

持続可能な地域公共交通の取り組み等での工夫や検討について

NPO法人まちづくり支援センター代表理事 為国 孝敏



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

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(R7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、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、奥尻町、森町、洞爺湖町、蘭越町、豊浦町、豊富町

【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】

【地域公共交通計画】作成指導・香取市、桜川市、稲敷市、山元町、釧路町、豊富町

作成業務・遠軽地区(遠軽町、湧別町、佐呂間町)、清里町、豊浦町、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、寿都町、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

【利便増進実施計画】申請中・宮城県山元町、北海道中標津町、準備中・北海道奥尻町、雄武町

【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、豊浦町、由仁町、遠軽地区、雄武町、寿都町、豊富町、オホーツク総合振興局、清里町、知内町 (太字は計画推進)

【共創・MaaS、モビリティ人材育成、交通空白モデル事業】千葉県香取市、北海道洞爺湖町、奥尻町、鷹栖町

実務経験を通して感じていること～かなり泥臭いです(苦笑)

自治体担当者の主な課題として
(自治体のおかれている状況によっても異なりますが)

【多くの自治体】

- 課題としての優先順位が低い、兼務が多く手が回らない、何をしたらよいか分からない等
- そのため、交通事業者にお任せ、手を付けずに現状維持で終始している

【問題意識を持った自治体】

- 何から手を付けて良いか分からない、とりあえず計画づくりをコンサルに任せる、やっている感だけは持っている等

【中核都市以上の規模の自治体】

- 専門部署もあり、担当者はそれないの知識を習得しているが、交通システムを中心に施策を推進する傾向がある
- 市内の交通事業者の力が強いため、言いなりに陥りやすい

運輸局・運輸支局の皆さんに期待したいこと

- **自治体担当者とのコミュニケーションと良好な関係構築：意識啓発と情報共有**
⇒自治体には交通の専門家はいないので、相談しやすい関係、伴走支援等
⇒待っているのではなく、こちらから仕掛けることも
- **法定協議会等での積極的な発言と情報提供**
⇒思い込みの発言も多いので、冷静な法的サポートと国の動きの情報共有等

自治体への支援や関係づくりは、まず顔を合わせる、地域の状況について話を聞くことから始めてみることをお勧めします

計画づくりで自治体担当者から良く聞く話、よくある話

計画の策定・見直し・更新を進めることは理解しているが、本音を言うと・・・

- よく分からないが与えられた業務なので上手にこなしたい
- 人手が足りない、仕事が忙しいので地域公共交通についてモチベーションが湧かない
- 何から始めて良いか分からないので、とりあえず情報収集や勉強だけはしておく
- 計画は作成してあるが、現状の交通体系に手を付けるのは手間がかかる、計画推進も検討のまま、議会さえ乗り越えられれば・・・

そこでどう考えているか・・・

- 計画の見直し、更新は、作成の手引きがあるのでそれに合わせればよい
- 隣の自治体を参考にして、丸投げと思われぬように、コンサルに外注する
- 現状の交通体系は手を付けず、国が出している作成の手引やモデルアーキテクチャー（標準設計）に沿った計画になれば良い
- 首長が新しもの好きなので、営業に来たITやシステム業者に任せて、新しい交通システムを導入する

自治体が置かれている状況によっては、必ずしも間違いとは言えませんが・・・
少なくとも、しっかりと地域公共交通に問題意識を持っていたきたいと思います

このままではまずいと理解されている皆さん、時代を見据えながら、
地域公共交通について、今までの視点や発想を変えてみましょう！

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。

- ・合併都市の典型
- ・問題意識が希薄
- ・一筋縄ではいかない

栃木県栃木市 H22～26に1市5町で合併
人口 152,113人(R7.6末現在)
面積 331.50Km²

【移動サービスの現状】

鉄道 JR両毛線、東武日光線・宇都宮線
バス 民間路線バス1路線、コミュニティバス5事業者・11路線(全て運行委託・4条乗合)
R6全路線合計利用者数227,927人、収支率7.9%、市補助金335百万円
フルデマンド乗合(区域) 蔵タク8事業者(全て運行委託・4条乗合、電話予約は行政)
R6登録者数25,714人、実利用者数1,892人、収支率11.1%、市補助金59.5百万円
スクールバス 小中6校、直営6台・民間3台
福祉有償運送 13事業所(69台)
福祉タクシー券、その他福祉輸送サービス
ボランティア輸送も複数あり
地域公共交通網形成計画 H30策定、R9まで
R6地域公共交通計画に改訂

蔵タクの運行エリア

北部エリア

- ・栃木地域…吹上地区、寺尾地区、国府地区
- ・都賀地域全域
- ・西方地域全域

中央エリア

- ・栃木地域…栃木地区、大宮地区、皆川地区
- ※「栃木市総合運動公園」(川原田町)及び「とちぎメディカルセンターしもつが」(大平町川連)は中央エリアとして取り扱う

南部エリア

- ・大平地域全域
- ・藤岡地域全域
- ・岩舟地域全域

現在の検討作業

- ・事業者動向を含めた現状把握
- ・需要に合わせた路線の整理・統合
- ・デマンドを含めた交通システムの重複の解消、役割分担
- ・移動サービスの効率化による公的資金投入額の削減
- ・データの可視化と、関係各所のヒアリングを実施中

- 幸いなのは、
- ・行政担当者が良質、危機感共有
 - ・地元に交通事業者がいる

公共交通ネットワーク図



千葉県香取市 H18に1市3町で合併

人口 68,975人(R7.7.1現在)

面積 262.35Km²

【移動サービスの現状】

鉄道 JR成田線・鹿島線

バス 高速バス3事業者・5路線、

民間路線バス3事業者・8路線(R4利用者総数

75,021人、行政負担額38百万円

循環バス10路線(R4利用者総数49,101人、収支

率12.9%、行政負担額50百万円

デマンド乗合タクシー 小見川地区1事業者(

R4登録者数786人、実利用者数174人、収支率

20.6%、行政負担額6.3百万円

タクシー 5社・保有台数39台

スクールバス 小中8校・31台・運行経費121百万

円 福祉タクシー 2事業、福祉有償運送1社、福

祉交通に係る行政負担額13百万円

地域公共交通計画 R6.3策定、R11.3まで。

香取市では、従前は小見川地区(旧・小見川町)のみ乗合タクシーによる区域運行を実施していたが、その他の地域は比較的路線バス、循環バスによる路線型運行が充実。

しかし、バス運転者不足、改善基準告示の改正(2024.4)の影響もあり、既存の路線バスおよび循環バスを維持することが困難な状況となっていた。

そこで・・・

路線バス及び循環バスの廃止・減便に伴い発生する交通空白等を解消し市民等の移動手段を確保するため、令和6年10月から実証運行としてAIオンデマンドシステムを活用した自家有償旅客運送(道路運送法第78条第2号)を導入

香取市循環バス

- ① 大井・瑞穂ルート
- ② 北佐原・新島ルート
- ③ 休日周遊ルート
- ④ 小見川・高野ルート
- ⑤ 小見川・城山ルート
- ⑥ 山形ルート
- ⑦-1 東部ルート(両経由)
- ⑦-2 東部ルート(高野経由)
- ⑧ 平日周遊ルート
- ⑨ 瑞穂ルート
- ⑩ 瑞穂ルート
- 香取市議会タクシー

