

1.北斗市地域公共交通計画作成の進め方

■北斗市地域公共交通計画作成スケジュール

月	全体・計画作成	ヒアリング・個別輸送実態把握	アンケート等	協議会等
7	●業務内容、スケジュール調整			
8	●各種資料、データ・統計資料収集 (交通事業者様・庁内関係部署にも依頼)	●庁内ヒアリング …北斗市所有バス所管部署、高齢者運転免許証自主返納支援事業所管部署 等 ●ヒアリング先の検討 …交通事業者様、住民(地区別に実施予定) ※これとは別に、運輸局・振興局と情報共有を行う予定です(施策遂行をスムーズに行っていくため)	●アンケート(郵送調査)設計作業 ・全市民から無作為抽出500名 ・自主返納事業者利用者直近2年の利用者約200名	●第4回協議会 8/26(水)
9	↓	●ヒアリング随時実施 ●学校送迎・病院送迎・企業・店舗送迎バス、スーパーが実施している配達等の実態把握。	●アンケート準備作業	●複数回実施
10	●現状整理、分析作業	↓	●アンケート実施	
11	↓	●ヒアリング・個別輸送実態把握とりまとめ	●アンケート内容とりまとめ	↓
12	↓	↓	↓	↓
1	●地域公共交通計画(素案)とりまとめへ			
2				
3				

■北斗市地域公共交通計画 全体イメージ

北斗市地域公共交通計画の項目	ソース
<p><u>I. 地域公共交通計画について</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・計画の位置づけ ・関連計画 <p><u>II 地域公共交通を取り巻く現状と課題</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・市の現状と課題 	<p>北斗市関連計画、各種関連計画、データ・統計資料</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通の現状と課題 (鉄道、バス、タクシー、各種送迎等) 	<p>交通事業者様からのデータ、ヒアリング内容(交通事業者様・庁内関係者)、データ・統計資料</p>
<p><u>III 地域公共交通の施策事例紹介</u></p>	<p>弊社研究資料・実績資料等</p>
<p><u>IV 市民ニーズの把握</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・住民アンケート・住民ヒアリングの結果 	<p>住民アンケート、住民ヒアリング</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・協議会での意見 	<p>協議会内容</p>
<p><u>V 課題・ニーズの分析 (I～IVまでの整理)</u></p>	
<p><u>VI 今後の施策</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・基本方針、基本目標(定量的目標) ・アクションプラン 	

■ヒアリングについて

現状把握のため、以下の皆様にお問い合わせ予定(現段階)

◆北斗市役所庁内 (実施済み)

- ・総務部総務課 北斗市所有バス(せせらぎ温泉送迎バス等)について
- ・民生部保健福祉課 高齢者運転免許自主返納支援事業について

◆交通事業者

・新星ハイヤー様

営業内容、運行状況、利用者の状況と反応、北斗市民の利用傾向、利用促進策、市内交通状況など

・函館バス様

市内路線の現状、運転手の状況、運行の状況、利用者の状況と反応、北斗市民の利用傾向、市内交通状況など

・道南いさりび鉄道様

旅客輸送の動向(乗降客動態)、利用者の状況と反応、北斗市民の利用傾向、利用促進策、市内交通状況など

・JR北海道函館支社様

北斗市周辺での旅客輸送の動向(乗降客動態)、利用促進策、市内交通状況など

*全交通事業者様通じて、コロナ状況下での対応や現況についても

◆地区別に住民ヒアリングを実施予定

◆運輸局・振興局

ヒアリングとは別に情報共有を行う予定(計画の施策遂行をスムーズに行っていくため)

■アンケートについて

実施予定内容(いずれも郵送調査)

- ①全市民から無作為抽出500名(地区ごとに分けて抽出することを検討)
- ②自主返納事業者利用者直近2年の利用者約200名

～ アンケートの考え方(目的の整理)～

◆平成30年実施のアンケート内容

- ・属性
- ・自家用自動車と運転免許証について
→ 目的：高齢者運転免許証自主返納支援事業の実施に向けたニーズ把握
- ・普段の外出する際の状況について
→ 目的：市民の移動手段全般の把握
- ・今後の公共交通に対する考え
→ 目的：デマンド交通に関するニーズ



平成30年度アンケートでは、「免許返納支援事業」「デマンド交通」など具体的に想定された事業に対するニーズ調査が目的であった





◆今回のアンケートの目的

・今回のアンケートでは、新たな交通手段はゼロベースで考えなければならず、「市民の交通利用状況・生活状況」をより細かく調査し(通学・通勤、買い物、通院、私用別)、それに適した交通手段を検討する必要がある。

・加えて、高齢者運転免許証自主返納支援事業利用者向けアンケートについては、「現在のサービスへの感想」「現在の交通利用状況・生活状況」「今後求めるもの」を問い、「返納を進めるための課題把握」「返納後に公共交通でカバーすべきことの把握」を目的とする。

2.北斗市を取り巻く環境

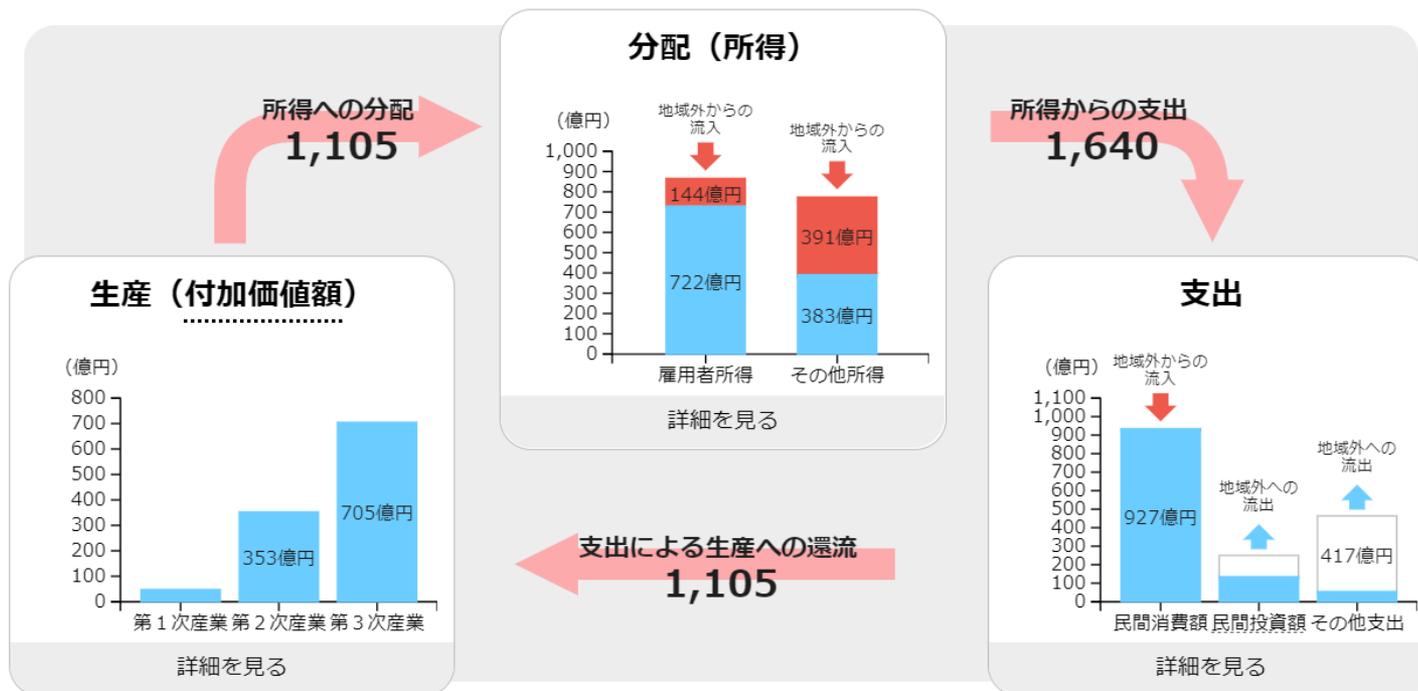
(北斗市全般について、交通について)

【北斗市 (地域経済循環図概要)】

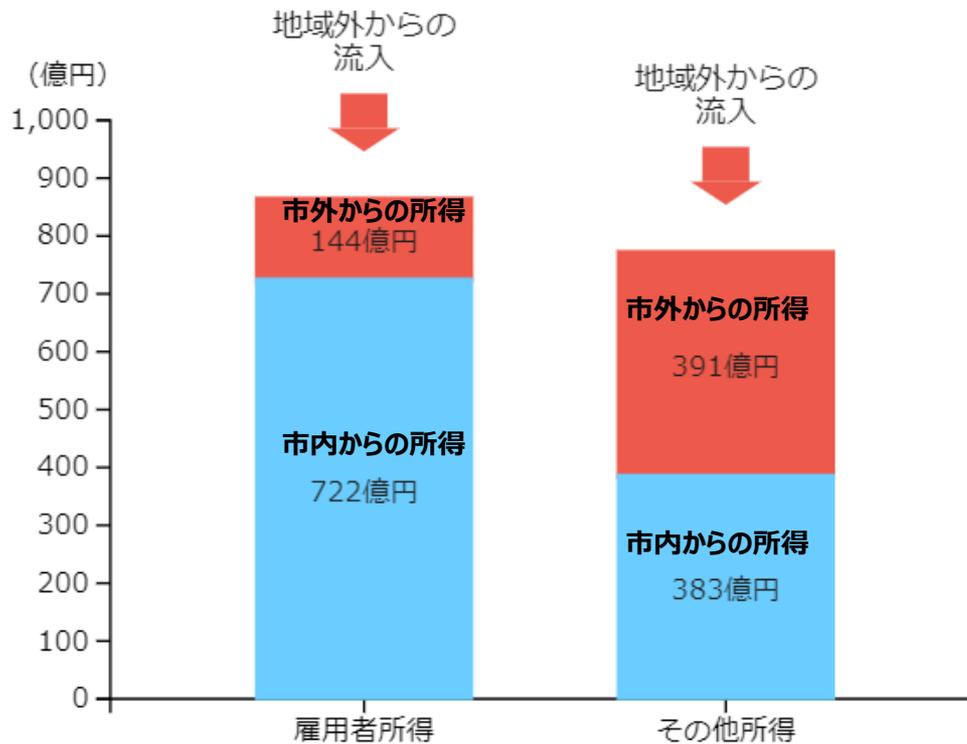
地域経済循環率は生産を分配で割った値で、地域経済の自立度を示している。
 値が低いほど 他地域から流入する所得への依存度が高い。

北斗市の地域経済循環図

北斗市の地域経済循環率 : 67.4% (北海道:85.6%、函館市:86.6%)



