

持続可能な地域公共交通の確保維持を進めるために

～「地域が自らデザインする地域の交通」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. パートナーズ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ター、人材育成・研修・創業塾の講師や、各種の講演など、幅広く実践活動に携わる。

【地域公共交通会議・協議会への参加】(令和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、館林市、明和町

【座長】北海道運輸局第三者評価委員会

【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、行方市、津別町、北斗市【協働トライアル】館林都市圏、南房総・館山地域

【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、明和町、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)

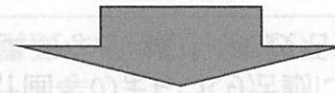
北海道運輸局、北見運輸支局、函館運輸支局、オホーツク総合振興局、釧路町、津別町、紋別市、訓子府町、渡島西部四町、檜山南部四町、赤井川村、天北地域生活交通協議会、渡島西部四町議会、北海道バス協会、北海道環境財団、北海道まちづくり協議会、など

地域公共交通に関する
主な活動実績(R3年度)

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ゃいます。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。

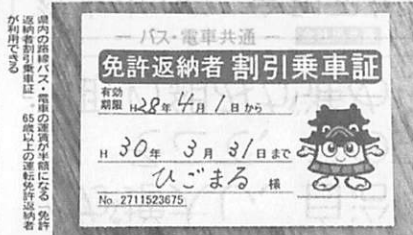
しかし、自家用車を利用できない人はどうすれば良いのでしょうか？「そんなことは知ったことではない」というのは、あまりにも身勝手だと思いませんか？

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、無くっては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)

免許返納「田舎は困る」



高齢者による運転免許の自主返納が県内で進んでいる。交通安全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。高齢者は、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を指摘する。

交通弱者 地域で支えて

バス1時間1本 友とも疎遠に

高齢者による運転免許の自主返納が県内で進んでいる。交通安全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。高齢者は、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を指摘する。

【一面参照】
 国報は公共交通を認める。九州産交バスと熊本県は、公共交通の重要性を認識し、高齢者への支援体制を整えている。熊本県は、高齢者への公共交通の重要性を認識し、高齢者への支援体制を整えている。熊本県は、高齢者への公共交通の重要性を認識し、高齢者への支援体制を整えている。

2018年1月28日 熊本日日新聞 P.31

高齢者が増加する中で、全国各地で様々な取り組みが始まっています。

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。

自主返納制度

75歳以上の免許保有者

447万人 (平成26年)

自主返納 全国平均 2.8%

(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)

自家用車に変わる移動手段(公共交通)を整備するためには

- 1)自家用車の利便性と比べないこと
 ⇒公共交通は個人交通ではありません。利用される皆さんの生活スタイルを変えること、意識を変えることが必要です。
- 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。

県、モデル地区で

高齢者の足実証

高齢者の移動手段の確保の仕方など、自治体は新たな取り組みを模索している。熊本県は、高齢者の移動手段の確保を目的として、モデル地区で取り組みを進めている。熊本県は、高齢者の移動手段の確保を目的として、モデル地区で取り組みを進めている。熊本県は、高齢者の移動手段の確保を目的として、モデル地区で取り組みを進めている。

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
定期預金の年利上乗せ	愛媛県など



アクセルやブレーキの反応を試す高齢者たち(東京都葛飾区地域センター)

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。

まちづくりとの連携が求められています！

市民サービスとしての公共交通に対する考え方の違い

- 日本の公共交通は公営・民営を問わず、運賃収入を主体とした運営が当然とされる。
- 民間のバス会社は営利目的企業なので、利益にならないことはしたくないのが本音である。
- そのため、赤字になれば減便や廃止が行われ、利用者減少に拍車がかかる負のスパイラルに陥ることが多い。
- このように、日本の公共交通は独自の進化を遂げており、世界的にも珍しいケースとなっている。
- 欧米の公共交通は税金や補助金を原資とした運営が一般的である。

需要が少ない地域公共交通は市民サービスであるので、全国的に赤字である

- 大都市部を除き、地方部では黒字運行は極めて少ない。
- 需要が少ない地方部では、地元の交通事業者の努力も限られてくる
- 一方、市民サービスとしてみると、公的資金を投入しても維持する必要がある。
- とはいえ、公的資金は無尽蔵ではなく、当てにしている持続可能な地域の足は維持できない。
- 公的資金を少しでも抑え、市民サービスを向上させる知恵と努力が必要となる。

地域公共交通の維持・確保に使われている公的資金は(各地の状況から)

- 地方交付税や特別交付税等、一般会計で扱われるもの(自由度は高い)
- 国(国交省、厚労省、文科省等)や県の補助金や、特別会計で扱われるもの(用途が限られている)
- その他、地域によって交付されている国の補助金、民間等からの寄付金、など

まちづくりとの連携が求められています！

地域の足づくりは、地域の資源を使って、地域で支えることが増えてきました

- 住民が支える①: ボランティア輸送(自治会、地区の有志、ほか)
- 住民が支える②: 公共交通を利用しない人からの協力(バスのファンクラブ、など)
- 地域が支える①: 地元企業の地域貢献活動(広告:ラッピング、ネーミングライツ、寄付)
- 地域が支える②: 送迎車両の活用(社会福祉法人、企業、病院、など)
- 地域が支える③: 自家用車を利用している人からの協力(クルマときどきバス運動)
- 既存の交通手段の活用と連携: タクシー、スクールバス、福祉輸送、自家用有償輸送、など

まちづくりの方向性との連携 ⇒ 公共交通は公共の福祉であり、まちの装置である

- 需要を最大化するための、都市構造、地域特性、都市計画(立地適正化計画)との連携。
- お出かけを増やすための集客施設開発との連携。

短期と中長期、時間軸からの目線で考える

- 地域公共交通の確保・維持で一番大切なのは、地域の意識改革・意識啓発である
- 移動(交通)はライフスタイルに関わるので、公共交通のある暮らしをイメージできるような意識を持っていただくための、地道な努力が必要である。
- 短期的にできることも、中長期を見据えて取り組む必要がある。
- 特に既存の交通事業者が地元にある場合は、地域経済活性化の観点も求められる。
- いずれにしても、地域の皆さんが、WIN=WINの関係になるように、地域に照らした知恵と工夫が求められる。