路線バス

- ⑪ 大倉線
- ⑫ 神皇線
- ⑬ 信上の台線
- ⑭ 佐原線・成田空港線
- ⑮ 香取線
- ⑯ 香取線
- ⑰ 佐原線
- ⑱ 佐原線
- ⑲ 佐原線
- ⑳ 佐原線
- ㉑ 佐原線
- ㉒ 佐原線
- ㉓ 佐原線
- ㉔ 佐原線
- ㉕ 佐原線
- ㉖ 佐原線
- ㉗ 佐原線
- ㉘ 佐原線
- ㉙ 佐原線
- ㉚ 佐原線
- ㉛ 佐原線
- ㉜ 佐原線
- ㉝ 佐原線
- ㉞ 佐原線
- ㉟ 佐原線
- ㊱ 佐原線
- ㊲ 佐原線
- ㊳ 佐原線
- ㊴ 佐原線
- ㊵ 佐原線
- ㊶ 佐原線
- ㊷ 佐原線
- ㊸ 佐原線
- ㊹ 佐原線
- ㊺ 佐原線
- ㊻ 佐原線
- ㊼ 佐原線
- ㊽ 佐原線
- ㊾ 佐原線
- ㊿ 佐原線

R6共創MaaS実証プロジェクトの採択を受けてスタート

香取市AIオンデマンド交通実証運行による地域公共交通再編プロジェクト(千葉県香取市)

国土交通省

区分 A 中小都市、過疎地など【人口10万人未満の自治体】 空間的交通空白の解消 他分野による交通事業の活用 医療・介護・福祉×交通 こども・子育て×交通 観光・まちづくり×交通

対象地域

- 地域：千葉県香取市
- 人口：72,356人
- 世帯数：27,572世帯
- 高齢化率：37.2%
- 面積：262.35km²

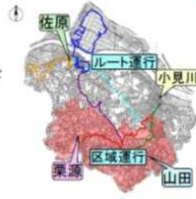
背景・お困りごと

- 市域が広く、住居・観光地が分散しており、高校生や高齢者、観光客にとって交通手段が脆弱な状況
- さらに路線バスやタクシーは運転手不足により、今後の維持が懸念される
- これまで地域の移動の足の確保のため、コミュニティバスの運行や路線バスへの補助などを行ってきたが、乗務員不足等でコミュニティバスや路線バスの路線が維持できないという課題があった

実施内容

区域運行とルート運行を組み合わせた
市内全域でのAIオンデマンド交通の実証運行

- モード：自家用有償旅客運送(AIオンデマンド交通)(公共ライドシェア)
- 予約方法：電話またはアプリ
- 料金：ルート運行：300円
区域運行：600円



運行実績・成果

- 運行期間：2024/10/1～2025/01/31
- 利用者数：3,843名(区域運行：1,009人、ルート運行：2,834人)
- 1日平均乗車人数：47.5人(区域運行：12.5人、ルート運行：35.0人)

収入	1,399,000円 (内訳：運賃収入：1,399,000円)
支出	初期費用 70,484,775円 (車両購入費・改造費・システム構築費など)
ランニングコスト	28,380,050円(運行費用)
損益	▲97,465,825円※(共創モデル実証プロジェクトを活用)

- 本サービスにより、月に2～3回程度外出が増えた、外出先が1～2箇所程度増えたと多くの人が回答した
- 本サービスにより、医療機関への受診回数が月に2～3回程度増加した、受診意欲が少し向上したと多くの人が回答した
- 交通空白地が3～5割程度解消された

国土交通省調査好事例集
にも選定されてますが・・・



かとかる

香取市デマンド交通「かとかる」とは？

令和6年10月から実証運行として香取市デマンド交通「かとかる」を導入しました。「かとかる」では、市の所有するワゴン車を使用し、予約に応じて運行を行います。地域により2つの方式「区域運行」「ルート運行」で運行します。※完全予約制・予約が無いと走りません！

※ご乗車にはアプリまたは電話での利用登録(氏名、住所、電話番号等)が必要です

運行開始 令和6年10月1日(火) 車両 ワゴン車(定員6名または8名)

運行時間 月曜日～金曜日 午前7:00～午後7:00(運行方法により異なります)
※日及び年末年始(12月29日～1月3日)を除く※詳細は2ページ参照

電話予約 0299-95-8827 アプリのダウンロード
※電話の受付時間は運行日の午前7:00～午後7:00
アプリ「バプテック」のダウンロードはコチラ

公共交通全般に関するお問い合わせ先 予約方法・アプリに関するお問い合わせ先
香取市企画政策課 0478-50-1206 運営事業者：株式会社パブリックテクノロジー 0299-95-8827

まだまだこれから(苦笑)

1. 香取市(千葉県香取市)

関東地方 千葉県香取市

香取市
問合せ：0478-54-2111

交通空白地有償運送

主な検討のポイント

- ・広域的な移動である市内から市外の移動は路線バスとして残し、市街地の循環はコミュニティバス(循環バス)に集約した。それ以外をAIオンデマンド交通で代替することとなった。(結果的に、当初案は9路線をすべて廃止する内容であったが、数路線を維持したうえで代替手段に移行)
- ・通学需要に対応するため、一部区間においては路線型運行を併用。

- ・民間バス路線の廃止に慌てて対応
- ・安直にAIデマンドを導入した典型
- ・地元タクシー事業者との調整が不十分

事業者との役割分担モデル 技術活用あり

- ・効率的かつ持続可能な交通サービスを実現を目指すため、市の所有するワゴン車を使用し、AIオンデマンドシステムを活用しながら、予約に応じて運行を行う。
- ・路線型(定路不定期)運行と区域型運行を併用して提供している(予約制)。

運送の基本情報

運行開始時期	令和6(2024)年10月1日
運行形態	路線・区域型(運行ルート・区域をともに設定)
使用車両	団体所有11台
運送対価	路線型：均一制300円/回 区域型：距離制 5km未満600円 5km以上900円
運送対価以外の対価	特になし
ドライバー数(免許)	46名(二種46名、一種0名)



実施エリア

：区域型 山田地区、

：路線型 栗源地区

中心地

導入背景

- ・市内バス路線の再編(廃止・統合)に伴い、鉄道やバス、タクシーの利用がしづらい交通空白地域及び交通不便地域(交通空白地域等)が広く発生することから、交通空白地域等を解消し、市民等の移動手段確保が必要となった。
- ・自家用有償旅客運送の導入は、「「緑ナンバー」による「サービス提供が困難」であることが前提であり、鉄道駅やバス停留所がなくても、タクシーの営業区域に含まれていれば「サービス提供が困難」とはならない。」とされていたが、制度改正により、交通事業者が「緑ナンバー」としてサービスを提供することが合理的でなければ、「サービス提供が困難」と見做すことができるようになったことが運行開始のきっかけとなった。

高速バス及び市外を結ぶ民間路線バス



稲敷エリア広域バス



現在の検討作業

- ・定時定路線型交通ネットワークをデータや地域の状況を分析しながら、R6年度より再編作業に着手
- ・市内交通事業者の意向や調整・協議を重ね、路線の再編や統廃合、交通システム変更を検討市外路線の動向注視、代替も検討
- ・タクシー券の効率化と高度化も検討
- ・タクシー券を含め移動サービス全体の公的資金投入額の削減
- ・データの可視化と、関係各所のヒアリングを実施中

茨城県稲敷市 H17に4町村で合併

人口 36,587人(R7.7.1現在)

面積 205.81Km²

【移動サービスの現状】

高速バス1路線、市外を結ぶ民間路線バス2事業者・3路線、稲敷エリア広域バス(フィーダー対象路線、牛久市・稲敷市で運行委託、R5利用者数12,662人、収支率36.5%、市負担9百万円)、市内路線バス2事業者・5路線(全て運行委託・4条乗合、R5利用者数92,749人、収支率18~28%)、コミュニティバス3路線(全て運行委託・4条乗合、R5利用者数15,980人、収支率8.8%)

