

地域公共交通計画の策定・推進、及び見直しに取り組むために

～実務経験から学んだ、教えられた専門家としてのつばやき～

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出身。1981年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、幅広くまちづくり実践活動に携わる。



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】(R5年度のみ)

【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、館林市、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

【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、館林市、桜川市、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(遠軽町、湧別町、佐呂間町)、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)

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返答されますが、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いてきます。
- 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、となってきたい
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

- 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

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

計画の見直し
～必要な人を見つかる～

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	

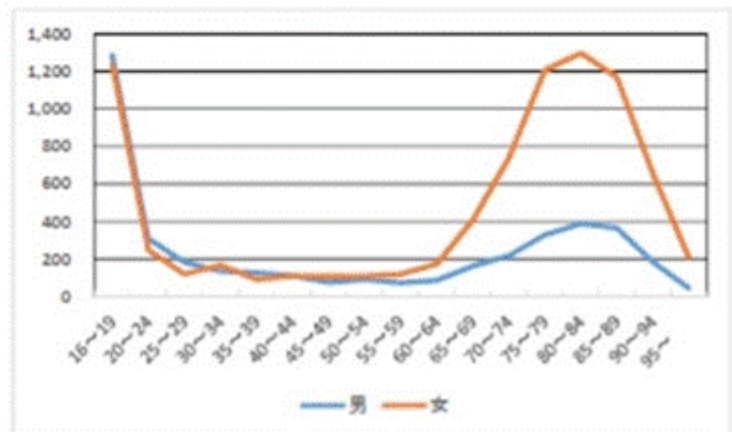
■免許返納タクシー券申請者数(人)

	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

※館林警察署交通課データ(H30.4.17)

人口 74,169人(R5.8現在)
面積 60.97Km²



【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、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

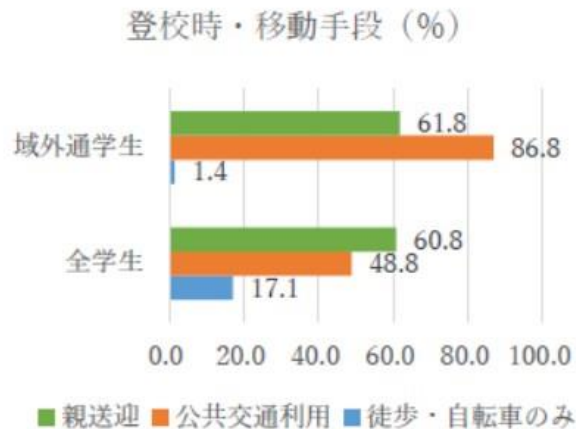
調査方法：
郵送により各高校に配布及び回収

回収結果：
配布1,836部、回収1,636部、回収率89.1%

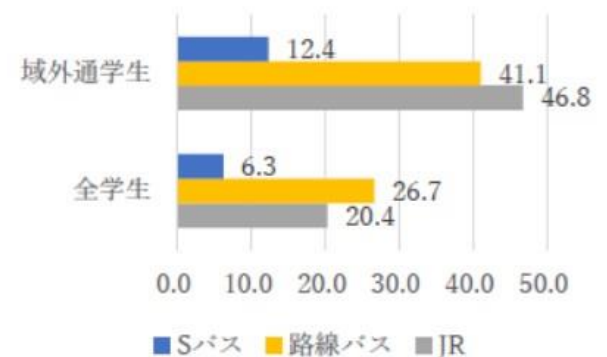
注目すべきところ：
親送迎(緑)の多さ

3 通学時の移動手段 (2 関係 ※複数回答含む)

(1) 登校時



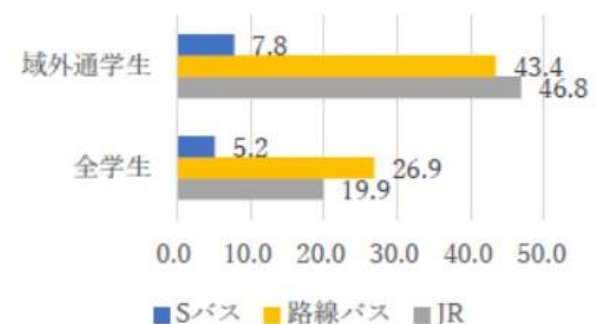
登校時・公共交通利用の内訳 (%)