【 北斗市 - 地域経済循環図における「分配(所得)」】
 分配(所得)は、市内から1,105億円、市外から535億円を得ている。



・「分配(所得)」では、地域産業が稼いだ付加価値額がどのように所得として分配されたかを把握することができます。

・「分配(所得)」は、雇用者に支払われた「雇用者所得」と、財産所得・企業所得・交付税・社会保障給付・補助金等、雇用者所得以外の「その他所得」で構成されます。

市外からの所得 535億円

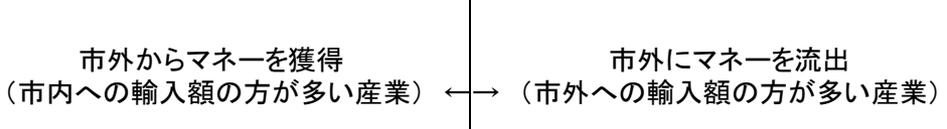
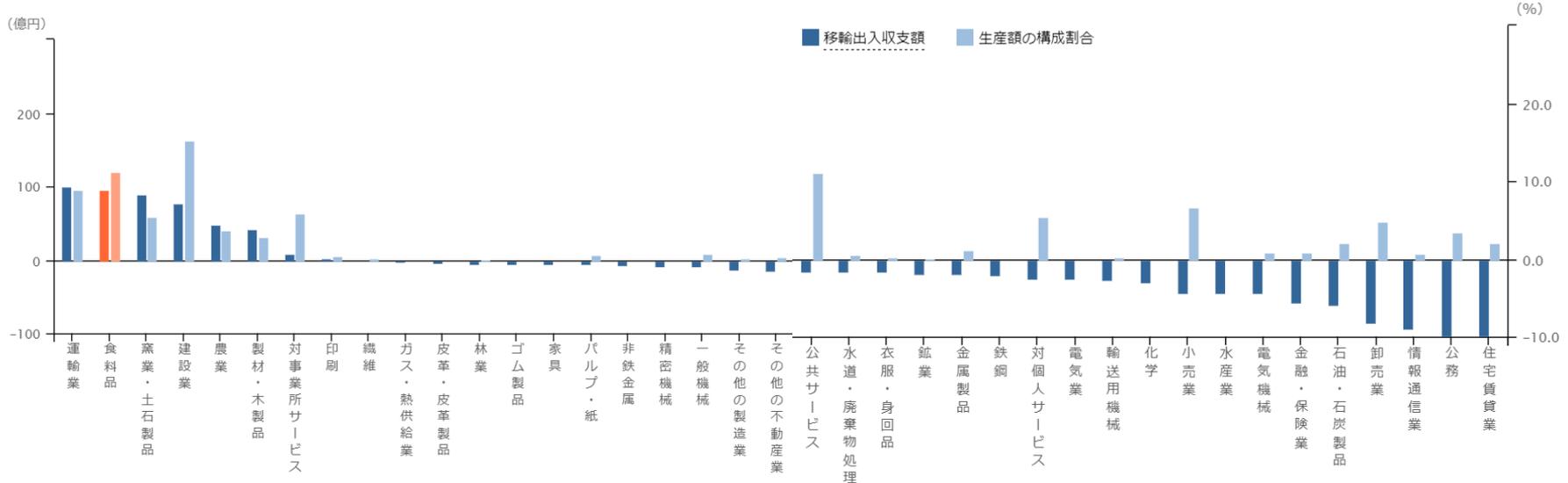
市内からの所得 1,105億円

合計 1,640億円

【北斗市 - 移輸出入収支】

市外からマネーを獲得しているのは運輸業・食料品・窯業土石製品・建設業など。
 市外にマネーを流出しているのは住宅賃貸業・情報通信業・卸売業など(市内では担い手不足)。

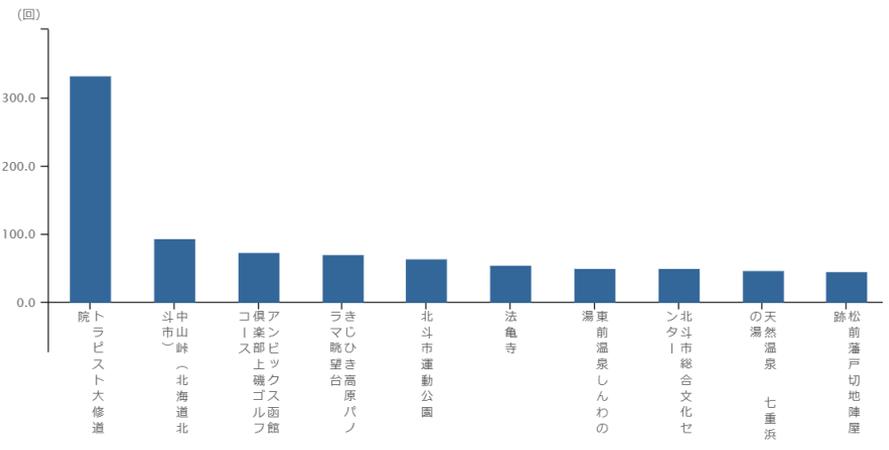
移輸出入収支額



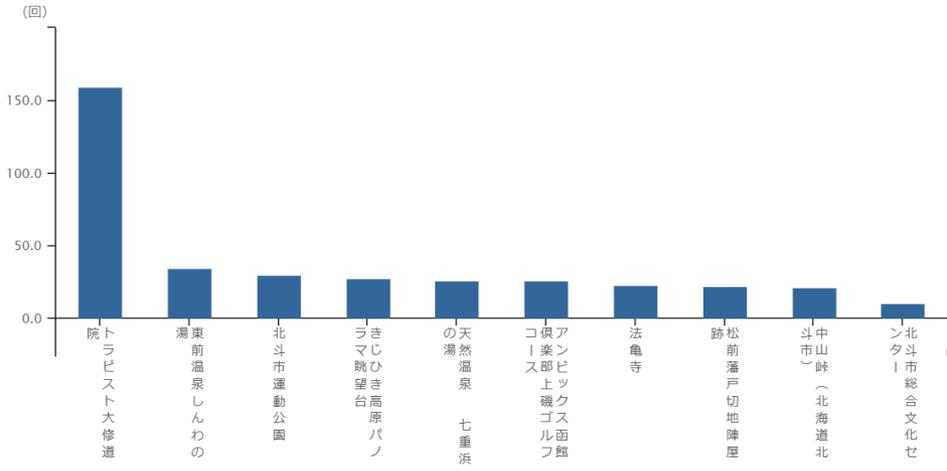
【出典】環境省「地域産業連関表」、株式会社価値総合研究所「地域経済計算」

【 北斗市全体 】
目的地検索の市内1位はトラピスト大修道院。
しんわの湯、運動公園、きじひき高原パノラマ眺望台などが続く。

北斗市 目的地検索回数順 (平日)



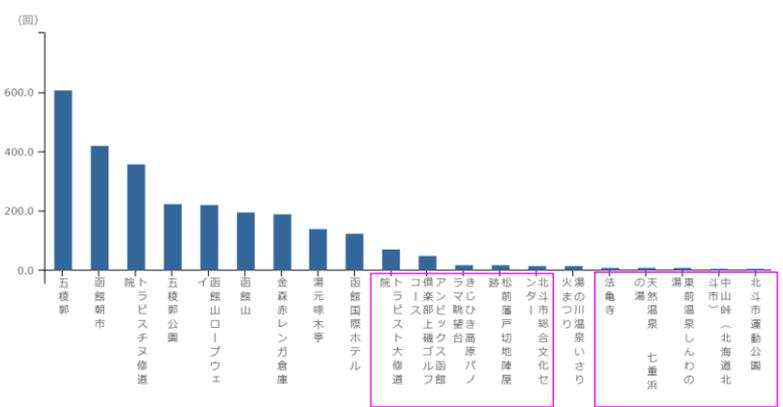
北斗市 目的地検索回数順 (休日)



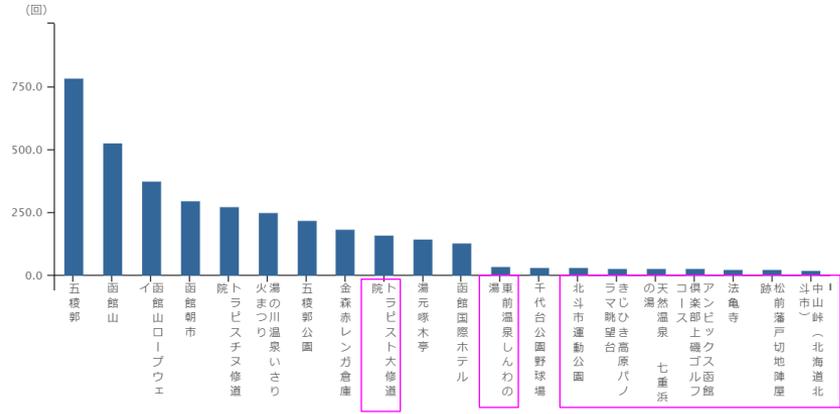
*検索回数は、同一ユーザの重複を除いたユーザ数。下記条件に全て該当した場合にのみ表示。施設分類が、観光資源、宿泊施設や温泉、広域からの集客が見込まれるレジャー施設や商業施設に該当する場合をカウント。

【 北斗市+函館市 】
五稜郭が平日・休日ともに目的地検索1位。
五稜郭からの動線、トラピスチヌとの連動の意識がカギ。

北斗市+函館市 目的地検索回数順 (平日)



北斗市+函館市 目的地検索回数順 (休日)