タクシー券:最大96枚/年、R5登録者数1,053人、使用枚数16,585枚

R5地域公共交通対策事業費総額151百万円

スクールバス 小中7校、高校等4校

その他民間施設の送迎サービス、移動スーパー等がある。

地域公共交通計画 R4.3策定、R7.3一部改訂、R9.3まで。R6年度再編検討調査実施



市内を運行する路線バスの運行ルート

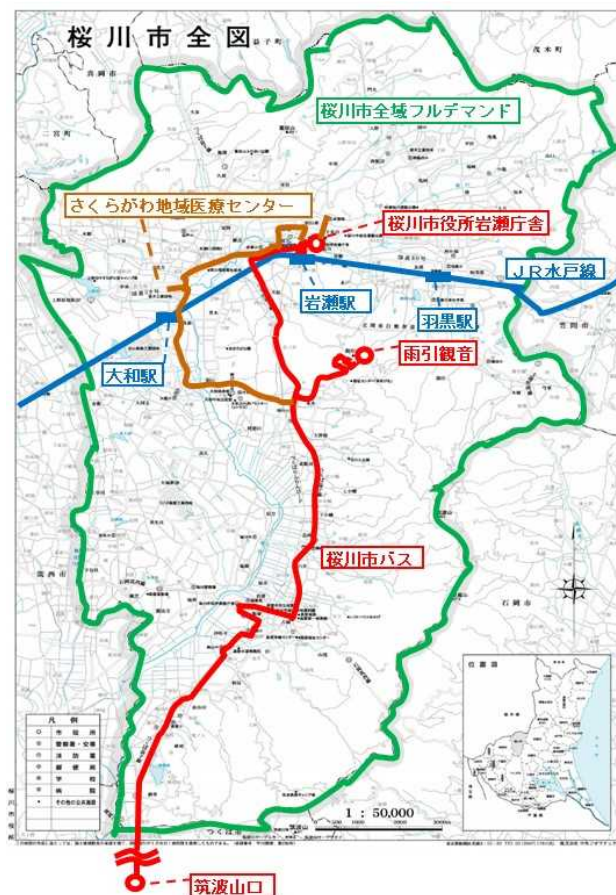


コミュニティバスの運行ルート

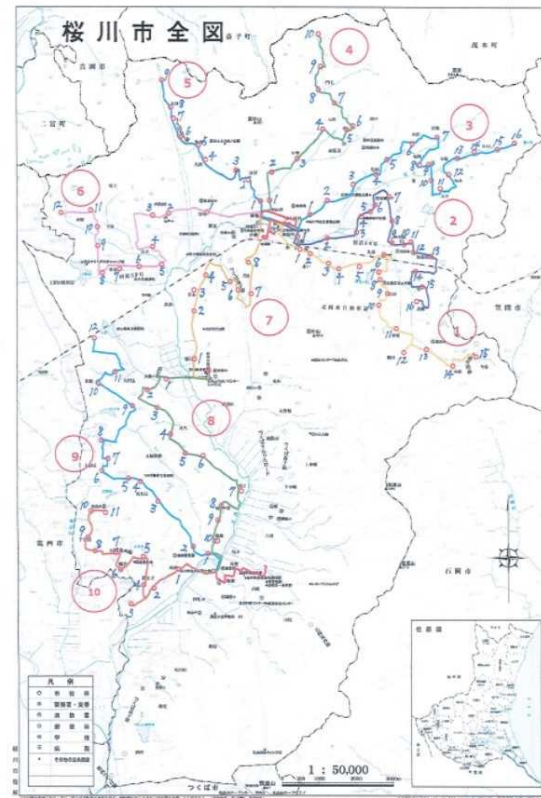
- ・合併都市に有りがち
- ・分散型の居住実態
- ・生活圏が四方に拡散

幸いなのは、

- ・行政担当者が良質
- ・問題意識が明白
- ・地元事業者との関係が良好



桜川市内巡回ワゴン運行ルート図



桜川市の公共交通網(平成30年11月現在)

桜川市内巡回ワゴン「ヤマザクラGOミニ」運行ルート図

令和2年4月より、巡回ワゴン10ルート(各ルート週2回運行、1日7~8便、車両3台)で実証運行を開始。コロナ禍ではあるが、地域の足の定着に向けて奮闘中。桜川市の丁寧な取り組みは、各地で高い評価をいただき、令和元年度関東運輸局局長表彰(初代)をいただきました。でしたが、循環ワゴンの利用者低迷もあり、市内全域でのデマンド乗合タクシーと合わせて、両方を廃止。令和5年10月1日より、タクシー運賃助成に転換

好調な「ヤマザクラGO」に先導され、一時は先進事例医療センター送迎ワゴンとの調整つかず
ただし、地元タクシー事業者はデマンドからタクシー助成に転嫁したことで好調

茨城県桜川市 H17に3町村で合併

人口 35,612人(R7.7.1現在)

面積 180.06Km²

【移動サービスの現状】

鉄道 JR水戸線

桜川市・つくば市間広域連携バス「ヤマザクラGO」(フィーダー対象路線、運行委託・4条乗合、R6利用者数70,116人、1便平均8.2人、収支率18.8%、行政負担額52百万円)

タクシー券:最大60枚/年、R6申請者数1,777人、利用枚数51,365枚、行政負担額25.7百万円
さくらがわ地域医療センター無料送迎ワゴン R6利用者数7,566人

スクールバス 4小学校。今後増える予定

福祉タクシー助成あり

地域公共交通計画 R4.3策定、R7.1一部改訂、R9.3まで。R7より計画更新準備中

10月1日から
タクシー運賃助成事業へ公共交通が変わります

同合先：都市整備課
ヤマザクラGOミニは9月30日で運行を終了します。
デマンド型乗合タクシーは10月1日からタクシー運賃助成事業へ変わります。

タクシー運賃助成事業

①対象者 市内在住の75歳以上の方(令和5年度中に75歳になる方も含みます。)
市内在住の18歳以上74歳以下で運転免許証を持っていない方
※18歳以上(高校生を除く)の方で大型自動二輪車・普通自動二輪車(400cc以下・原動機付自動車(50cc以下)のみ免許保有の方は、助成の対象となります。

②助成内容 1枚500円のタクシー運賃助成券を交付/令和5年度は24枚を交付

【申請方法】(A・Bいずれかの方法で申し込み下さい)

A この紙の右側部分に必要な事項を記入し、各種身分証のコピーを貼って、市役所都市整備課に郵送してください。

B お持ちのスマートフォンでQRコードを読み込んで、必要事項を入力、各種身分証の画像を添付し、申込

助成券 お手元に助成券が届きます

10/1から使用したい場合は8月末までに申請して下さい

【助成券の使い方】

直接タクシー事業者へ
① 電話 助成券の利用を伝えておくともスムーズ

【利用できるタクシー事業者】
○内田タクシー ☎0296-55-0122
○岡田ハイヤー ☎0296-75-2009
※営業時間や運賃等については、各タクシー事業者へお問い合わせください。
※この事業者以外は利用できません。

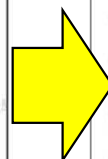
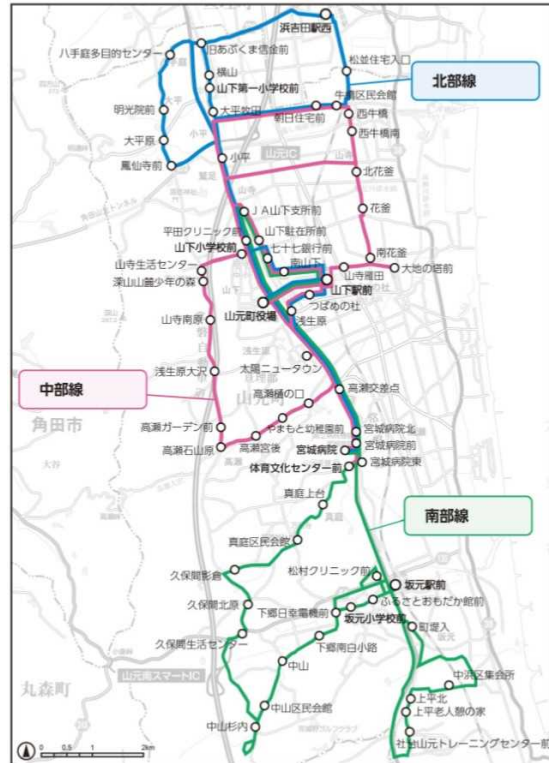
目的地に着いたら、
② 料金500円毎に助成券が1枚利用可能

