便	山元町役場～JA山下支所前 宮城病院	8時台	
3便	山元町役場～JA山下支所前 宮城病院	12時台	
4便	山元町役場～山下第一小学校前・山下小学校前～宮城病院	14時台	通学対応
5便	山元町役場～JA山下支所前 宮城病院	16時台	

3路線から軸となる1路線に



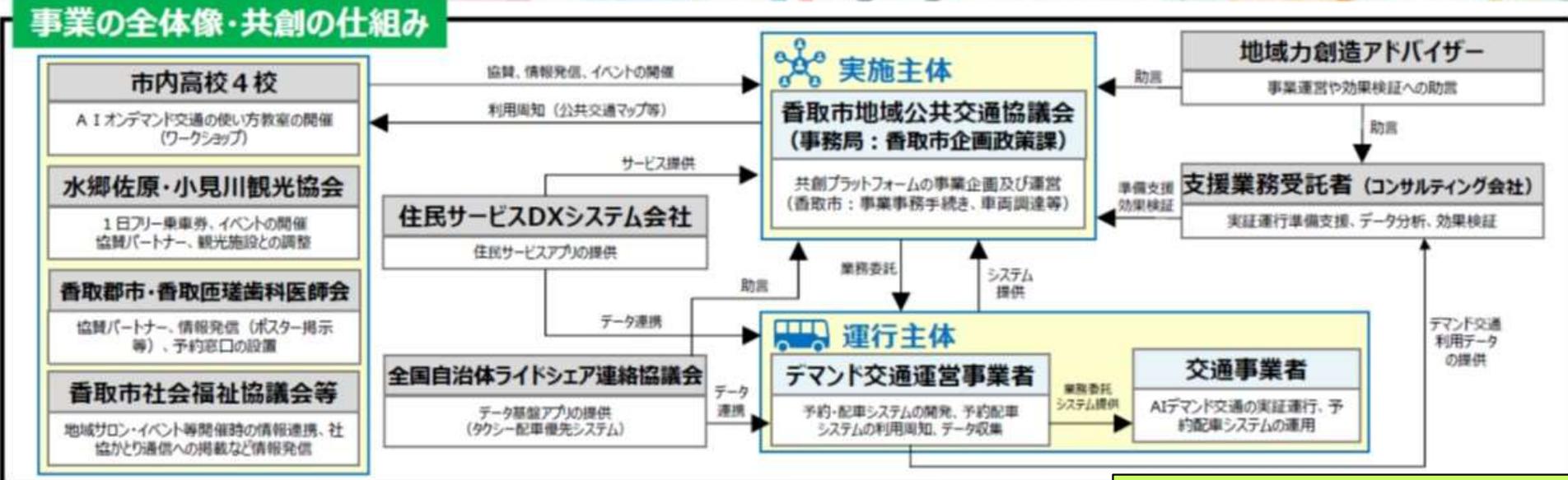
## 4. デマンド型乗合タクシーの見直しについて

- 見直しの方向性（案）
  - 持続可能な公共交通の運営に向けて、国の補助を獲得することが望ましいため、エリアの統合及び町民バス「ぐるりん号」を補完する交通としての検討が重要
  - エリア統合においては、統合後の運行効率性及び稼働便数・利用者数が概ね同数であること等を配慮し、エリア1とエリア2、エリア3とエリア4をそれぞれ統合し、宮城病院周辺を境にして山元町を南北で2分割することが検討される
  - また、町民バス「ぐるりん号」から利用者が一定程度転換することが想定されるため、国の補助基準（1便2.0人以上）を満たすことが期待される
  - 現時点で運行時間帯や乗降場所は、そのまま踏襲することを想定

4エリアから2エリアに統合、  
受付も1か所に



千葉県香取市:AIデマンドを活用した自治体ライドシェアの推進を目指して



**取組の詳細**

人口 69,920人(R6.7現在)  
面積 262.35Km<sup>2</sup>

- (地域の関係者との連携・協働)**
- AIデマンド交通の運行と、デマンド交通運営事業者などシステム開発会社とのデータ連携を図りながら、市民や高校生、観光客の市内の移動手段を確保するとともに、香取市地域公共交通協議会が実施主体となって、高校、観光、病院、福祉と予約窓口の設置や乗降場所の提供、情報発信等、連携強化・協力体制の構築による「オール香取」の取組みにより、市内移動の利用誘発を増加させる。
  - また、本事業を長期的に継続実施していくため、共創パートナーからの協賛や全国自治体ライドシェア連絡協議会との連携により、財政負担や人的負担の軽減を図るとともに、地域力創造アドバイザー・支援業務受託者との連携・協働による各種データの分析や効果検証を行うことで、持続的な検討・関係者間の理解を得ていく。
- (実証事業により見込まれる効果)**
- 本事業の実施により、市民の公共交通体制の整備に対する満足度（現状値 - 30.6%⇒目標値 - 20.0%）を向上させるとともに、潜在需要の発掘により、年間1回以上、公共交通を利用する人の割合（現状値6.7%⇒目標値15.0%）の向上を目指す。効果検証については、本事業で実施するデータ連携により、今後も継続的な効果検証が可能な仕組みを構築する。

