

沖郷地区地域公共交通運行協議会（山形県南陽市）



22年間、地区のほとんどが交通空白地帯だったが、地域住民自ら立ち上がり検討協議し、自分たちに必要な地域交通「おきタク」を導入。利用者の声を反映させ、需要に合わせた負担の少ない運行形態・地域住民の負担金により効率的な財政支出を実現し、持続可能なコンパクトパッケージを構築。

（取組の概要）

1. 多様な主体の実質的参画

- 住民自ら立ち上がり地域住民全員を構成員と位置づけた協議会（当初は検討会）を設立し、視察、勉強会、アンケート調査を実施。アンケート回収率は約80%。検討開始から本格運行まで協議を21回行い、運行内容を入念に検討。
- 市交通担当がタクシー事業者等と調整、公民館が協議会の事務局となり住民主体の協議を後方からサポートし、共通認識を共に積み重ねたことで「おきタク」運行の土台を構築。



住民参加の勉強会の様子



運行開始セレモニー
（山形新聞 R1.10.2）

2. 創意工夫

- (1) 乗用タクシーをベースとする持続可能性を重視した運行形態の構築
- 住民アンケートで高齢者小規模需要を把握し、乗合型交通では非効率な運行となることから、あえて「乗用タクシー」として運行し、利便性を確保。
 - 需要に合ったサービスレベルを入念に協議し、**経費、事業者の手間も含めた負担の少ない運行形態**を創り上げた。さらには地区の負担金も合わせることで、より効率的な財政支出を実現し、協議会をバランサーとする持続可能なコンパクトパッケージを構築した。
- (2) 高齢者のおでかけの足となる「おきタク」
- 高齢者の外出のハードルを下げることで外出機会が増加。まちの賑わい創出、免許返納数の増加に寄与。

※利用者アンケートより
「おきタク」により外出機会が増加したと回答した人 約4割
免許返納すると回答した人 導入前4人 → 導入後38人

3. 自立性・継続性

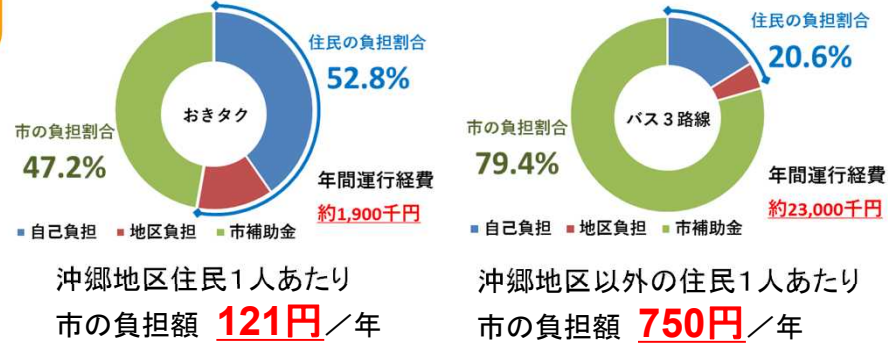
- (1) 地域の支え合いの意識
- 地域の支え合いにより運行するサービスとして、対象者や利用の有無を問わず全世帯(2,513世帯)から負担金(200円/戸・年)を徴収し、継続性と住民の意識を向上。
- (2) 公共交通としてのタクシー事業者の維持存続
- 本事業でタクシーを利用することで事業者の収益の安定化にも寄与。タクシー事業者の存続により地域の交通インフラが維持され、観光等の一般利用者利便の維持継続が図られる。

●「おきタク」の概要

対象者	沖郷地区の60歳以上（利用登録が必要） 登録者以外の家族や知人も相乗りが可能
運行時間	平日8時から17時 ※前日予約
運行範囲	自宅とおきタクのりば※間の移動
運賃	1乗車 500円(片道)
利用状況	医療66% 商業19% 金融5% 公共機関10%

※おきタクのりば・・・協議会が指定する乗降場所
現在は医療・金融・公共機関、商業施設54箇所

●「おきタク」と市内路線バス(3路線)の運行経費負担割合・負担額の比較



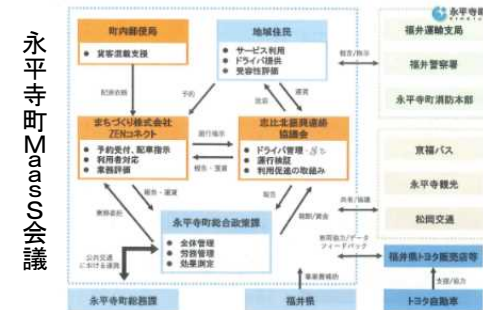
- 多様な主体が関与した**共助による地域のための新たな移動手段**の仕組みを構築
- 鉄道線の廃線跡を活用して**自動運転の実証実験を実施し、自家用有償旅客運送として地域に実装**
- 町の「**公共交通を活用して地域課題を解決する姿勢**」と実行力で、**地域交通の持続性を確保**