助成券を運転手さんにお渡し下さい。
例：料金1800円であれば、助成券3枚を利用で300円の支払いとなります。
お釣りは出ません。
※市外への移動も対象となります。
※市外から市外への移動は対象外です。

【注意】 申請された本人以外での使用はできません。利用時に本人確認が求められる場合があります。
助成券を紛失した場合、再発行はできませんので、ご注意ください。

【デマンド型乗合タクシー利用券の払戻について】
(令和5年10月1日(日)~令和6年2月29日(木))

●場所・時間：桜川市工芸館所管業務所または真壁事務所(午前9時~16時) 平日のみ
●注意事項：乗客のついた利用券をお持ちください。10枚1束でなくとも返金対象となります。
●免許返納記念品については返金対象外となります。



宮城県山元町

人口 11,361人(R7.6末現在)

面積 64.48Km²(東西約6km、南北約12km)

鉄道 JR常磐線(仙台駅まで約40分)

東日本震災後は仮設住宅からの移動手段として、また運賃無償化のため、町民バスの利用者は年間10万人を超えた。H29に交通体系を大きく変更し有償化。年間2万人前後で推移。

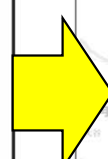
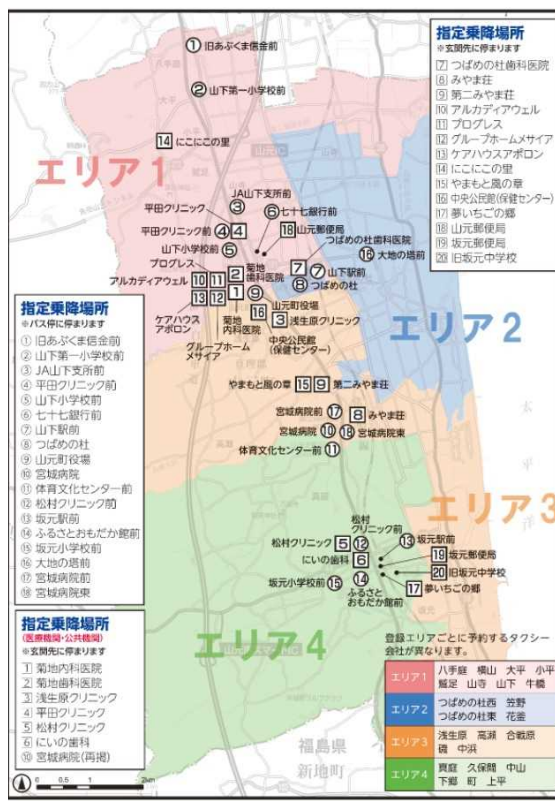
町民バスのR4利用者数21,545人、収支率6.9%、行政負担額32.9百万円。

デマンド型乗合タクシーのR4利用者数5,250人、収支率3.3%、行政負担額24.0百万円

R6より地域公共交通サービスの再編中、現在利便増進実施計画を作成中

町民バス(ハイク協議会に運行委託・自家用有償運送)を3路線から1路線に統合。デマンド型乗合タクシーを4社・4エリア(受付4社毎・運行委託・4条乗合)から町内全域(ハイク協議会で一元化・運行委託・自家用有償運送)

地域公共交通計画 R6.3策定、R7.7変更予定、利便増進実施計画の作成に合わせて、R12年度まで計画期間を延長予定

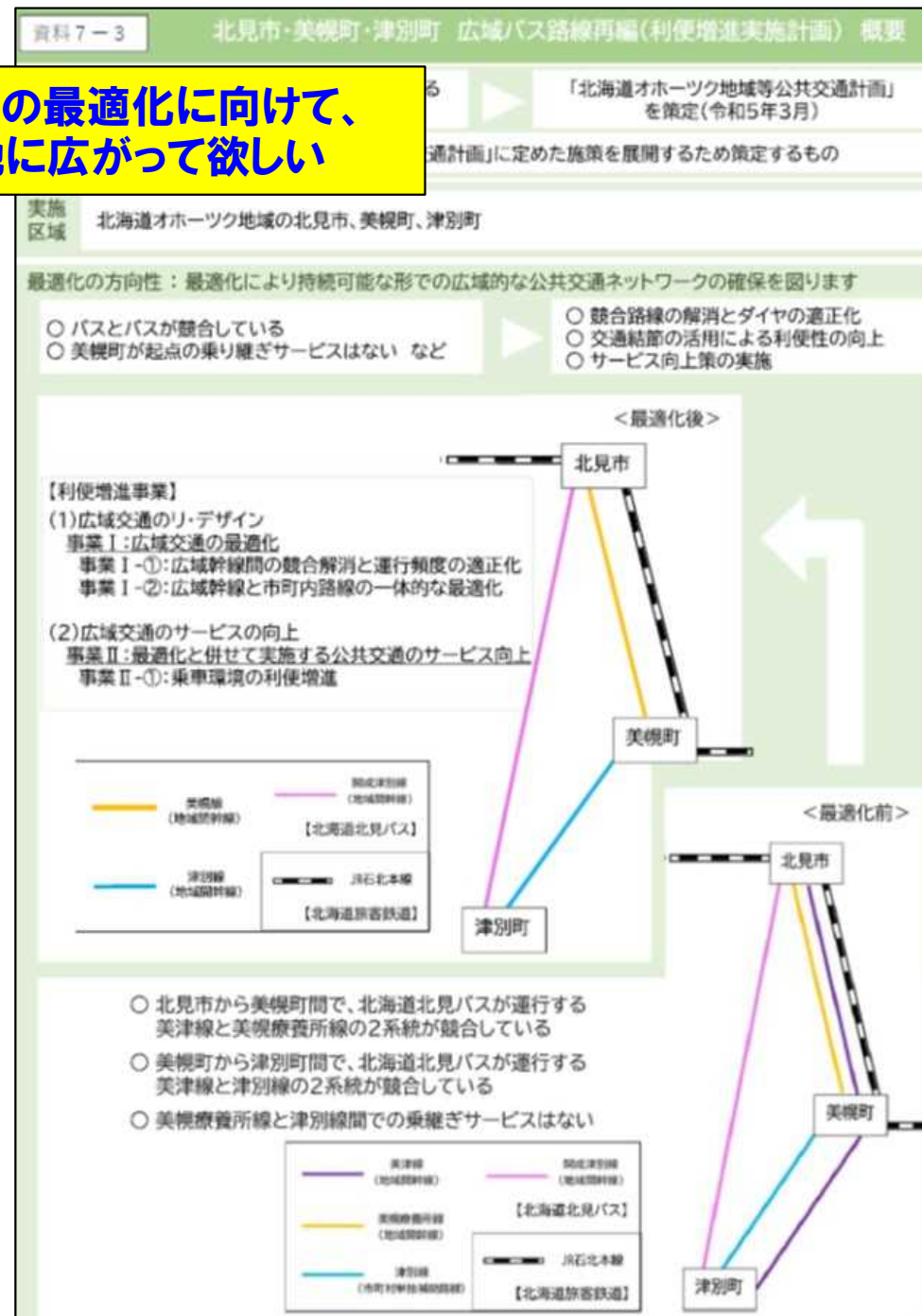
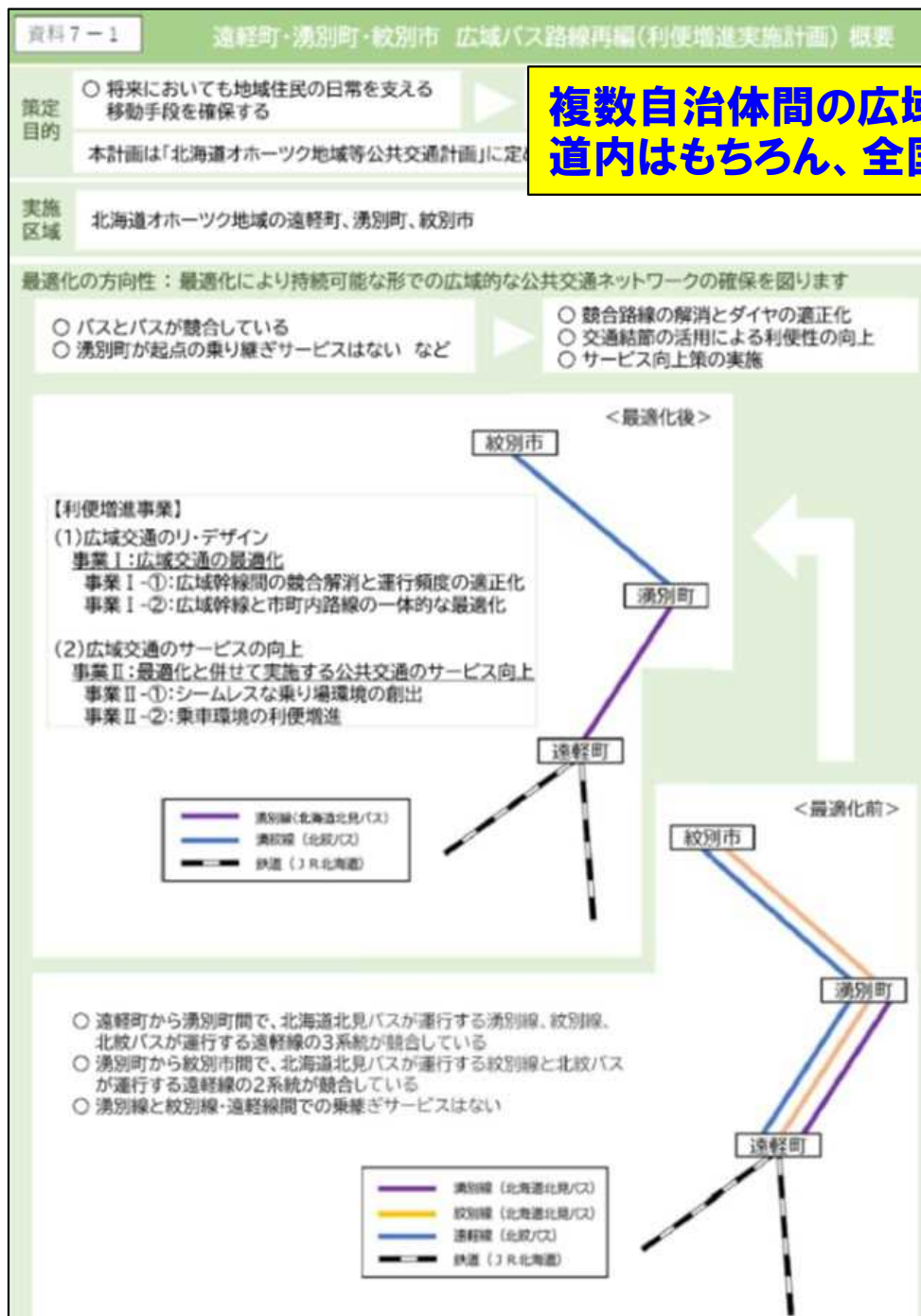