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

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、等等

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

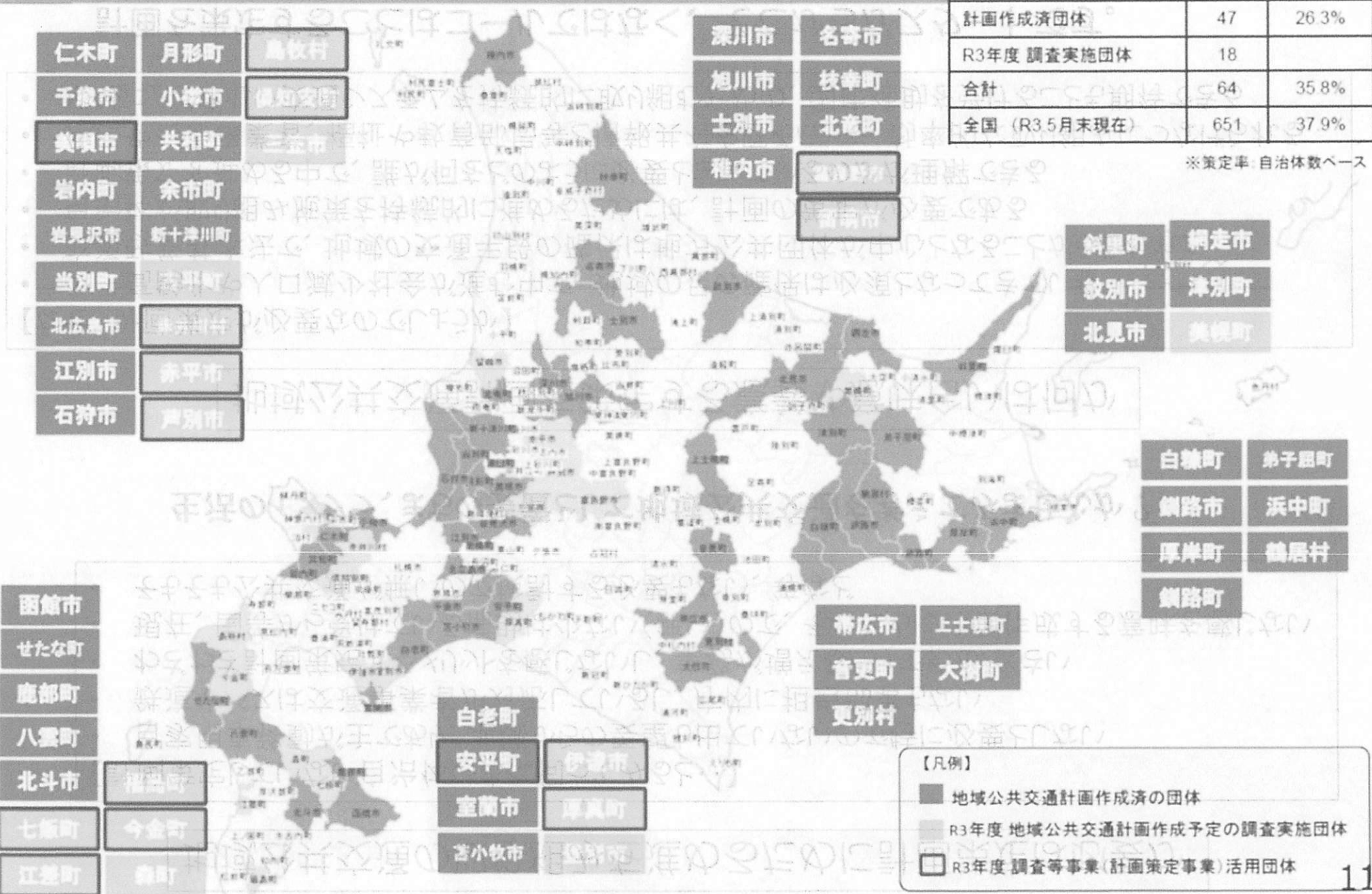
【なぜ、計画策定が必要なのでしょう？】

- 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

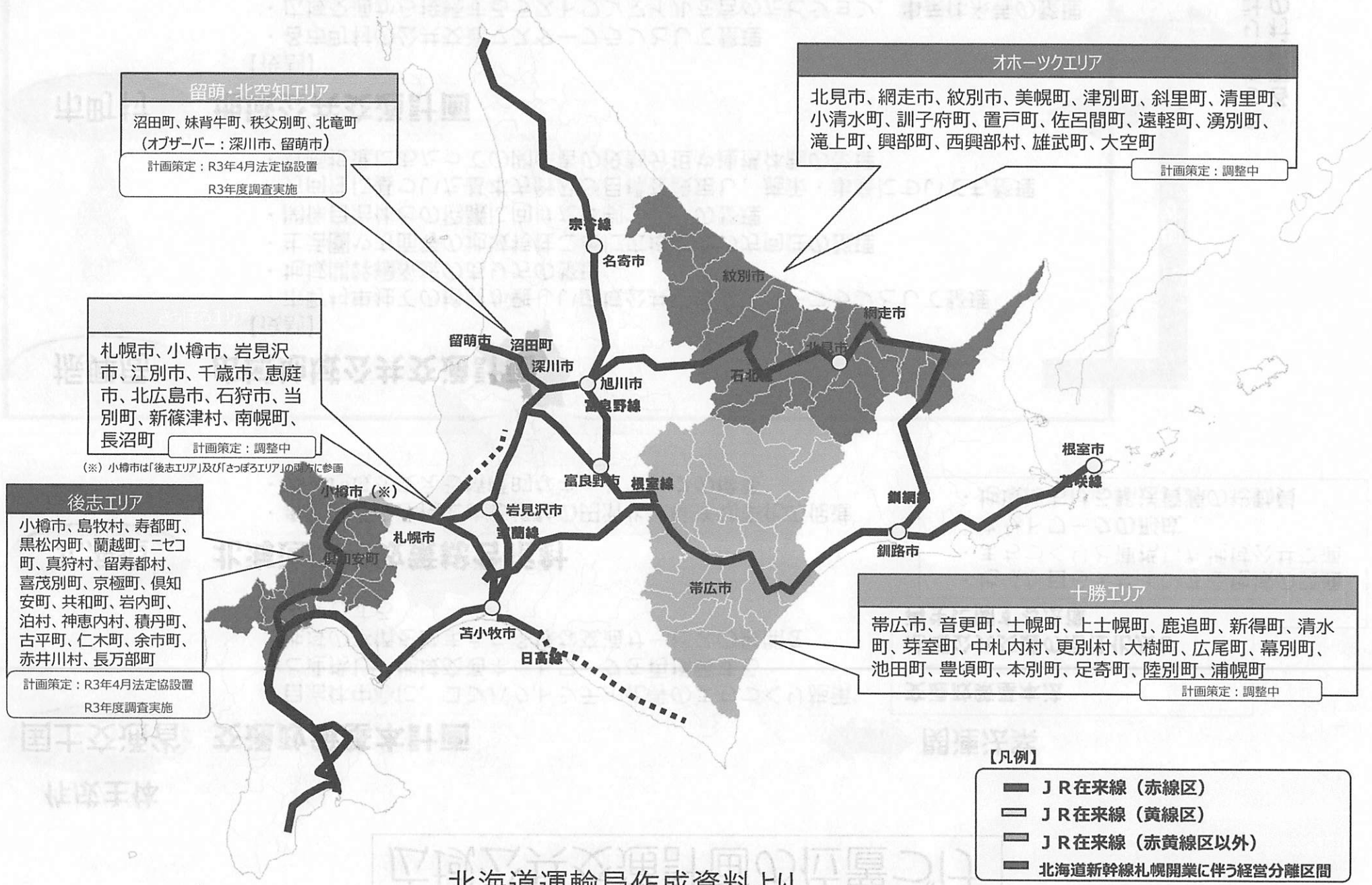
計画を策定することはゴールではなく、そこからがスタートです。

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！

地域公共交通計画[単独]作成状況(R3.6.30現在)



広域公共交通計画の調整状況



広域公共交通計画の位置づけ



作成主体

国土交通省

交通政策基本計画

- ・自治体中心に、コンパクトシティ化等のまちづくり施策と連携し、地域交通ネットワークを再構築する
- ・地域の実情を踏まえた多様な交通サービスの展開を後押しする

関連法案

交通政策基本法

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律

- ・地域が自らデザインする地域の交通
- ・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
- ・地域における輸送資源の総動員

北海道

北海道交通政策総合指針

- ・事業者等の連携による移動の円滑化・輸送効率化の促進
- ・人・地域を支える持続的なネットワークの構築

振興局

広域地域公共交通計画

【役割】

- ・市町村単独での検討が難しい広域公共交通マスタープランとして整理
- ・地域間幹線系統のあり方の整理
- ・生活圏や方面等の地域特性ごとに広域交通の方向性の整理
- ・関係自治体との協議に向けた体制づくりの整理
- ・方向性に基づいた基本方針及び目標を設定し、施策・事業についても整理
- ・計画推進にあたっての関係者の役割分担や連携体制の整理

市町村

地域公共交通計画

【役割】

- ・各市町村の公共交通マスタープランとして整理
- ・広域交通から接続するラストワンマイルを含めたビジョン、事業体系等の整理
- ・広域交通のあり方については、広域地域公共交通計画に即す

連携・整合

各市町村のまちづくり計画

広域計画と域内計画の考え方と取り組み方

【交通圏と生活圏】

- 交通圏とは、交通による地域区分であり、中心地に交通流動が集まる範囲とされ、似た言葉として都市圏がある。すなわち、**当該交通手段(交通ネットワーク)によって影響を及ぼす範囲と理解できる**
- 生活圏とは、人が社会的存在として行動する範囲・地域を指し、日常生活とその延長(遠出しない余暇や娯楽など)を営む空間とされる。すなわち、**地域住民が通学・通勤・買物・医療・娯楽など日常生活のうえで、行政区画に関係なく、密接に結合している範囲、領域と理解できる**

【広域計画と域内計画の範囲の考え方】

- 一般に、広域計画は交通圏や生活圏を共有する複数の市町村を範囲とし、域内計画は単独市町村の範囲と理解できる
- 広域の地域公共交通計画は、交通圏や生活圏を共有するエリアを範囲とすることが望ましく、かつエリア内の域内計画との連携や整合性を図ることで、実効性を担保することが求められる

人口減少社会にあっては、全体最適として考えることが有効です。

単独自治体だけで取り組むのではなく、交通圏と生活圏が共通で、価値観を共有できる地域が同じ方向性を持った広域計画と、方向性を共有した個別の域内計画を策定し、計画を推進していくことが実効性と持続性のある取り組みにつながっていきます。