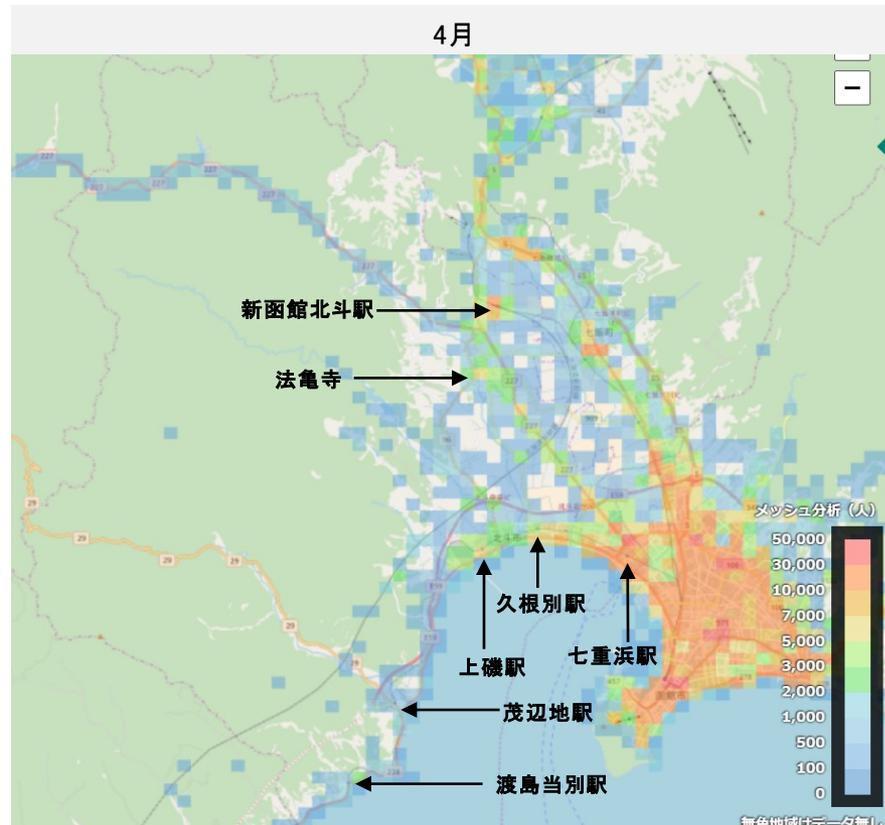
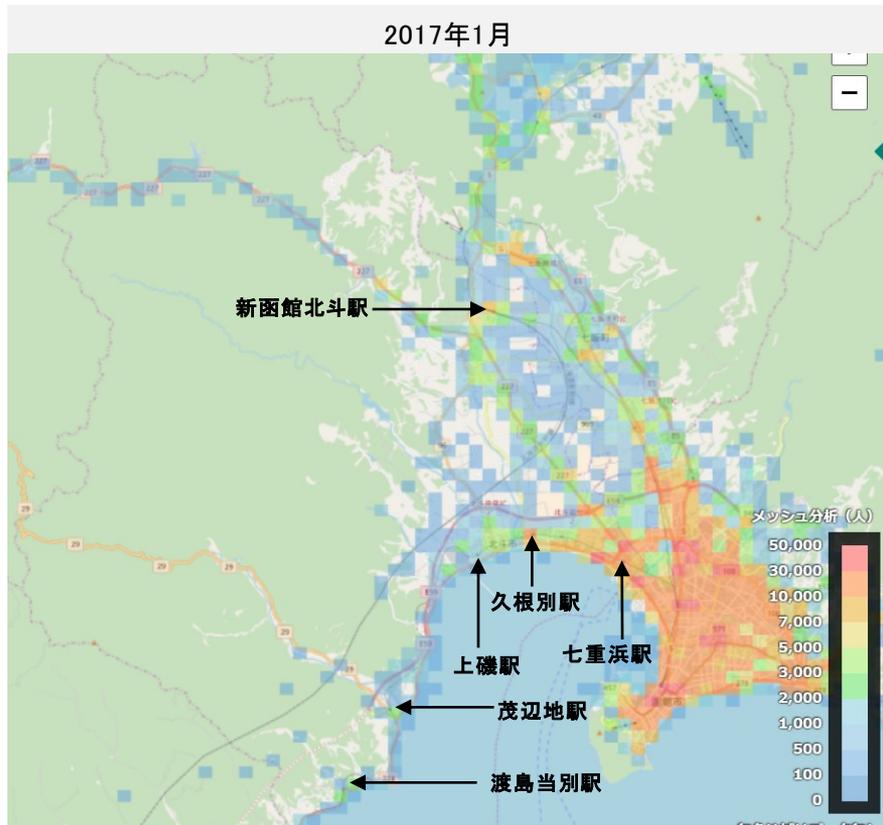


*検索回数は、同一ユーザの重複を除いた月間(2015年平均)のユーザ数。下記条件に全て該当した場合にのみ表示。施設分類が、観光資源、宿泊施設や温泉、広域からの集客が見込まれるレジャー施設や商業施設に該当する場合をカウント。



北斗市

- ・流動人口は上磯駅近辺までは流動人口が比較的多い。
- ・広域で見ると、5号・227号・228号沿いに賑わいを見せている(線路沿いではない)。

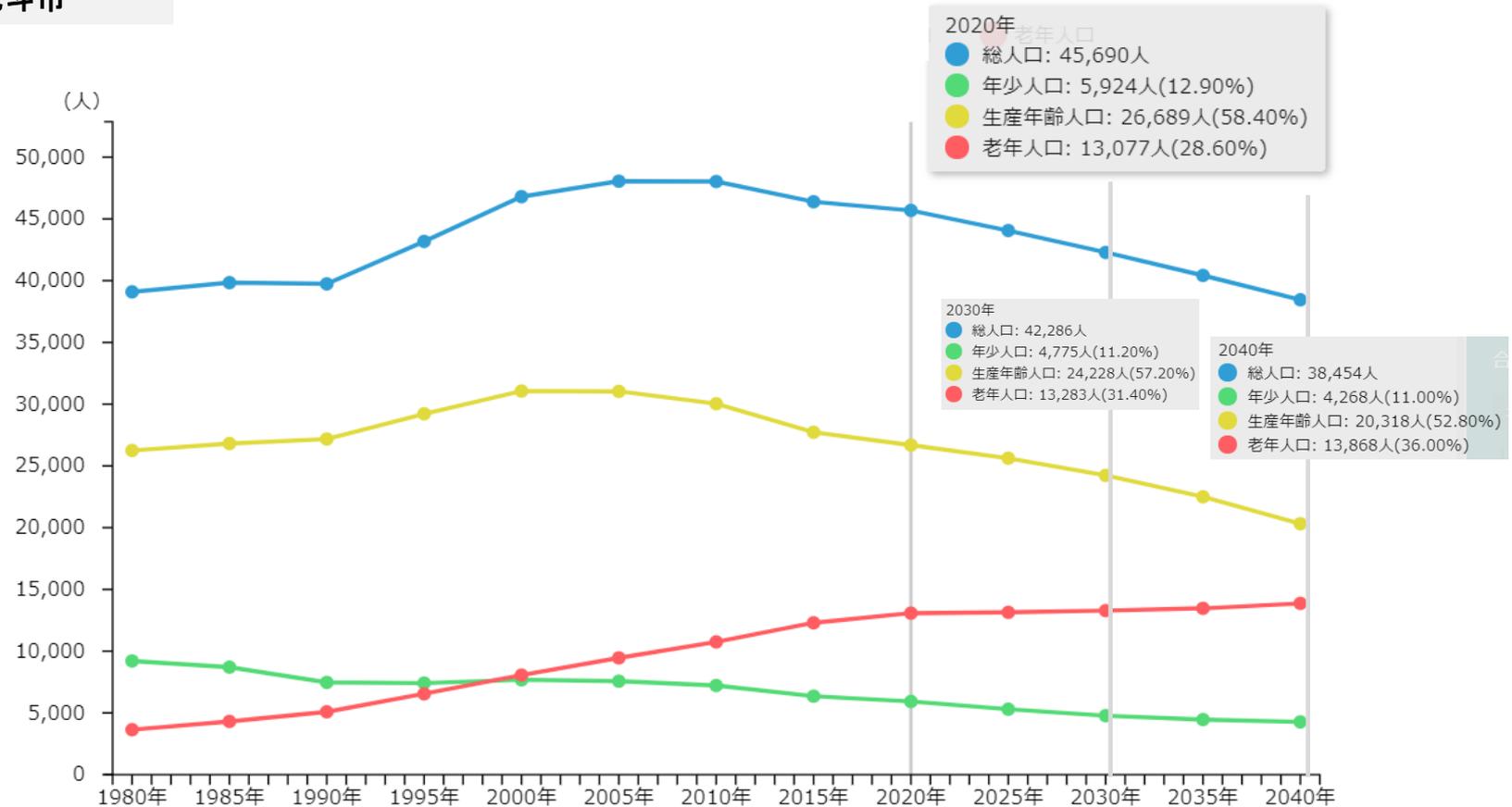


*流動人口:(株)agoopのスマートフォン向けアプリケーションのユーザーのGPS位置情報を国内外で取得し、GPSデータに基づき、通学・通勤・旅行・買い物などの理由により、一時的にその場所に訪れ、滞在をしている人口を示している。