(取り組みの概要)

1. 多様な主体の実質的参画

・住民の移動利便性向上を目的として、地域住民、関係団体、大学、民間事業者等が町内・町外・県外から集まり「永平寺町MaaS会議」を立ち上げ、課題の発掘とその解決を目指し、地域公共交通会議とすみ分けつつ、多角的に議論。



2. 創意工夫

①「ZEN drive」の運行

- ・一般交通の交差が少なく、かつ一大観光地である曹洞宗大本山永平寺に直接アクセスできる鉄道廃線跡「永平寺参道」の自動運転実験への適性に着目し、国による自動運転実証実験事業に選定。
- ・実験の結果を踏まえ、監視者1：車両3（運転席無人）の自動運転、及び自動運転車両を使用した**自家用有償旅客運送（定時定路線）**を全国で初めて社会実装。禅宗曹洞宗に因み「ZEN drive」と命名。
- ・**路線バスを補完**する形で導入し、住民の移動手段として**地域に根差したもの**となっている。



3両を同時監視

②「近助タクシー」の運行

- ・利用状況の良くなかった定時・定路線のコミュニティバスへの町の負担の高止まりを背景として、**地域のニーズ・実態に適合した輸送手段**として、自家用有償旅客運送（予約型・面輸送）を選択し、まちづくり会社等と連携して運行。地域による支えあいをテーマとして『近助タクシー』と命名。
- ・コミバス車両は他路線に振り替え、増便したことで地域全体の**公共交通利便性が向上**。

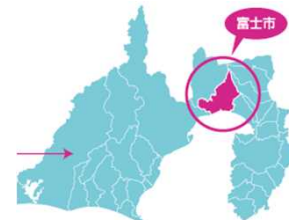


下校のために自動運転車両に乗車する小学生

3. 自立性・継続性

- ・「ZEN drive」は永平寺への観光客の誘致にも活用。観光利用にあたっての利便性を向上させて集客し、**観光客からの収入を基盤とした地域のモビリティサービスの持続性確保を企図**。
- ・「近助タクシー」運行にあたり、日本郵便(株)と連携する中で、今後の**配達員不足**の懸念をとらまえ、**近助タクシーの住民ドライバーが「ゆうパック」を配達する実証実験（貨客混載）**を実施。
- ・町の「**公共交通を活用して地域課題を解決する姿勢**」を背景として、率先して様々な実証・検証に取り組んだ上で、**実際に社会実装**につなげ、地域全体の持続性向上を図っている。





- ▶ 「富士市公共交通利用促進条例」を施行し、公共交通利用促進に関し基本理念を定め、市、市民、市内事業者及び公共交通事業者の果たすべき責務・役割を明確化。
- ▶ コミュニティ交通について収支率目標を設け、未達の場合には**地元が負担**する制度を導入し、持続性を確保。
- ▶ 交通施策に係る自治体による財政出動が求められる中、**積極的かつ秩序立った交通政策の実践例として卓抜。**

1. 多様な主体の実質的参画 【取り組みの概要】

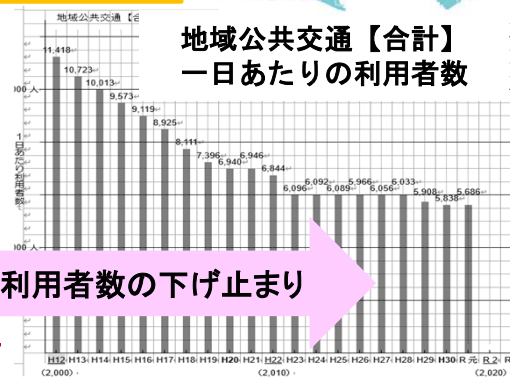
- 『富士市公共交通利用促進条例』の制定・施行（令和元年7月）
地域公共交通計画の策定（令和3年3月）に先行して、公共交通を将来にわたって「持続可能なもの」にしていくために取り組むことを条例で明示。条例を受けて策定した新計画においては、まちづくり・観光・福祉施策との連携を明記。