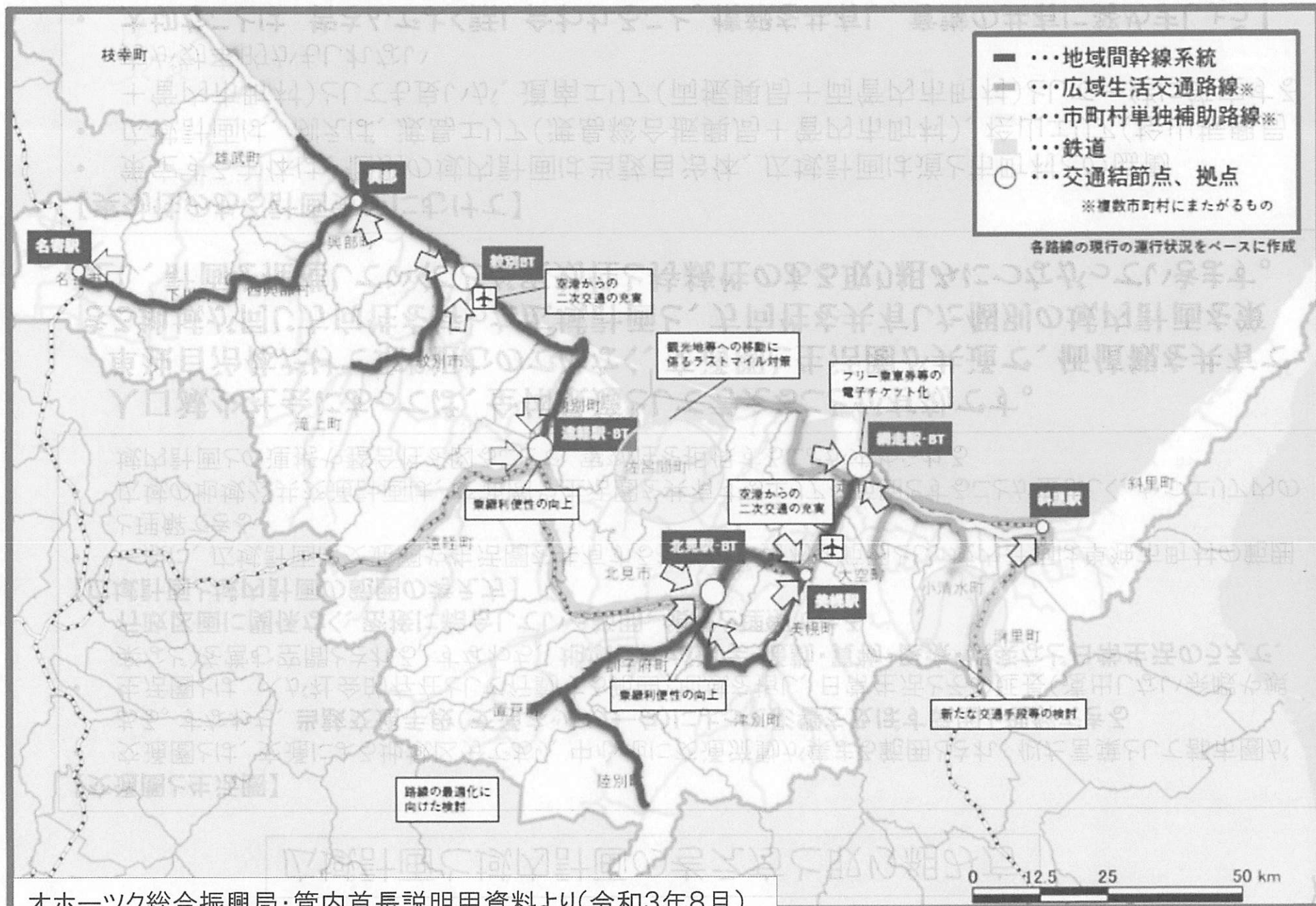
【実効性のある計画策定にむけて】

- 策定する主体は、個別の域内計画は当該自治体、広域計画は道と市町村との協働
- 広域計画は、例えば、渡島エリア(渡島総合振興局+管内市町村)、桧山エリア(桧山振興局+管内市町村)としても良いが、道南エリア(両振興局+両管内市町村)として一緒に策定する方が効率的かもしれない
- **大切なことは、皆さんでよく話し合われること。情報を共有し、意識の共有に努めましょう！**

昨年度から一緒に取り組んでいるオホーツク総合振興局の取り組みの一部を紹介します



広域での地域公共交通計画で目指す将来像（イメージ）



持続可能な地域公共交通の確保維持を進めるためには

◎計画づくりや計画推進の中で考えていただきたいこと

- 行政担当者としてどのような地域公共交通像を描いてますか？例えば、
1. お金はかかっても、必要な人に必要な足を提供したい
 2. 地域の足づくりの行政負担が増えすぎたので削減したい
 3. 交通事業者から路線の撤退を言われているが、何とか維持したい
 4. 都市再生等、行政計画に合わせて公共交通ネットワークを整備したい
 5. 法律が変わったので仕方なく計画づくりを始めている

それぞれの自治体によっておかれている状況は異なりますので、地域公共交通に対する考え方も異なって当然です。人口減少が進む中で、社会環境も縮小傾向にあります。

置かれている状況を冷静かつ客観的に整理してみましょう！

1. 誰のために進めるのか～利用者ニーズの把握
2. 誰が運行を担うのか～運行事業者の状況把握
3. 誰が経費を担うのか～行政負担額の現状把握

「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

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

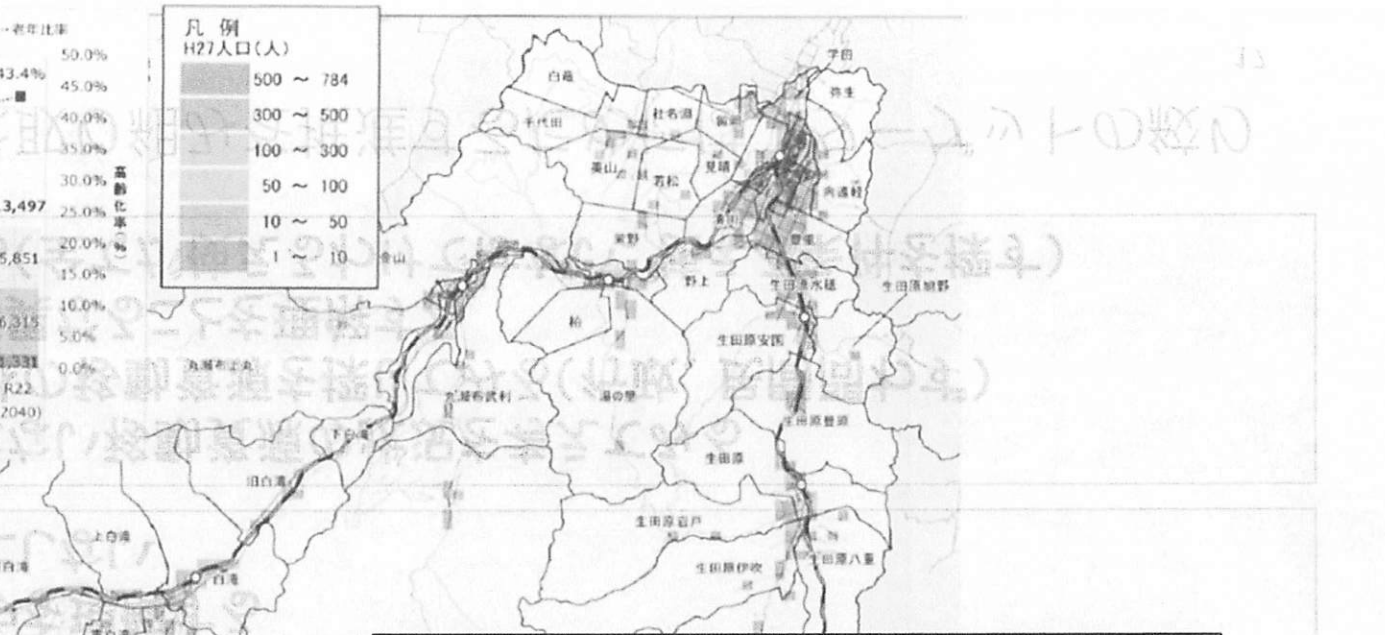
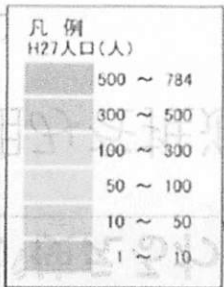
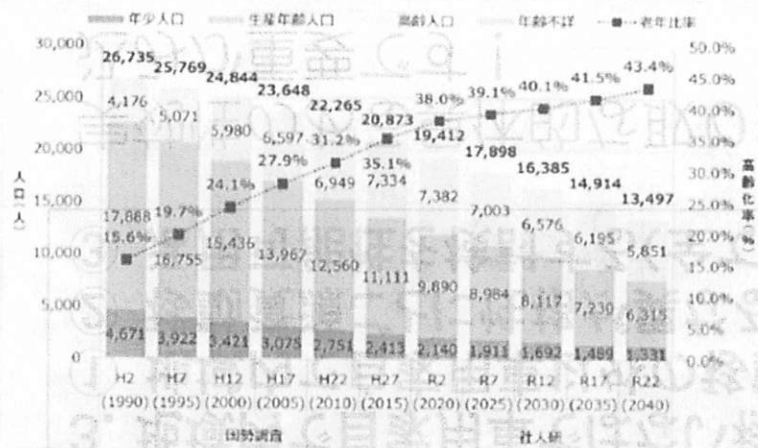
2. 地域ネットワークの状況を考える～出発地から目的地まで