【 北斗市の人口・人口構成の推移 】

北斗市は2030年代には40,000人を割り込み、2040年には38,454人と推測されている。

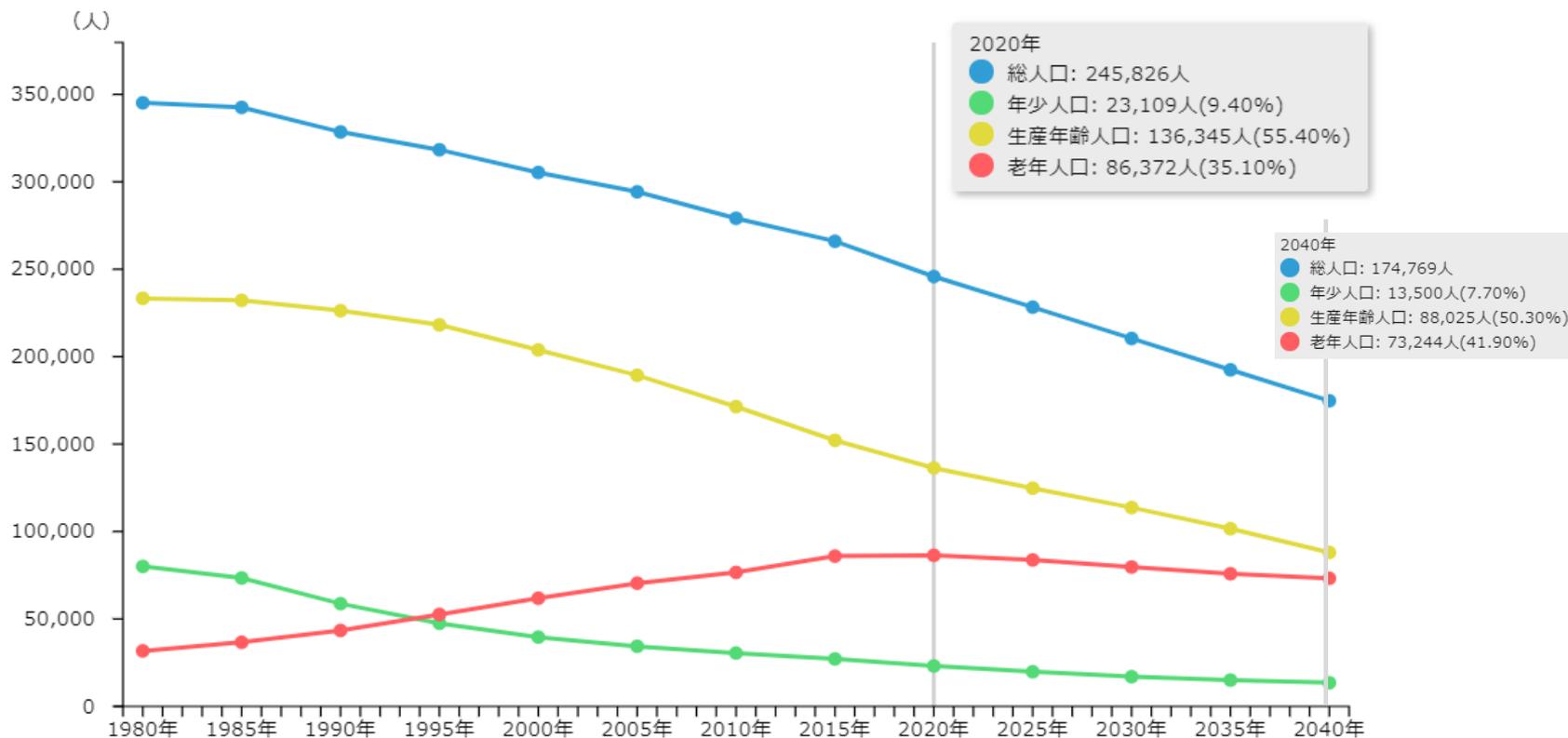
北斗市



【函館市の人口・人口構成の推移】

函館市は、北斗市に比べて急激的な人口減少となる(20年間で7万人程度減少)。

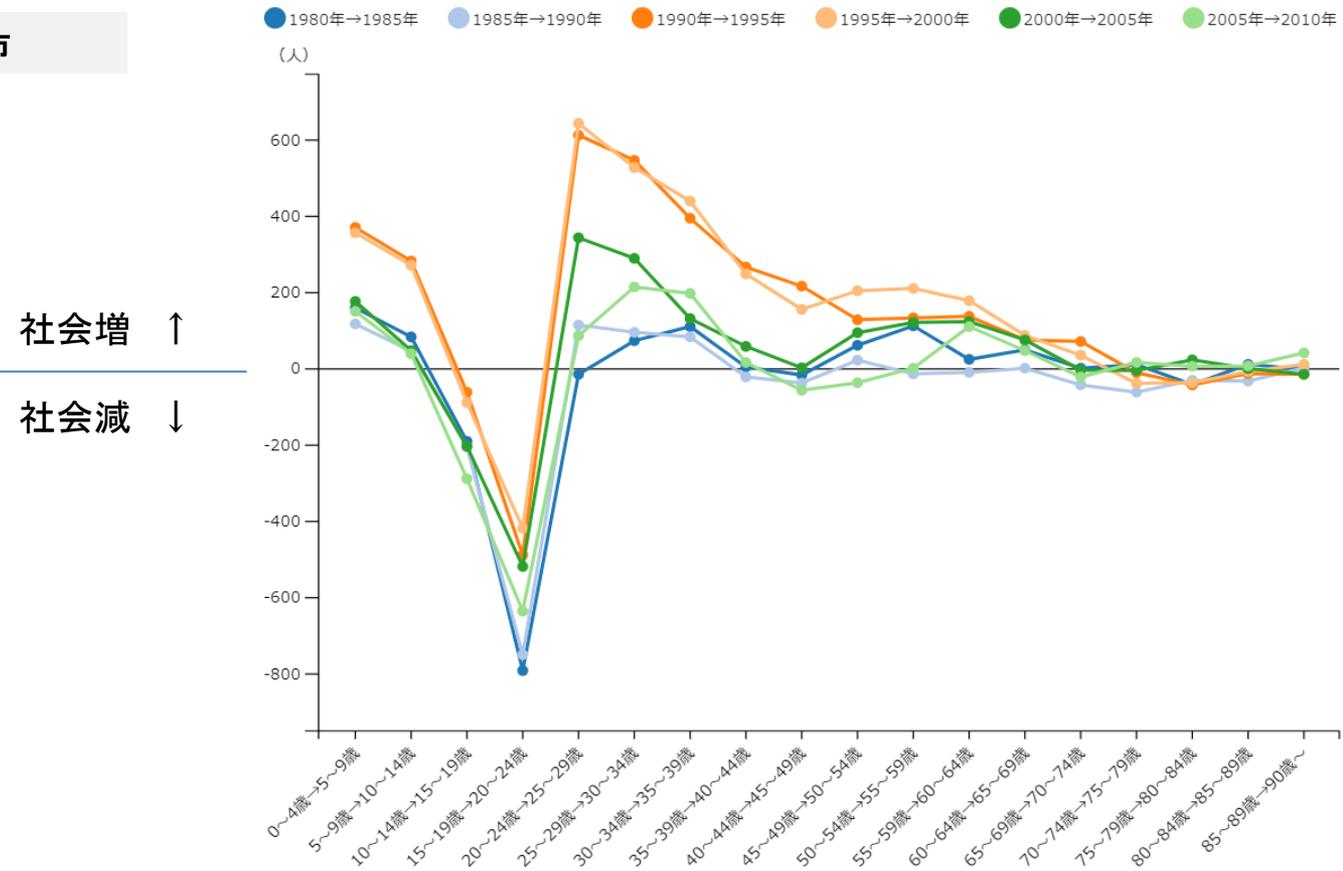
函館市



【出典】総務省「国勢調査」、国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口」

【年齢階級別純移動数の時系列分析 - 北斗市】
 年齢階級別純移動数の時系列分析=どの世代に転出・転入が多いかを時代ごとに表すもの。
 高校・大学等の卒業時に転出者が大きい、20-30代で大きく社会増、全世代的に社会増。

北斗市

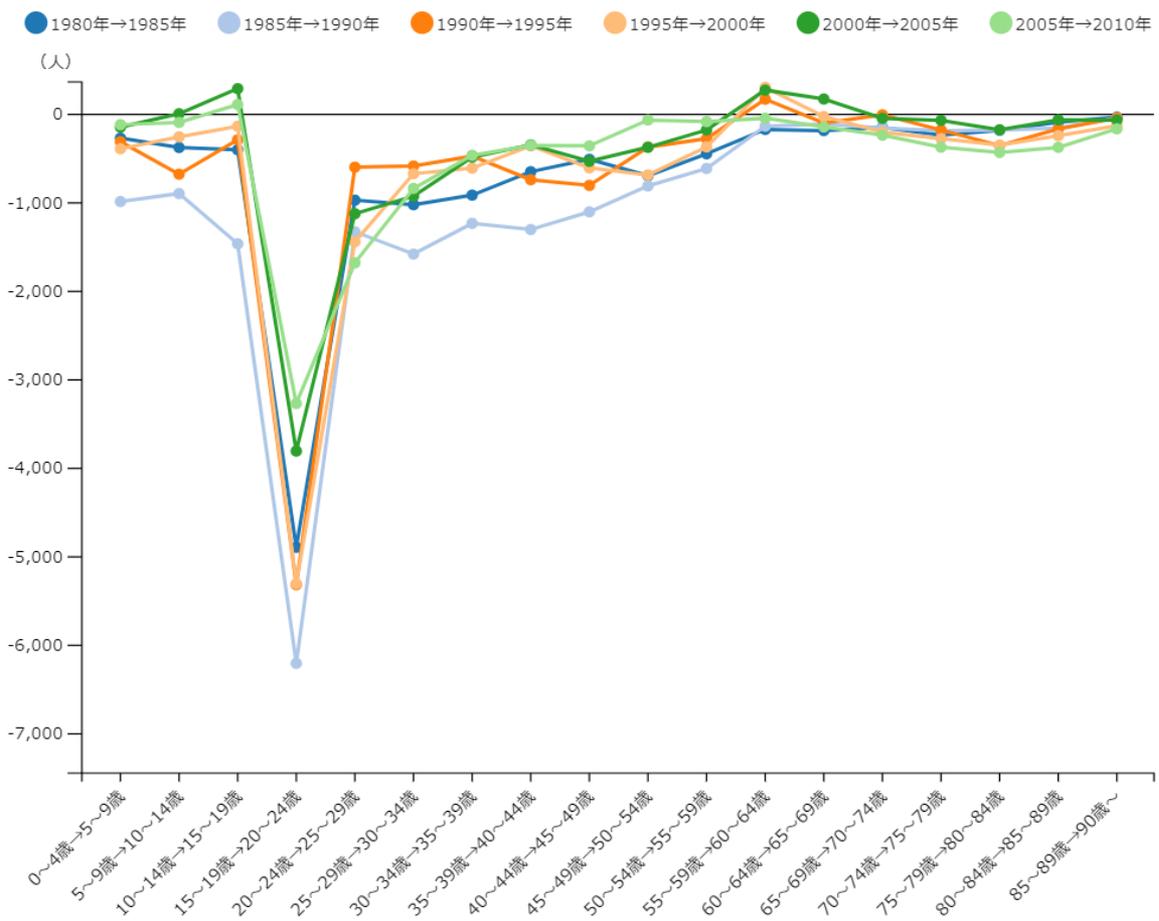


【出典】総務省「国勢調査」、厚生労働省「都道府県別生命表」

【年齢階級別純移動数の時系列分析 - 函館市】
 高校・大学等の卒業時に転出者が大きいことは北斗市と変わらないが、
 全世代的に社会増にはならない傾向。

函館市

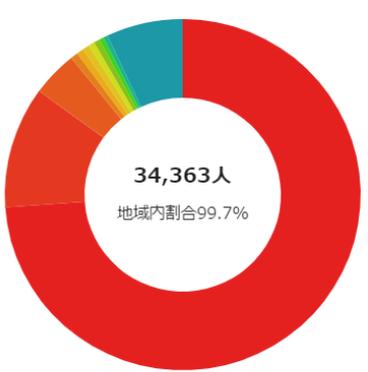
社会増 ↑
 社会減 ↓



【出典】総務省「国勢調査」、厚生労働省「都道府県別生命表」

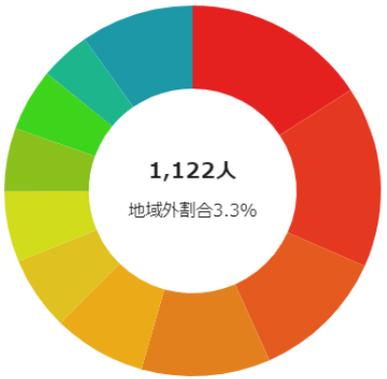
【平日の滞在者 - 北斗市、函館市】
 北斗市滞在者のうち、函館市が11.2%(3,852人)、七飯町が4.1%(1,431人)。道外では関東が多い。
 一方、日中の函館市には北斗市民が8,259人いる。