(2) 下校時



下校時・公共交通利用の内訳 (%)



3. 地方部、過疎地を取り巻く環境

- 社会的環境が大きく変化してきていますので、個人の多様性が大切にされる社会では、学校だからといって、子供たちは右向け右ではなく、先生さえ強制しません。そんなことをするとすぐにPTAが反発します。
- さらに、子供たちの祖父母といっても、高校生の祖父母さえ自由に自家用車を運転しておりますので、かわいい孫のためには喜んで送迎するありさまです。
- そのため、各地で、特に雨の日などは、学校周辺は大渋滞。絶対的に公共交通が充実していない過疎の町では何でも自家用車で、それが当然と思っています。
- 高齢者でも男性の多くは90歳まで運転して後は公共交通で、などとあり得ないような話が当たり前のよう語られます。

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！

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、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。



実践をあせらない

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

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！

地域公共交通を考えるにあたって～実務経験からの雑感

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！

5. ちなみに・・・

- ちなみに、とある町の町民バスは耐用年数が来ていて新規購入を検討されていますが、利用状況から需要を考えるとワゴンタイプでも十分ということになります。
- 国もダウンサイジングを進めていますが、車両価格や重量税はともかく運行に係る経費は運転手の人件費がほとんどですので、そんなに変わらないところに持ってきて、ありえないかも知れませんが利用者が常に満員の状態で運行したとしても、収支率という値では最大30%弱、現実的には10%程度しかいきません。
- ですから最近収支率で考えるのではなく、利用者数で考えるようにしています。
- 自治体のまちづくり、例えば集客施設の有無、魅力的な移動機会(イベントを含めて)の仕掛け、民間による集客力の高い商業施設や教育機関の誘致等、まちづくりの動きがあつて初めて移動手段、交通が生きてくるものです。

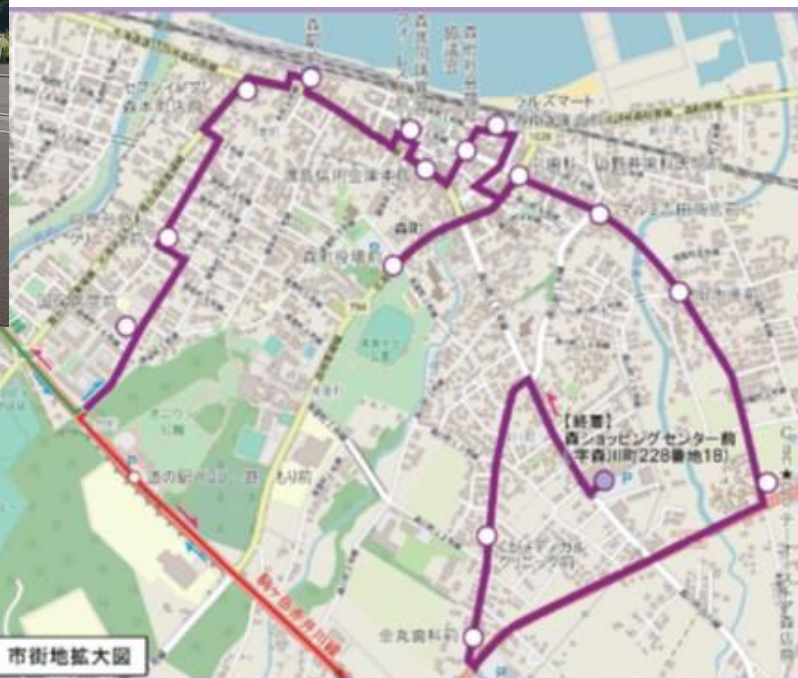
5. ちなみに・・・

- 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。
- ですから、今までの「活性化再生法」(略称)について「交通が見えない」との意見を受けて、令和5年4月から「地域交通法」という略称に変わったとのことですが、地方の現場に携わるものとしては、かえって誤解をまねくと危惧しています
- 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。
- 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。