- 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

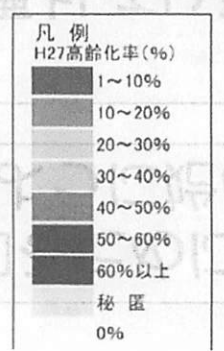
3. 地域内で自家用車ではない移動資源の状況を考える

- 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！



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。

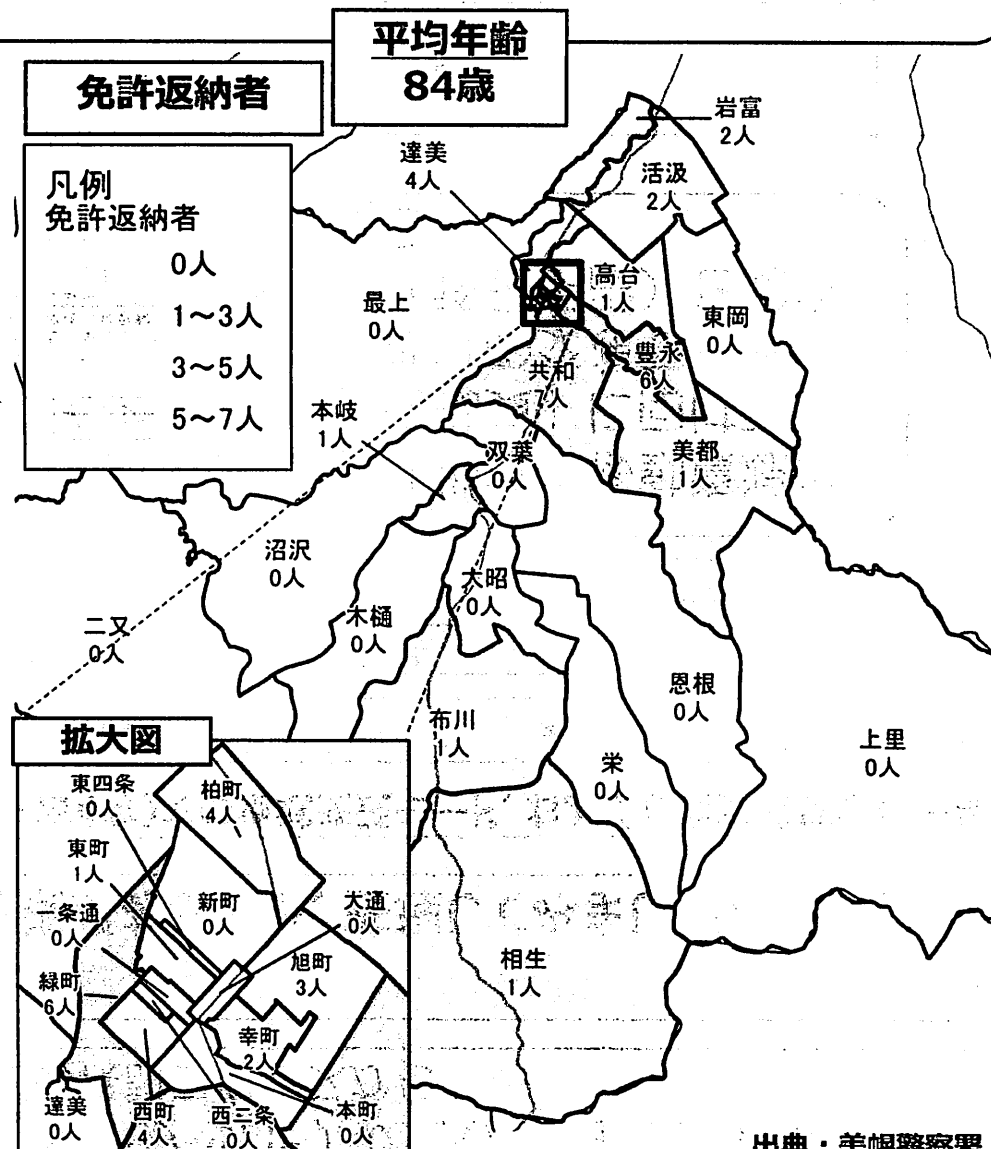
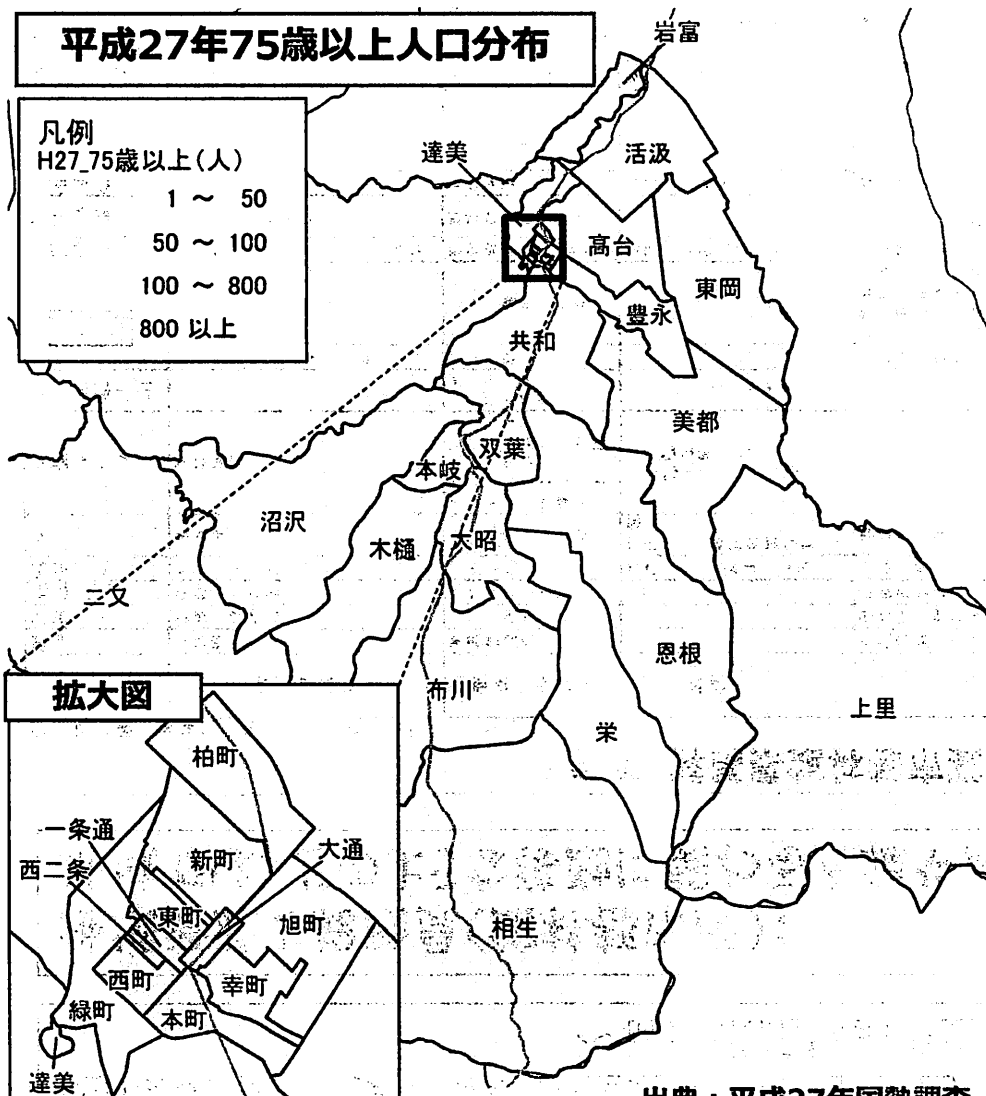
作成協力: 日本データサービス(株)

(令和3年度アドバイザー業務調査データより)

②公共交通が必要とされる町民の分布

(津別町地域公共交通計画(R3.3)より)

- ・後期高齢者に当たる75歳以上の人口分布については、比較的市街地に集中している傾向にある。
- ・町民の免許返納状況を整理すると、人口が集中している市街地周辺での免許返納者が多く、免許返納者の平均年齢は約88歳である。



作成協力：日本データサービス(株)

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・教倉線	つじ観光バス	700	館林駅～教倉東岸大田駅	運行協定	148,657	2,417
路線バス	教倉～土田線	女鳥タクシー	700	教倉町～土田記念病院		13,343	
高速バス	エアポートリムジン	日本のバス	片道2,800(館林～羽田)	羽生・館林～羽田空港		11,375	
タクシー	館林地区	つじ観光バス	初乗600(時間超過使用料)	館林市・教倉町・明和町	51台	294,530	
介護タクシー	館林地区	あひさき、館林衣料、ヘルパーステーション松ぼっくり、神倉、ひまわり介護タクシー	10分間400円、20分間700円(介護保険適用900円)				
福祉有償運送		NPO法人あひさきネットワーク	900円/人+125円/人				
スクールバス	群馬大学 教倉キャンパス	群馬大学		館林駅～群馬大学教倉キャンパス			
スクールバス	教倉町内	つじ観光バス		西岡～館川～西小 1台 館～土田～大田～西小 1台 館～土田～八里～館～西小 1台 中野～土田～長谷神社～会館～西小 1台			
病院送迎	相互協働外科クリニック・病院	特定医療法人 協友会	無料(施設利用料別定)	館林駅～相互協働外科～相互クリニック～相互病院			
施設送迎	館林自動車管理所	館林自動車管理所		沼尾付立～管理所(東は教倉東岸大田、西は教倉東岸付立まで)			
企業送迎	群馬水産	群馬水産	無料(社員別定)	館林駅～沼尾寺宮駅～群馬水産			
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歳以上高齢者のみ対象)	市内地区			
町乗りタクシー	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	7070.10乗降手立		

「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	高齢者通学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(運賃超過に別定)	32,190
免許送納	高齢者運転免許返納支援事業	館林市(安全安心課)	647,500	70歳以上で運転免許を台数取得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12級、車椅子利用時、精神障害1級(車椅子の負担を受けていない) 2.70歳以上の者のみの対象、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 3.生活受給者(車を所有し、かつ運転できる者がいない)	2,993
助成	高齢者通学等助成事業	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通学するかた	

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

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	96.8%	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~歳	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歳	5,815	6,971	12,786	4,880	3,725	8,605				935	3,246	4,181

平成30年度 館林市内 運転免許返納者数

平成31年2月1日現在

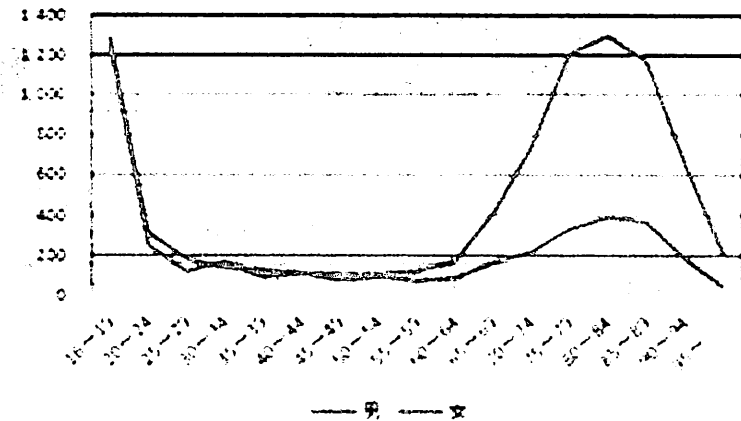
■免許自主返納者数(人)

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

※館林警察署交通課データ(H30.4.17)

■免許返納タクシー券申請者数(人)

