2019北海道内市町村の公共交通の整備状況調査報告書

2019年10月1日

特定非営利活動法人
公共政策研究所

目　　次

１　調査の概要　　・・・3

２　北海道内市町村の公共交通の現状
　２－１　市外の公共交通による移動手段　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・6
　２－２　市内の公共交通による移動手段　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・13
　２－３　まちの中心部（徒歩圏内）にある施設の有無から見る
　　　　　公共交通手段の必要性　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・33
　２－４　公共交通の課題（現状）　　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・36
　２－５　公共交通の課題の背景（原因）　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・38

３　公共交通に関する現状に対する行政・住民・議会の認識
　３－１　行政・住民・議会の公共交通に関する課題認識状況　・・・・・・41
　３－２　行政・住民・議会の公共交通に関する課題認識の所在・・・・・41
　３－３　市の行政・住民・議会の公共交通に関する認識　・・・・・・・・・・・42
　３－４　町村の行政・住民・議会の公共交通に関する認識　・・・・・・・・・42

４　市町村（行政）の「公共交通」への取組み
　４－１　市・町村別「公共交通」を担当する専門部署の設置状況　・・・45
　４－２　市・町村別、「公共交通問題」を協議する庁内横断的組織
　　　　の設置状況　・・・45
　４－３　市・町村別「公共交通問題」を相談する相手　・・・・・・・・・・・・・46
　４－４　市・町村別地域の現状の把握調査　　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・46
　４－５　市・町村別公共交通の現状把握　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・47
　４－６　市・町村別公共交通の利用者の移動特性やニーズの把握・・47
　４－７　市・町村別公共交通に関する協議会の設置　・・・・・・・・・・・・・・48
　４－８　市・町村別公共交通問題の対策を取り上げている計画　・・・・48
　４－９　市・町村別公共交通とどのような政策との連携を重視しますか
　　　　　　　　　　　　　　　　　　　　　　　　　　　　　　　・・・・・・・・・49
　４－10　市・町村別地域の公共交通を確保・維持していくために、
　　　　　どのような取組み（工夫）を行っているか　・・・・・・・・・・・・・・49

４－11　試験運行又は導入後の成果や課題　・・・・・・・・・・・・・・50
４－12　新たな公共交通の導入を検討する時のヒントとなる
　　　　工夫等　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・51
４－13　市・町村別公共交通があることが、地域の衰退の
　　　　歯止めになるか　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・52

５　国が進める地域公共交通の活性化及び再生に関する取り組みへの関わり
５－１　市町村の公共交通網形成計画・再編実施計画の策定に
　　　　関する認知度　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・53
５－２　市町村の公共交通網形成計画の策定状況　・・・・・・・・・53
５－３　市町村の公共交通網形成計画の策定段階　・・・・・・・・・56
５－４　市町村の公共交通再編実施計画の策定状況・・・・・・・・56

６　その他
６－１　地域公共交通に関し、参考としている市町村名・参考と
　　　　したこと　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・58
６－２　地域公共交通に関するご意見　・・・・・・・・・・・・・・・・・・58

７　公共交通の調査におけるアウトプット（結果）とアウトカム（成果）
７－１　公共交通調査の結果　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・59
７－２　公共交通調査の成果　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・67

Ⅲ　資料編
１．調査票　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・71
２．公共交通の取組み事例　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・80

あとがき　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・125

1　調査の概要

（1）調査対象

北海道内179市町村議会

（2）調査期間

2019年4月1日～5月29日

（3）調査実施主体

NPO法人 公共政策研究所

（4）調査時点

2019年4月1日
（人口は2018.1..1現在）

北海道の交通基盤の現況

北海道運輸交通審議会地域公共交通検討会議資料より

（5）調査の目的

　住民の通院や買物時の日常生活及び観光客の足としての公共交通が地域にあることが、地域の衰退の歯止めになるという視点のもと、市町村は地域の足として、どのような公共交通手段を選択しているかを把握することで、住民の日常生活及び観光客の足を確保する対策がとれていない自治体のヒントとなることを目的とした。

（6）回収率

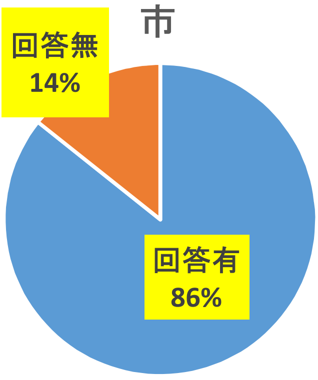
①北海道市・町村別回答状況（市では86%、町村では58%と町村の回答率が低い）

市・町村別回答率

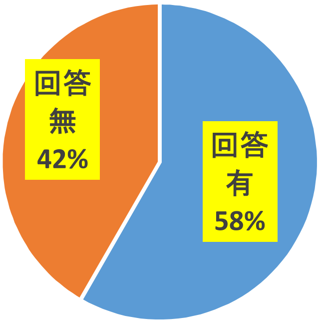
	市町村数	回答数	回答率
市	35	30	86%
町村	144	83	58%
計	179	113	63%

コメント：北海道の市・町村別回答状況は、市が86%の回答状況に対し、町村は58%と、町村での回答率が低い結果であった。
全体では63%の回答率であった。

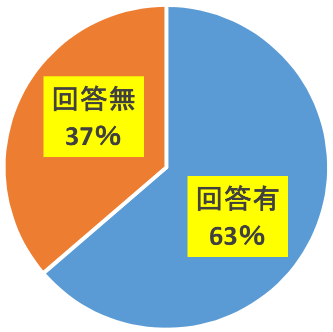
市



町村



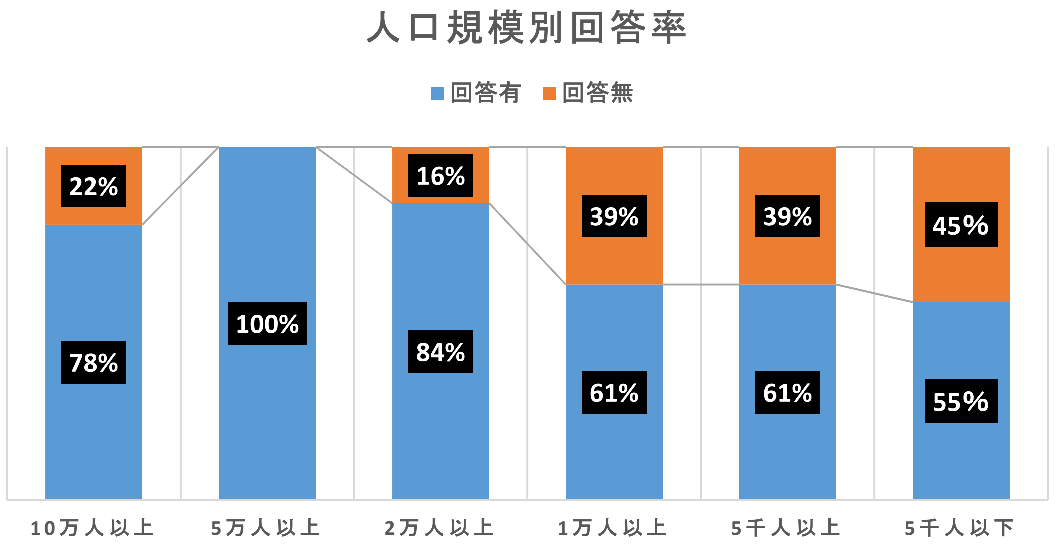
全体



②北海道人口規模別回答状況（人口規模1万人以下の回答率が57%と低い）

人口規模別回答率

人口規模	市町村数	回答数	回答率	回答率2
10万人以上	9	7	78%	75%
5万人以上	6	6	100%	
2万人以上	19	16	84%	
1万人以上	23	14	61%	
5千人以上	44	27	61%	57%
5千人以下	78	43	55%	
計	179	113	63%	



コメント：北海道の人口規模回答状況は、人口規模1万人以上の市町村が75%、人口規模1万人以下の市町村が57%と、人口規模1万人以下の市町村の回答率が低い結果であった。

（参考）北海道の人口区分にみる市町村の構成（人口規模1万人以下の自治体が68%もある。《約2／3》）

人口規模	市町村数	比率	累積比率	備考
10万人以上	9	5%	5%	32%
5万人以上	6	3%	8%	
2万人以上	19	11%	19%	
1万人以上	23	13%	32%	
5千人以上	44	25%	56%	68%
5千人以下	78	44%	100%	
計	179	100%		100%

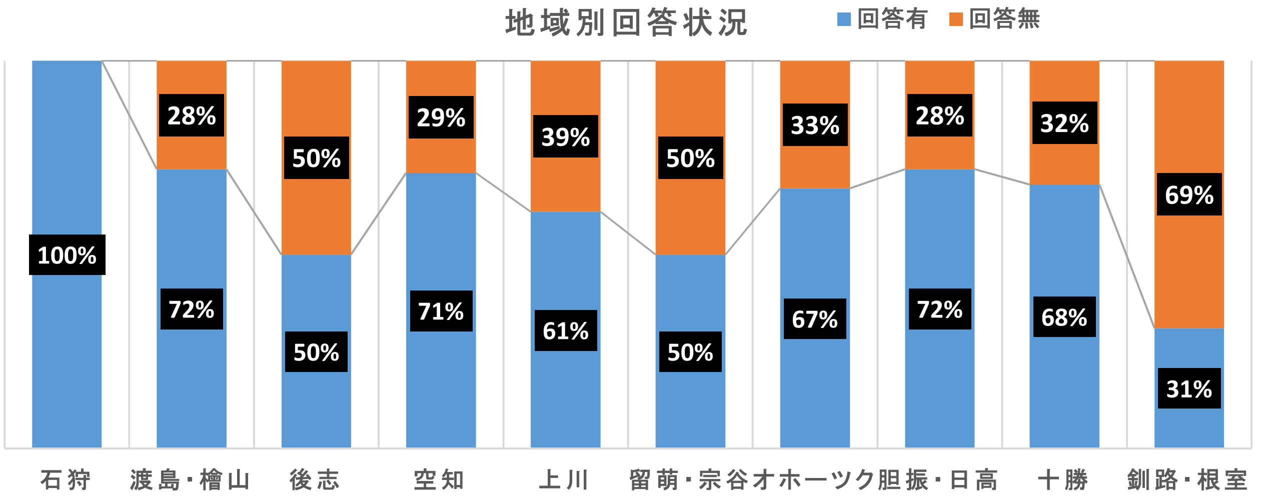
コメント：北海道の人口規模別の特徴は1万人以上の市町村の比率が32%、1万人以下の市町村の比率は68%と、1万人以下の市町村の比率が非常に高い。