路線型と補完する区域運行に整理、公共ライドシェアとして統合

- ・計画策定を専門外のコンサルタントが受注したため利便事業を進めながら内容を調整中
- ・行政担当者の対応が...
- ・東北運輸局が熱心に支えてくれている

作成協力: 日本データサービス(株)

広域路線の利便性追求や最適化に果たす道庁・オホーツク総合振興局の取り組み



北海道奥尻町 人口 2,101人(R7.6末現在)
面積 142.99Km²
地域公共交通計画 R7.3策定、R11年度まで
R6共創MaaSモデル事業及び人材育成事業、グリスロ実証運行
R7共創MaaSモデル事業、交通空白解消事業、及び
利便増進実施計画準備中

奥尻町地域公共交通計画での目指す姿

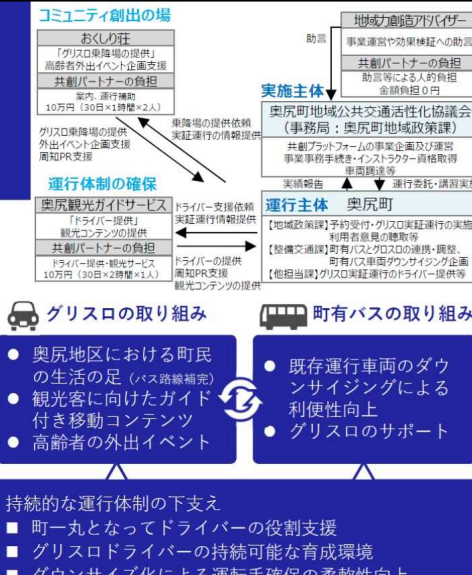


作成協力: (株)サーベイリサーチセンター北海道事務所

2 本事業の全体構想

本事業では「気軽な生活の足・観光コンテンツとしての移動」に対応したグリスロと、グリスロの弱いところ（積載量の少なさや定員不足）を補完し、「きめ細かな運行ルートを実現」するダウンサイズした町有バス（ワゴン車）の両輪で地域のコミュニティを創出し、地域活力につなげることを目的とします。

運行体制構築の観点では、グリスロインストラクター資格を取得することで、運転手の確保を継続できる環境を構築します。加えて、大型・中型車両からダウンサイズした町有バス（ワゴン車）を運行することで、運転手の確保がより柔軟になり、サポート体制を確実にすることも目的とします。



行政職員、町民、関係者が同じ方向を向いて進みだしている
ネックは交通事業者...

「奥尻町コミュニティ創出と地域活力創造プロジェクト」

R7年度の取り組み(一部)

3 実証運行のポイント

3.2 実証運行2「おくり荘利用者を対象とした高齢者外出イベント」
観光シーズンが落ち着いた9月以降におくり荘周辺の青苗地区を周遊するコースを運行します。
運行時間やコースはおくり荘と連携しながら、利用者に負担のない運行とします。

なお、運行にあたっては利用者の不安軽減や安全管理のため、おくり荘職員が同乗します。

交通 × 介護



- おくり荘（特別養護老人ホーム）と連携した高齢者の外出イベント
- 乗降時に高齢者の負担の少ないグリスロを活用

奥尻町地域公共交通利便増進実施計画（案）事業

奥尻町地域公共交通利便増進実施計画（案）を地域公共交通計画等の作成と表（ ）数値は、現行案の【3】個別事業の詳細にて記載した項目番号を●事前に北海道運輸局様よりコメントをいただいた事業（コメント内容別）

既存資源の改善や効率化を図る事業

- 一部の区域における輸送需要に応じた地域公共交通網の整備
- イ②（6）一部路線でのデマンドバス運行の検討
- イ②（7）民間事業者の連携によるフィーダー路線の検討
- ・奥尻町の幹線を青苗・奥尻間として北部路線や神威路線の運行効率化を図り維持継続

●わかりやすい運賃の設定の展開

- 口①（未）町有バス運賃定額制に合わせたグリスロ運賃設定
- ・令和6年度4月より町有バス運賃定額制を導入（一般200円、割引対象者100円）。利用者の利便性向上を図り、運賃徴収の簡略化による乗務員の負担軽減や時間短縮によるバスダイヤ遅延の解消に繋がる取組を新しい交通手段にも展開（100円/回）