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



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

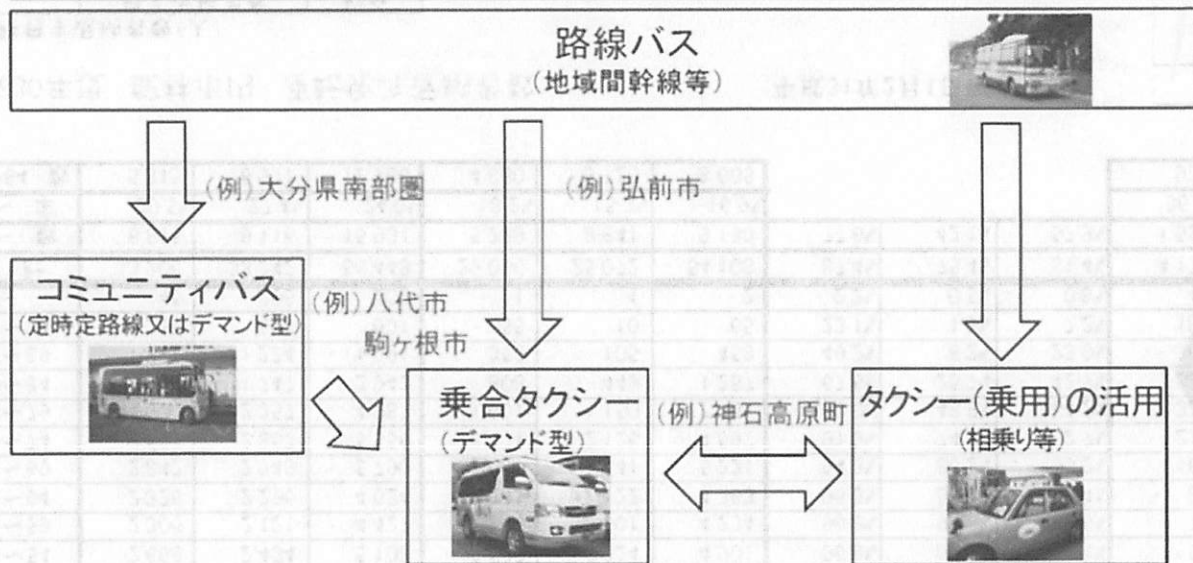
公共交通に対する見方、考え方が変わってきました！

地域の実情に合わせた交通手段の見直し(ダウンサイジング等)の一般的なイメージ

国土交通省

■ 地方公共団体、交通事業者等の地域の関係者の協議の下で、

- ・路線バスについては生産性の向上を図るとともに、
- ・地域の実情に合わせてダウンサイジング等(車両の小型化、運行経路やダイヤ(頻度等)の見直し等)による最適化を図りつつ、地方公共団体の公的負担によるコミュニティバス、乗合タクシー等の運行
- ・自家用有償旅客運送の活用、スクールバス、福祉輸送等の積極的活用により、地域の暮らしや産業に不可欠な移動手段を持続的に確保。



※上記に併せて、①運行経路・ダイヤ等の見直し、②利用促進等を実施

バス・タクシーによるサービスの提供が困難な場合

自家用有償旅客運送
(市町村自ら又はNPO等による運行)
(例)鳥取県西部、八幡浜市

スクールバス、福祉輸送、病院・商業施設等の送迎サービス等の積極的活用

需要規模に応じた 効率的・効果的な運行

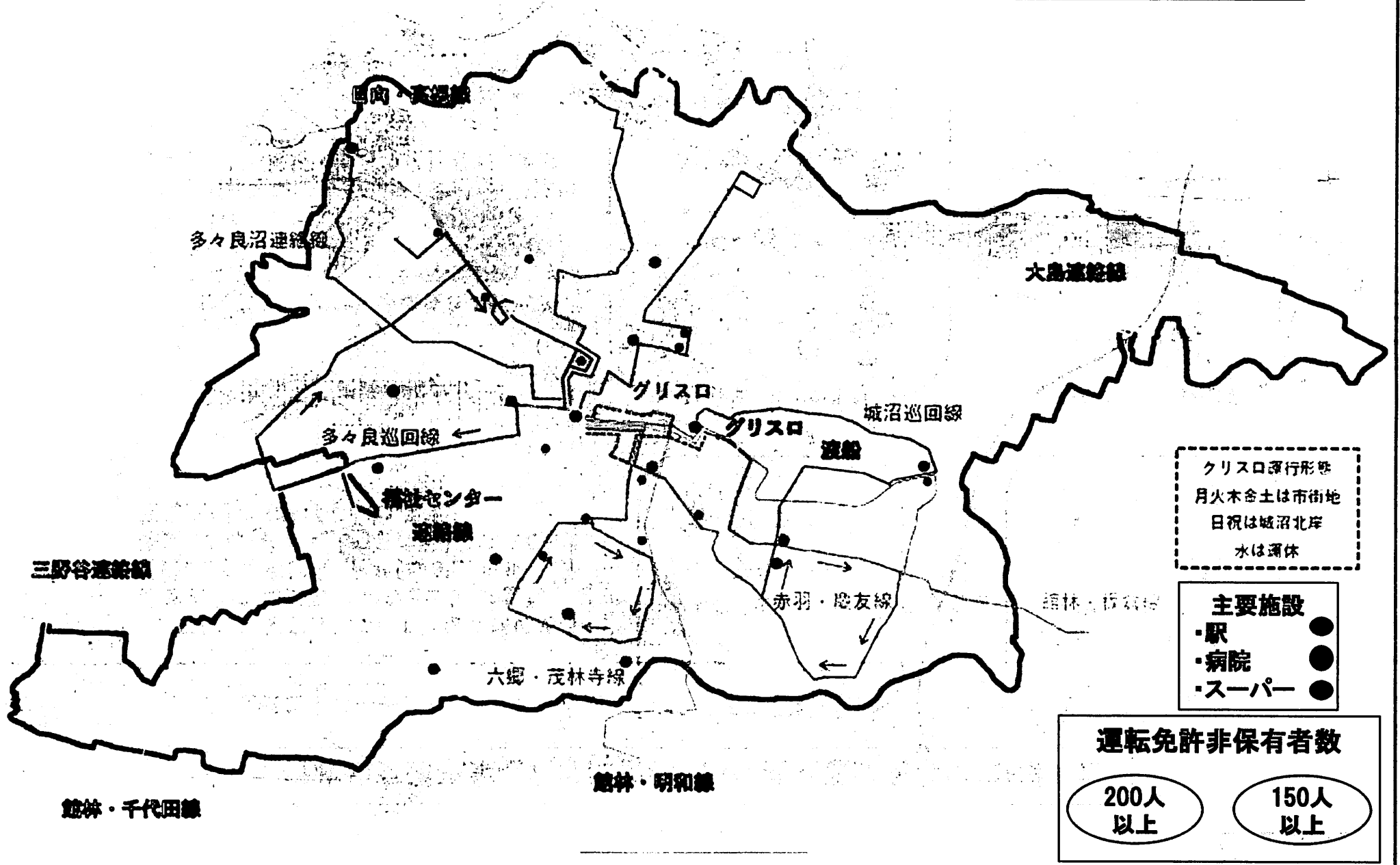
定時定路線
路線を定めて運行するものであって、かつ、路線毎にダイヤが定められている運行の形態。
⇒目的地への一定の輸送ニーズ(通学・通院等)を束ねることで効率的にサービスを提供できる。

決められた場所を決められた時間に運行

デマンド型
路線・ダイヤを定めず、旅客毎の需要に応じた乗合運送を行う運行の形態。
⇒利用者の輸送ニーズに応じて、運行ルートや乗降場所を柔軟に設定できる。

地域の移動資源の総動員が明示されました

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)



行政や交通事業者だけに頼らない公共交通が可能になりました

①実施主体の弾力化

従来は、実施主体については法人格のある非営利団体に限定していたところ。⇒営利を目的としない自治会、青年団、観光関係の協議会などの「権利能力なき社団」についても実施主体として認めることとします。

従来の実施主体

- ・市町村
- ・NPO
- ・社会福祉法人等



新たに実施主体として認められる団体

- ・自治会、青年団などの「権利能力なき社団」



②旅客の範囲の拡大

従来は、旅客の対象を地域住民又は実施主体が作成する旅客の名簿に記載された者に限定していたところ。⇒地域の交通が著しく不便であることその他交通手段を確保することが必要な事情があることを市町村長が認めた場合には、地域外からの来訪者等も運送できることとします。

従来の旅客の範囲



新たに対象となる旅客



地域外からの来訪者

※地域の交通が著しく不便であることその他交通手段を確保することが必要な事情があることを市町村長が認めた場合に限り

※その他、「過疎地有償運送」の名称について、都市部等においても当該運送を必要とする地域がある実態を踏まえ、「公共交通空白地有償運送」に改める。

地域の実情に合わせ「全体最適」の発想による北斗市地域公共交通体系の方向性（案）

（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
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） ⇒広域軸として有効利用を目指す	一般 高校生	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
市内幹線（フィーダー系統） 新函館北斗駅・上磯線（28系統） ⇒市内移動の軸として路線の充実を目指す ⇒冬期需要に応じた柔軟な運行を目指す	一般、高校 生、中学生	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
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） ⇒低需要を捉えた効率的な運行を目指す ⇒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	一般 交通弱者 特に歩ける 高齢者等	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 地域と話し合って一緒に作る
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 ⇒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	一般 交通弱者	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