2. 創意工夫

- **福祉施策と連携として高齢者向け「おでかけバス」を運行**
・「自分で動ける高齢者」は福祉輸送の網から漏れる一方、高齢者のバス停駅勢圏が一般利用者より狭くなることに着目し、交通部局が主導、福祉部局と連携して隠れた交通空白地域をカバーし、高齢者の足を確保。
- **乗継円滑化等によるネットワーク形成・利便性向上**
・バス間の乗継ぎの際に利用できる「乗継割引券」や岳南電車・路線バス・コミュニティ交通で利用可能な「市内共通回数券」を発行。公共交通が網として機能するよう乗継環境の向上施策を実施。バスロケ・ICカード導入等のハード整備についても国と協調して支援。

3. 自立性・継続性

- **地域との協働によるコミュニティ交通の運行の実施**
・**12地区14路線**（R1年度）を地域との協働によるコミュニティ交通（地域路線）として運行。導入については、地区からの「立候補制」による参加型の協働事業とし、運行地区の住民が名付けた愛称の使用、キャラクター設定などを行い「マイバス」意識を醸成。
- 『**1/3ルール**』によるコミュニティ交通運営
・地域路線については、**運行収入が経費の1/3に達しなかった際、不足分を地元が負担**をして持続性を確保する方式『**1/3ルール**』を導入し、**10年以上にわたって継続。**
- ・地域と市担当者が膝詰めで議論して**協定を毎年更改**。利用状況についても逐次共有し、改善を検討。



☆公共交通利用者数の下げ止まり



特定非営利活動法人 持続可能なまちと交通をめざす再生塾

まちづくりや交通に携わる行政、交通事業者、コンサルタントの実務者や地方議員等を対象に、各フィールドの課題解決策の提案を通じた人材育成を行い、持続可能なまちと交通の実現に貢献。

(取組の概要)

1. 多様な主体の実質的参画

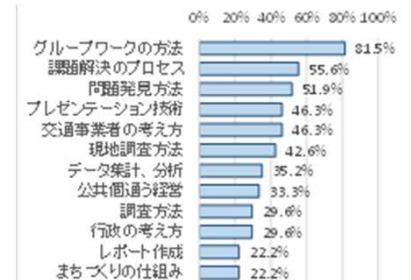
- まちづくりや交通に携わる行政、交通事業者、コンサルタントの実務者や地方議員を対象にプログラムを提供。
- 学識経験者、行政関係者、技術者の有志らが運営に参画しており、ラーニングファシリテーター(LF)として塾生をサポート。
- 塾生は、チームに分かれて課題解決策を議論。議論を通じて各種知識・スキルが身につくとともに、**バックグラウンドが異なる者同士で議論を行うことが大きな刺激**となったとの塾生の声が多い。



グループワークの様子
(LFが参加者をサポート)

2. 創意工夫

- 「基礎編セミナー」及び「アドバンスドコース」を基本のプログラムとして用意。また、行政団体の職員だけでなく、地方議員を対象とした「地方議員対象セミナー」も開催。さらに、統計等の活用方法を教える「技術セミナー」も開催。**10年以上取組を行っており、全コースで延べ1,229名が参加。**
- 「アドバンスドコース」では、実際の自治体・交通事業者に対して課題解決策を提案する場を提供(これまでに**自治体:14団体、交通事業者:12団体(計26団体)に対して提言を実施**)。
- 「再生塾」という名称ではあるものの、一般的な塾のような特定の答えを教える形式ではなく、**参加者間での自由な議論を前提に、課題発見や解決策検討のプロセスを経験してもらう**ことが目的。



受講を通じて身につけた知識・スキル

3. 自立性・継続性

- 人材育成には相当の労力と時間が必要であると考え、着実に継続した活動を行うべく、NPO法人として平成21年に立ち上げた。
- 塾生をサポートするLFの育成にも力を入れており、取組開始時には理事7名がLFであったところ、アドバンスドコース修了生等がLFとなり、現在は18名にまで増加している。
- 自治体や交通事業者への提言により、公共交通の利便性が向上。【提言を通じて、持続可能な交通を実現】**
(例)再生塾の提言を参考にした京都バス株式会社が、京都市交通局と協力し、利用者の利便性向上策(バス停名及びバス車内案内表示の統一による乗継ぎの円滑化等)を実施。**バス利用者数増加の一因となった**(2012年→2018年で約20%増加。)
- また、修了生が所属組織内のリーダーとなり、塾を通じて学んだ技術や交流関係を活かしながら各種取組を実現。
(特に、市町村の交通担当者は1~2名ほどであり、相談相手が組織内に存在しないこともあるため、貴重なつながりとなっている。)**【塾生が組織内でリーダーとして活躍し、組織の活性化に貢献】**
(例)・再生塾を修了した塾生同士で、各地の新型コロナウイルス対策事業について情報交換。当該情報を参考とし、市職員が、**当該市における乗合バス向け感染防止対策事業を取り仕切った。**
・再生塾を修了した民間事業者の職員が、塾を通じて学んだ現地調査・データ分析・コスト分析等の手法を用いて社内での提案を行い、**新たな交通モードの実証実験を実施することとなった。**