北斗市



滞在人口/都道府県内ランキング 上位10件

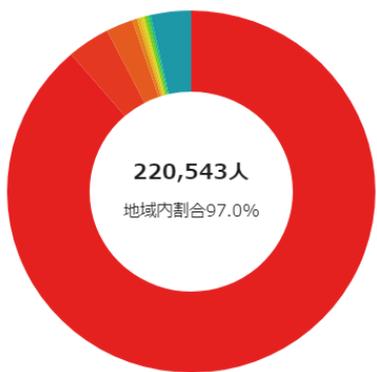
- 1位 北海道北斗市 25,376人 (73.8%)
- 2位 北海道函館市 3,852人 (11.2%)
- 3位 北海道七飯町 1,431人 (4.1%)
- 4位 北海道札幌市清田区 231人 (0.6%)
- 5位 北海道木古内町 220人 (0.6%)
- 6位 北海道登別市 215人 (0.6%)
- 7位 北海道森町 187人 (0.5%)
- 8位 北海道知内町 182人 (0.5%)
- 9位 北海道札幌市南区 142人 (0.4%)
- 10位 北海道札幌市白石区 142人 (0.4%)
- その他 2,385人 (6.9%)



滞在人口/都道府県外ランキング 上位10件

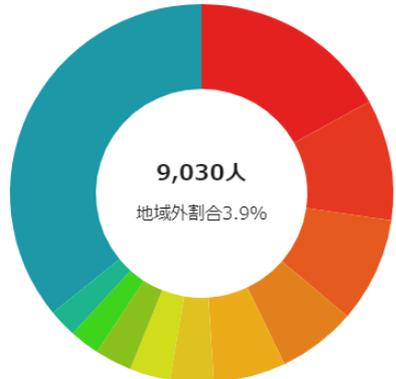
- 1位 神奈川県 178人 (15.8%)
- 2位 東京都 177人 (15.7%)
- 3位 青森県 131人 (11.6%)
- 4位 埼玉県 124人 (11.0%)
- 5位 千葉県 90人 (8.0%)
- 6位 宮城県 72人 (6.4%)
- 7位 岩手県 69人 (6.1%)
- 8位 愛知県 62人 (5.5%)
- 9位 栃木県 61人 (5.4%)
- 10位 秋田県 49人 (4.3%)
- その他 109人 (9.7%)

函館市



滞在人口/都道府県内ランキング 上位10件

- 1位 北海道函館市 195,597人 (88.6%)
- 2位 北海道北斗市 8,259人 (3.7%)
- 3位 北海道七飯町 5,231人 (2.3%)
- 4位 北海道森町 921人 (0.4%)
- 5位 北海道札幌市中央区 565人 (0.2%)
- 6位 北海道札幌市東区 460人 (0.2%)
- 7位 北海道札幌市北区 459人 (0.2%)
- 8位 北海道札幌市豊平区 444人 (0.2%)
- 9位 北海道八雲町 427人 (0.1%)
- 10位 北海道札幌市白石区 384人 (0.1%)
- その他 7,796人 (3.5%)

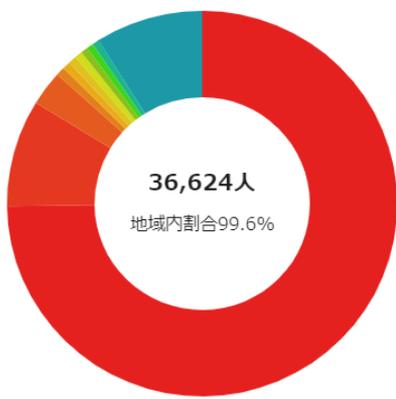


滞在人口/都道府県外ランキング 上位10件

- 1位 東京都 1,531人 (16.9%)
- 2位 神奈川県 931人 (10.3%)
- 3位 青森県 812人 (8.9%)
- 4位 埼玉県 599人 (6.6%)
- 5位 千葉県 549人 (6.0%)
- 6位 宮城県 332人 (3.6%)
- 7位 愛知県 310人 (3.4%)
- 8位 大阪府 281人 (3.1%)
- 9位 福島県 230人 (2.5%)
- 10位 静岡県 216人 (2.3%)
- その他 3,239人 (35.8%)

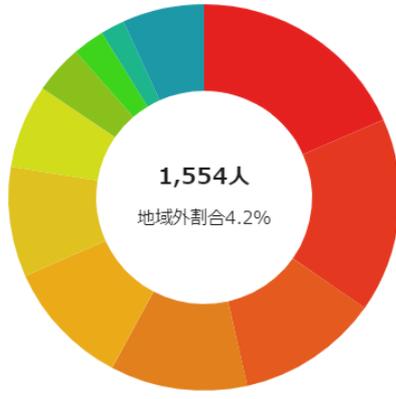
【休日の滞在者 - 北斗市、函館市】
 北斗市滞在者のうち、函館市からが8.9%(3,284人)、七飯町からが2.8%。
 道外から4.2%(1,544人)、これは札幌市(1,688人)程度の人数。

北斗市



滞在人口/都道府県内ランキング 上位10件

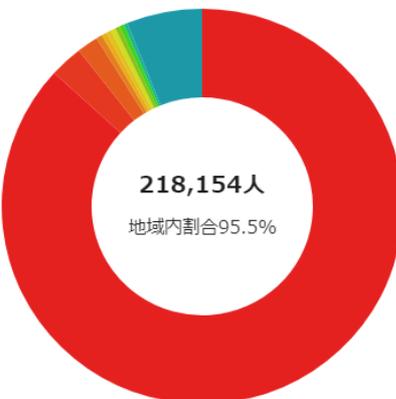
- 1位 北海道北斗市 27,395人 (74.8%)
- 2位 北海道函館市 3,284人 (8.9%)
- 3位 北海道七飯町 1,061人 (2.8%)
- 4位 北海道札幌市東区 266人 (0.7%)
- 5位 北海道札幌市中央区 248人 (0.6%)
- 6位 北海道森町 244人 (0.6%)
- 7位 北海道木古内町 234人 (0.6%)
- 8位 北海道札幌市北区 215人 (0.5%)
- 9位 北海道知内町 208人 (0.5%)
- 10位 北海道八雲町 206人 (0.5%)
- その他 3,263人 (8.9%)



滞在人口/都道府県外ランキング 上位10件

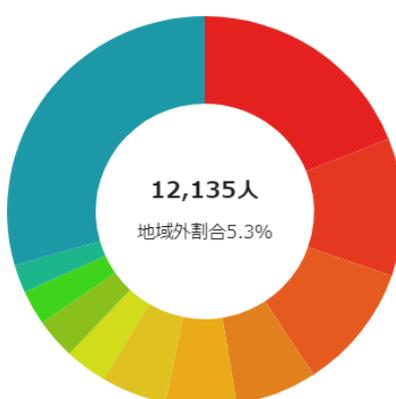
- 1位 東京都 286人 (18.4%)
- 2位 青森県 253人 (16.2%)
- 3位 神奈川県 183人 (11.7%)
- 4位 埼玉県 176人 (11.3%)
- 5位 宮城県 164人 (10.5%)
- 6位 岩手県 143人 (9.2%)
- 7位 千葉県 109人 (7.0%)
- 8位 愛知県 63人 (4.0%)
- 9位 秋田県 41人 (2.6%)
- 10位 福島県 31人 (1.9%)
- その他 105人 (6.7%)

函館市



滞在人口/都道府県内ランキング 上位10件

- 1位 北海道函館市 189,328人 (86.7%)
- 2位 北海道北斗市 5,813人 (2.6%)
- 3位 北海道七飯町 3,742人 (1.7%)
- 4位 北海道森町 1,069人 (0.4%)
- 5位 北海道札幌市北区 906人 (0.4%)
- 6位 北海道札幌市中央区 879人 (0.4%)
- 7位 北海道札幌市東区 864人 (0.3%)
- 8位 北海道八雲町 805人 (0.3%)
- 9位 北海道札幌市豊平区 798人 (0.3%)
- 10位 北海道札幌市西区 661人 (0.3%)
- その他 13,289人 (6.0%)



滞在人口/都道府県外ランキング 上位10件

- 1位 東京都 2,297人 (18.9%)
- 2位 青森県 1,387人 (11.4%)
- 3位 神奈川県 1,260人 (10.3%)
- 4位 埼玉県 810人 (6.6%)
- 5位 千葉県 704人 (5.8%)
- 6位 宮城県 645人 (5.3%)
- 7位 愛知県 422人 (3.4%)
- 8位 岩手県 404人 (3.3%)
- 9位 大阪府 351人 (2.8%)
- 10位 秋田県 284人 (2.3%)
- その他 3,571人 (29.4%)

◎札幌市だけで1,688人

【出典】株式会社ドコモ・インサイトマーケティング「モバイル空間設計」2017年5月休日14時平均

【北海道新幹線 - 近年開通した新幹線との比較】

開業2年目の北海道新幹線利用客数は前年度比-21%で、を九州新幹線・北陸新幹線と比較すると厳しい。ビジネス需要が少ない(使用目的が偏っている)ことが一因と考えられる。

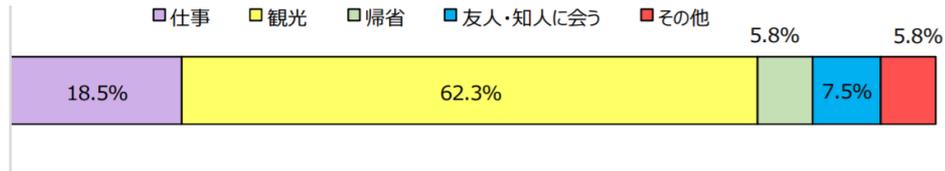
近年開通した新幹線の利用客数増加率比較

	開業1年目	開業2年目
北海道新幹線	平成28年度	平成29年度
	(利用者数)229.2万人	(利用者数)181.9万人
	(利用者数前年度比)164%	(利用者数前年度比)▲21%
	(乗車率)32%	(乗車率)▲26%
九州新幹線	平成23年度	平成24年度
	(利用者数前年度比)172%	(利用者数前年度比)▲1.3%
北陸新幹線	平成27年度	平成28年度
	(利用者数前年度比)165%	(利用者数前年度比)▲3.4%