計画推進実務



森町地域公共交通バスの運行



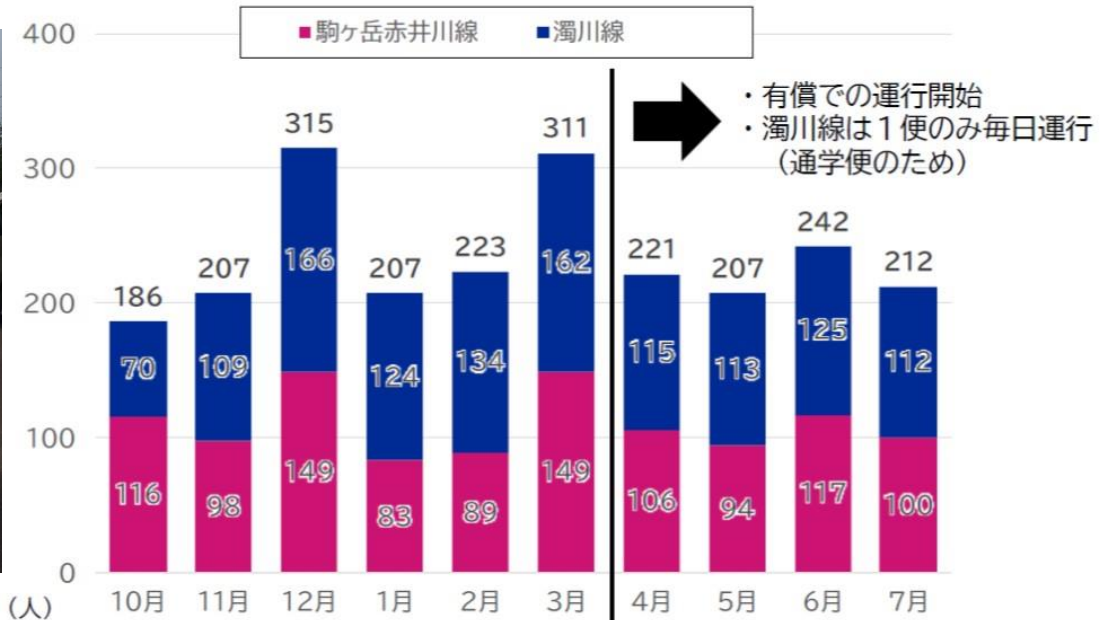
森町公共交通運行路線

— 駒ヶ岳赤井川線	--- フリー乗降区間
— 濁川線	--- フリー乗降区間
— 市街地区間(2路線共通)	
→ 森町市街地行き便	
→ 森町市街地帰り便	

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



※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

予約制 乙部町 乗り合いタクシー ご案内

電話予約で乗れる、乗り合いタクシーが運行中！
路線内での乗り降りが大変便利！
料金や利用方法をチェックして、毎日の生活に役立ててください！

誰でも使える！
一人でも使える！

電話予約OK!

予約受付 (おとべ創生株式会社) (予約受付時間)
午前8時30分
午後5時15分
☎62-5034

乙部町

乙部町 乗り合い タクシー 運行中!

住民の生活の足を確保するため、豊浜～江差町柳崎地区(終点道立江差病院)の間を運行する乗り合いタクシーの予約を受けています!

目的地の病院

明日は病院に行きたい...
お買い物や金融機関にも...

移動手段に困ったときは...
乗り合いタクシー
が便利で使いやすい!
路線上の指定された場所で
乗り降りできるから便利!

1. 予約 !!

乗車予定の前日までに【おとべ創生株式会社】までお電話ください。

予約受付 (おとべ創生株式会社) (予約受付時間)
☎62-5034 午前8時30分
午後5時15分

①お名前 ②電話番号
③ご利用日時 ④乗降地場所
⑤往復利用の有無

乗車日時を忘れないようにメモしよう!