●バス運行の安全性向上

- ハ（3）土砂災害警戒区域外へバス格納庫移設
- ハ（8）災害時を想定した迂回運行ダイヤの作成

●新たな自動車の導入

- ハ（4）車両更新によるダウンサイジング、パリアフリー化、EVバス導入の検討
- その他
- ハ（5）利用実態に合わせたバス停留所・待合室の見直し



●バス格納庫移設先候補地のひとつ

- ハ（3）土砂災害警戒区域外へバス格納庫移設
- ハ（8）災害時を想定した迂回運行ダイヤの作成

●バス車両の利便性向上

- ハ（1）バスWi-Fi導入によるネット環境の整備
- ハ（2）キャッシュレス決済導入による乗車効率化

「奥尻町利便増進実施計画のたたき台」

雄武町地域公共交通計画での目指す姿



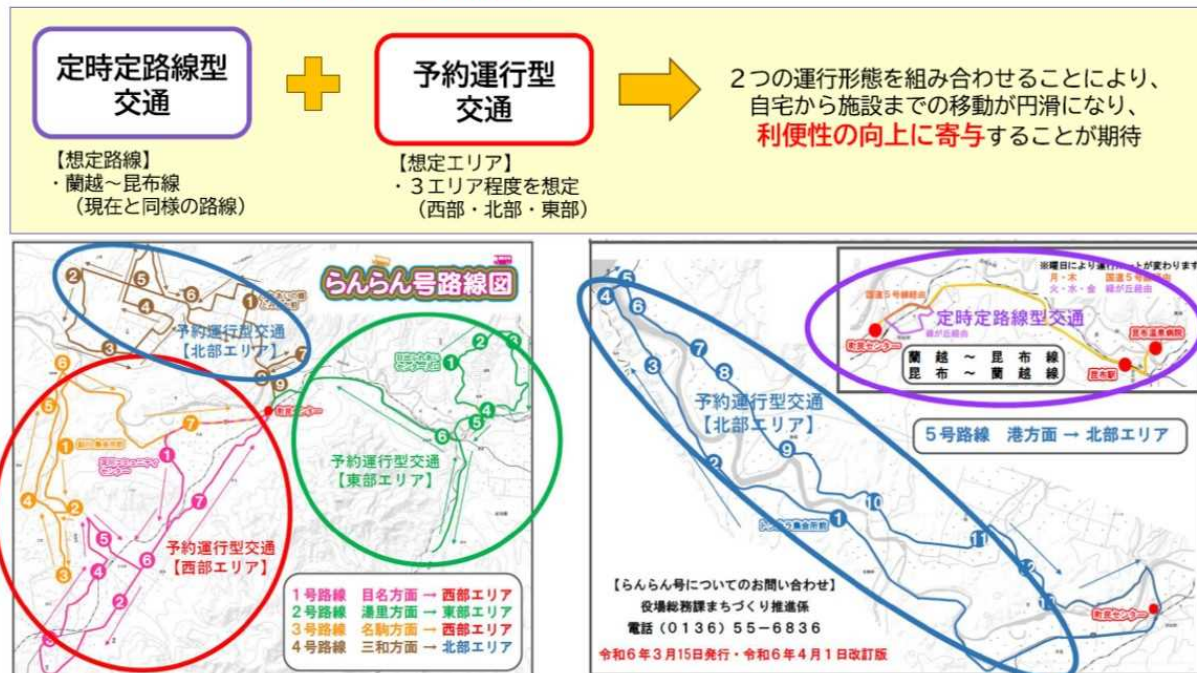
北海道雄武町 人口 4, 025人(R7.5.31現在)
面積 636. 86Km²
地域公共交通計画 R7.3策定、R11年度まで
R7利便増進実施計画準備中

行政、町議会、事業者が同じ方向を向いて進みだしている
北紋バス・宗谷バスと町が協定を結び、町民はマイナンバーカード提示で町内無償化
コミュニティバスとの相乗効果が現れている



□ らんらん号の再編方向性

- 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
- アンケート調査結果も参考にとすると、居住地と拠点をつ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



北海道蘭越町

人口 4,389人(R7.4末現在)

面積 449.78Km²

【移動サービスの現状】

鐵道 JR函館本線

路線バス(4条乗合) ニセコバス3路線(福井線)

・雷電線・ニセコ線、赤字補填4百万円)

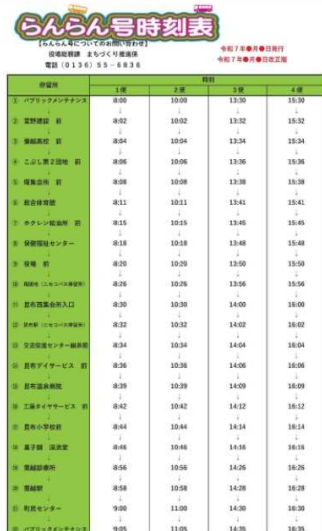
道路運送法外の交通サービス・らんらん号7路線
(R5利用者1便平均1.7～4.2人、行政負担額16
百万円)

スクールバス 町内7路線、運行経費64百万円
福祉ハイヤー助成等、複数あり

地域旅客運送サービス等に係る経費総額・R5
決算額91.7百万円

地域公共交通計画 R7.3素案作成、R7年度～
11年度まで

定時定路線型交通（運行形態）



予約運行型交通（運行形態）



【現在の運行路線からの変更点】

- ・ 定時定路線を「ららん号」、予約運行型を「らぶちゃん号」とし、市民が分かりやすいように差別化
- ・ 時刻表を廃止し、予約制に移行
- ・ 予約が入れば運行する
- ・ 乗降場所の停留所を増設
- ・ 乗降場所は、下記の場所で固定
- ・ 運行時間は、午前・午後 の 2 部制を想定
(9 時 ~ 12 時 と 13 時 ~ 15 時 30 分)

