

持続可能な地域公共交通のあり方について

～地域公共交通計画の策定に向けて～

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) 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。

地域公共交通に関する主な活動実績(R5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】北海道オホーツク総合振興局、遠軽地区(遠軽町、湧別町、佐呂間町)、清里町、乙部町、森町、七飯町、木古内町、中標津町、釧路町、洞爺湖町、群馬県館林市外四町、館林市

【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】(道内のみ) 乙部町、奥尻町、北斗市、森町、知内町、木古内町、洞爺湖町、蘭越町、由仁町、津別町、遠軽地区(遠軽町、湧別町、佐呂間町)、清里町、雄武町、釧路町、中標津町

【協働トライアル(広域計画)】オホーツク総合振興局、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】(道内のみ) オホーツク総合振興局、乙部町、奥尻町、森町、知内町、木古内町、洞爺湖町、蘭越町、由仁町、津別町、遠軽地区(遠軽町、湧別町、佐呂間町)、清里町、雄武町、中標津町 (太字は計画推進)

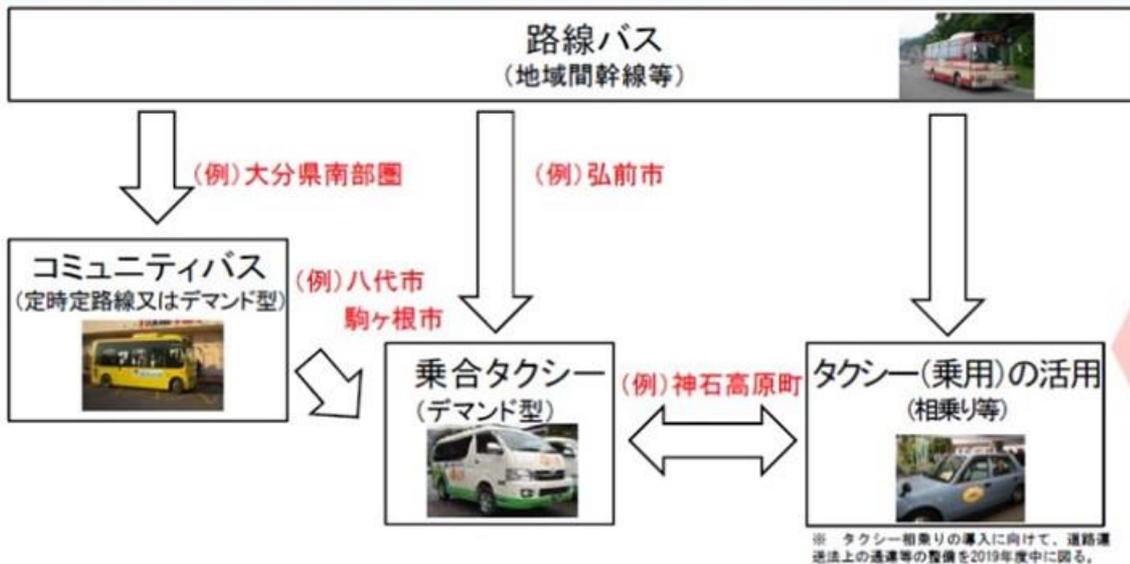
【地域公共交通に関わる講演・セミナー・人材育成・意見交換会等の参加】(道内のみ)

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、渡島総合振興局(桧山振興局)、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、富良野市、七飯町、江差町、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

公共交通に対する見方、考え方が変わってきました！

地域の实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、
 - ・地域の实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。



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。



バスの運行ルートやダイヤを柔軟に設定できる
※バスの運行ルートやダイヤを柔軟に設定できる

※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



地域の移動資源の総動員が明示されました

地域の移動手段について考えてみましょう

地域の皆さんとの意見交換で常にお伝えしていること

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。

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。

自家用車で乗せてくよ！ 高齢者移動支援「みかさぎ」(恵那市HPより)