※開業1年目の前年度比は在来線特急との比較

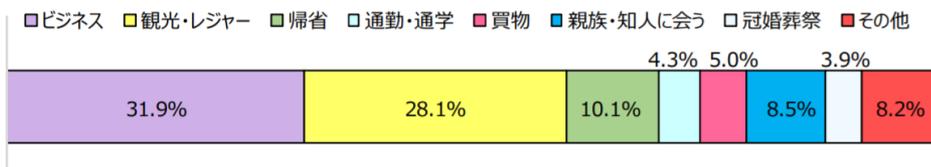
【出典】北海道旅客鉄道(株)公表資料、国土交通省/鉄道輸送統計調査

北海道新幹線の利用目的



【出典】NHK函館、北海道新幹線新函館開業対策推進機構、函館商工会議所、函館大学/新函館北斗駅新幹線乗降客調査報告書(H28、新函館北斗駅にて調査)

九州新幹線の利用目的

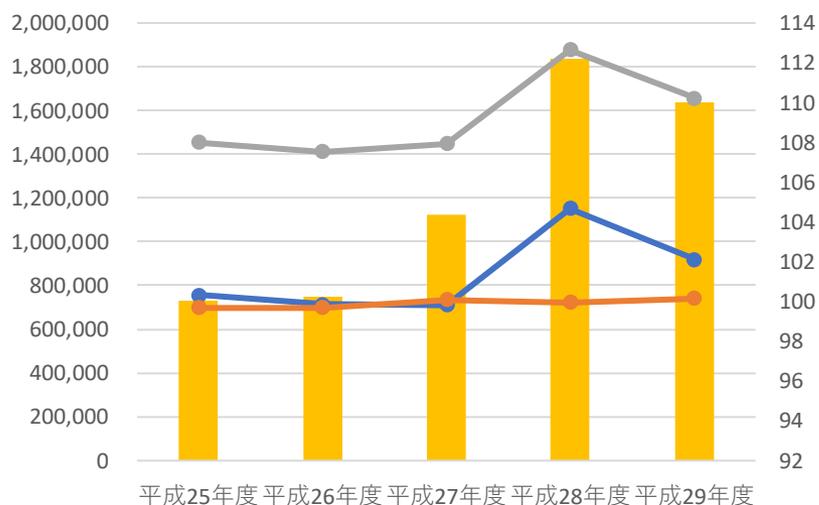


【出典】(株)九州経済研究所/九州新幹線全通後の6年後の利用状況調査(H29、鹿児島中央駅にて調査)

【北海道新幹線・飛行機】

平成29年度の函館空港利用の来道者数は、新幹線開業前以上に回復(約74万人)。
平成28年度から平成29年度の来訪者減少(開業効果の落ち着き)は、道全体の傾向でもある。

鉄道・飛行機利用の来道者実績



		平成25年度	平成26年度	平成27年度	平成28年度	平成29年度
鉄道	鉄道利用客数 <small>H26、27は津軽海峡線。H28・29は北海道新幹線。</small>	756,400	713,500	711,700	1,153,000	918,200
	鉄道利用客数 前年度比	100.3%	94.3%	99.7%	162.0%	79.6%
	鉄道利用割合(飛行機との比較)	52%	51%	49%	61%	55%
飛行機	函館空港利用客数	698,597	699,035	735,444	723,892	740,155
	函館空港利用客数 前年度比	105.6%	100.1%	105.2%	98.4%	102.2%
	飛行機利用割合(鉄道との比較)	48%	49%	51%	39%	45%
鉄道利用+函館空港利用		1,454,997	1,412,535	1,447,144	1,876,892	1,658,355
鉄道利用+函館空港利用 前年度比		102.8%	97.1%	102.5%	129.7%	88.4%
来道者(飛行機、鉄道、フェリー)全体		12,281,539	12,307,709	12,816,572	13,776,911	13,508,286
来道者(飛行機、鉄道、フェリー)全体 前年度比		104.7%	100.2%	104.1%	107.5%	98.1%
来道者に占める函館への鉄道・飛行機利用客割合		11.8%	11.5%	11.3%	13.6%	12.3%

- 平成25年度を100としたときの来道者数全体
- 鉄道利用客数
- 函館空港利用客数
- 鉄道利用 + 函館空港利用客数

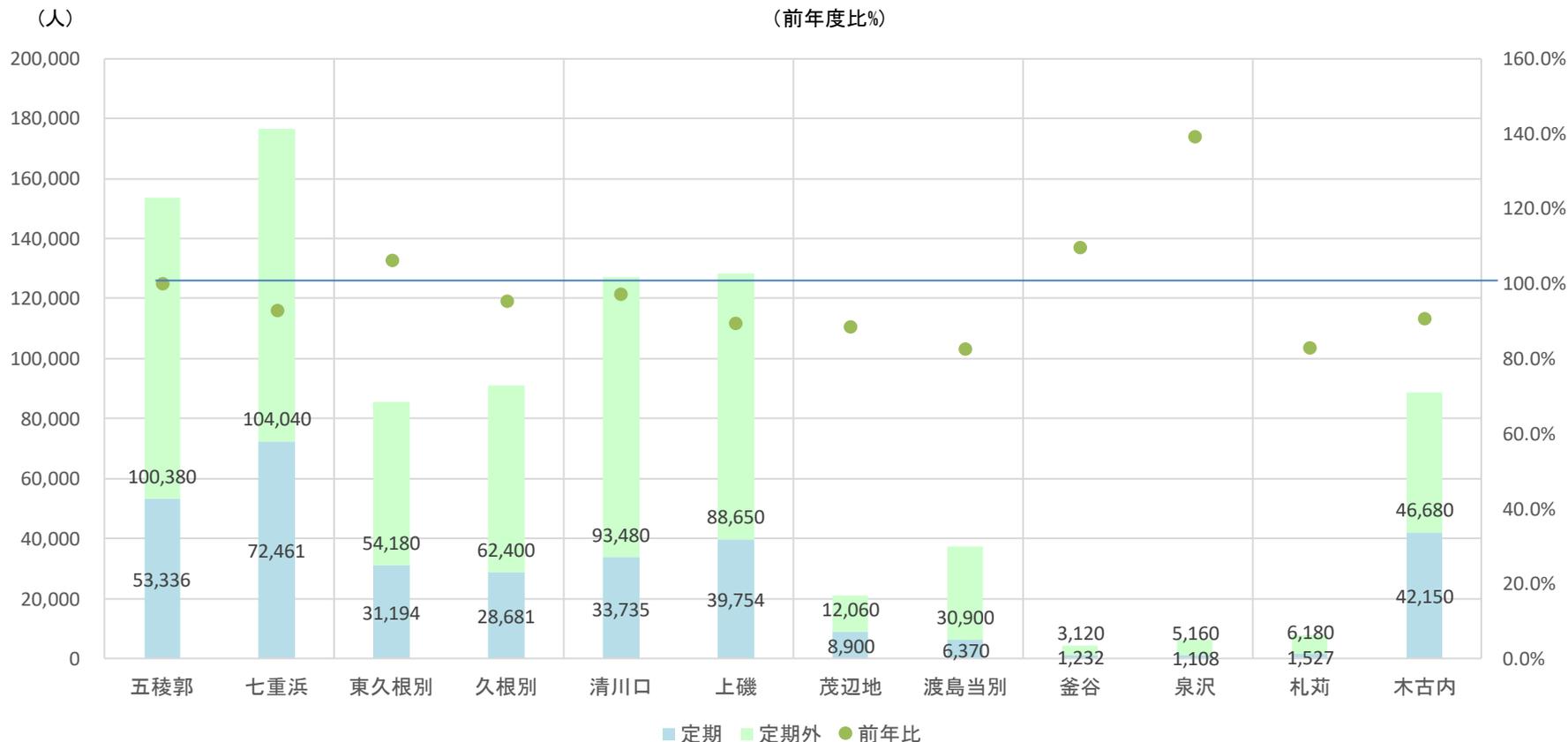
■ 新幹線・飛行機の料金比較

	鉄道	飛行機		
		JAL	ANA	エアドゥ
通常	27,800円 東京駅～新函館北斗駅:22,690円 新函館北斗駅～函館駅:260円	35,900円 羽田～函館:35,490円 函館空港～函館駅:410円		27,800円 羽田～函館:27,390円 函館空港～函館駅:410円
割引1	21,810円 (北海道ネットきっぷ) 東京駅～新函館北斗駅:21,550円 新函館北斗駅～函館駅:260円		22,600円 (早期購入割引3日前) 羽田～函館:22,190円 函館空港～函館駅:410円	18,600円 (早期購入割引3日前) 羽田～函館:18,190円 函館空港～函館駅:410円
割引2	17,270円 (北海道お先にネットきっぷ) 東京駅～新函館北斗駅:17,010円 新函館北斗駅～函館駅:260円	18,400円 (早期購入割引21日前) 羽田～函館:17,990円 函館空港～函館駅:410円		17,100円 (早期購入割引21日前) 羽田～函館:16,690円 函館空港～函館駅:410円
割引3	15,720円 (北海道お先にネットきっぷ) 東京駅～新函館北斗駅:15,460円 新函館北斗駅～函館駅:260円		15,900円 (早期購入割引28日前) 羽田～函館:15,490円 函館空港～函館駅:410円	14,800円 (早期購入割引28日前) 羽田～函館:14,390円 函館空港～函館駅:410円
割引4		15,400円 (早期購入割引45日前) 羽田～函館:14,990円 函館空港～函館駅:410円		14,500円 (早期購入割引45日前) 羽田～函館:14,090円 函館空港～函館駅:410円
割引5		14,000円 (早期購入割引55日前) 羽田～函館:13,590円 函館空港～函館駅:410円		13,300円 (早期購入割引55日前) 羽田～函館:12,890円 函館空港～函館駅:410円
割引6		13,300円 (早期購入割引75日前) 羽田～函館:12,890円 函館空港～函館駅:410円		12,800円 (早期購入割引75日前) 羽田～函館:12,390円 函館空港～函館駅:410円

【道南いさりび鉄道】

東久根別、釜谷、泉沢は前年度よりも乗降客は増加。久根別～渡島当別間は減少。

平成29年度 駅別年間乗降人数



【道南いさりび鉄道】

全般的に減少はしているものの、東久根別の定期客、清川口の通学定期客は増加。
茂辺地、渡島当別においては、前年比大きく増加する月も表れる。

平成29年度 駅別 前年度比乗降人数

(人)