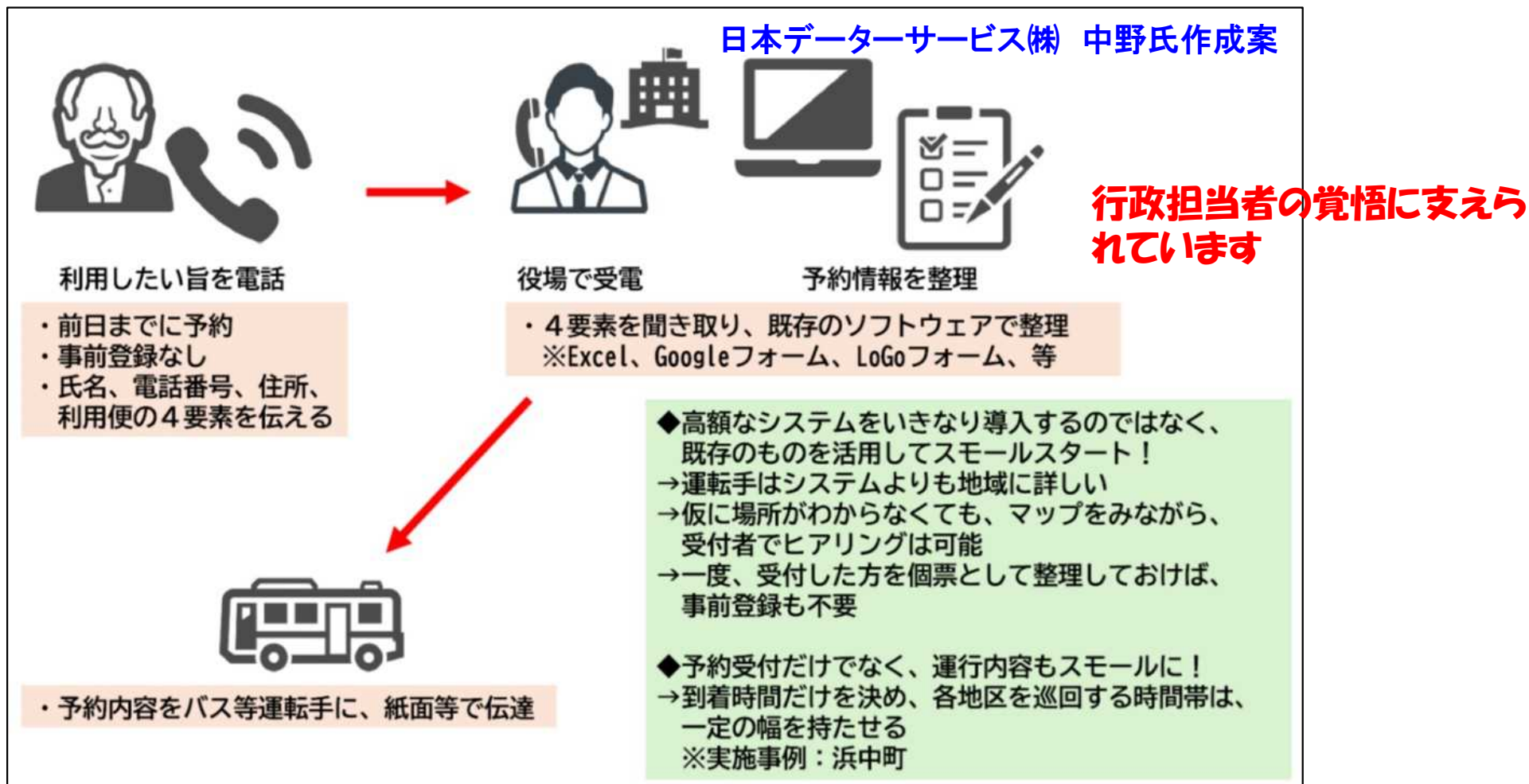
【行き】
乗車：自宅前 降車：停留所
【帰り】
乗車：停留所 降車：自宅前

※予約方法などは次ページを参照

**町長の決断と行政担当者の粘り勝ち！
路線バスの撤退の動きもある中で、町民に
あった移動支援を模索中**

蘭越町予約運行型交通「らぶちゃん号」予約システムスキーム(案)

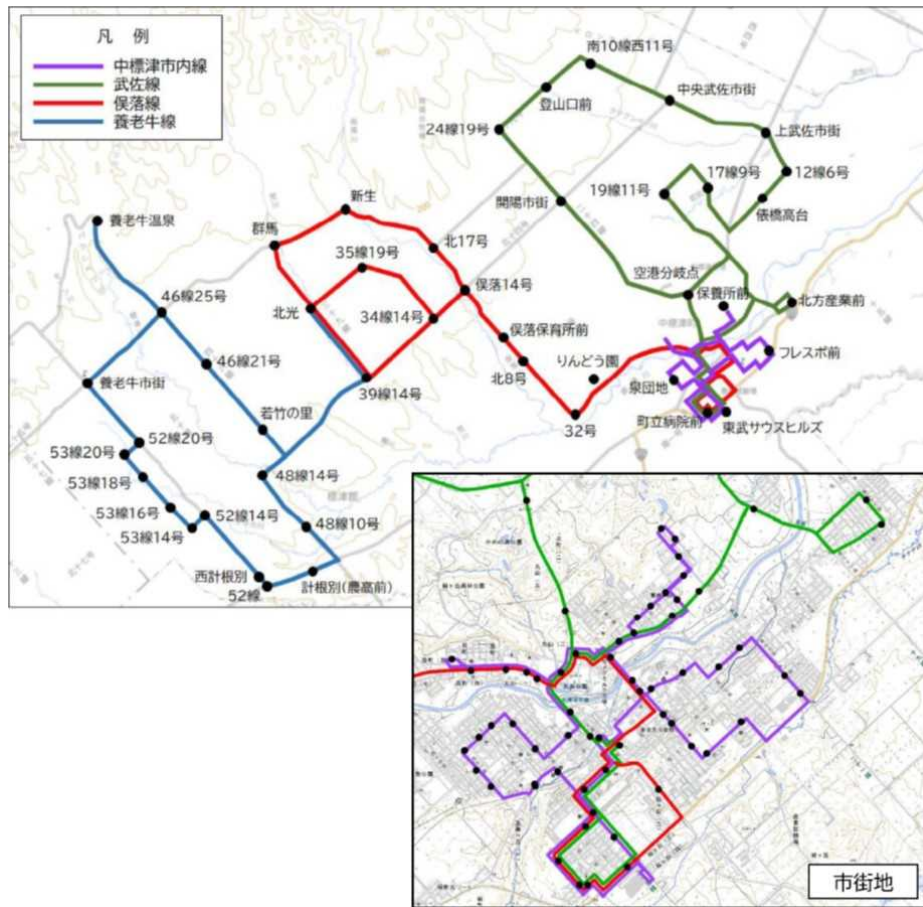
日本データサービス(株) 中野氏作成案



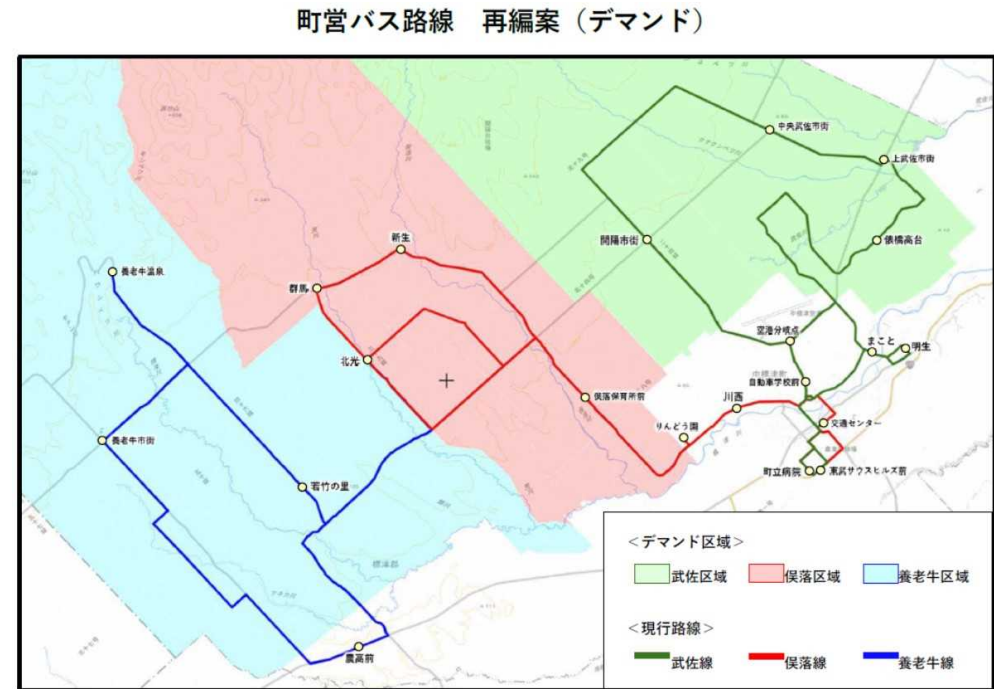
デマンド運行を行う場合、利用者の絶対数が少ない地域では、AIデマンドのようなシステムの導入は現実的ではない(見栄ならともかく)。今ある資源を有効活用することで実証運行していくことが望ましいと思います。

地域によって、場所によって、置かれている状況によって、交通システムは向き不向きがあることを理解したいですね。

中標津市内線及び町営バスの路線図(現況)