高齢者の移動目的は買物と通院と言われますが？

●コープ宅配システム●
トドック



商工会が皆さんの
 買い物のお手伝い **買い物代行**

買い物たのまれ屋

あなたに代わって
電話一本で1品から
 お買い物します！

安心 **便利**

お届けまでの流れ
 1. 加盟店をお知らせしませう
 2. 注文は電話 464-1770
 3. お届け/集金 (代金引換)
 4. 月曜日～土曜日

こんなときは
 買い物代行サービスをご利用ください

● 重い荷物や大きな商品を運ぶとき
 ● 足腰が弱く長時間の歩行が辛いとき
 ● 車やバスが利用できないとき
 ● 買い物に行く時間が少ないとき
 ● 一人で買い物に行くのが怖いとき

お問い合わせ先
買い物たのまれ屋 電話 076-464-1770

営業時間
 9:30～11:30
 13:00～17:40
 月曜日～土曜日

この度、ええね美馬地域ビジネス推進協会で、高齢者にお役立ちの為に、お買物の代行サービスを始めた。

食品から日用品まで
 美馬市の皆様「便利」と「安心」をお届けします。

みま買物サービス スタートしました。

以下のような事でお悩みの方、ぜひご利用ください！

- ✓ 大きな荷物や重い商品など持って帰るのが大変。
- ✓ 買物へ行くのに交通費など大きな負担になる。
- ✓ 体調不良の為、買物へ行けない。
- ✓ 共働きのなどで、買物の時間がない。
- ✓ 育児中、妊娠中の方など。

宅配手数料1品 **200円**
 (宅配エリアは協賛-美馬市-内限定)

みま買物サービスの流れ

1. 加盟店 (スーパーマーケット) から商品をお取りする。
 2. 商品をお客様へお届けする。
 3. お客様から代金を回収する。

① 代金のお支払い
 商品代金 + 200円 (宅配手数料)

② 商品ご注文
 ご注文金額は 2,000円以上。
 お電話もしくは、FAXで
 ご注文ください。
 (注文書あり)

③ 配達依頼

④ SHOP 加盟店

⑤ 宅配便会社

⑥ 加盟店 (スーパーマーケット)

TEL. 0883-63-5120
 Fax. 0883-63-5130

ええね美馬地域ビジネス推進協会 事務局
 〒771-2104 美馬市美馬町大字新町120-1 E-mail: contact@eene-mima.jp

地域の足が無いために広がってきた、様々な買い物支援サービス・取組み



地域の移動手段について考えてみましょう

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。 ⇒**簡単ではありませんが**・・

スクールバスの一般混乗(津別町)



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 (行方市、日経新聞2015.5.27より)



活性化再生法が改正されました(令和2年11月27日施行)

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

地域公共交通計画の策定に向けた考え方・進め方

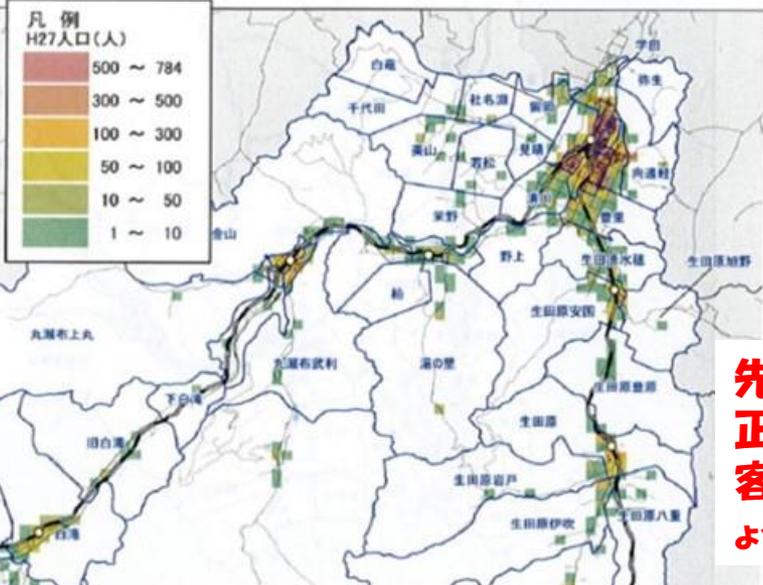
- 町民の交通(移動)に係る問題点や課題を考える⇒問題意識・課題の想定
- 誰のために⇒必要な人(移動にお困りの人)を考える(ターゲットの絞り込み)
- どんな方法で⇒必要な手段を考える(マッチング)
- どこに行きたいか⇒広域・域内・町内・地区内の移動