③地域別回答状況（釧路・根室での回答率が31％と低い）

（注）釧路・根室地域の回答率が低いことから、今後の分析では、釧路・根室地域は参考値とした。

地域別回答率

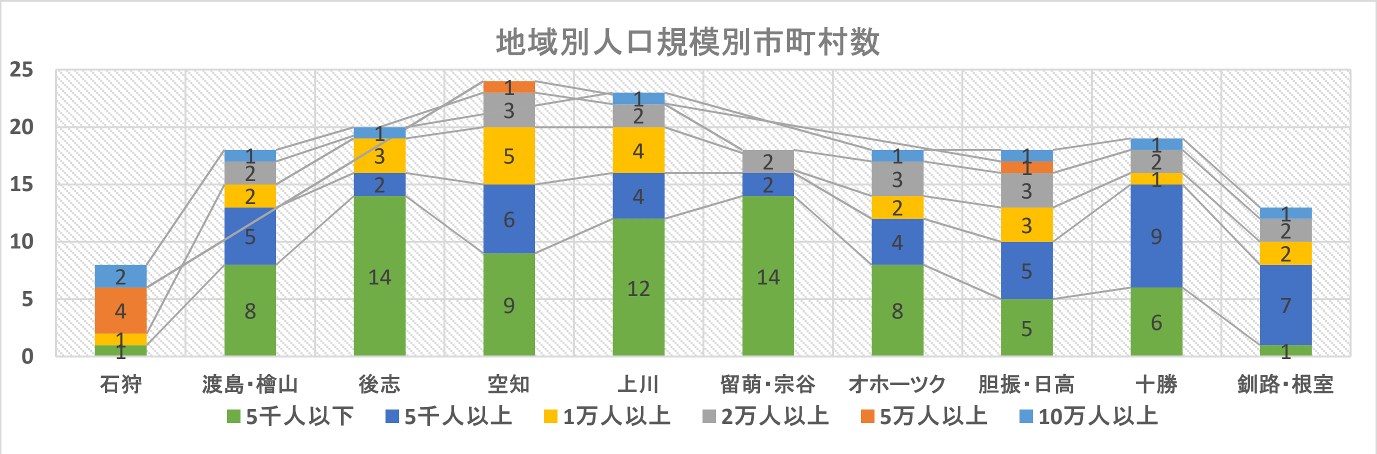
	石狩	渡島・檜山	後志	空知	上川	留萌・宗谷	オホーツク	胆振・日高	十勝	釧路・根室	計
市町村数	8	18	20	24	23	18	18	18	19	13	179
回答数	8	13	10	17	14	9	12	13	13	4	113
回答率	100%	72%	50%	71%	61%	50%	67%	72%	68%	31%	63%



コメント：
北海道の地域別回答状況は石狩（100%）、渡島・桧山、胆振・日高（72%）と回答率が高かった。一方、釧路・根室（31%）の回答率が特に、低かった。

（参考）北海道の地域別人口規模別市町村数

人口規模	石狩	渡島・檜山	後志	空知	上川	留萌・宗谷	オホーツク	胆振・日高	十勝	釧路・根室	計
10万人以上	2	1	1		1		1	1	1	1	9
5万人以上	4			1				1			6
2万人以上		2		3	2	2	3	3	2	2	19
1万人以上	1	2	3	5	4		2	3	1	2	23
5千人以上		5	2	6	4	2	4	5	9	7	44
5千人以下	1	8	14	9	12	14	8	5	6	1	78
計	8	18	20	24	23	18	18	18	19	13	179



２　北海道内市町村の公共交通の現状

（注１）回答をいただいた市町村の個別情報に配慮し、市町村名を略名（市1・町村31等）とし、集計データは非公開とした。
（注２）釧路・根室地域の回答率が低いことから、地域別の分析では、釧路・根室地域は参考値とした。
（注３）①コミュニティバス（以下「コミバス」）とは、一般乗合旅客自動車運送事業者に委託して運送を行う乗合バス（乗合タクシーを含む。）（道路運送法第4条許可）をいう。（緑ナンバー）
②市町村運営有償運送とは市町村自ら自家用有償運送者の登録を受け行う（道路運送法第79条登録）をいう。（白ナンバー）
③NPO等運営有償運送とはNPO等自ら自家用有償運送者の登録を受け行う（道路運送法第79条登録）をいう。（白ナンバー）

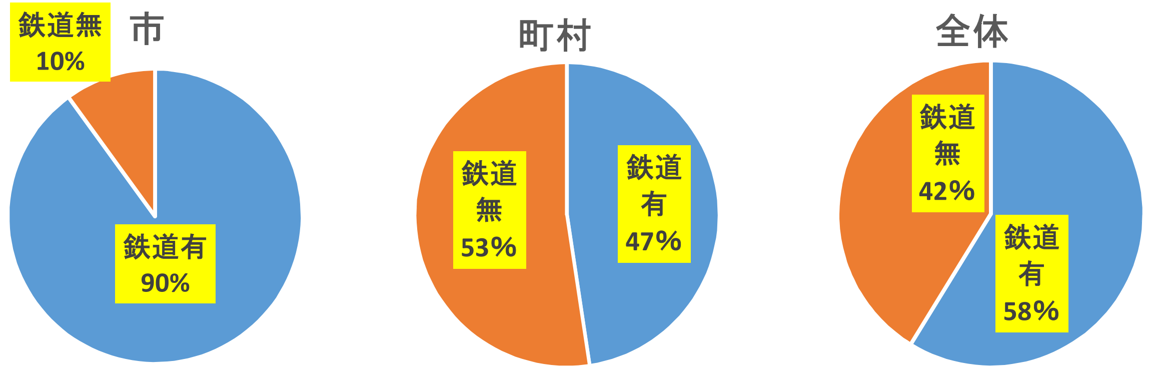
２－１　市外の公共交通による移動手段

①市・町村別鉄道（JR）の有無（道内で鉄道が利用できる市町村は58％と低い）

鉄道による市外の移動手段の有無

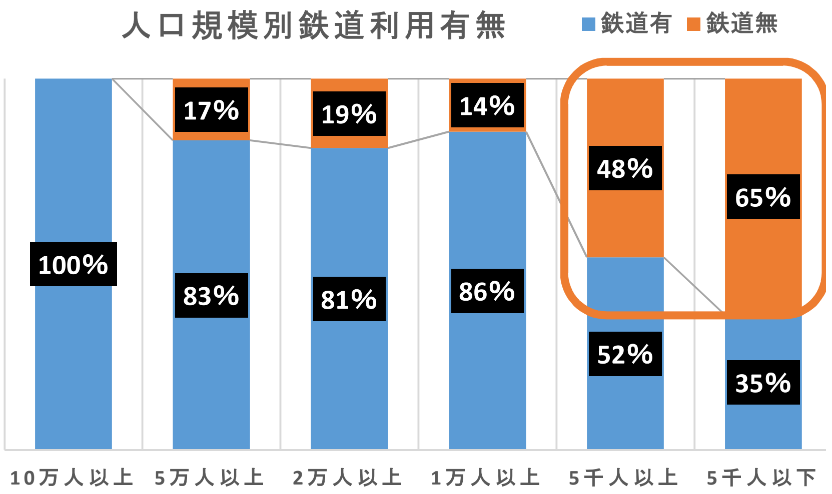
	鉄道有	鉄道無	計
市	27	3	30
町村	39	44	83
全体	66	47	113

コメント：市外への移動手段として鉄道があるのは、市では90％、町村では47％、全体では58％と、鉄道（JR）への依存度が低い。



②人口規模別鉄道による移動手段の有無（人口規模1万人以下では59％と、鉄道への依存度が低くなる）

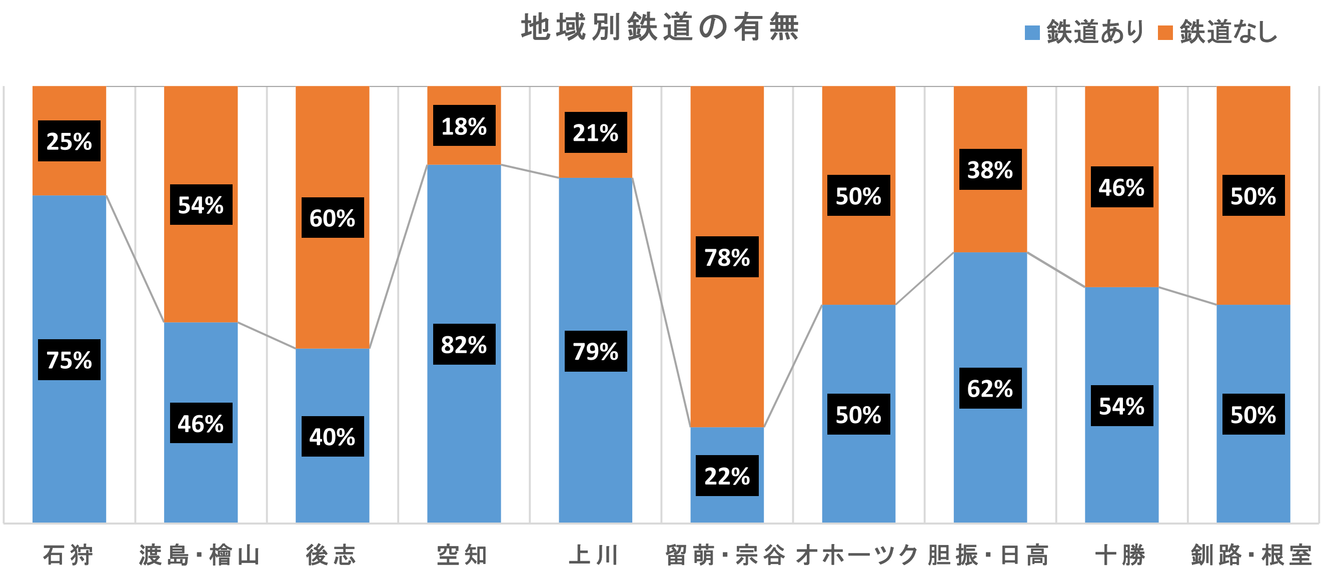
人口規模	鉄道有	鉄道無	有比率	無比率
10万人以上	7	0	100%	14%
5万人以上	5	1	83%	
2万人以上	13	3	81%	
1万人以上	12	2	86%	
5千人以上	14	13	52%	59%
5千人以下	15	28	35%	



コメント:j人口規模が10万人以上では、利用者も多いことから鉄道利用が100％出来るようになっている。それに対し、人口規模が小さくなるにしたがって、利用できる市町村数が減少していく。

③地域別鉄道による移動手段の有無（留萌・宗谷や渡島・桧山・後志では鉄道への依存度が低い）

	石狩	渡島・檜山	後志	空知	上川	留萌・宗谷	オホーツク	胆振・日高	十勝	釧路・根室
鉄道あり	75%	46%	40%	82%	79%	22%	50%	62%	54%	50%
鉄道なし	25%	54%	60%	18%	21%	78%	50%	38%	46%	50%