予約時に①～⑤をお伝えください。
予約番号をお伝えしますので忘れないようにお願いします。

注意 乗り合いタクシーは前日までの予約が必要です!
予約しないと乗れません!
※予約が無しの場合は運行しません

2. 乗り方

乗車場所までお迎えに上がります!
当日は予約の時間に遅れないようにお願いします!

予約した日時に、乗車場所でお待ちください。
もし乗車場所にいなかった場合はお電話いたします。

予約していた〇〇です。
道立江差病院までお願いします。

タクシーに乗車したら運転手にお名前、降りる場所を伝えてください。

人口 3,269人(R5.7現在) 面積 162.59Km²

計画推進実務(利用促進:一般用)

令和5年度第1回乙部町地域公共交通会議(R5.6.23)資料より

3. 降り方

指定された降車場所まで止まりますので
現金または商品券
でお支払いをお願いします!

※小銭のご用意をお願いします。
※商品券は必ずお持ちください。
※商品券は必ずお持ちください。

便利な乗り合いタクシーで、病院・歯医者・郵便局
信金・役場などいろいろな場所までご利用ください。

病院通いの方もいるから
助け合って利用しよう!

乙部町乗り合いタクシーはバスと同様、
いろいろな方が乗ります。
マナーを守ってご利用ください。

乗り合いタクシー時刻・運賃表

〈姫川鳥山以北線〉時刻表 MAP 長子町

豊浜 → 乙部	道立江差病院前 → 豊浜
① 豊浜地区 8:35 12:45	江差町柳崎地区 11:30
② 花磯地区 8:40 12:50	滝瀬～鮎瀬地区 11:45 14:40
③ 瀬見地区 8:45 12:55	④ 姫川→① 豊浜 フリー降車
④ 三ツ谷地区 8:45 12:55	
⑤ 可実内地区 8:50 13:00	
⑥ 元和地区 9:00 13:10	
⑦ 鳥山地区 9:10 13:20	
⑧ 富岡地区 9:20 13:25	
⑨ 千位野地区 9:35	
⑩ 滝瀬～滝瀬 (伊豆上野原地区フリー)	
⑪ 鮎瀬地区 9:35	

※予約状況によっては乗降順序が大幅に変更される場合があります。

料金表 (1人あたり)

豊浜 → 乙部	道立江差病院前 → 豊浜
乗車場所	乗車場所
① 豊浜⇄花磯⇄鮎瀬⇄滝瀬 → 600円	江差町柳崎地区 → 450円
② 滝瀬⇄鮎瀬⇄滝瀬 → 500円	滝瀬⇄鮎瀬⇄滝瀬 → 450円
③ 滝瀬⇄鮎瀬⇄滝瀬 → 450円	滝瀬⇄鮎瀬⇄滝瀬 → 200円
④ 三ツ谷⇄鮎瀬⇄滝瀬 → 450円	滝瀬⇄鮎瀬⇄滝瀬 → 300円
⑤ 可実内⇄元和⇄鮎瀬⇄滝瀬 → 350円	滝瀬⇄鮎瀬⇄滝瀬 → 350円
⑥ 元和⇄鳥山⇄鮎瀬⇄滝瀬 → 300円	滝瀬⇄鮎瀬⇄滝瀬 → 450円
⑦ 鳥山⇄富岡⇄鮎瀬⇄滝瀬 → 200円	滝瀬⇄鮎瀬⇄滝瀬 → 500円
⑧ 富岡⇄千位野⇄姫川⇄鮎瀬⇄滝瀬 → 450円	滝瀬⇄鮎瀬⇄滝瀬 → 600円
⑨ 千位野⇄滝瀬 → 450円	

乗り合いタクシー路線図

1 豊浜地区 2 花磯地区 3 瀬見地区 4 三ツ谷地区 5 可実内地区 6 元和地区 7 鳥山地区 8 富岡地区 9 千位野地区 10 滝瀬～滝瀬地区 11 鮎瀬地区 12 滝瀬～鮎瀬地区