バス車内案内表示の統一
(左:京都市交通局 右:京都バス)

つるぎ町地域公共交通活性化協議会 (徳島県つるぎ町)

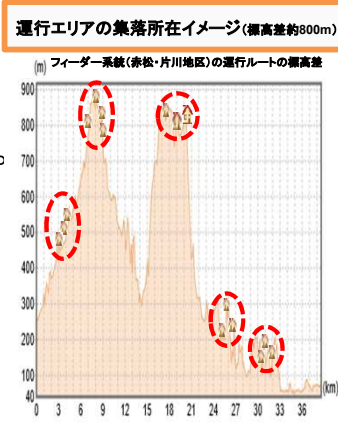


高齢化・過疎化が進む山間部において、民間バス事業者の撤退後の代替輸送手段として、つるぎ町がイニシアティブをとってコミュニティバス(自家用有償旅客運送)を導入し、移動需要をきめ細やかに把握しつつ、関係者がコミュニティバスの利用を支え、満足度の高い交通ネットワークを形成した。

(取組みの概要)

1. 多様な主体の実質的参画

- ◆ 町が一元的に住民の利用意向を把握し、**町内全域でコミュニティバスを導入**。**町職員が運行計画を作成**するほか、積残し対応のため、**町の担当職員が安全運転講習を受講**。
- ◆ 町内17地区で開催している懇談会には**住民が積極的に参画**し、既存のタクシー事業者によるサービスの利用実態やコミュニティバスで対応すべき日常生活に必要な交通サービスを明確化。
- ◆ 目的地となる街中の**施設関係者が**、コミュニティバスによる**外出をサポート**。
 医療機関: 診察日をコミュニティバス運行日・時刻に合わせて設定
 商業施設: 待合環境の改善
 道の駅: 手荷物預かりサービスを実施
- ◆ 観光部門と連携し、**主要観光地への来訪者ニーズを細かく把握**。



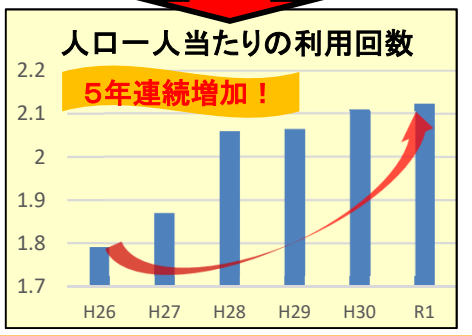
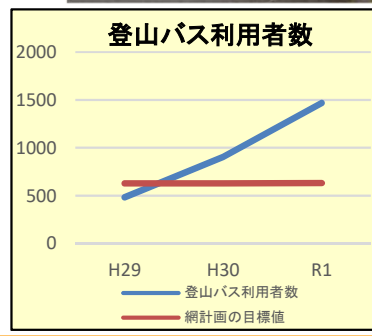
2. 創意工夫

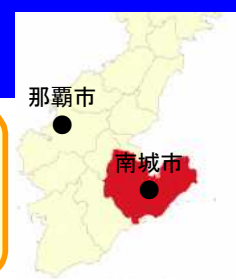
- ◆ フィーダー系統は、**住民ニーズを細やかに捉えて作成された運行計画や町職員の積残し対応により、効率的な運行(小型車両による曜日運行)**としている。医療機関などの**施設関係者の協力により、コミュニティバス利用者の外出を効果的なものとし、利用者満足度95%を実現**。
 ※既存のタクシー事業者に配慮することで、コミュニティバスのサービスレベルも効率的なものになっている。
- ◆ 剣山への来訪者の移動手段として登山バスを導入。既存の**コミュニティバス(幹線バス)を軸に登山バスを効率的に接続**することで高頻度運行を可能とし、**地域の観光振興に大きく寄与**。



3. 自立性・継続性

- ◆ 住民との懇談会を定期的に継続しているほか、運転手から毎日利用動向をヒアリングすることで得た情報を基に、**柔軟かつ徹底的に効率的なサービスの変更**を行っており、
 ✓ 自家用有償旅客運送導入前と比べ、**公的負担額は約37%減少**
 ✓ **人口一人当たり利用回数が増加**
- ◆ 来訪者の移動需要を着実に利用につなげており、**収支率の向上を実現**。
- ◆ (来訪者用のコミュニティバス導入後、**収支率は6%向上**)