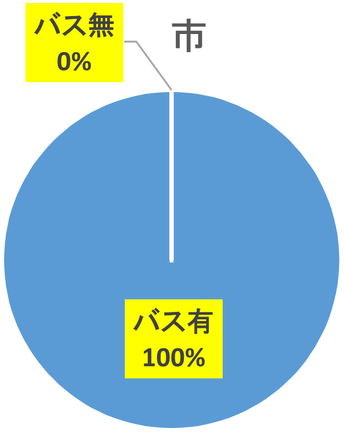


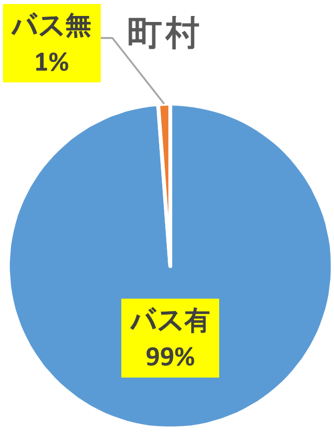
④市・町村別地域間幹線バスの有無（道内の市外の移動手段としてバス（99%）への依存度が高い）

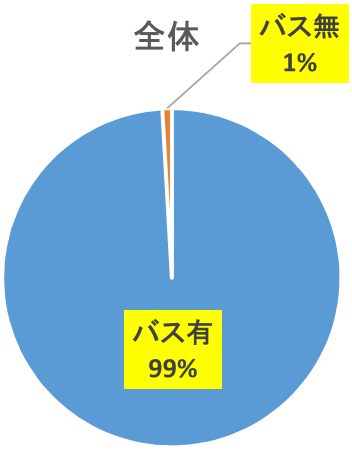
地域間幹線バスによる市外の移動手段の有無

	バス有	バス無	計
市	30	0	30
町村	82	1	83
全体	112	1	113

コメント：市外への移動手段としてのバスがあるのは、市では100%、町村では99%、全体でも99%と、バスへの依存度が高い。
地域間幹線バスが無いのは町村109のみであった。







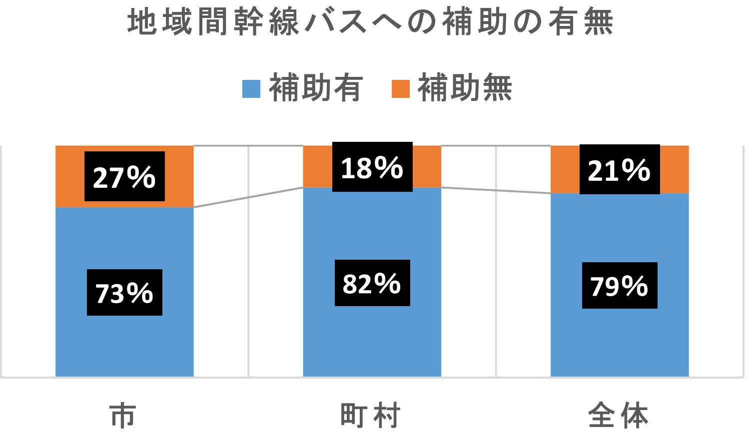
⑤地域間幹線バスへの補助の有無（地域間幹線バスは補助金（79％）によって維持されている）

地域間幹線バスへの補助の有無

	補助有	補助無	計
市	22	8	30
	73%	27%	100%
町村	63	14	77
	82%	18%	100%
全体	85	22	107
	79%	21%	100%

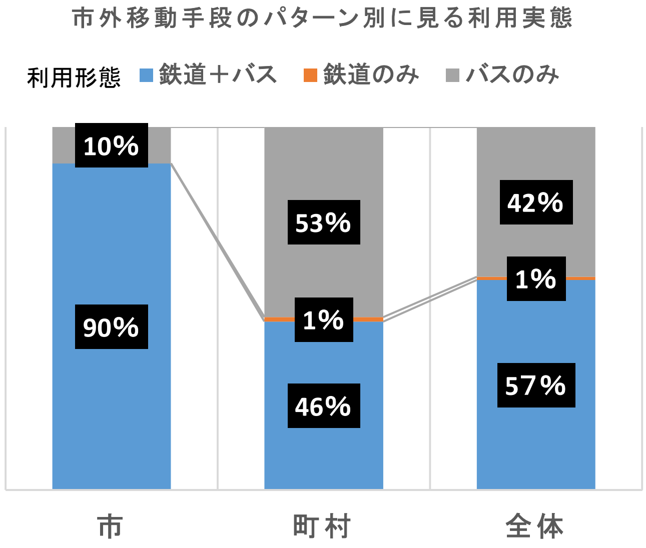
（注）回答無が6町村あった。

コメント：主要な市外の移動手段である地域間幹線バスの79％は国等からの補助により維持されている。市外を結ぶ地域間幹線バスの補助を受けている比率は、市より町村の方が高い。

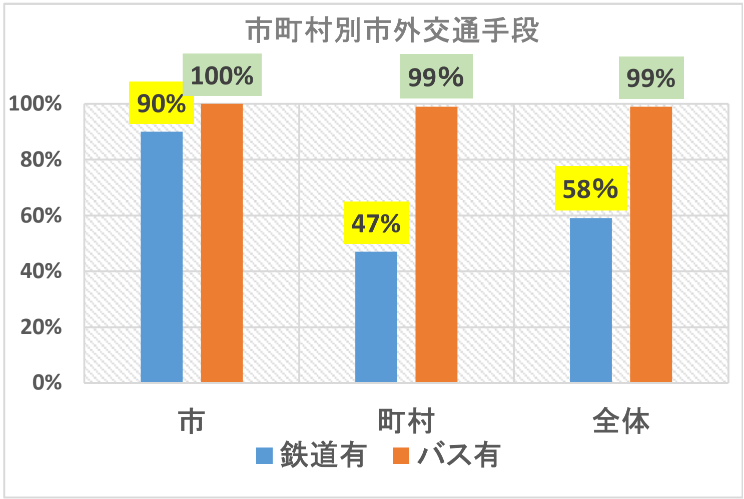


⑥市・町村別市外移動手段の利用パターン（市外の移動手段なしの市・町村は0であった）

パターン	鉄道	バス	市	町村	全体
1 鉄道+バス	○	○	27	38	65
			90%	46%	57%
2 鉄道のみ	○	×	0	1	1
			0%	1%	1%
3 バスのみ	×	○	3	44	47
			10%	53%	42%
4 なし	×	×	0	0	0
			0%	0%	0%
計			30	83	113



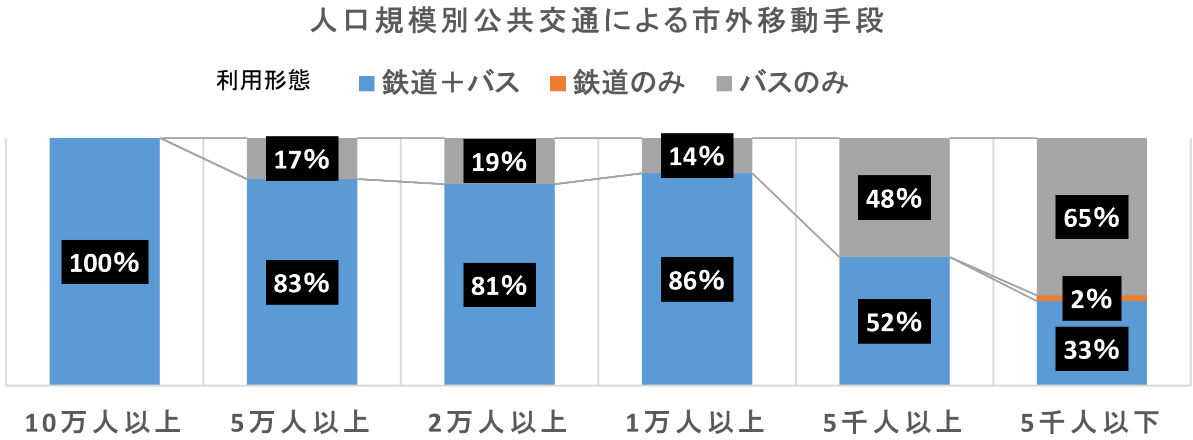
（参考）市・町村別市外交通手段



コメント：鉄道＋バスのパタン1は市が90％、町村が46％、バスのみのパターン3は市が10％、町村が53％と町村では市外の交通手段は鉄道よりバスが主力となっている。また、鉄道もバスもないパターン4は市・町村共に0であった。鉄道のみは、町村109のみであった。

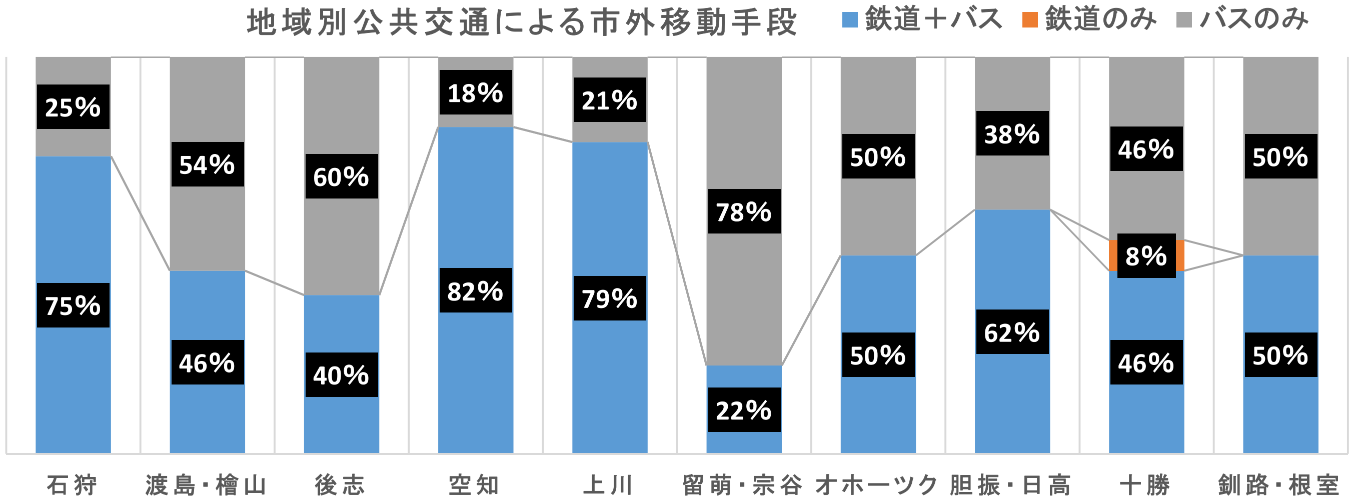
⑦人口規模別市外移動手段の利用パターン（人口規模が１万人以下では鉄道よりバスへの依存度が高くなる）