路線A・B(江差方面行き)では豊浜～姫川間で降車できません。
路線C・D(豊浜方面行き)では姫川～豊浜間で乗車できません。

注意: 三ツ谷山の上から乗降できます。 可実内山下から乗降できます。

国道 239号線を走ります!!
また、滝見・三ツ谷⇄可実内の区間は運行しません。

注意: 予約状況によっては緑町への到着時間が遅れる場合がございます。 予約があった場合のみ運行いたします。

よくある質問

質問 毎日運行しているの?
答え 路線A・Cは平日、毎日運行します。
路線B・Dは月曜・水曜・金曜の運行です。
※祝日はお休みです。月曜日が祝日の場合は火曜日に運行します。

質問 乗り降りできる場所は?
答え 路線A・Bでは豊浜～姫川間で降車できません。
路線C・Dでは姫川～豊浜間で乗車できません。

質問 予約はいつまでにすればいいの?
答え 前日の夕方5時15分までに予約をお願いします。
月曜日の予約は金曜日の夕方5時15分までにお願いします。
早いぶんはいつでも予約できます。

質問 どこまで行けるの?
答え 終点は道立江差病院です。
緑町地区や柳崎地区での乗降車ができます。

江差高校(19:10発)も運行中!
ネット予約OK!!

高校生通学用はコチラ!!

ご不明な点は【乙部町役場総務課】 ☎62-2311 まで

乙部町から江差高校に通っている（通う予定の）生徒の皆様へ

乙部町乗り合いデマンドタクシーのご案内

乙部町デマンドタクシーとは？

部活等で帰る時間が遅くなった時に、帰りのバスが無いというご意見をいただき始めた乗り合いタクシーです。予約や乗車時間が決められておりますので、下記の内容をしっかりとご確認ください