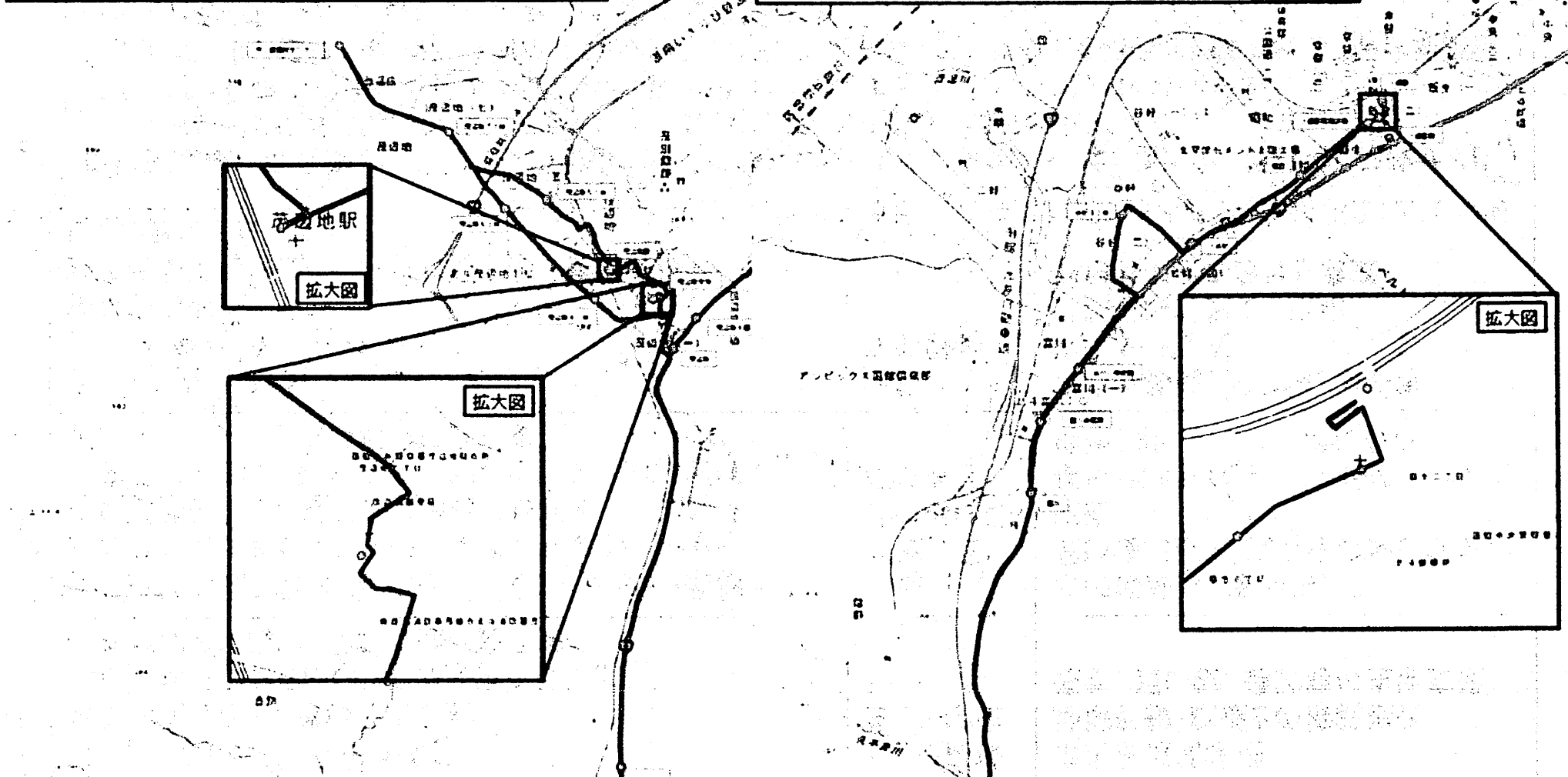
第5回北斗市地域公共交通活性化協議会資料(R2.12.16)より

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

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

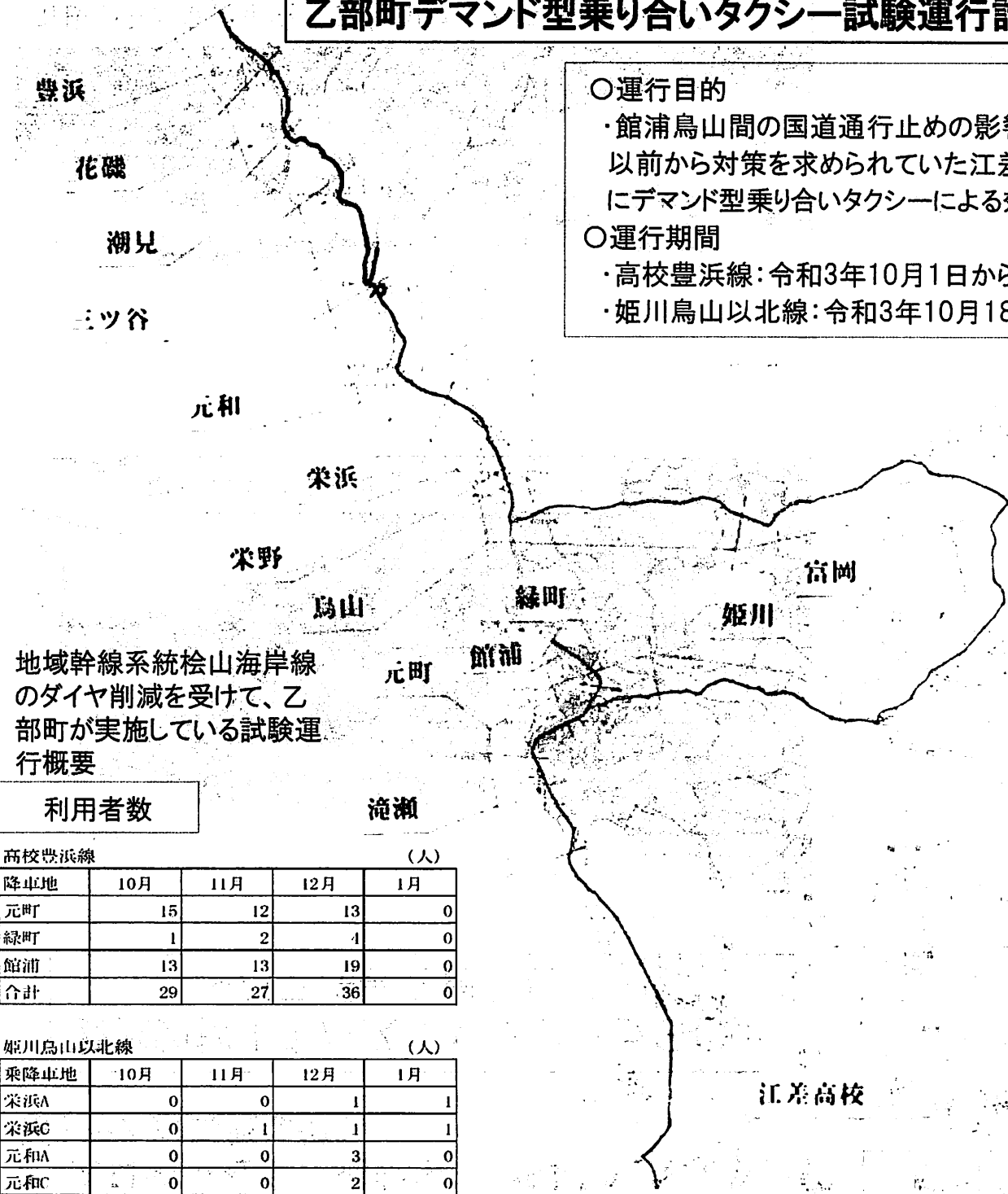
- 曜日限定の路線定期運行(週2日)
- 鉄道(道南いさりび鉄道)、地域幹線系統(函館バス)と接続
- 住民意見交換会、交通事業者ヒアリング等を踏まえ、法定協議会での議論を経て、令和3年10月運行開始

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



乙部町デマンド型乗り合いタクシー試験運行計画案

(第2回乙部町地域公共交通会議資料)



○運行目的

・館浦鳥山間の国道通行止めの影響が大きい鳥山以北の住民の生活交通を守るとともに、以前から対策を求められていた江差高校の部活終了後のバスの空白時間の補完するためにデマンド型乗り合いタクシーによる効果の実証試験を行う。

○運行期間

・高校豊浜線：令和3年10月1日から令和4年3月31日
 ・姫川鳥山以北線：令和3年10月18日から令和4年3月31日

○運行方式

・事業主体：乙部町
 ・運行主体：おとべハイヤー
 ・運行方法：デマンド型乗り合いタクシーで、鳥山以北については、各集落につき3か所程度の停留場所を設け、役場周辺(緑町の範囲内)までと、江差高校発では国道及び迂回路をフリー降車で運行を行う。

○サービスレベル

・利用対象者：江差高校生、鳥山以北と緑町の往来が必要な乙部町民(事前登録が必要)
 ・運行日：江差高校発は通常授業の日、鳥山以北便は平日3日(月・水・金曜日)
 ・運行便数：江差高校発片道1便、鳥山以北発着2往復

○運賃の設定

・運賃：旧校区単位での定額運賃とする(別表)。座席が必要であれば年少者であっても同額(乳幼児を1座席で抱きかかえる場合は無料)

○車両・設備等

・車両：ジャンボタクシー(9人乗り)1台

地域幹線系統桧山海岸線のダイヤ削減を受けて、乙部町が実施している試験運行概要

利用者数

高校豊浜線 (人)

降車地	10月	11月	12月	1月
元町	15	12	13	0
緑町	1	2	4	0
館浦	13	13	19	0
合計	29	27	36	0

姫川鳥山以北線 (人)