パターン	鉄道	バス	10万人以上	5万人以上	2万人以上	1万人以上	5千人以上	5千人以下	全体
1	○	○	7	5	13	12	14	14	65
鉄道+バス			100%	83%	81%	86%	52%	33%	58%
2	○	×	0	0	0	0	0	1	1
鉄道のみ			0%	0%	0%	0%	0%	2%	1%
3	×	○	0	1	3	2	13	28	47
バスのみ			0%	17%	19%	14%	48%	65%	42%
4	×	×	0	0	0	0	0	0	0
なし			0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
計			7	6	16	14	27	43	113



⑧地域別市外移動手段の利用パターン（鉄道への依存度が低い留萌・宗谷では、結果的にバスへの依存度が高い）

パターン	鉄道	バス	石狩	渡島・檜山	後志	空知	上川	留萌・宗谷	オホーツク	胆振・日高	十勝	釧路・根室	計
1	○	○	6	6	4	14	11	2	6	8	6	2	65
鉄道+バス			75%	46%	40%	82%	79%	22%	50%	62%	46%	50%	58%
2	○	×	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
鉄道のみ			0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	8%	0%	1%
3	×	○	2	7	6	3	3	7	6	5	6	2	47
バスのみ			25%	54%	60%	18%	21%	78%	50%	38%	46%	50%	42%
4	×	×	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
なし			0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
計			8	13	10	17	14	9	12	13	13	4	113



コメント：鉄道への依存度が低い留萌・宗谷ではバス利用によって、市外の移動手段を確保している。

⑨鉄道・バス以外の市外公共交通手段（人口規模1万人以下のまちでボランティア運送等の工夫がされている）

鉄道・バス以外の市外公共交通手段

	鉄道	地域間幹線バス	人口規模	コミバス	市町村運営有償運送交通空白	ボランティア運送	タクシー等会社が運営の乗合タクシー	行き先
町村51	○	○	5千人以下		○			余市町
町村57	○	○	5千人以上				○	滝川市
町村61	×	○	5千人以下		○			旭川市
町村71	×	○	5千人以下	○				留萌市
町村75	×	○	5千人以下			○		稚内市
町村77	×	○	5千人以下			○		浜頓別町他
町村84	×	○	5千人以上		○			遠軽町
全体	2	7		1	3	2	1	

（注1）コミュニティバス（以下「コミバス」という）（注2）市町村名は略名としますので、ご了承願います。

コメント：鉄道・バス以外の市外への移動手段としてとしてどんなものがあるかを調査した結果は、主に町内を走る市町村運営コミバスや市町村運営有償運送（交通空白）の近隣市町村への乗り入れ、タクシー（ハイヤー）等会社が運営する乗合タクシーの近接の総合病院や大型スーパーのある都市への乗り入れ、市外の移送手段を運転ボランティアによるボランティア運送が担っているケースであった。これらのケースは人口規模が1万人以下の市町村で行われているということが特徴である。

従来の鉄道・バスの運行形態ではカバーできないニーズに、独自に対応した結果である。

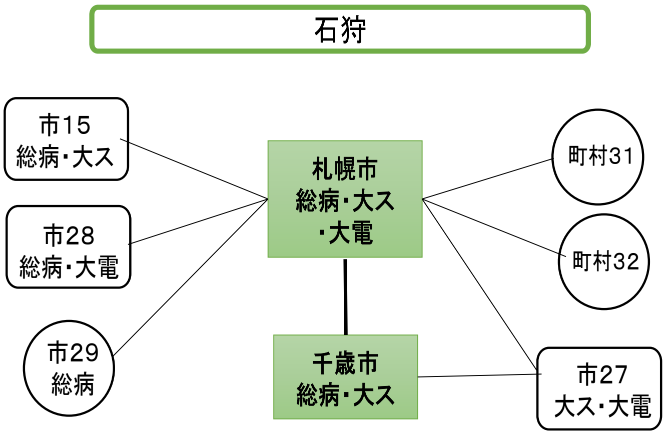
⑩地域別市外公共交通ネットワーク（まちのつながりには通院・買物という理由がある？）

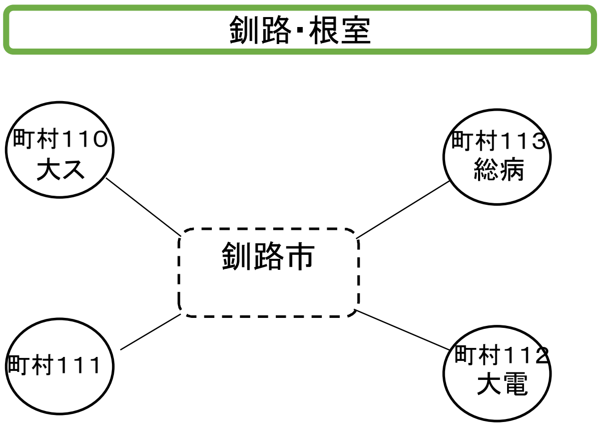
凡例

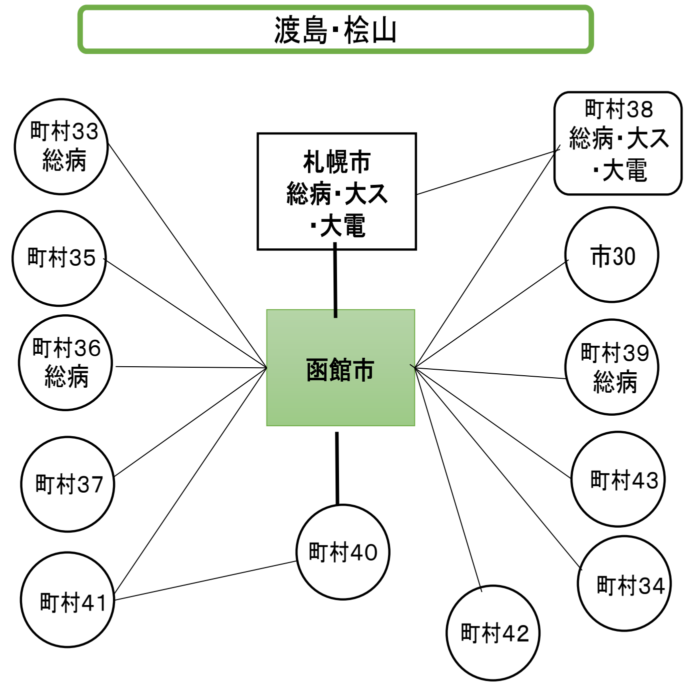
・総病＝総合病院　　・大ス＝大型スーパー　　・大電＝大型家電量販店
まちの中心部にある施設（市町村からの回答に基づく）