- 町内にある交通手段(移動手段)・交通状況を整理する
- 町内にある学校・病院・商業施設等、移動目的となる施設を整理する
- どんな町を目指しているか、今後のまちづくりの方向性を理解する
- まちづくりやまちの活性化を支える交通体系を考える

実現に向けて考えること、整理すること

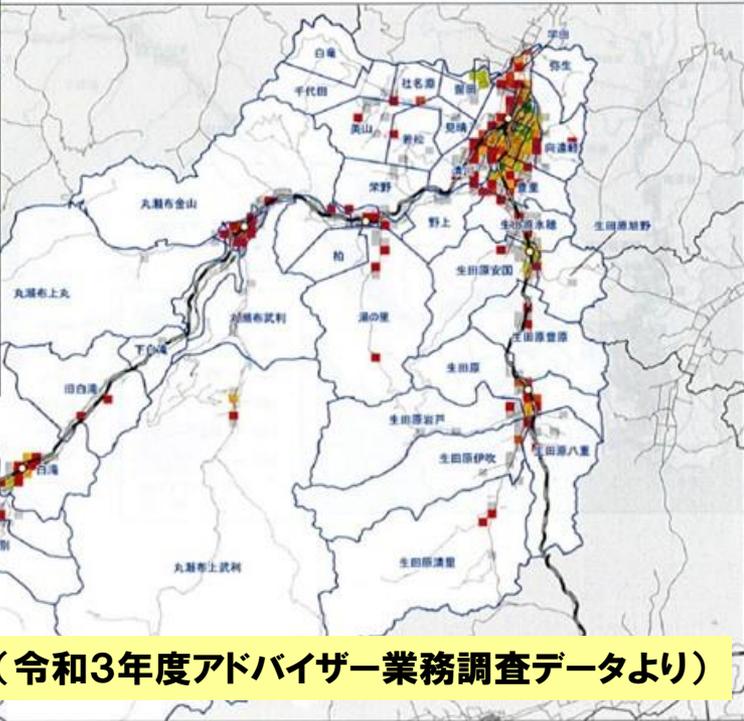
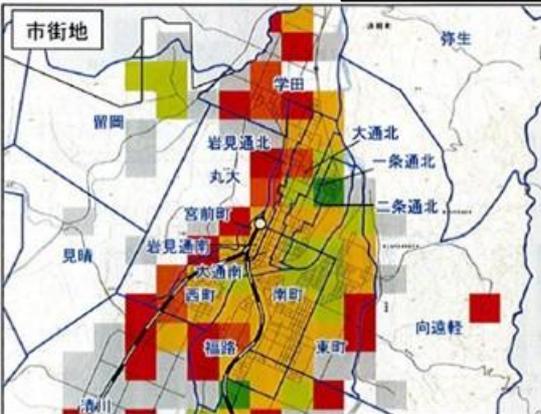
- 誰が交通を担うか⇒交通事業者等の状況を把握する
- 誰が支えるか⇒財源について考える
- どのように動かすか⇒運行体制を考える
- 持続するために⇒目標値の設定、評価体制を考える(PDCA)
- 持続するために⇒社会状況の変化に柔軟に対応する

交通は主役ではなく、まちづくりやまちの活性化を支える装置にすぎないので、地域社会を構成する要素と横断的な連携・協力が不可欠です。まずは情報共有から進めていきましょう！



**まずは、知ること！
正しい情報を冷静に、
客観的に、見てみましょ
う！**

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: 日本データーサービス(株)

(令和3年度アドバイザー業務調査データより)