部活で帰りが遅くなっても安心☆

停留所…江差高校前バス停

乗車時間…19：10発（**必ず予約が必要です**）

予約受付…おとべ創生株式会社（平日8：30～17：15まで）

運営業者…おとべハイヤー

料金…下記料金表をご確認ください

ご利用方法

デマンドタクシーはオンライン（A）または電話（B）でのご予約になります

注意 ▲ ご予約・キャンセルはご利用日の正午までに
お願いいたします

オンラインでの ご予約の場合

①こちらのQRコードをスマホのカメラで読み取ります



②乙部町デマンド型乗り合いタクシー予約受付画面で予約をする

裏面ページの予約手順を必ずご確認ください



定期券をお持ちの生徒さんは**無料**でご利用できます

裏面もご確認ください

B 電話でのご予約の場合

- ①おとべ創生（62-5034）までご連絡ください。
- ②氏名、電話番号、降車場所、定期の有無をご確認します

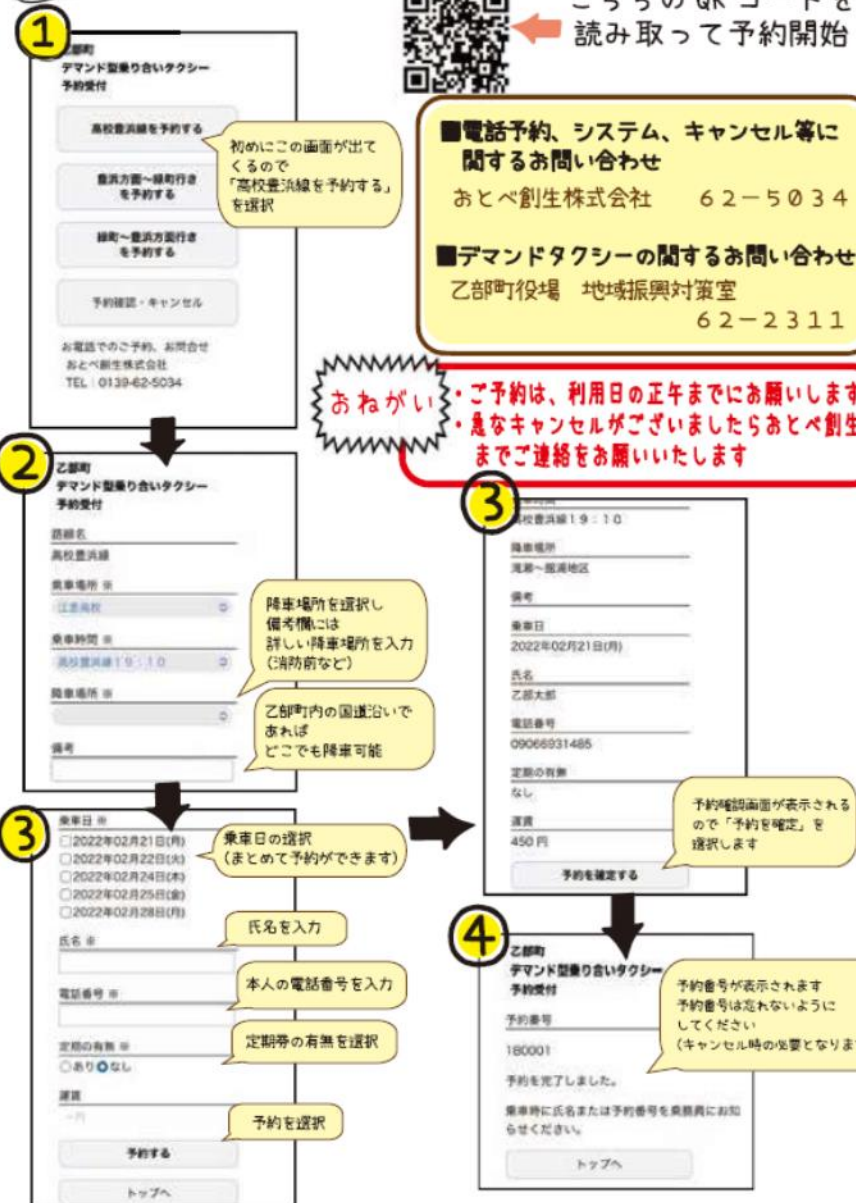
降車場所	有効中の定期券を持っていない方	有効中の定期券を持っている方
滝瀬～館浦地区	450円	無料
坂川～富岡地区	500円	
高山～栄浜地区	600円	
元和～三ツ谷地区	700円	
潮見地区	800円	
花磯～豊浜地区	900円	



スマホで簡単！！ デマンド型タクシー オンライン予約システム 操作手順



こちらのQRコードを読み取って予約開始



計画の見直し～必要な人と必要な手段とのマッチング～

現場経験から教えられたラストマイル対策のメリット・デメリット
～デマンド型乗合タクシー（区域運行）について～

	メリット	デメリット
利用者	<ul style="list-style-type: none">低運賃・定額で利用できる自宅まで(自宅近くまで)来てくれる⇒目的地は特定されるが	<ul style="list-style-type: none">予約が重なって取りにくい(皆さんが出かけたい時が重なるため)。⇒断られると次にといい気にならないため、固定客のみになりやすい降車地が特定されていることが多い区域外のところに出かけられない。⇒区域運行で免許を取っているために、区域外に自由に出かけられないスマホ操作ができない。⇒AI配車等の導入が進められている場合、スマホ予約が中心となるため高齢者には抵抗感が