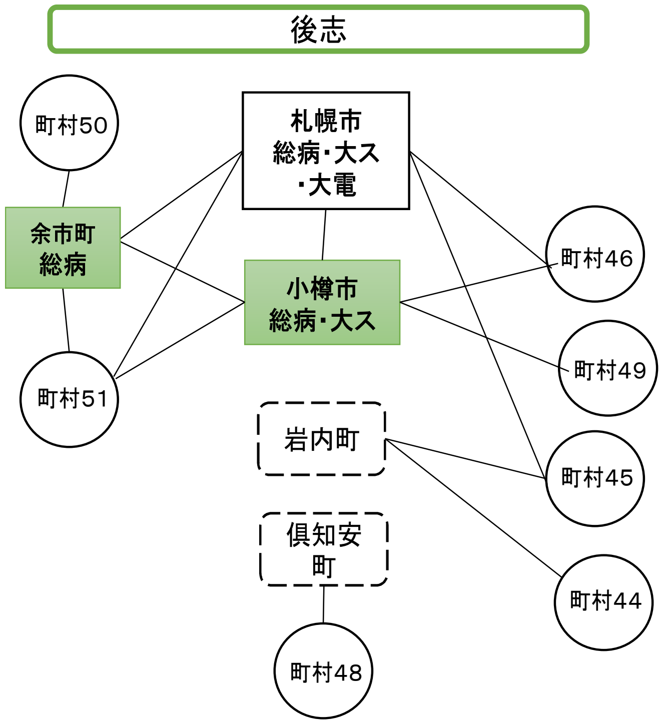
（点線枠）は回答が無かった市町村

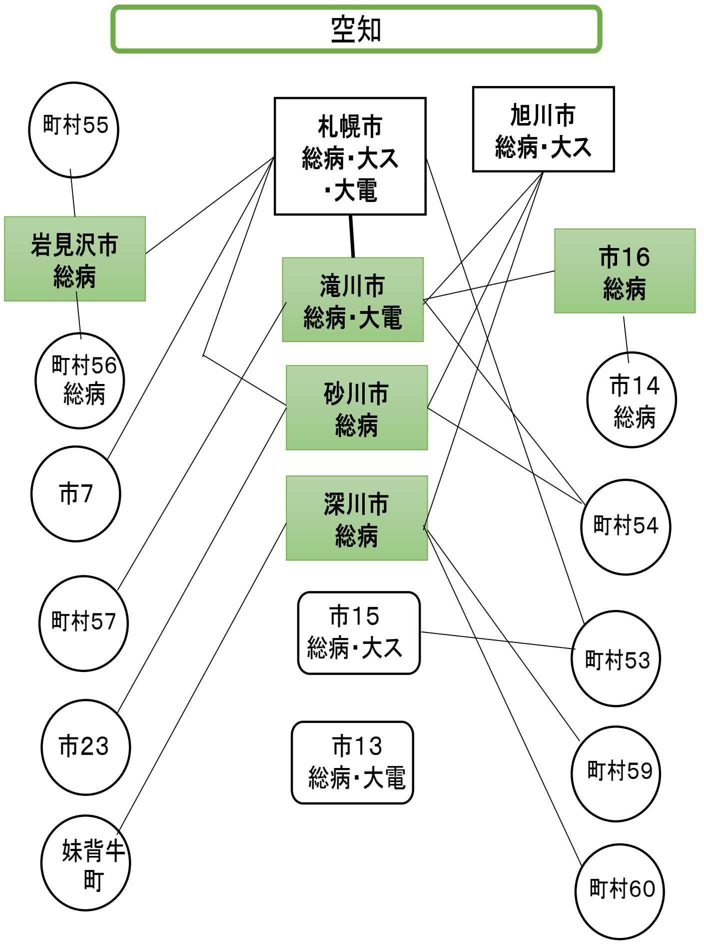
――― は公共交通ルート（線なしは無回答）

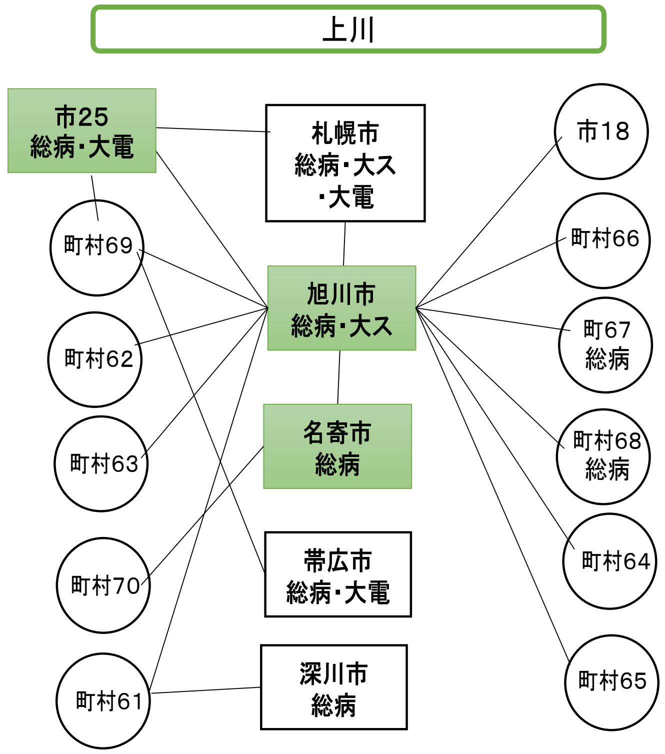


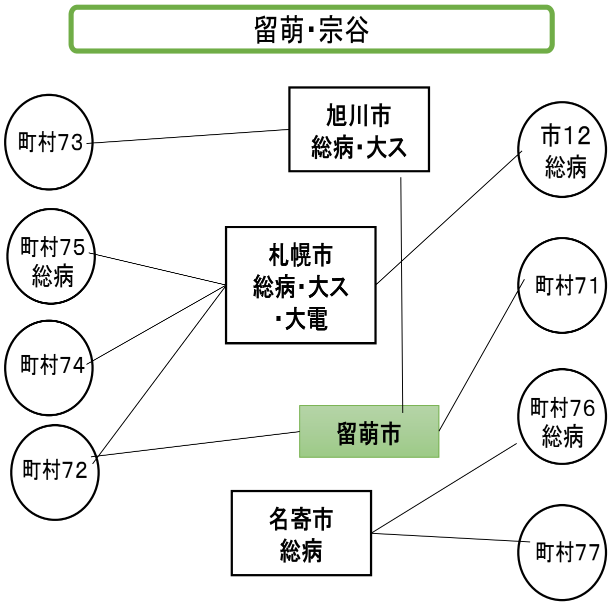


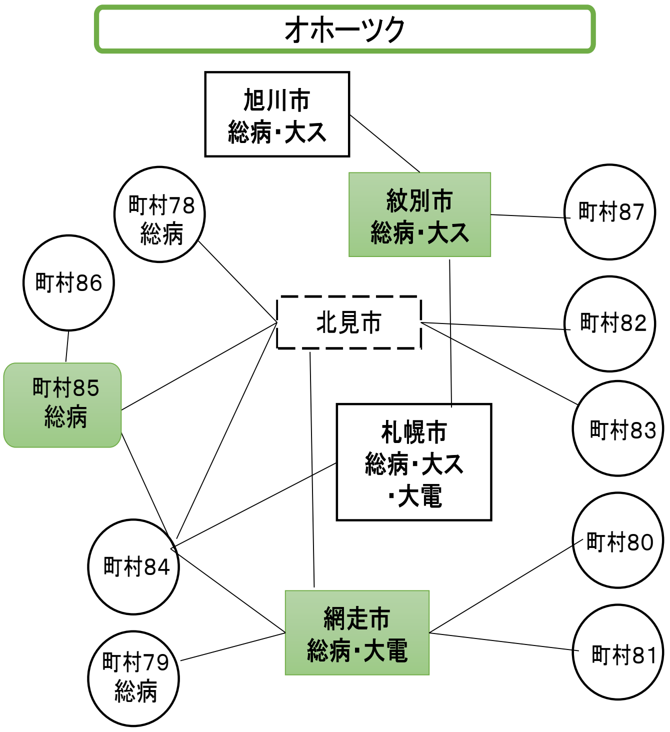

渡島・桧山
札幌市
総病・大ス
・大電
函館市
町村33
総病
町村35
町村36
総病
町村37
町村41
町村40
町村42
町村38
総病・大ス
・大電
市30
町村39
総病
町村43
町村34

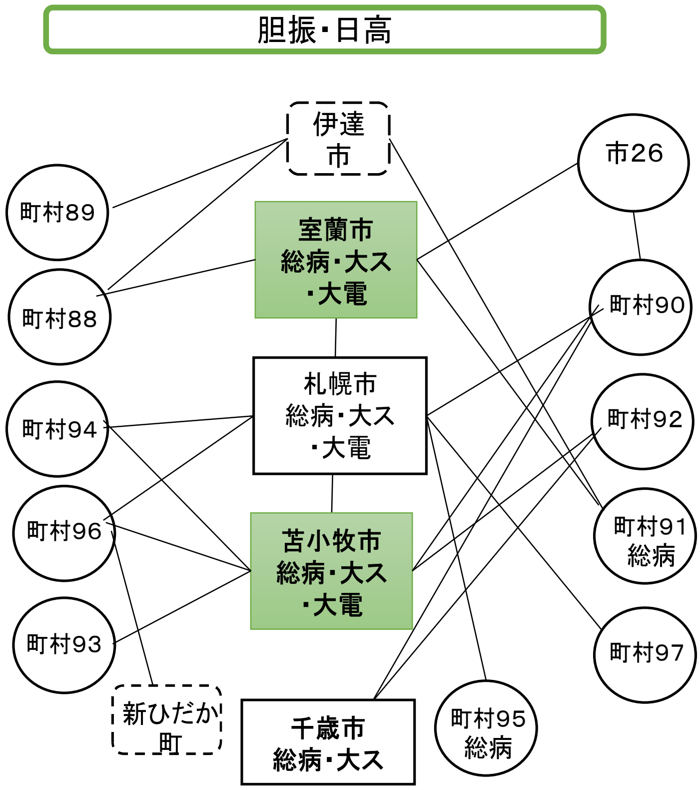

後志
町村50
札幌市
総病・大ス
・大電
余市町
総病
小樽市
総病・大ス
町村51
岩内町
倶知安
町
町村48
町村46
町村49
町村45
町村44

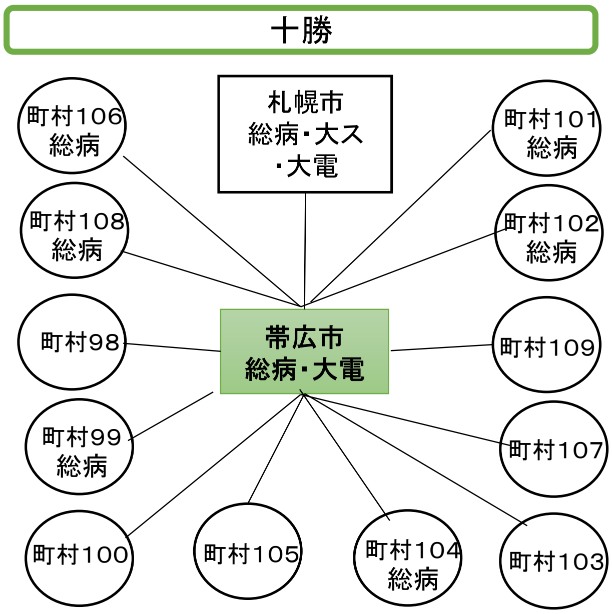

空知
町村55
札幌市
総病・大ス
・大電
旭川市
総病・大ス
岩見沢市
総病
滝川市
総病・大電
市16
総病
町村56
総病
砂川市
総病
市14
総病
市7
深川市
総病
町村54
町村57
市15
総病・大ス
町村53
市23
市13
総病・大電
町村59
妹背牛
町
町村60


上川
市25
総病・大電
札幌市
総病・大ス
・大電
市18
町村69
旭川市
総病・大ス
町村66
町村62
町67
総病
町村63
名寄市
総病
町村68
総病
町村64
町村70
帯広市
総病・大電
町村61
深川市
総病
町村65


留萌・宗谷
町村73
旭川市
総病・大ス
市12
総病
町村75
総病
札幌市
総病・大ス
・大電
町村71
町村74
留萌市
町村76
総病
町村72
名寄市
総病
町村77


オホーツク
旭川市
総病・大ス
紋別市
総病・大ス
町村78
総病
町村87
町村86
北見市
町村82
町村85
総病
札幌市
総病・大ス
・大電
町村83
町村84
町村80
網走市
総病・大電
町村79
総病
町村81


胆振・日高
伊達
市
市26
町村89
室蘭市
総病・大ス
・大電
町村88
町村90
札幌市
総病・大ス
・大電
町村94
町村92
町村96
苫小牧市
総病・大ス
・大電
町村91
総病
町村93
町村97
新ひだか
町
千歳市
総病・大ス
町村95
総病


十勝
町村106
総病
札幌市
総病・大ス
・大電
町村101
総病
町村108
総病
町村102
総病
町村98
帯広市
総病・大電
町村109
町村99
総病
町村107
町村100
町村105
町村104
総病
町村103