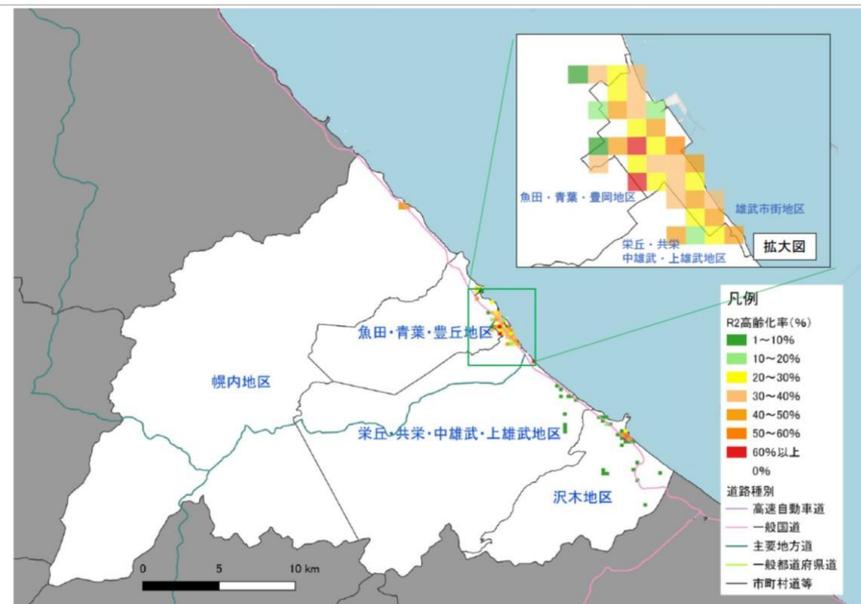
人口分布(250mメッシュ)



生活関連施設分布



高齢化率分布(250mメッシュ)



生活関連施設分布 (市街地拡大図)



雄武町の地域概況(一部)

地域のデータを収集整理して対象者（ターゲット）の状況を把握する 群馬県館林都市圏での検討プロセスから館林市内の運転免許非保有者の現状把握

年齢	住民登録者数			運転免許保有者数			運転免許保有率			運転免許非保有者数		
	男	女	計	男	女	計	男	女	計	男	女	計
16~19	1,619	1,509	3,128	331	269	600	20.4%	17.8%	19.2%	1,288	1,240	2,528
20~24	2,009	1,720	3,729	1,700	1,471	3,171	84.6%	85.5%	85.0%	309	249	558
25~29	1,886	1,524	3,410	1,703	1,404	3,107	90.3%	92.1%	91.1%	183	120	303
30~34	2,168	1,747	3,915	2,032	1,580	3,612	93.7%	90.4%	92.3%	136	167	303
35~39	2,339	2,113	4,452	2,211	2,022	4,233	94.5%	95.7%	95.1%	128	91	219
40~44	2,972	2,765	5,737	2,860	2,656	5,516	96.2%	96.1%	96.1%	112	109	221
45~49	3,254	2,949	6,203	3,179	2,841	6,020	97.7%	96.3%	97.0%	75	108	183
50~54	2,668	2,434	5,102	2,577	2,324	4,901	96.6%	95.5%	96.1%	91	110	201
55~59	2,306	2,121	4,427	2,233	2,001	4,234	96.8%	94.3%	95.6%	73	120	193
60~64	2,328	2,296	4,624	2,241	2,122	4,363	96.3%	92.4%	94.4%	87	174	261
65~69	2,842	2,948	5,790	2,680	2,541	5,221	94.3%	86.2%	90.2%	162	407	569
70~74	2,689	2,867	5,556	2,471	2,126	4,597	91.9%	74.2%	82.7%	218	741	959
75~79	1,930	2,357	4,287	1,601	1,150	2,751	83.0%	48.8%	64.2%	329	1,207	1,536
80~84	1,196	1,747	2,943	808	449	1,257	67.6%	25.7%	42.7%	388	1,298	1,686
85~89	717	1,274	1,991	353	105	458	49.2%	8.2%	23.0%	364	1,169	1,533
90~94	238	663	901	55	10	65	23.1%	1.5%	7.2%	183	653	836
95~	45	208	253	1	1	2	2.2%	0.5%	0.8%	44	207	251
合計	33,206	33,242	66,448	29,036	25,072	54,108	87.4%	75.4%	81.4%	4,170	8,170	12,340
70~ 数	6,815	9,116	15,931	5,289	3,841	9,130	77.6%	42.1%	57.3%	1,526	5,275	6,801
70~ 率	20.5%	27.4%	24.0%	18.2%	15.3%	16.9%				36.6%	64.6%	55.1%
70~84 数	5,815	6,971	12,786	4,880	3,725	8,605				935	3,246	4,181

平成30年度 館林市内 運転免許返納者数

■免許自主返納者数(人)