注)ラストマイル対策は地域特性に左右されますので、地域の実情を踏まえるとともに、導入に当たっては各運輸支局とよくご相談下さい。

現場経験から教えられたラストマイル対策のメリット・デメリット
 ～デマンド型乗合タクシー（区域運行）について～

	メリット	デメリット
事業者	<ul style="list-style-type: none"> • 利用の有無にかかわらず行政から定額で委託経費が入ってくる • AI配車システムやオペレーター業務の外注(システム対応のみ)等、行政負担によるシステム導入があると対応しやすい 	<ul style="list-style-type: none"> • デマンド運行の時間に運転手・車両が拘束されるため、タクシー乗用の要望に応えられないことがある • 原則として道路運送法第4条の乗合旅客運送(区域運行)の免許取得が必要 • 運転手不足の中でタクシー乗用以外に人員を割くことが難しくなっている • ルート選定等オペレーター業務の対応が手間となる
行政	<ul style="list-style-type: none"> • 利用者からは喜ばれる • 国の補助申請ができる(フィーダー系統) 	<ul style="list-style-type: none"> • 利用者数に対してコストがかかり過ぎる⇒デマンド運行車両1台につき年間500万円以上が多い • 利用者数の伸び悩みと予算規模の増加による財政負担が厳しくなっている • 自家用有償運送等、行政が運行主体の場合、利用者の苦情や事故対応等、担当者への負担がある

通常のきよポんカード



対象者	●きよポんカード加盟店利用者 町外居住者も発行可能
発行者数	3,737名 令和4年5月時点 (うち町外居住者616名)
使い方	きよポんカード加盟店利用時、 220円の購入につき1ポイントが付与 され、1ポイント1円として加盟店で の支払いに利用可能
使える場所	清里町内の加盟店

導入のきっかけ

以前運営していた紙媒体ポイントカードのサービス有効期限が近くなり、次のサービス導入を清里町・商工会で協議し、他自治体での地域通貨の事例を参考に導入を決定した。

清里町ハイヤー利用助成券使用実績の推移

	令和2年度	令和3年度	令和4年度
交付人数(人)	250	291	549
交付枚数(枚)	10,931	12,477	-
交付金額(円)	5,465,500	6,238,500	21,133,800
使用枚数(枚)	5,911	6,607	-
使用金額(円)	2,955,500	3,267,500	1,009,620
使用率	54.1%	53.0%	4.8%
乗車回数(回)	3,270	3,543	745
乗車人数(人)	3,754	4,132	856
交付媒体	紙		カード
対象	●75歳以上の免許非保有者	●70歳以上の全ての方 ●身体障害者手帳(1~4級)所有65歳以上 ●精神障害者保健福祉手帳(1~2級)所有65歳以上の方 ●療育手帳(A)所有65歳以上の方 ●妊婦の方	

対象者
拡充！

きよポんカードのシステムを利用した
清里町ハイヤー利用助成券



地域公共交通
施策として
サービス提供

対象者	●70歳以上の方(免許の有無は問いません) 70~74歳の方へは半額助成 ●身体障害者手帳(1~4級)を所有している 65歳以上の方 ●精神障害者保健福祉手帳(1~2級)を所有 している65歳以上の方 ●療育手帳(A)を所有している65歳以上の方 ●妊婦の方
発行者数	549名
使い方	町内移動時及び町外への医療機関の通院時 に利用可能。ポイントは付与されない
使える場所	清里ハイヤー

高齢者が
通常のきよぽんカード
と区別しやすいように
デザインを変えて
カード発行！

令和4年度
清里町ハイヤー利用助成券

データの注意点

令和2年度、令和3年度は「枚数」の
使用率、令和4年度は「金額」の使用
率を算出している

令和4年度は4月、5月の2か月分の
データを使用している

対象が異なるため、単純な比較はでき
ないことに注意

清里町、ハイヤー助成拡充

70歳以上と妊婦対象に

【清里町】は、「ハイヤー利用助成券」の対象
範囲・助成額を大幅に拡充した実証実験を4月から
始めた。町民の足はマイカーを除くハイヤーしか
なく、町民の交通需要を正確に把握し、今後の町の
公共交通計画を策定する方針だ。(佐藤海恵)