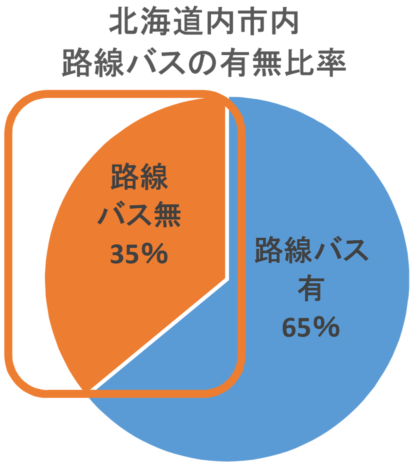
２－２　市内の公共交通による移動手段

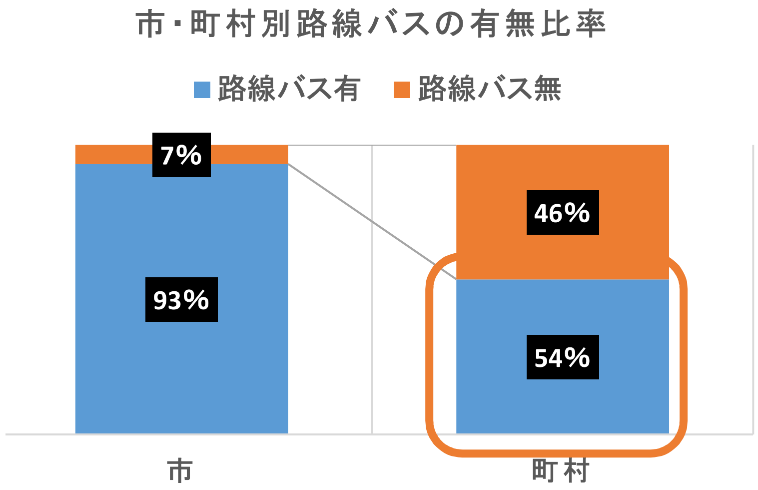
（1）市内路線バス

①市内路線バスの有無（道内の35％の市町村には市内を走る路線バスがない）

北海道内市内路線バスの有無

		市	町村	計
路線バス有		28	45	73
		93%	54%	65%
路線バス無		2	38	40
		7%	46%	35%
全体		30	83	113



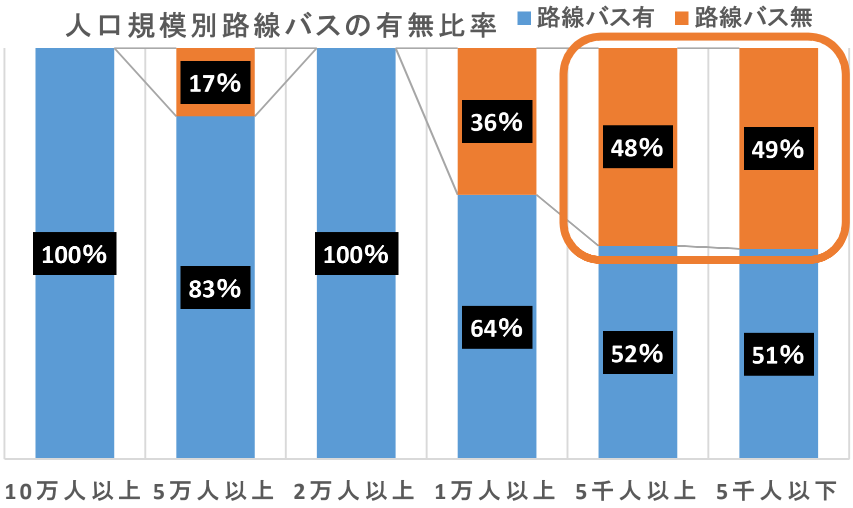


コメント：市内を走る路線バスが有は65％、無は35％と、北海道の１／３の市町村には市内を走る路線バスが無い。
市では93％、町村では54％に路線バスが有るが、町村では、半分近くの町村には市内を走る路線バスがない。

②人口規模別路線バスの有無（人口規模が１万人以下の市町村の約5割には町内を走る路線バスがない）

人口規模別路線バスの有無

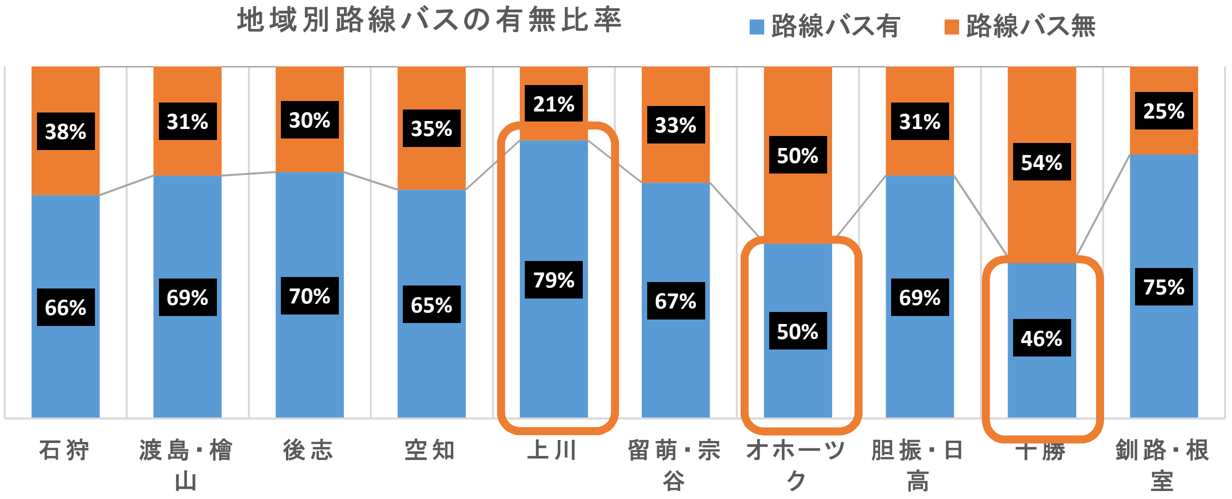
	10万人以上	5万人以上	2万人以上	1万人以上	5千人以上	5千人以下	計
路線バス有	7	5	16	9	14	22	73
路線バス無	0	1	0	5	13	21	40
全体	7	6	16	14	27	43	113



コメント：人口規模別の路線バスが無いは、１万人以下ではほぼ１／２の市町村に路線バスが無い。
人口規模１万人以下の市町村に公共交通確保の課題がある。

③地域別路線バスの有無（十勝（54%）、オホーツク（50%）で路線バスがない市町村が多い）

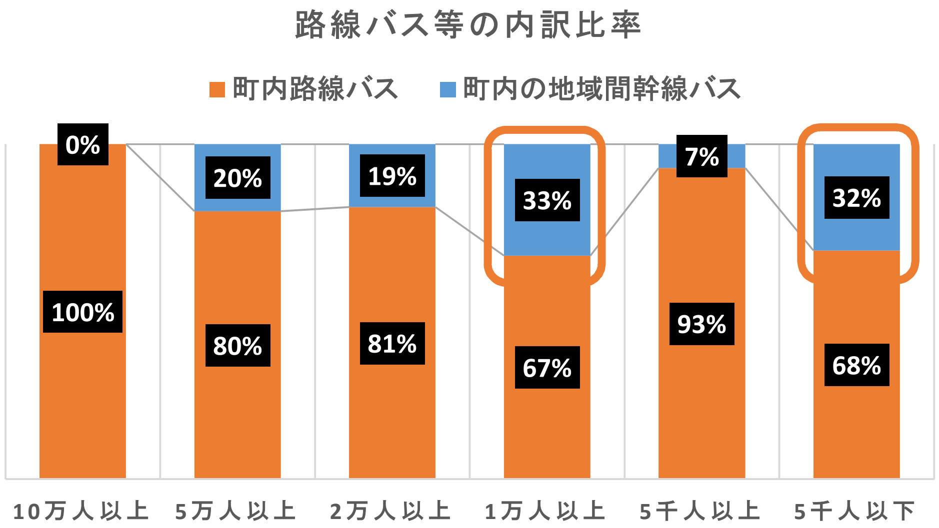
	石狩	渡島･檜山	後志	空知	上川	留萌･宗谷	オホーツク	胆振･日高	十勝	釧路･根室	計
路線バス有	5	9	7	11	11	6	6	9	6	3	73
路線バス無	3	4	3	6	3	3	6	4	7	1	40
全体	8	13	10	17	14	9	12	13	13	4	113



コメント：上川では路線バスがあるのに対し、十勝・オホーツクでは路線バスが減少している。

④町内を走る路線バスのうち地域間幹線バスと町内路線バスの比率（地域間幹線バスが撤退すると町内路線バスが無くなる市町村が2万人以下1万人以上で33%、5千人以下で32%ある）

	10万人以上	5万人以上	2万人以上	1万人以上	5千人以上	5千人以下	計	比率
町内の地域間幹線バス	0	1	3	3	1	7	15	21%
町内路線バス	7	4	13	6	13	15	58	79%
全体	7	5	16	9	14	22	73	100%

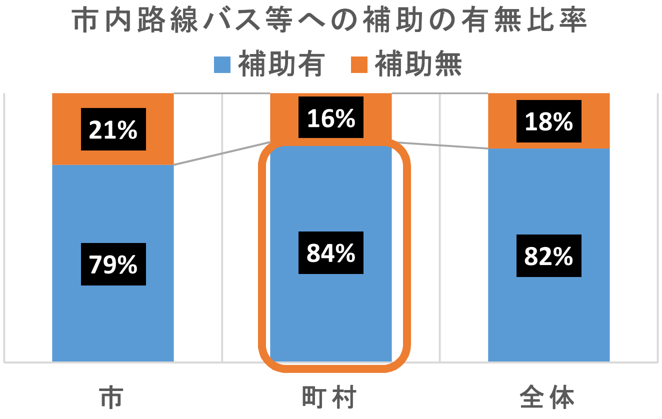


コメント：町内を走るバスには地域間幹線バスが路線バスのように利用している市町村が2割程度ある。
人口規模で見ると、2万人以下1万人以上と5千人以下の市町村がそれぞれ約3割と多い。

⑤市・町村別路線バスへの補助の有無（路線バスは補助（82％）によって支えられている）

町内の地域間幹線バス・路線バスへの補助の有無

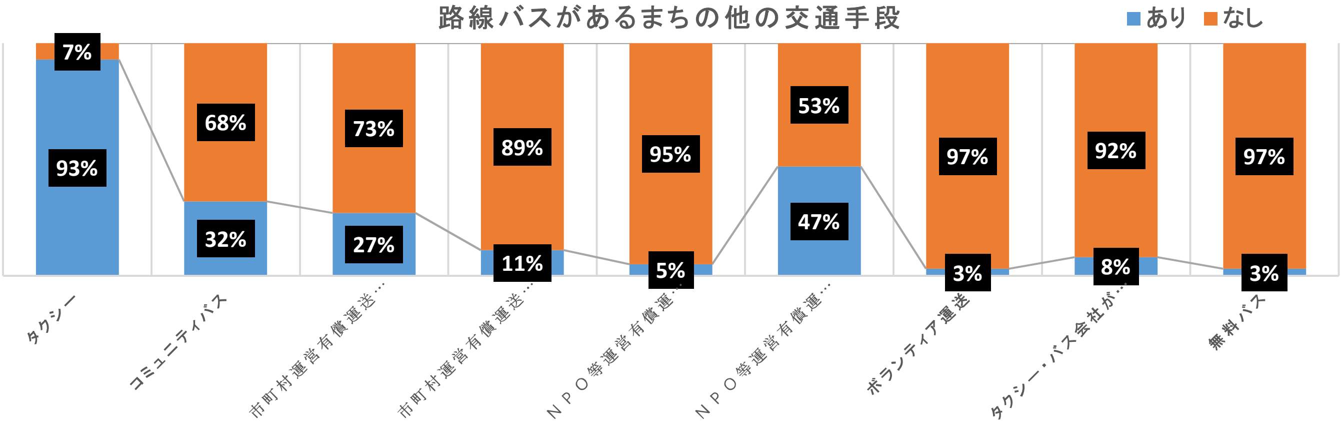
	補助有	補助無	計
市	22	6	28
	79%	21%	38%
町村	38	7	45
	84%	16%	62%
計	60	13	73
	82%	18%	100%