駅名		4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	年度計
七重浜	定期外乗降	-542	419	-223	-494	-1,166	-735	-643	-421	-505	-160	-614	-326	-5,410
	通勤定期乗降	300	-120	360	120	0	-420	-120	0	-60	60	240	360	720
	通学定期乗降	-600	-1,080	-1,080	-720	-960	-1,144	-600	-300	-360	-840	-780	-900	-9,364
東久根別	定期外乗降	-260	-243	-252	-426	-295	-351	35	-185	68	183	-96	304	-1,518
	通勤定期乗降	480	360	0	0	300	240	480	-360	300	120	-180	-240	1,500
	通学定期乗降	780	360	540	420	360	660	600	1,320	-60	180	-120	-60	4,980
久根別	定期外乗降	-62	292	-26	249	104	-150	79	-441	-204	-174	83	-314	-564
	通勤定期乗降	300	360	480	240	360	-180	-180	-180	-60	-600	-240	-420	-120
	通学定期乗降	-420	-720	-780	-240	-360	-420	-720	-600	420	-60	-60	60	-3,900
清川口	定期外乗降	-282	-210	-274	-385	17	-387	26	-67	-697	122	-126	126	-2,137
	通勤定期乗降	-180	-420	-660	-480	-240	-180	-240	-420	-300	-300	-420	0	-3,840
	通学定期乗降	840	300	0	900	360	720	420	420	60	-600	-840	-480	2,100
上磯	定期外乗降	-873	-1,198	-953	-831	-1,204	-714	302	-362	-413	-76	-358	-212	-6,892
	通勤定期乗降	180	-180	-120	60	-60	-360	-180	-300	0	-600	-360	-420	-2,340
	通学定期乗降	-360	-360	-660	-60	120	60	-660	-420	-420	-60	-2,730	-720	-6,270
茂辺地	定期外乗降	-177	43	149	-244	-509	490	-151	300	-338	35	-13	-76	-491
	通勤定期乗降	-120	-180	-300	-60	-240	-240	-300	-60	-180	-240	-120	-360	-2,400
	通学定期乗降	60	0	-120	0	0	0	0	-60	0	0	60	180	120
渡島当別	定期外乗降	-388	-878	-540	-292	-338	-533	173	159	270	131	-36	38	-2,234
	通勤定期乗降	-180	-60	60	0	240	60	-60	60	60	-60	-60	-240	-180
	通学定期乗降	-360	-360	-480	-480	-360	-540	-480	-480	-540	-600	-480	-360	-5,520

【路線バスの路線体系】

基本的には227号・228号に運行し、南北市街地連絡バスがその間を運行している。
 函館バスの郊外系統は、江差方面(227号)・松前方面

【路線図】

(主な停留所のみ)

*夏ダイヤでは
 区間は、運行
 していません。



(郊外系統)

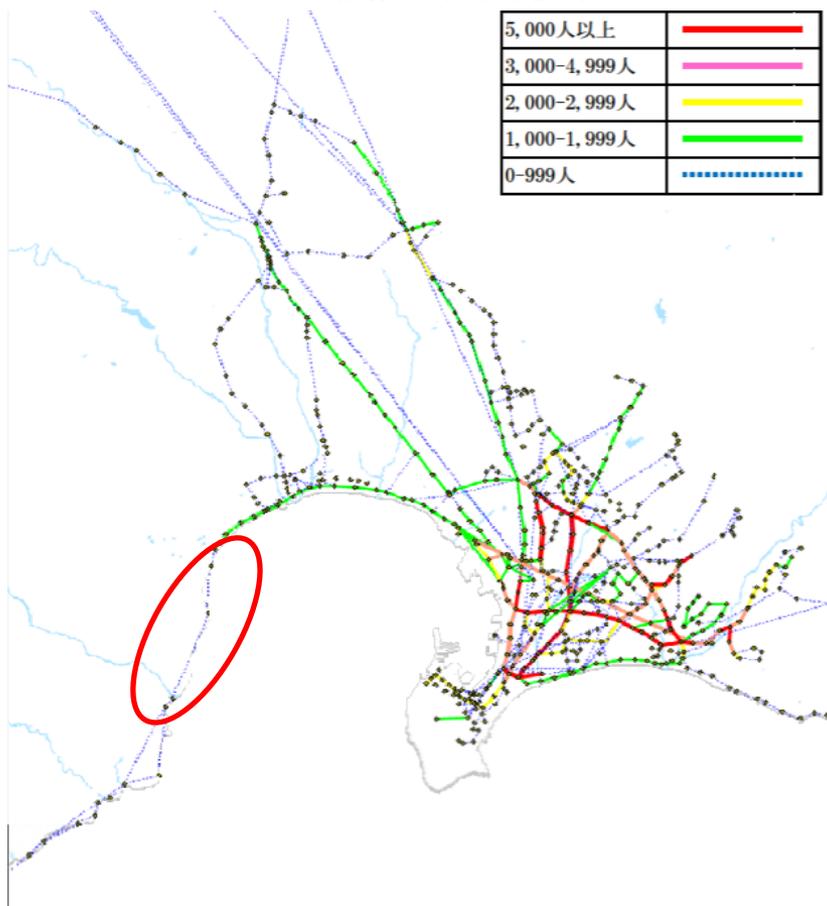


【 路線バスの路線体系 】

227号・228号を運行するバスは、利用者・便数が一定程度あるが、上磯より先の区間は苦戦。
 (特に上磯～茂辺地間は便数に対して利用客が少なく、持続的に民間運行が可能な課題)

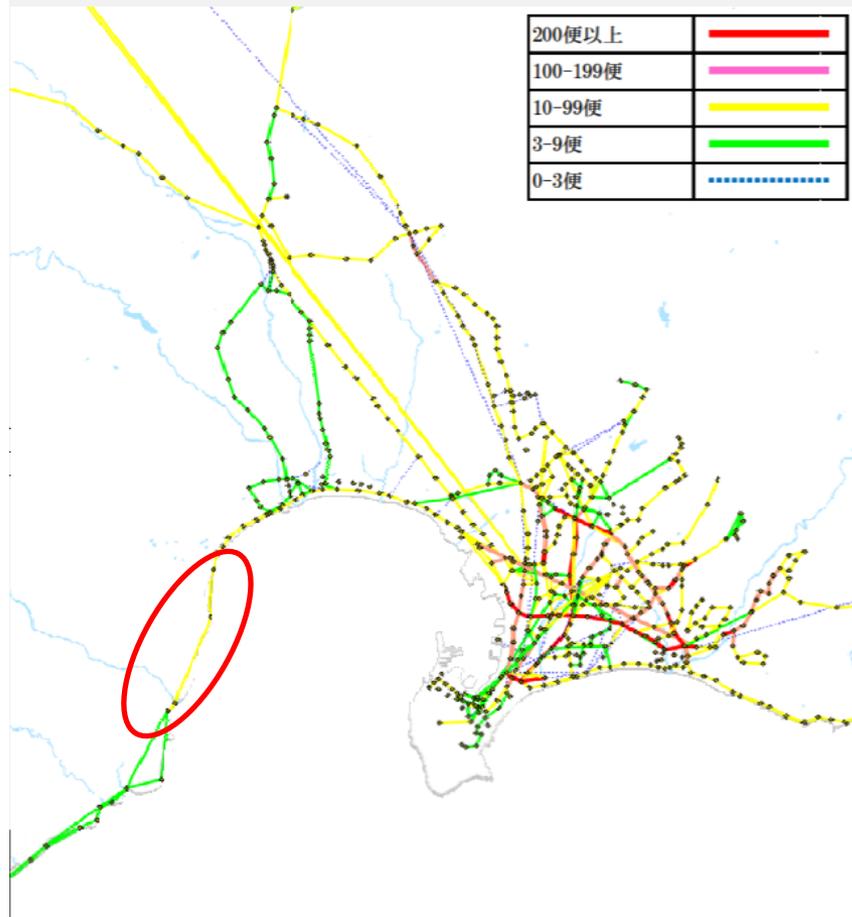
バス路線別 日平均利用者数

5,000人以上	———
3,000-4,999人	———
2,000-2,999人	———
1,000-1,999人	———
0-999人



バス路線別 日平均便数

200便以上	———
100-199便	———
10-99便	———
3-9便	———
0-3便



3.地域公共交通を取り巻く環境 (法体系、本計画の意義)

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？

「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)

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！

地域公共交通をめぐる近年の動き（基本認識）

平成25年12月4日に交通政策基本法が施行されました。

そのポイントは、

1)「日常生活に不可欠な交通手段の確保など」、「まちづくりの観点からの交通施策の促進」、「関係者相互間の連携と協働の促進」などが基本原則として謳われました。

2)基本原則に則り、

- ① 地方公共団体が中心となり、
 - ② まちづくりと連携し、
 - ③ 面的な公共交通ネットワークの再構築
- が求められています。

人口減少社会における地域の活力向上に向けた法制度が整備され始めた！

平成26年11月20日には、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(活性化再生法)が改正・施行されました。

そのポイントは、

- ① 従来の地域公共交通総合連携計画に追加する事項として、「コンパクトシティの実現に向けたまちづくりとの連携」、「地域全体を見渡した面的な公共交通ネットワークの再構築」が示されました。
- ② 地方公共団体が交通事業者などと連携しつつ、マスタープランとなる**地域公共交通網形成計画**を策定できるようになりました。
- ③ 面的な公共交通ネットワークを再構築するために、「地域公共交通再編事業」が創設されました。
- ④ この法律の改正により、地方公共団体が、交通事業者との合意の上で、地域公共交通再編事業を実施するための計画である**地域公共交通再編実施計画**を策定できるようになりました。
- ⑤ この地域公共交通再編実施計画のポイントは、公共交通ネットワークの利便性及び効率性を向上させつつ、面的な再構築を行うこととなっており、国の認定を受けることとなっております。

地域公共交通をめぐる近年の動き（各地の現場から）

国は(国土交通省)、地方創生の第一施策として「**コンパクトシティ+ネットワーク**」の方針を強く打ち出しております。それを推進するために、地域公共交通活性化再生法の改正と合わせて、都市計画法の中で「**立地適正化計画制度**」を創設しました。

これを両輪とした政策を推進するために、全国の運輸局に「**交通政策部**」を設置(従来の企画観光部を再編)、積極的な自治体だけではなく、(課題を理解していない)動かない自治体へも積極的に関与しようとされているようです。

全国の自治体の多くは、地方創生の総合戦略に「**地域公共交通の維持・確保**」を掲げていますが、課題を認識するための調査さえ行っていない、データがない自治体も多くみられます。また、たとえデータがあったとしても、それを生かす方法への認識は決して高くないのがほとんどです。それだけ、従来は、①重要性は認識していても具体的な取組みをしてこなかった、②交通事業者に預けっぱなしだった、③首長の思い付きで運行していた、というのが実態のようです。

そこで、いま、求められているのは？

地域住民、交通事業者、行政が、地域の課題を共有し、地域のあるべき姿(将来像)について、同じ土俵(協議会等)で話し合うとともに、地域の足づくりについて、それぞれ期待される役割と責任を明確にして、地域の実情に応じた公共交通のあるべき姿を目指して努力していくこととなります。