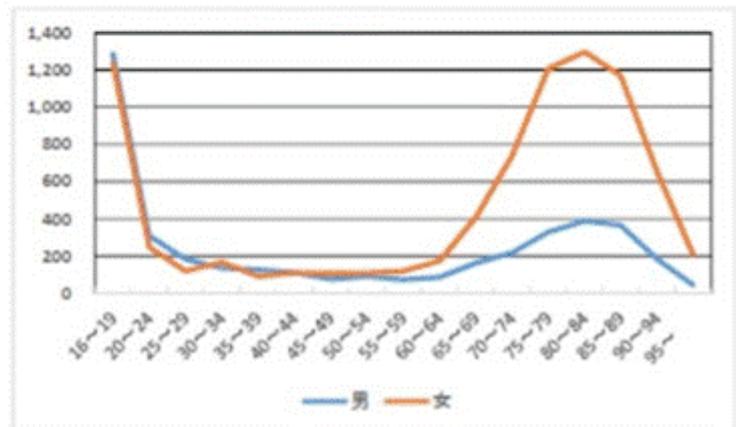
	自主返納者数	割合
70歳以上	214	92.2%
70歳未満	18	7.8%
市全体	232	

※館林警察署交通課データ(H30.4.17)

■免許返納タクシー券申請者数(人)

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

平成31年2月1日現在



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

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
⇒下校時は公共交通利用を上回る

3 通学時の移動手段 (2関係 ※複数回答含む)

(1) 登校時



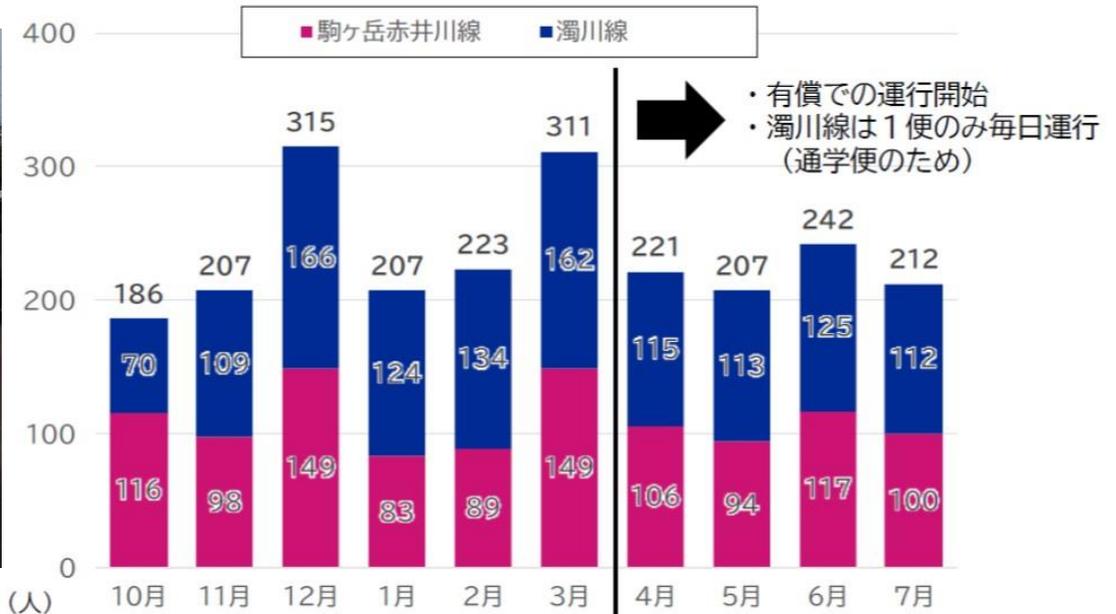
(2) 下校時



利用状況（全体）

人口 14,018人(R5.7現在)
面積 368.79Km²

- ☞ 駒ヶ岳赤井川線は月平均で110.1人の利用、濁川線は月平均で123人の利用
- ☞ 運行日数174日に対し、延べ利用者数は2,331人であり、1日平均利用者数は13.4人/日
- ☞ 運行便数634便に対し、1便平均利用者数は3.7人/便



(人)

※10月～3月までは水曜日、土日祝日は運休



北海道津別町で走り始めた巡回ワゴンバス

(令和3年12月運行開始)

12月3日(金)から運行! 市街地巡回バス(花バス)

登録なし! 予約なし! 誰でも乗れます!