乗降車地	10月	11月	12月	1月
栄浜A	0	0	1	1
栄浜C	0	1	1	1
元和A	0	0	3	0
元和C	0	0	2	0
合計	0	1	7	2

3 人口減少社会が進む中で、地域で生じてきた課題とその対応策は何か

茨城県桜川市バス「ヤマザクラGO」
～バス需要を創り出す～

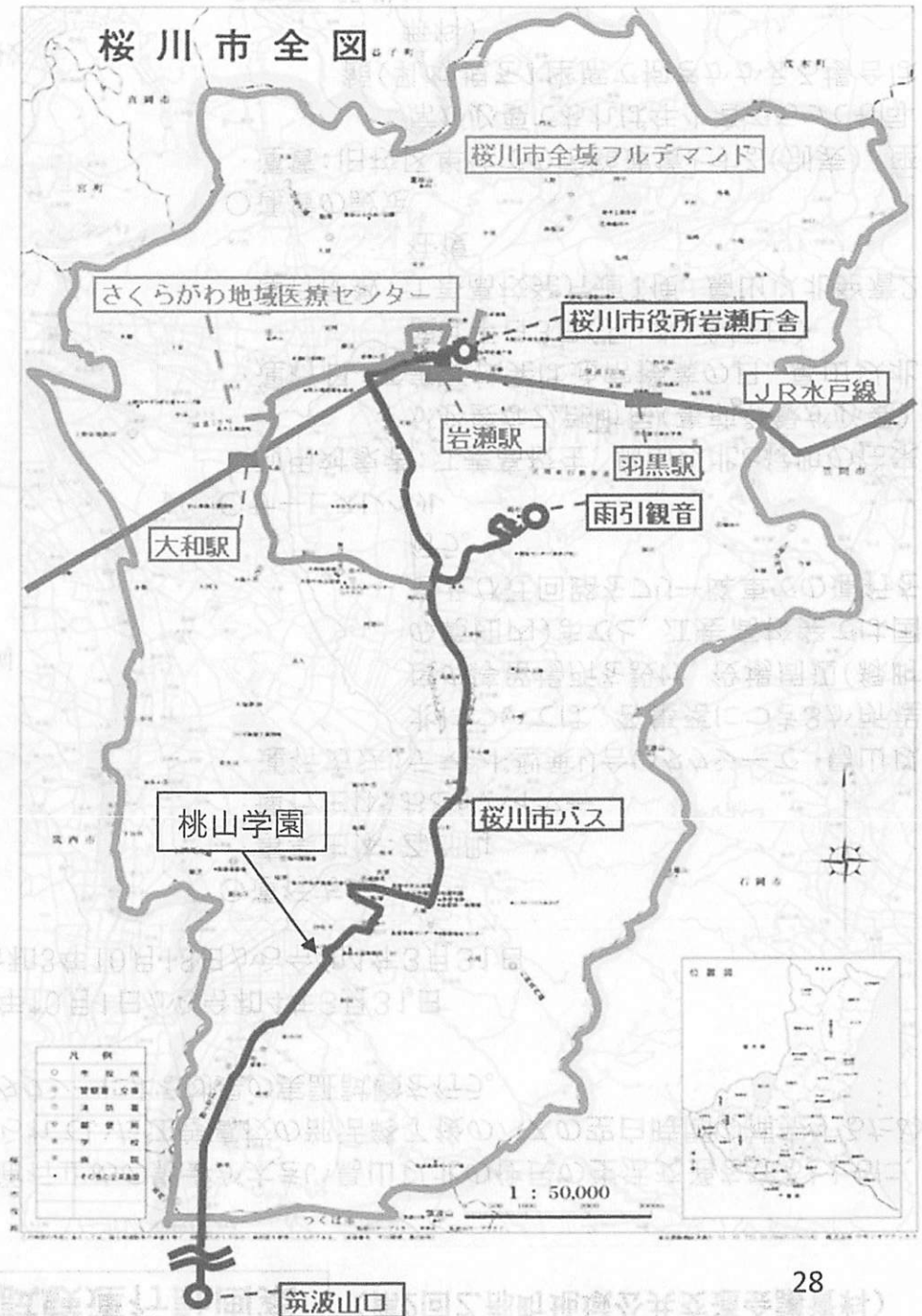


路線バスで通学する子どもたち



市民からの寄付を使って整備した、バス停の待合所

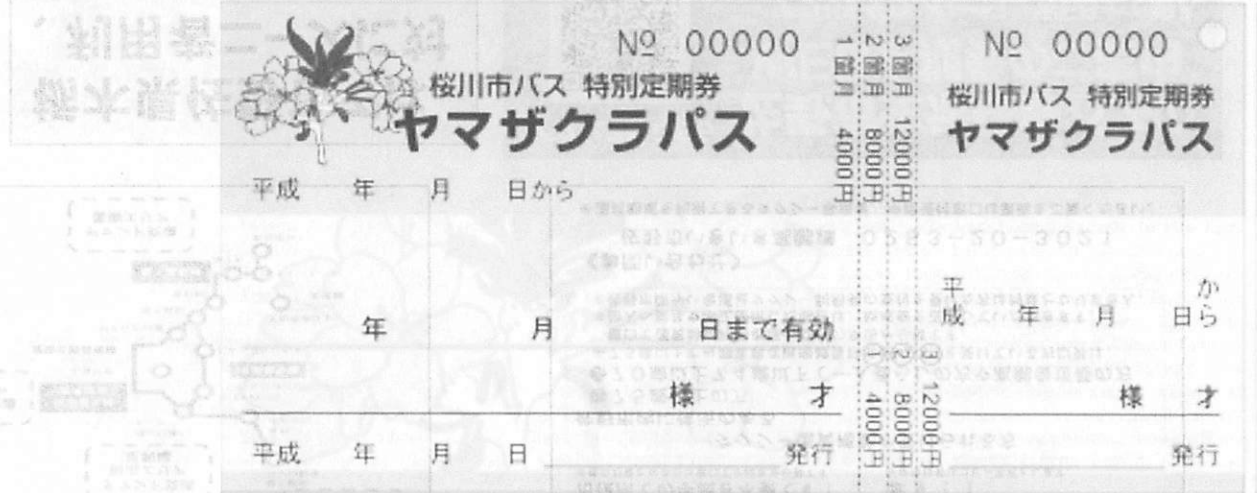
桜川市の公共交通網(平成30年11月現在)



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～

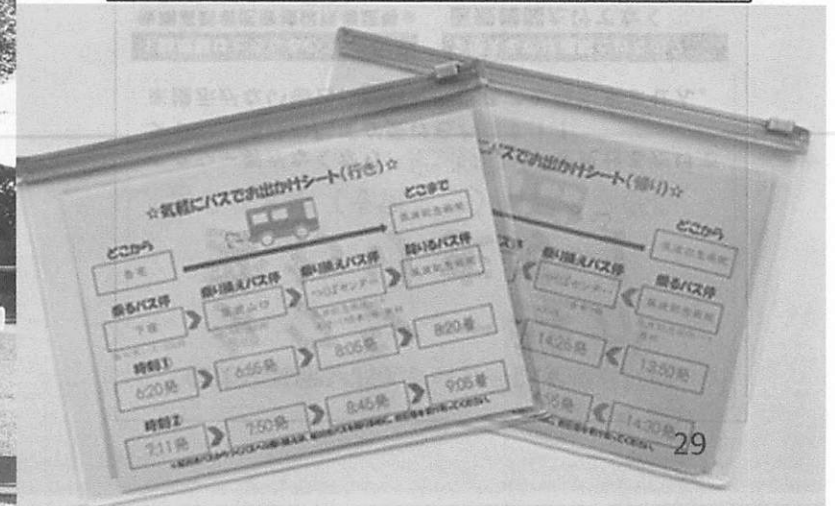
バスアナウンスは人気声優・櫻川めぐさん
(桜川市出身。さくらがわ応援大使)担当

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)



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」

バスラッピング



公共交通利用サービス（助成）の単純化

佐野市高齢者生活路線バス運賃助成事業

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が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

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



佐野市高齢者福祉タクシー運賃助成事業

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 助成額はどのくらい？

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・各種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、大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。

令和2年度 高齢者通院等タクシー券 利用実態調査結果

	4月		5月		6月		7月		8月		9月		10月		11月		12月		1月		2月		3月		合計		
	通院	拡充	通院	拡充	通院	拡充	通院	拡充	通院	拡充	通院	拡充	通院	拡充	通院	拡充	通院	拡充	通院	拡充	通院	拡充	通院	拡充	通院	拡充	計
集計	1,147	125	1,102	141	1,656	284	1,659	322	1,396	348	1,396	348	1,474	489	1,058	436	1,040	437	857	404	853	522	1,069	695	14,707	4,550	19,257
不明	553	81	694	126	782	186	874	245	903	255	874	276	757	238	712	249	607	290	483	205	530	306	735	421	8,504	2,878	11,382
実績	1,700	206	1,796	267	2,438	470	2,533	567	2,299	603	2,270	624	2,231	726	1,770	685	1,647	727	1,340	609	1,383	828	1,804	1,116	23,211	7,428	30,639

集計枚数(利用者確定) 19,257 + 実績枚数 30,639

実利用の63%分のデータを1.59倍して実績を推計

高齢者通院等タクシー券 用途拡充実証実験

	対象者	申請者	申請率	交付枚数	使用枚数	使用率	補助額
R1	14,092	6,445	45.7%	150,962	38,022	25.2%	19,011,000