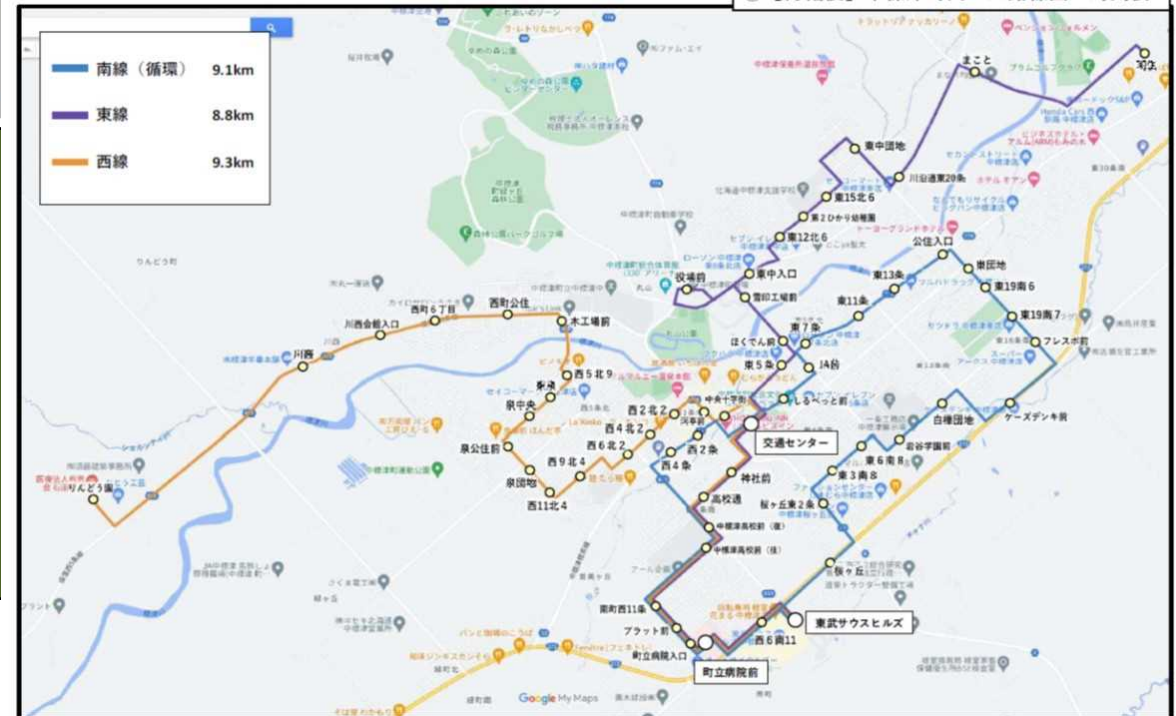


市内線は3分割、郊外線はデマンド(路線型)



中標津市内線 再編案(3路線)

②【再編後】中標津町内バス路線図・時刻表



北海道中標津町

人口 22, 128人(R7.6末現在)

乳用牛 44, 397頭(R7.2.1現在)

面積 684. 87Km²

R3公共交通関連支出188百万円、うちスクールバス13路線・91百万円

地域公共交通計画 R5.7策定、R6.5一部改正、R7.3一部改正、R9年度まで

R7利便増進実施計画準備中

交通事業者が非協力的であったものの、
効率的かつ利便性の高い再編が進行中

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 7,839人(R7.6末現在)
面積 180.87Km²

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「湖群線」が令和6年10月で運行終了となるため、洞爺地区と温泉・釧路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

住民の町外へ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、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にたいし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。

運行方法(案)

運行エリア及び時刻

乗降車場所
車庫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
※ 区域外の移動はできない

乗降車スポット(例)
1 洞爺総合支所
2 洞爺郵便局
3 とうや水の駅
4 洞爺中学校
...
21 のぞみ団地
22 洞爺湖温泉バスターミナル
23 朝日団地
...
31 JR洞爺駅
32 クロノピア店

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。



(令和6年度第1回洞爺湖町地域公共交通活性化協議会(2024.6.27)資料より)

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のグレートアップ



作成協力：日本データサービス(株)

町長・副町長の決断、
行政担当者の能力、
関係者を巻き込む力、
全てが好循環している
ために勇み足もあるが(笑)

令和7年度「交通空白」解消緊急対策事業 ライドシェアの仕組みを活用した夜の交通空白時間解消事業
公募した運転手により運行する「ライドシェア」の仕組みを導入し、夜の移動の足を確保する事業の実証実験を行う
(令和7年度第1回洞爺湖町地域公共交通活性化協議会(2025.6.20)資料より)

地域の皆さんと創る公共交通の先行した取り組み

赤井川村地域公共交通活性化協議会（北海道 赤井川村）

村唯一のバス路線の存廃協議を契機に、村役場が中心となり、タクシー会社、スクールバス、リゾート会社の従業員送迎バスといった**村内の輸送資源をフル活用し、地域自らがデザインした持続可能な公共交通「むらバス」を運行**するなど、地域公共交通の確保・維持に積極的に取り組んだ。



（取組の概要）

1. 多様な主体の実質的参画

（1）村の公共交通の「ありたい姿」を地域自らがデザイン

- 村役場の交通担当者が自ら「**持続可能な公共交通**」というミッションを掲げ、教育部門、福祉部門と連携するとともに、**高校生の保護者や民間のスキーリゾート会社も巻き込んで**地域公共交通活性化協議会を立ち上げ、地域公共交通計画を策定。
- 外部有識者を招き、**シンポジウムやワークショップを開催し、村民の意識醸成につなげ、公共交通を議論。**

（2）「共創」による村内の輸送資源の総動員

- 令和2年の改正地域公共交通活性化・再生法で「輸送資源の総動員」という考え方を知り、民間のバス会社・タクシー会社に公共交通を委ねてきた発想を転換。**従業員送迎バスを有する村内の民間スキーリゾート会社に協力要請を行い、村営の自家用有償運送を開始。村と、運行委託をする地元タクシー会社、車両と運転手の提供を受けるスキーリゾート会社とで、協力体制に関する覚書を締結。**

2. 創意工夫

（1）利用者目線のダイヤ設定により、通えなかった高校に通えるように！

- 村民から具体的なニーズを聞くため、各町内会だけでなく、**最も利用するであろう高校生とも意見交換会を重ね、実証運行を実施。**利用者の声を丁寧に聞いてダイヤ設定などを行ったことで、村内には高校がなく、従来は**保護者の送迎無しでは通えなかった小樽市の高校への通学が可能に。**また、地域おこし協力隊OGが「むらバス」に愛着を感じてもらえるようにと、**地元中学校とのコラボTシャツも作成。**

（2）デジタル技術を活用した情報発信

- 村役場職員が自らGTFISデータを整備し、**Googleマップで検索可能**にしたこと、簡易なバスロケアプリ導入で、観光客などの村外からの利用者が増加。

3. 自立性・継続性

（1）補助金に頼らない資金調達

- GCF、企業版ふるさと納税により、「むらバス」の**車両購入費を確保。**

（2）確実な需要と新たな需要の獲得

- スキーリゾート会社との連携及び地域でデザインした運行路線により、一定の利用が見込める車を持たない**外国人従業員の需要**と、高校生の利用が減少する**土日の観光需要**を取り込んだ。



▲ 路線バス（廃止前）と「むらバス」の輸送人員の比較



▲ ワークショップの開催



▲ Googleマップへの掲載



▲ 20230623
北海道新聞（朝刊）



▲ GCF（ガバメントクラウドファンディング）▲ 地域おこし協力隊OG & 中学校とのコラボTシャツ



現在、月間3,000人以上が乗車

（令和5年度国土交通省交通関係優良団体大臣表彰）¹⁷

ご静聴ありがとうございました！



まずもって、オンラインを含め、研修に参加されている皆さんに感謝です。

【スペシャルサンクス】

常にチャレンジング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含めて。

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)

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点をを目指す