「公共交通網のハブの整備」「定時・速達性の高い幹線バスの導入」「ハブとまちの拠点等を結ぶ支線バスの導入」の3つの再編の考え方をもとに地域公共交通再編実施計画を策定し、**抜本的な再編を実施**。
 ・新たな支線バスの運行、幹線バス・デマンド交通・運賃体系の見直し等、まちづくりと連携し、新たな都市構造や人の流れに対応した公共交通体系(ハブ&スポーク)を構築し、**利用者の大幅な増加を実現**。

(取組の概要)

1. 多様な主体の実質的参画

- 2013年にデマンド交通「おでけなんじい」を運行開始したが、利用予約で飽和状態に。また、市の中核地(地理的中心地)では新たなまちづくりが展開。公共交通の体系的・抜本的な見直しを志向するようになった。
- 市とバス会社3社が**再編に関する協定書を締結**(2018年)し、**市がイニシアティブ**を取りながら、各社の**エリア意識を打開**し、幹線・支線の切り分けやルートを設定。2016年から3年半の協議・調整を経て再編を実施。
- 市民ワークショップ、アンケート等による意向把握を実施。ワークショップでは公共交通の現状・役割等について話し合い、取組メニューを検討した。参加者からの**人の流れにあった路線になってない、皆が利用したい公共交通、ハブの必要性、家族による送迎の負担減、低運賃等の意見を再編計画に反映し実現させた**。

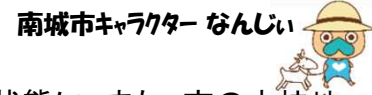
2. 創意工夫

- 市の中央部に移転した**市役所にハブ機能となるバス停を整備**し、幹線バス、支線バスを接続し、**通勤・通学に合わせたダイヤ設定**により市内～市外への移動がスムーズとなった。
- 市外にアクセスする路線バスを幹線バスと位置づけ、**8系統を市役所バス停発着に集約**。
- 2社バラバラに設定していた那覇行きのダイヤを**約20分の等間隔運行に調整**、11便増便し**利便性が向上**。
- 市内線「Nバス」**を2019年10月から運行し各地区拠点や観光地に連絡。港へ乗り入れ、**航路へも接続**。
- バスロケシステム、乗降カウントシステム、デジタルサイネージを導入、GTFSやグーグルマップでの乗換検索への対応。**特にバスロケは自宅出発時に便利と好評で、乗換検索はインバウンドにも利用されている**。

●市役所内にバス案内所を設置するとともに**公共交通アテンダント「Nバス娘」**を配置。コミュニケーションを取りながら丁寧な案内を行うとともに**乗り方教室、利用促進イベントやSNS等による情報発信を実施**。

3. 自立性・継続性

- 幹線バスの起終点を市役所に集約したことにより、市内区間の距離が減少し**大幅に経費削減**。また、**スクールバスの統合やデマンド交通の車両小型化による経費削減**も実施。
- 今後も多様な主体と連携し、各種データの取得とPDCAサイクルによる**持続可能な発展**を目指す。



協定書を締結する市長とバス会社の代表3名



Nバスのシンプルモダンなデザイン



なんじい降車ボク

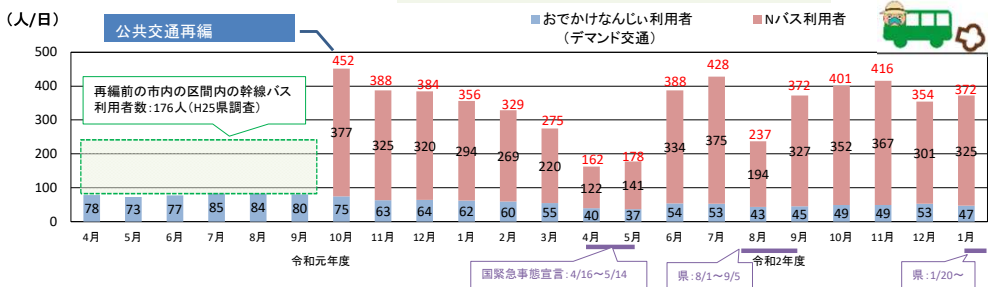


図 令和元年10月の再編前後の支線バス利用者推移



ハブ機能の市役所バス停



市民ワークショップ



アテンダントNバス娘による案内



乗り方教室