コメント：町内を走る路線バスへの国等からの補助は、市では79％、町村では84％、全体では82％あり、路線バスは補助によって支えられている。

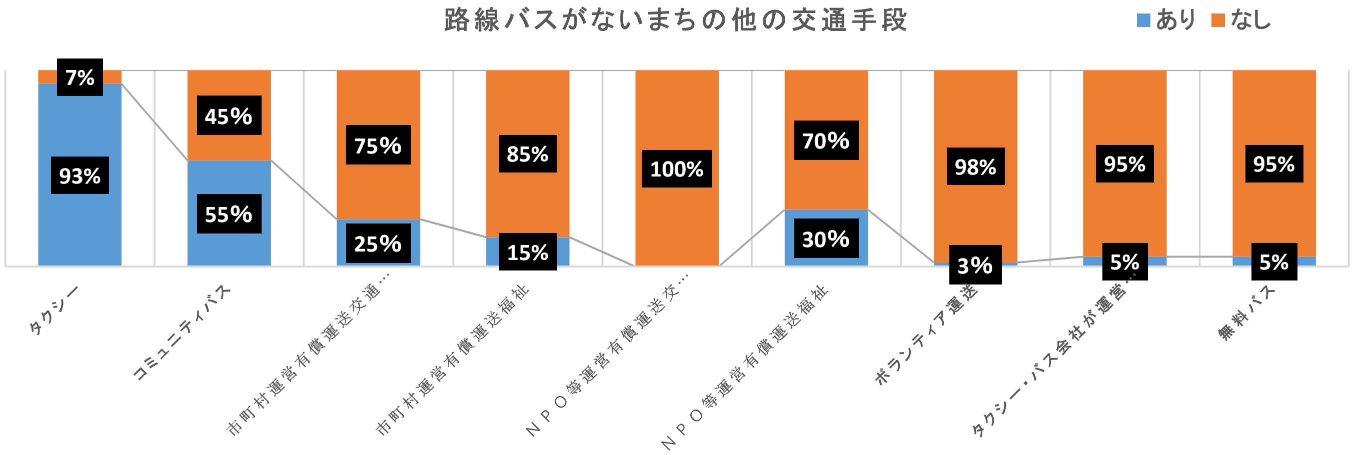
（参考）路線バスの有無による他の交通手段

①路線バスがあるまちの他の交通手段



コメント：町内を走る路線バスがあるまちの交通手段の１番がタクシー、NPO等運営有償運送福祉が２番、コミバスが３番目、市町村運営有償運送交通空白が４番目であった。

②路線バスがないまちの他の交通手段



コメント：町内を走る路線バスがないまちの交通手段の１番はタクシー、コミバスが２番、NPO等運営有償運送福祉が３番目、市町村運営有償運送交通空白が４番目であった。

（2）市内公共交通全体

①市・町村別の市内公共交通の全体（市は路線バスが中心、町村では路線バスからコミバス他へ移行している）

	回答数	タクシー	路線バス	コミバス	市町村運営有償運送	NPO等運営有償運送	市町村運営有償運送	NPO等運営有償運送	ボランティア運送	タクシー等会社が運営の乗合タクシー	無料バス
					交通空白		福祉				
市	30	29	28	10	5	3	1	16	1	3	0
	86%	97%	93%	33%	17%	10%	3%	53%	3%	10%	0%
町村	83	76	45	35	25	1	13	30	2	5	4
	58%	92%	54%	42%	30%	1%	16%	36%	2%	6%	5%
計	113	105	73	45	30	4	14	46	3	8	4
	63%	93%	65%	40%	27%	4%	12%	41%	3%	7%	4%

タクシー

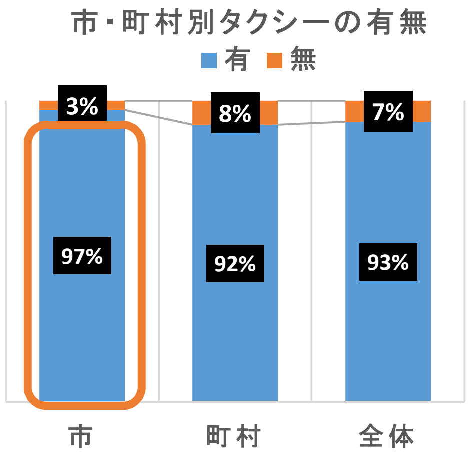
	有	無
市	29	1
町村	76	7
全体	105	8

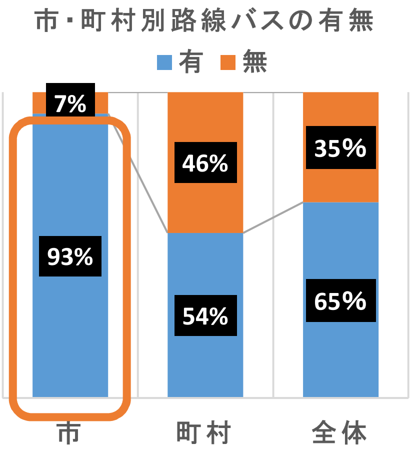
路線バス

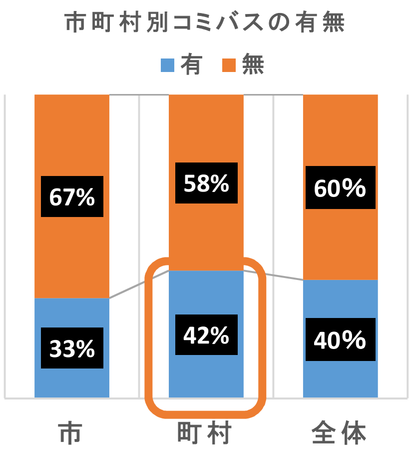
	有	無
市	28	2
町村	45	38
全体	73	40

コミバス

	有	無
市	10	20
町村	35	48
全体	45	68







市町村運営有償運送交通空白

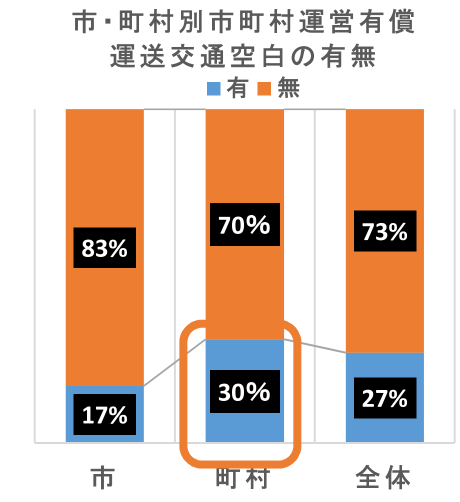
	有	無
市	5	25
町村	25	58
全体	30	83

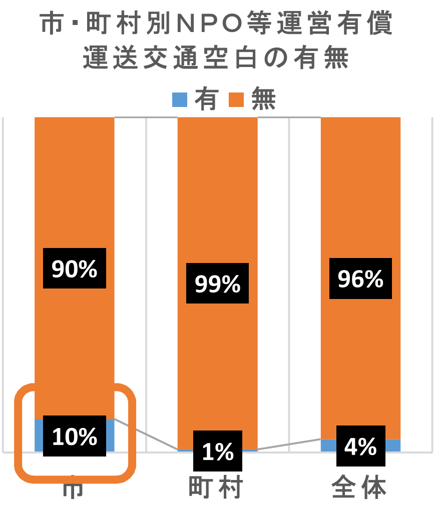
NPO等運営有償運送交通空白

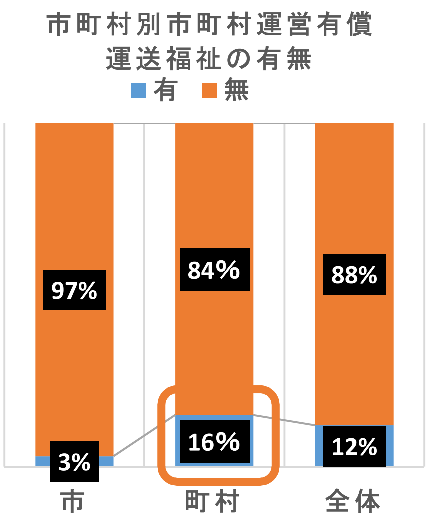
	有	無
市	3	27
町村	1	82
全体	4	109

市町村運営有償運送福祉

	有	無
市	1	29
町村	13	70
全体	14	99







NPO等運営有償運送福祉

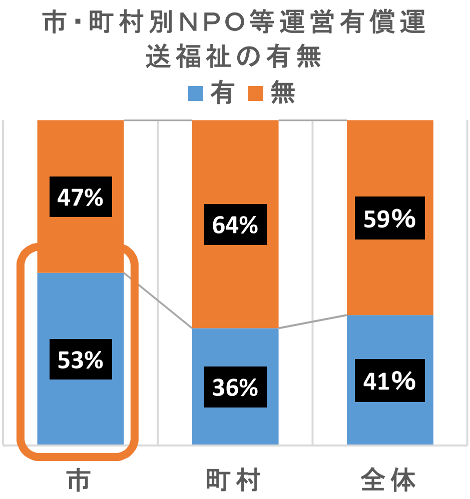
	有	無
市	16	14
町村	30	53
全体	46	67

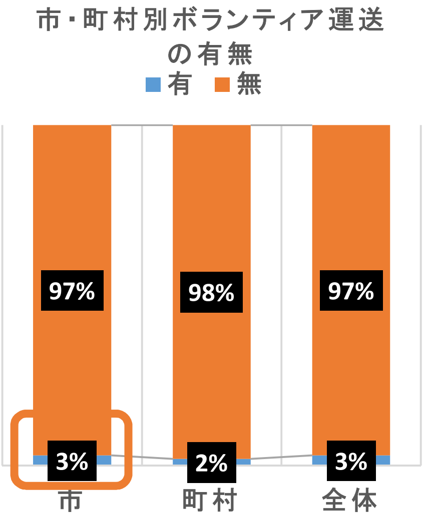
ボランティア運送

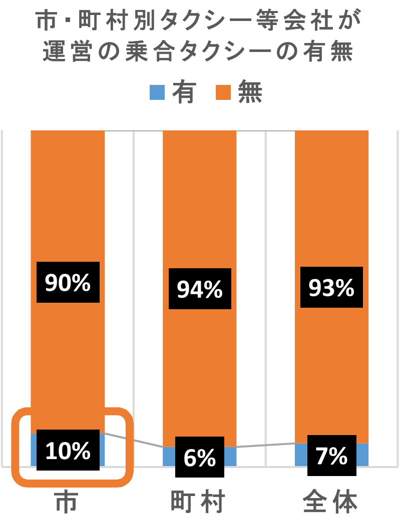
	有	無
市	1	29
町村	2	81
全体	3	110

タクシー等会社が運営の乗合タクシー

	有	無
市	3	27
町村	5	78
全体	8	105

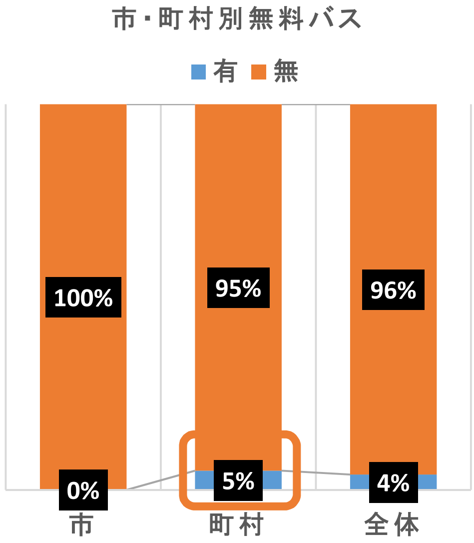






無料バス

	有	無
市	0	30
町村	4	79
全体	4	109



コメント:まちの市内の公共交通の普及状況を市と町村で比較すると、市では、路線バス、NPO等運営有償運送交通空白、NPO等運営有償運送福祉、ボランティア運送、タクシー等会社が運営の乗合タクシーが町村より普及している。