事業の全体像・共創の仕組み



取組の詳細

**(地域の関係者との連携・協働)**  
 ハートランドフェリー株式会社は、実証運航及び全体的な運航収支の分析・検証を行い、事業全体の管理を行う。  
 奥尻島観光協会は、観光客に対して実証運航とフェリー下船後のラストワンマイルとしての町営バスやレンタカーを一体的にプロモーションを行うとともに、観光客のニーズにあった効果的な誘客促進策となるかどうかを検証する。  
 チーム島おこしは、フェリー岸壁での観光客おもてなし事業を行う。  
 奥尻町は、関係者間の調整を行う。

**(実証事業により見込まれる効果)**  
 実証運航による航路の輸送量は前年比で、旅客が約360人(8.5%)、車輛(乗用車)が約94台(6.6%)増加することにより、奥尻航路の持続的な運航確保に資することができる。  
 また、島内での各主体による連携の場ができることにより、中長期的にも適切に運航ニーズ把握ができる仕組みが構築される。

奥尻航路活性化・利便性向上のための実証運航事業

1日1便から2便運航へ  
 フェリー運航に関する連携の場づくり

計画推進のさらなる展開へ：地域公共交通 共創・MaaS実証プロジェクト

観光と交通、環境との連携  
 による新しい奥尻町づくり  
 を目指して！

～サステナブル・アイランド奥尻の実現～  
 島の未来を変えるモビリティ人材育成事業

取組の概要

**<事業の概要>**  
**<事業の目的>**  
 ○交通課題を解決する必要スキルの習得：本事業では、タクシー事業者、レンタカー事業者、フェリー事業者、宿泊事業者、小売事業者、飲食事業者、観光事業者等の地域事業者、及び観光協会、まちづくり団体、交通行政職員などを対象とします。奥尻島の将来の交通課題を共有し、交通の基礎知識を学びながら、交通と観光を組み合わせた島の交通サービスの改善や地域全体の交通・観光に関する課題解決に取り組むコーディネートスキルを身につけた人材を育成。これにより、一人が複数の役割を果たし、ビジネスモデルを変革することで、人口減少社会に対応し、同様の課題を抱える全国の離島や過疎地域の持続的な発展を模範とする地域づくりを目指します。

**<事業の概要>**  
 観光や交通、環境等の各専門家や実践者から基礎知識の習得と将来のビジョンをイメージできる講義を行うとともに、基礎調査結果を通じて島の交通課題を共有します。さらに全国を対象としたモビリティの先進事例調査の共有やワークショップを通じて事業チャンスとしての意欲を引き出すプログラムを構成します。

○基礎調査  
 ①需要調査：地域住民や観光客の移動ニーズ等  
 ②モビリティサービス調査：様々な公共交通の法令や運用実例等  
 ③ベストプラクティス調査：成功事例の視察調査による最適方法調査等

○講義・ワークショップ：左記調査の収集情報や専門家招聘による講義、ワークショップを実施し、以下の知識とスキルを習得  
 ①地域交通に関する基礎知識  
 ②交通と観光を組み合わせた島の交通サービスを再構築するコーディネートスキル

※プログラム実施に必要な関係者がいる場合、下記に具体的に記載してください。

プログラム実施に必要な関係者	関係者の役割
観光専門家：帝京大学経済学部 観光経営学科教授/篠崎 宏氏(想定※)	観光専門家の実践的な知識と洞察を通じて、奥尻島の観光と交通の関係性に焦点を当てた講義を実施。
交通専門家：NPO法人まちづくり支援センター代表理事/為国 孝敏氏(想定※)	交通専門家の実践的な知識と洞察を通じて、最新の交通政策と法制度に焦点を当てた講義を実施。
コンサルティング：株式会社TAISHI	基礎調査の実施、講座、ワークショップの企画運営、記録を担当。また、データ分析の専門家としてデータの収集、処理、解析方法についての講義を実施。

※上記の講師以外にもテーマに応じて多彩な人選を想定しています。

事業主体において、これまで同様の育成事業に取り組んだ実績の有無	有・無を記載	「無」
---------------------------------	--------	-----