清里は清里町のある中心部
と主要居住地区が最大10
以上離れているが、201
8年に町を走る路線バス
が全て廃止となるなど、町
民の移動手段の確保が課題
となっていた。
このため町は20年度か
ら、75歳以上の高齢者が身
障者手帳を保有している方
に、町が高齢者中
心に行った聞き取りで「も
う1人が手続を済ませた
21日に町役場で申請した女
性が車を手放せないとい
った旨が寄せられたため
実証実験を行うことにし
た。対象は、免許の有無に
関係なく70歳以上になり
、妊婦を新たに追加。身
障者も従来の1、2級
のみから4級まで拡大し
た。助成額は尾花から市街
地までの距離に応じて段階
的に増える仕組みとし、1
人あたり年間最大11万6千
円に、70、74歳の人には75
以上の助成額の半分とな
る。

町によると、20日時点で
対象者の3割以上は75歳
以上の高齢者で、20日
時点で、町が高齢者中
心に行った聞き取りで「も
う1人が手続を済ませた
21日に町役場で申請した女
性が車を手放せないとい
った旨が寄せられたため
実証実験を行うことにし
た。対象は、免許の有無に
関係なく70歳以上になり
、妊婦を新たに追加。身
障者も従来の1、2級
のみから4級まで拡大し
た。助成額は尾花から市街
地までの距離に応じて段階
的に増える仕組みとし、1
人あたり年間最大11万6千
円に、70、74歳の人には75
以上の助成額の半分とな
る。



実証実験で使われる清里ハイヤー

性75は「車を持っている
が、冬場の通院が不安だっ
た」と話している。清里ハイ
ヤーのみ、用途は自由
町から交付される車用のI
Cカードで料金を支払う。
申請方法を詳細は町企画
政策課01522・255
21506。

(2022.4.23北海道新聞電子版より)

人口 3,761人(R5.7現在)
面積 402.76Km²

データ提供: 清里町
作成協力: (株)サーベイリサーチセンター

計画の見直し～必要な人と必要な手段とのマッチング～

現場経験から教えられたラストマイル対策のメリット・デメリット
～タクシー・ハイヤー利用助成券について～

	メリット・デメリット
利用者	<ul style="list-style-type: none">自宅から行きたいところ(目的地)まで自由に使える助成券の補助額によっては、要望が多くなるタクシー会社の状況によっては予約が集中して待たされることがある
事業者	<ul style="list-style-type: none">タクシー乗用の営業が増え、新規顧客も開拓しやすい運転手の数によって、増える需要に対応できない会社もあるデマンド運行委託と異なり、売り上げが読めない
行政	<ul style="list-style-type: none">デマンド運行に比べて、多くの場合経費が下がる(“真水”は要注意)利用要望が少ないところで、地域交通として支えることが可能になるタクシー助成券の発行の制約に工夫が必要。そのため、誰に対して補助するのか、明確にする必要がある町内一律ではなく、地域ごとに仕組みを考える必要がある他の路線型の運行システムと組み合わせることで、利用者に複数の選択肢を提供できることから、住民に説明しやすい

計画の見直し～必要な人と必要な手段とのマッチング～

現場経験から教えられたラストマイル対策のメリット・デメリット
～タクシー・ハイヤー利用助成券について～

既に導入している自治体では、その自治体ならではの、それぞれ複合的な理由でタクシー・ハイヤー利用助成券を検討・導入されています。既に福祉で移動支援をされている状況もあります。

地域の分析状況を掘り下げてみて、わが町の状況を踏まえた中で、何が課題となるか、どこまで移動を支えるのか、住民はどこまで望んでいるか(個人要望には要注意)、そもそも誰を対象にするのか、等々を冷静かつ客観的に判断して検討してみてください。

注)ラストマイル対策は地域特性に左右されますので、地域の実情を踏まえるとともに、導入に当たっては各運輸支局とよくご相談下さい。

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！**

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北海道内の自治体の皆さん、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、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)

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.ttb.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>
関東運輸局2019年度勉強会資料「道路運送法の基礎知識」2019.6.21
<http://www.ttb.milt.go.jp/kanto/content/000164269.pdf>
群馬県県土整備部交通政策課「新たな移動手段導入の手引き」2021.10
<https://www.pref.gunma.jp/contents/100229926.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
思っておられる地域・地区を理解することから始めましょう！