皆さんの生活の一部として、通院やお買い物などに是非ご利用ください。

- 運賃：一律200円 (小学生以下は無料)
- 運行日：毎週火曜日・金曜日 (祝日の場合は運休となります)
- 車両：大西重成さんデザインの14人乗りワゴン



人口 4,142人(R5.7現在)
面積 716.80km²

令和4年4月現在、
1便平均約3.0人乗車

路線図



工夫されたルートと運行時間帯、運行頻度



市街地巡回線時刻表

	1便	2便	3便	4便	5便
1 ターミナル	7:45	8:30	9:45	10:30	11:45
2 津別病院前	7:46	8:31	9:46	10:31	11:46
3 福祉寮前	7:49	8:34	9:49	10:34	11:49
4	7:50	8:35	9:50	10:35	11:50
5	7:51	8:36	9:51	10:36	11:51
6	7:52	8:37	9:52	10:37	11:52
7	7:53	8:38	9:53	10:38	11:53
8	7:54	8:39	9:54	10:39	11:54
9	7:55	8:40	9:55	10:40	11:55
10	7:56	8:41	9:56	10:41	11:56
1 ターミナル	8:00	8:45	10:00	10:45	12:00
2 津別病院前	8:01	8:46	10:01	10:46	12:01
11	8:04	8:49	10:04	10:49	12:04
12	8:05	8:50	10:05	10:50	12:05
13	8:07	8:52	10:07	10:52	12:07
14 ケアハウス前	8:09	8:54	10:09	10:54	12:09
15 ニコット前	8:10	8:55	10:10	10:55	12:10
1 ターミナル	8:12	8:57	10:12	10:57	12:12
2 津別病院前	8:13	8:58	10:13	10:58	12:13
16 中央公民館前	8:15	9:00	10:15	11:00	12:15
17	8:16	9:01	10:16	11:01	12:16
18	8:17	9:02	10:17	11:02	12:17
19	8:18	9:03	10:18	11:03	12:18
20	8:19	9:04	10:19	11:04	12:19
21 みいとんつべつ前	8:20	9:05	10:20	11:05	12:20
22	8:21	9:06	10:21	11:06	12:21
23	8:22	9:07	10:22	11:07	12:22
24	8:23	9:08	10:23	11:08	12:23
15 ニコット前	8:26	9:11	10:26	11:11	12:26
2 津別病院前	8:27	9:12	10:27	11:12	12:27
1 ターミナル着	8:28	9:13	10:28	11:13	12:28

法定協議会のガバナンス強化に向けて～津別町地域公共交通活性化協議会の取り組み～

第1回法定協議会で委員の役割等を確認～当事者意識の醸成

「地域が自らデザインする地域の足」の、具体策としての「協議会のガバナンスの強化、人材育成」について協議会で説明し、以下の役割を確認してから意見交換に入りました。

条 項	規 定	役割、視点等
1号委員	北見運輸支局	国の視点から
2号委員	オホーツク総合振興局	道の視点から
3号委員	交通事業関係者	運行(バス、ハイヤー)の視点から
4号委員	道路管理者	道路管理の視点から
5号委員	美幌警察署	交通安全の視点から
6号委員	住民の代表	町民や利用者の視点、及び地域活性化の視点から
7号委員	地域福祉従事者	福祉輸送の視点から
8号委員	有識者	専門家としてアドバイス
9号委員	自家用有償運送関係	運行の視点から(欠員)
10号委員	スクールバス運行受託者	運行の視点から
11号委員	交通事業労働組合	運転手の視点から
12号委員	行政関係者	関係する部署(福祉、産業、教育、住民等)の視点で、施策の連携を図る視点から

【一口メモ】法定協議会では委員が当事者意識を持って積極的に協議に関与することが求められます。とはいえ、参加される委員が同じ意識とは限らないので、先ずは意識付けと積極的な発言を依頼しました。また、会長の進行でも皆さんに発言を促すような仕切りをしていただきました。

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

法定協議会としてどのような地域公共交通像を描いていますか？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