実現化していく“約束事”をまとめたものが、地域公共交通網形成計画となります

地域公共交通網形成計画 策定状況

■ 改正地域公共交通活性化再生法の施行(2014年11月)以降、2019年8月末までに、**528件**の地域公共交通網形成計画が策定され、**35件**の地域公共交通再編実施計画が国土交通大臣により認定

(参照 <http://www.mlit.go.jp/common/001309331.pdf>)

北海道 (31件)	函館市	名寄市
	深川市	岩内町
	岩見沢市	白糠町
	千歳市	白老町
	釧路市	仁木町
	美唄市	安平町
	帯広市	斜里町
	紋別市	音更町
	江別市	当別町
	北広島市	厚岸町
	士別市	釧路町
	石狩市	せたな町
	稚内市	月形町
	室蘭市	共和町
	旭川市	弟子屈町
	小樽市	

網形成計画づくりで求められる 地域公共交通に係る問題の解決の方向性

基本的な考え方：交通政策基本法の基本原則に則って！

- ・ 地域の総合行政を担う地方公共団体が先頭に立って
- ・ 関係者と合意の下で
- ・ まちづくりと一体で

持続可能な地域公共交通ネットワーク・サービスを再構築

策定する網形成計画で留意するポイント

- ① まちづくり、観光振興等の地域戦略との一体性の確保
- ② 地域全体を見渡した総合的な公共交通ネットワークの形成
- ③ 地域特性に応じた多様な交通サービスの組み合わせ
- ④ 広域性の確保
- ⑤ 住民の協力を含む関係者の連携
- ⑥ 具体的で可能な限り数値化した目標設定

再編実施計画について

- ・ 既に認定を受けた団体：**桃色**
- ・ 策定意向のある団体：**クリーム色**

活性化再生法が改正されました(令和2年通常国会で可決成立済)

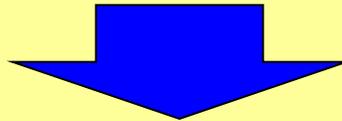
持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組を推進するための
地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律案

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。

凡例 ○：法改正で対応 ●：運用等で対応

地域が自らデザインする地域の足

- 「地域公共交通計画（仮称）」の作成（マスタープランの充実）
 - 地方公共団体による計画作成の努力義務化 ←
 - ネットワークの形成に加え、持続可能性のあるサービスの提供の確保
 - ●公共交通マーケティング手法の活用徹底
 - 公共交通事業者による旅客運送サービスに加えて、自家用有償旅客運送やスクールバス、福祉輸送等地域の旅客運送サービスの総動員
 - ●協議会の方バナンスの強化・人材育成 ←
 - 定量的な目標の設定と、実施状況の分析・評価を明確化
 - 都道府県と市町村の連携強化（市町村から都道府県への計画作成要請）

郊外・過疎地等における移動手段の確保

- 手続きのワンストップ化等MaaSの円滑な普及に向けた措置（再掲）
- 「地域旅客運送サービス維持・確保事業（仮称）」の創設
 - 路線バスの維持が困難な場合等に、地域における旅客運送サービスを確保する仕組みを構築
- 自家用有償旅客運送の位置づけの明確化
- 自家用有償旅客運送制度の実施の円滑化【道路運送法等】
 - 交通事業者が自らのノウハウを通じて自家用有償旅客運送に協力する場合について特例を創設
 - 観光客も自家用有償旅客運送の対象となることを明確化
- ラストマイル対策 ←
 - 需要規模に応じた路線バス、デマンド交通、乗用タクシー等の組合せの最適化

移動者目線の徹底による既存サービスの改善

- 「地域公共交通利便増進事業（仮称）」の創設
 - 路線の再編に加え、運行間隔の調整、使いやすい運賃設定、自家用有償旅客運送の導入等きめ細かなサービス向上を促進
 - 複数モードの協議運賃制度の導入
 - 地域公共交通利便増進実施計画（仮称）の作成に係る手続きの柔軟化
- 共同経営等に係る独禁法の特例創設【独禁法特例法案】
 - 運賃・料金、路線、運行回数等の調整等について、独禁法の適用を除外
- 手続きのワンストップ化等MaaSの円滑な普及に向けた措置
 - 新技術の積極的活用

計画の実効性確保及びサービスの持続性重視

- 「地域旅客運送サービス維持・確保事業（仮称）」の創設（再掲）
- 地方公共団体への通知、意見提出の仕組みの創設
 - 乗合バスに係る新規参入申請があった場合、国土交通大臣が地方公共団体へ通知
 - 地方公共団体・事業者間の協議による意見提出
- 旅客運送事業と貨物運送事業のかけもちの円滑化（貨客混載等）
 - 物流のラストマイル対策とあわせたバス路線等の収支改善
- 「地域公共交通計画（仮称）」と乗合バス等の運行費補助の連動化 ←

以下で、上記の4つの具体策について詳述します。

「地域が自らデザインする地域の足」 具体策としての「地方公共団体による「地域公共交通計画（仮称）作成の努力義務化」

（2019.12.24交通政策審議会地域交通部会資料より）

人口減少の本格化、運転者不足の深刻化等で地域公共交通の経営環境は悪化し、路線廃止等が相次いでいる状況を踏まえ、地域が作成する法定計画（マスタープラン）については、「地域公共交通のネットワークの形成」にとどまらず、「持続可能性のある地域の移動手段となるサービスの提供の確保」という次のステージに移行する必要がある。

このような観点から、これまでの法定計画を活かしつつ、まちづくり（立地適正化計画等）、観光、医療、福祉、教育、情報、物流等の分野と連携し、公共交通事業者による旅客運送サービスの改善・充実に加え、自家用有償旅客運送やスクールバス、福祉・介護輸送、病院・商業施設・宿泊施設・企業等の既存の民間事業者による送迎サービス、物流サービス等、「地域における輸送資源を総動員」することで、持続可能な地域の旅客運送サービスの提供を確保することを目的とする法定計画（地域公共交通計画（仮称））に見直す必要がある。

また、現行制度は、地方公共団体が網形成計画（マスタープラン）を作成することが「できる」こととしているが、地域交通に関する取組を内容とする法定計画は、地域の社会・経済の基盤となるものである。このため、「地域公共交通計画（仮称）」の作成について、地方公共団体の責務であることを明確化するため、努力義務化し、国が予算・ノウハウ面の支援を行うことで、地域における取組を更に促進し、原則として全ての地方公共団体が、協議会方式でマスタープランを作成・共有し、それを確実に実施することとすべきである。

対処療法的(その場しのぎ)ではなく、地域の将来像を踏まえた交通システムの検討が必要！

「地域が自らデザインする地域の足」 具体策としての「協議会のガバナンスの強化、人材育成」

(2019.12.24交通政策審議会地域交通部会資料より)

地域が自ら主体的に地域の移動手段をデザインする、すなわち、地域において、地方公共団体を中心とし、これまで以上に多くの関係者が連携・協働して法定計画を策定し、それに基づく取組を効果的に推進していくためには、関係者の連携・協議の場である「法定協議会」が実効的に機能する必要がある。

このため、有識者、コンサルタント、メーカー等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を図るとともに、実効的な議論プロセスの明確化とその確実な実施を図るべきである。

また、地方公共団体が、これまで以上に主体的かつ積極的に地域公共交通施策に取り組む必要があるが、依然として、人口が少ない市町村をはじめとして、地方公共団体における地域公共交通分野の人材や組織体制が不足している状況にある。

このため、法定協議会の充実等とあわせて、国において引き続き計画策定調査への補助を行うこと、優良事例の横展開を図ること、専門人材データベースの全国展開を図ることなど、地域における人材育成やノウハウの共有に向けた支援を強化すべきである。

また、地方公共団体において、交通と、まちづくり、福祉、教育、観光等の関係部署が緊密に連携して取組を進めることが重要であり、国においても、関係省庁が施策間の実効的な連携を更に進めるべきである。

持続的な地域交通の確保・維持のために、法定協議会の役割が強化されました！

「郊外・過疎地等における移動手段の確保」 具体策としての「ラストマイル対策」

(2019.12.24交通政策審議会地域交通部会資料より)

地方部を中心に、高齢者等が自家用車のない生活への不安が強く、移動ニーズに対応した移動サービスを確保するためには、公共交通の経営環境がますます厳しくなる中、地域の努力や創意工夫を反映しつつ、地域に潜在する資源も十分に活用して、効率的かつ効果的な支援を持続して行うことが必要である。

その際、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）を行いつつ、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、タクシー（乗用）等の運行、さらには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、物流サービスとの連携により、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できるよう、既存の制度についてわかりやすく整理し、手続の簡素化など柔軟な制度整備をすべきである。

地方部を中心に、高齢者等の外出機会を確保するためには、ドアto ドア型のサービスを含め、いわゆる「ラストマイル」の移動手段を確保することが重要である。

このため、需要規模に応じた路線バス、デマンド交通、タクシー（乗用事業）等の組合せの最適化を図るとともに、自家用有償旅客運送の活用や、地方公共団体の関係部局の連携等によるスクールバス、福祉輸送等の積極的活用を推進する必要がある。

自家用車のような利便性が求められますが、公共交通は個人交通ではないことも理解しましょう!

「計画の実行性確保及びサービスの持続性重視」 具体策としての
「地域公共交通計画（仮称）」と乗合バス等の運行費補助の連動化等」

（2019.12.24交通政策審議会地域交通部会資料より）

現行の乗合バス等の運行費等への補助制度は、法定計画（網形成計画）の策定を補助要件として求めておらず、別途に補助金交付要綱に基づく補助計画を策定することとしている。

また、法定計画に定める具体的な内容については、各地域の判断に委ねられている。実態としても、地域内フィーダー系統補助を受けている市町村のうち、法定計画を策定しているのは約半数にすぎない状況である。

真に公的負担による確保・維持が必要な路線等に対し、効果的・効率的な支援を実施していくためには、地域公共交通活性化再生法の計画制度と補助制度を連動化し、鉄道を含む幹線と支線の役割分担など、地域の多様な旅客運送サービスを地域公共交通計画（仮称）に位置づけ、原則として法定協議会に対し補助することで、地域の多様な関係者による連携・協働による計画的な取組を支援することとするべきである。

これにより、地域公共交通計画（仮称）における定量的な目標設定や実施状況の分析・評価と相まって、地域の関係者による取組の継続的な改善が期待される。

従前のフィーダー系統補助が廃止されますが、新たに地域全体への補助制度が創設されます。そのため、地域にあった計画的な取り組み、持続可能な実効性のある取り組みが盛り込まれた計画策定が求められます！