24枚中8枚を用途拡充

	対象者	申請者	申請率	交付枚数	使用枚数	使用率	補助額
R2	14,494	6,338	43.7%	150,912	30,639	20.3%	15,319,500

コロナの影響もあり、申請率・使用率ともに下がる結果となった

用途拡充しても真に必要な人(免許非保有の高齢者のみ世帯等)しか利用しない

R2対象者数

14,494人

R2申請者数

6,338人

対象者の43.7%

実利用人数

2,973人

申請者の46.9%、対象者の20.5%

16枚以上利用

770人

実利用の25.9%

※ヘビーユーザー(自家用移動手段を持たない層)

5~15枚利用

950人

実利用の32.0%

※中間層(家族等の送迎やタクシーを使い分けている層)

4枚以下利用

1,253人

実利用の42.1%

※ライトユーザー(家族等の送迎で移動が賄えている層)

平均使用枚数

10.3枚/人

25枚以上利用(不正)

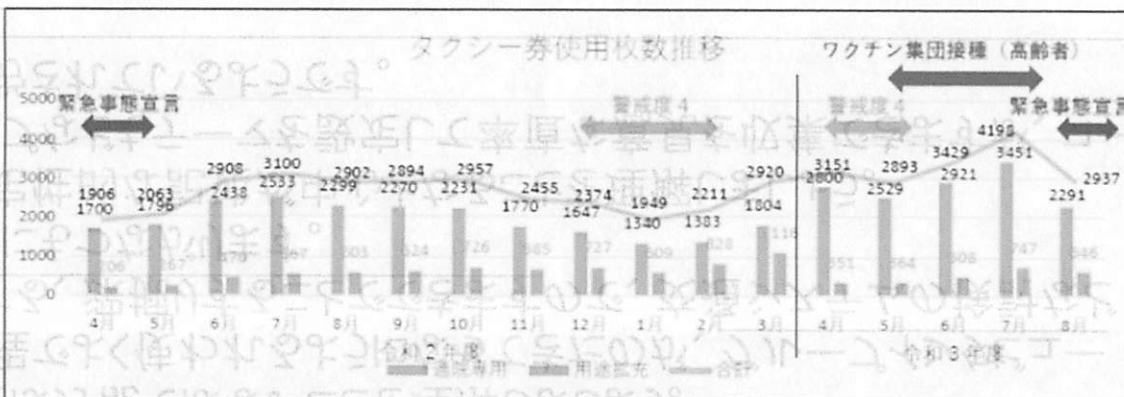
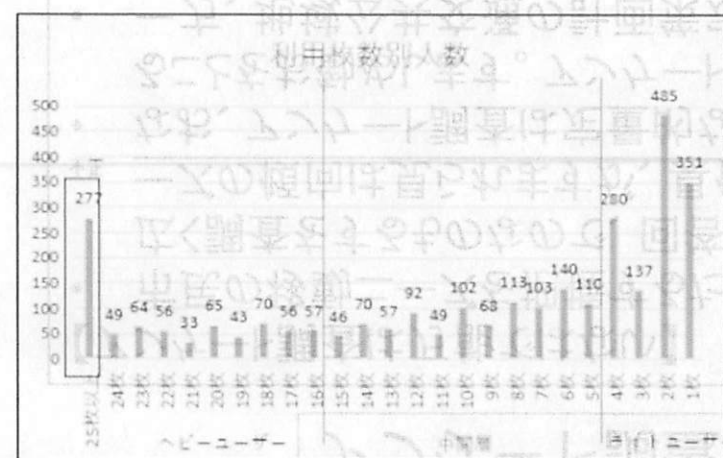
277人

実利用の9.1%

不正利用枚数

2,686枚

1,343,000円



年度初めは通院券の利用が多く、年度末に向けて拡充券の利用が増加傾向

年度途中で通院券を使い切って、途中から拡充券を通院に利用している(通院枚数不足)

タクシー乗務員73名へのアンケート調査によると...

・拡充券の利用頻度が多いのは医療機関と商業施設。その他鉄道駅、金融機関、市役所も利用が見られる。

【利用実態考察】

・移動支援を必要としている高齢者は対象者の約2割に限られており、そのうち約1割は枚数不足による不正利用

→ 8割の必要のないかたへの交付準備による無駄な事務量やコストが発生している

・個人負担が生じる制度であるため、用途拡充しても無駄な利用は生まれず必要な人しか利用しない

→ 用途拡充による補助額の大きな増加は見込まれない

アンケート調査とヒアリング調査～そのねらいと効果～

【アンケート調査は万能ではない】

- 市民の移動ニーズを把握するために、アンケート調査が行われます。しかし、アンケート調査は薄く広く調査をするものなので、回答者の希望や要望が強く出やすくなりがちです。そのため、全体のニーズの傾向は見られますが、具体的なところは見えないものです。
- なお、アンケート調査は定量的な集計結果を出しやすいので、対象を絞って必要な状況で実施することをお勧めします。アンケート調査は万能ではないことを理解しましょう。
- 一方、地域公共交通の計画策定過程でよく使われるようになってきたのが、グループインタビュー調査です。こちらは、狭く深く調査をする、深掘りすることでできますので、交通システムの検討などに有効ですし、参加者への意識啓発にもつながります。
- なお、グループインタビュー調査は、定性的な記述が中心となることを理解しましょう。
- その他に、意見交換会やワークショップなどもテーマを設定して率直な意見を収集できますが、コーディネーター役(進行役)の選定にご苦労されているようです。

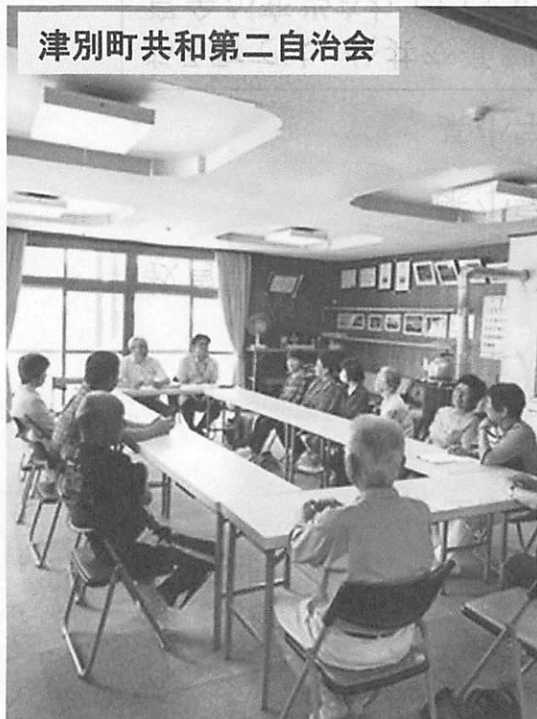
【ヒアリング調査はお勧めです】

- 法定協議会が設置され参加されていても、協議会の場での発言は難しいことがあります。特に交通事業者や行政の担当部局の皆さんは、建前の意見となりがちです。一方、地域公共交通の施策を推進するためには、関係する皆さんの思い(本音)もお聞きする必要があります。
- そういう中で、ヒアリング調査が多く活用されるようになりました。ヒアリング調査は対面ですので、お互いの本音が出やすく、施策推進の調整のヒントも見つけることができやすいです。また、情報共有が図られますので意見共有もしやすくなりますし、施策推進側の考えも伝えやすくなります。
- なお、ヒアリング項目をしっかりと固めると、項目に固執したことになりやすいので、実施にあたっては大まかなヒアリング項目にして、用意していただきたい内容は事前事後にいただけるように、ヒアリング当日は柔軟に対応することをお勧めします。

如何に信頼関係を築くことができるかは、施策推進の大きなカギとなります！

話を聞く～ヒアリング、意見交換、グループインタビュー、ワークショップ等

津別町共和第二自治会



住民等ヒアリング

北海道津別町（H30年度）
網形成計画策定を前提とせずに、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！

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
	高齢者交通費等助成事業	券の交付、運行事業者への支払
福祉関係部局	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
	スクールバス委託事業	運行事業者への委託
教育関係部局	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

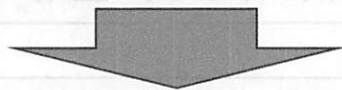
ある町では、公共交通部局だけでみると約2,000万円/年ですが、全体の総額では9,000万円を超える公的資金が充当されています。この金額が多いか少ないかは自治体によって異なりますが、まちづくり全体で見えていかないと気付いた時には手遅れになる可能性があります。

⇒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、取り組み方策に反映されました。

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】

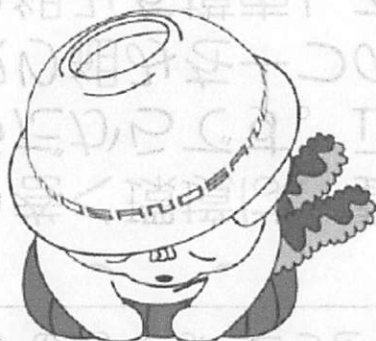
アドバイザー：北海道釧路町、乙部町、森町、北斗市、群馬県館林市外四町（広域）

「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、稲敷市、群馬県館林市、栃木県佐野市からの情報提供、および日本データサービス(株)のご協力を得たことに、深く感謝いたします。



「ゆるキャラ®グランプリ2013」第1位
佐野ブランドキャラクター「さのまる」仕掛け人です。
ちょっと古くなりましたが(苦笑)

解説・地域公共交通マイスターとは

地域公共交通マイスター制度は、地域公共交通の維持・利便性向上・活性化に向けて、地域が主体的に実践する先進的・独創的な取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。