# 洞爺湖町：まちポイントの活用による公共交通と地域活性化プロジェクト

人口 8,008人(R6.7現在)  
面積 180.87Km<sup>2</sup>

実施主体：洞爺湖町地域公共交通活性化協議会、運行主体：洞爺湖町(明星自動車)  
サポート体制：室蘭工業大学、日本データサービス、Panasonic、NEC、洞爺湖町商工会

町が本事業で解決したい課題

- 持続的な移動手段の確保
 

当町の路線バスは、運転手不足や利用者の減少により、運行路線を縮小せざるを得ない状況である。同様の理由により、道南バス運行の路線バス「湖畔線」が令和6年10月で運行終了となるため、洞爺地区と温泉・虻田地区を結ぶ移動手段が希薄になってしまう。
- 地域経済の停滞
 

住民の町外での買い物による経済流出が続くと、町内店舗の売り上げが減少し、閉鎖される店舗が増え、当町で暮らす人にとって、住みづらいまちとなってしまうことが予想される。店舗が減り不便になることで、人口減少の更なる加速が考えられる
- 町民の外出機会の減少
 

町主催事業等への参加者数、公共施設利用者数の減少やお越しいただいている方の固定化が見られ、まちの一部の方々が行事等に参加している状況である。コロナ禍を機にさらに拍車がかかったものと見込まれる。

作成協力：日本データサービス(株)

運行方法 (案) 予約制デマンドタクシーを運行

運行エリア及び時刻

乗降場所

乗車スポット間の移動のほか、  
区域運行エリアでは、  
任意の地点で乗車が可能  
※ 区域内の移動はできない

乗車スポット (例)

- 洞爺総合支所
- 洞爺郵便局
- とうや水の駅
- 洞爺中学校
- ...
- のぞみ団地
- 洞爺湖温泉バスターミナル
- 柳川団地
- ...
- JR洞爺駅
- ウロコ虻田店

買い物支援バス及び通学等支援タクシーを、この予約制デマンドタクシーに統合するため、通学や買い物時間帯に合わせ、毎日6便の運行を予定しています。

(洞爺水の駅⇔洞爺湖温泉BT⇔JR洞爺駅)

バス線	1便	2便	3便
● 洞爺水の駅⇔洞爺湖温泉BT⇔JR洞爺駅 (ウロコ前)	6:00	9:50	13:10
● JR洞爺駅⇔洞爺湖温泉BT⇔洞爺水の駅	8:50	12:12	18:35

町内店舗の存続と経済活性化 まちポイント事業の開始

町外への買い物が続くと、売上減により町内店舗が減っていくことが予想される。買い物が不便になることで、住みづらいまちとなり、人口減少が加速してしまう。

洞爺湖町商工会から提案があり、町内で使えるポイントカード制度を新たに導入することで、町内での買い物機会を促進し、地域内経済の活性化を図る。

公式LINEを役場の入口に 町公式LINEのグレードアップ

家から施設予約 → 公共施設利用の増加

すばやくアンケート実施 → 住民の声を町政に反映

プッシュ型の発信 → 情報が行き届く

統一窓口 → 参加しやすく、町への興味をひく

「持ち運べる役所」への転換

町民全員が公式LINEを使える対策  
スマホ体験教室の開催や問い合わせ先の設置を通じ、全世代が町の公式LINEが使えるよう、サポートを行います。

ご静聴ありがとうございました！



### 【スペシャルサンクス】

常にチャレンジな機会を提供し続けて下さる北海道運輸局の皆さん、地域の状況を駆け引きなくストレートにぶつけてこられる道内自治体の皆さん、まったくもって無理難題もにっこりと笑って持ち掛けてくる日本データサービス(株)の皆さん、黙ってサポートして下さる(株)サーベイリサーチセンター北海道事務所の皆さん、お会いする皆さん全てに特別な感謝を込めて。

時代の流れ、交通の動きは早いので、お互いに、一緒に成長しながら頑張っていきましょう！



「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。  
すっかり古くなりましたが(苦笑)

国土交通省:公共交通政策ってなに？

[https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei\\_transport\\_tk\\_000238.html](https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport_tk_000238.html)

地域公共交通のトリセツ(取組説明書) <https://text.odekake.co.jp>

中部運輸局「はじめての地域公共交通～公共交通担当になったら読む本～」

[https://www.tb.milt.go.jp/chubu/tsukuro/library/pdf/R2\\_nyumonsyo.pdf](https://www.tb.milt.go.jp/chubu/tsukuro/library/pdf/R2_nyumonsyo.pdf)

国土交通省「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き(入門編)」

<https://www.milt.go.jp/sogoseisaku/transport/content/001475484.pdf>

参考資料の一部を掲載しますが、一つの目安とされることをお勧めします。自分たちのまちや課題とっておられる地域・地区を理解することから始めましょう！