町村では、コミバス、市町村運営有償運送交通空白、市町村運営有償運送福祉、無料バスが市より普及している。

町村の公共交通は路線バスの撤退を補完するコミバスや市町村運営有償運送交通空白、無料バスといった交通手段が市より普及している。しかし、今後、市でも路線バスの撤退が想定されることから、町村での経験を生かす時がすぐに来る。

②人口規模別の市内公共交通の全体

	回答数	タクシー	路線バス	コミバス	市町村運営有償運送（交通空白）	NPO等運営有償運送（交通空白）	市町村運営有償運送（福祉）	NPO等運営有償運送（福祉）	ボランティア運送	タクシー等会社が運営の乗合タクシー	無料バス
10万人以上	7	7	7	2	0	0	1	7	0	1	0
	78%	100%	100%	29%	0%	0%	14%	100%	0%	14%	0%
5万人以上	6	6	5	2	1	2	0	3	0	1	0
	100%	100%	83%	33%	17%	33%	0%	50%	0%	17%	0%
2万人以上	16	16	16	7	5	0	1	10	1	0	0
	84%	100%	100%	44%	31%	0%	6%	63%	6%	0%	0%
1万人以上	14	14	9	7	2	0	0	5	0	1	1
	61%	100%	64%	50%	14%	0%	0%	36%	0%	7%	7%
5千人以上	27	27	14	11	14	1	3	8	0	4	1
	61%	100%	52%	41%	52%	4%	11%	30%	0%	15%	4%
5千人以下	43	35	22	16	8	1	9	13	2	1	2
	55%	80%	50%	36%	18%	2%	20%	30%	5%	2%	5%
計	113	105	73	45	30	4	14	46	3	8	4
	63%	92%	64%	39%	26%	4%	12%	40%	3%	7%	4%

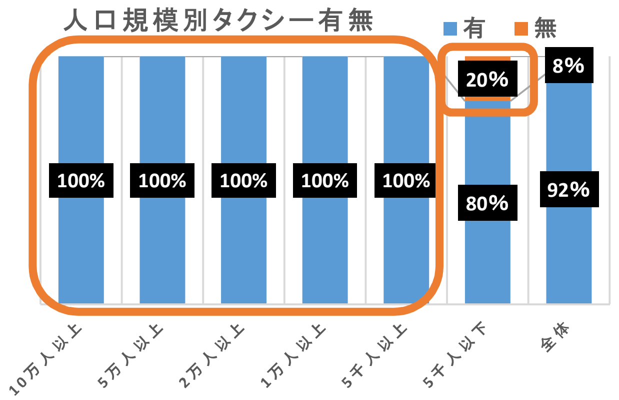
（注）［緑］は普及の比率が一番高い。［黄］は普及の比率が一番低い。

ア　人口別タクシーの分布

タクシー

	有	無
10万人以上	7	0
5万人以上	6	0
2万人以上	16	0
1万人以上	14	0
5千人以上	27	0
5千人以下	35	8
全体	105	8

コメント：5千人以下の8つのまちにタクシー（ハイヤー）がない。

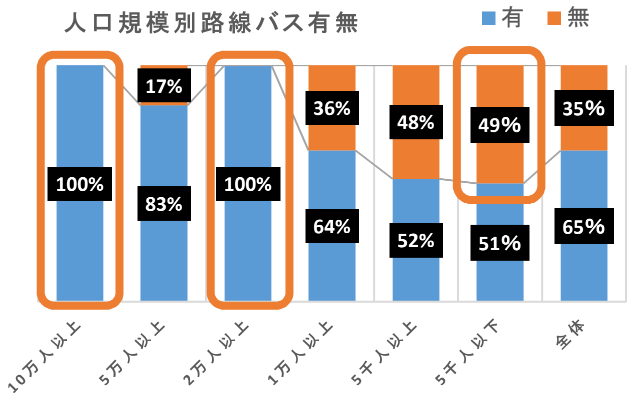


イ　人口別路線バスの分布

路線バス

	有	無
10万人以上	7	0
5万人以上	5	1
2万人以上	16	0
1万人以上	9	5
5千人以上	14	13
5千人以下	22	21
全体	73	40

コメント：2万人以下のまちに路線バスがないまちが多い。

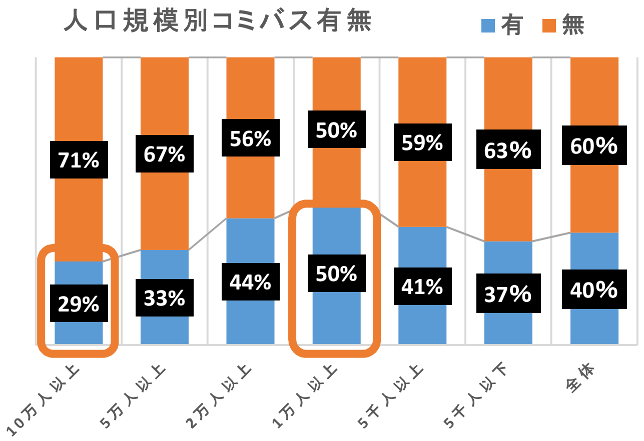


ウ　人口別コミバスの分布

コミバス

	有	無
10万人以上	2	5
5万人以上	2	4
2万人以上	7	9
1万人以上	7	7
5千人以上	11	16
5千人以下	16	27
全体	45	68

コメント：2万人以下1万人以上のまちにコミバスの普及が進んでいる。

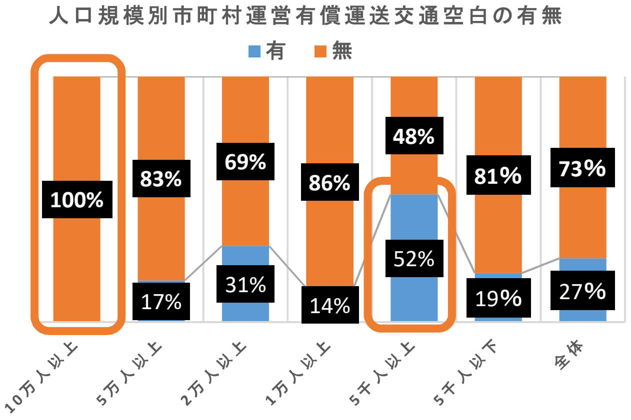


エ　人口別市町村運営有償運送交通空白の分布

市町村運営有償運送交通空白

	有	無
10万人以上	0	7
5万人以上	1	5
2万人以上	5	11
1万人以上	2	12
5千人以上	14	13
5千人以下	8	35
全体	30	83

コメント：1万人以下5千人以上のまちに普及している

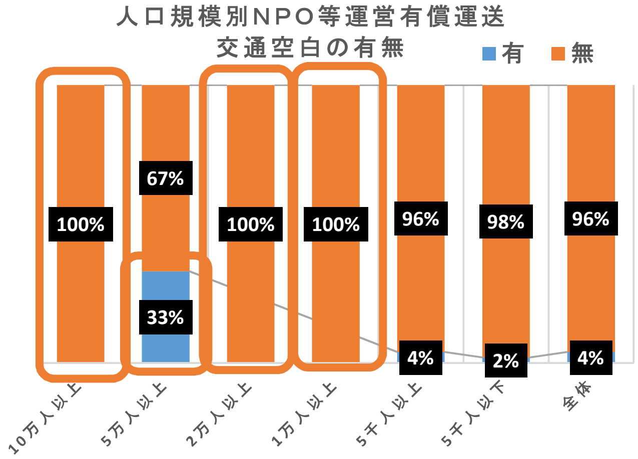


オ　人口別NPO等運営有償運送交通空白の分布

NPO等運営有償運送交通空白

	有	無
10万人以上	0	7
5万人以上	2	4
2万人以上	0	16
1万人以上	0	14
5千人以上	1	26
5千人以下	1	42
全体	4	109

コメント：10万人以下5万人以上のまちに普及している

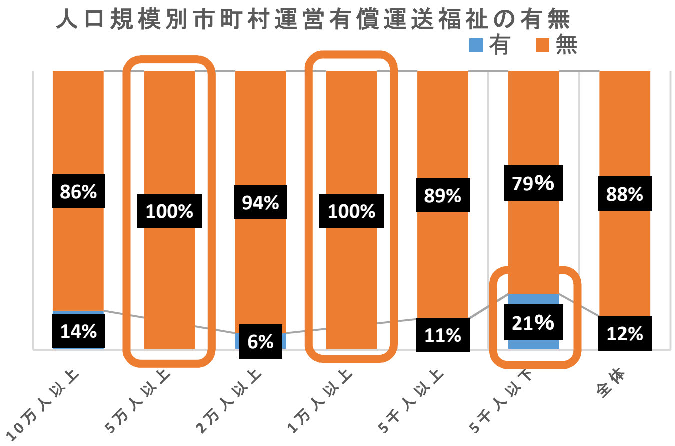


カ　人口別市町村運営有償運送福祉の分布

市町村運営有償運送福祉

	有	無
10万人以上	1	6
5万人以上	0	6
2万人以上	1	15
1万人以上	0	14
5千人以上	3	24
5千人以下	9	34
全体	14	99

コメント：5千人以下のまちに普及している。

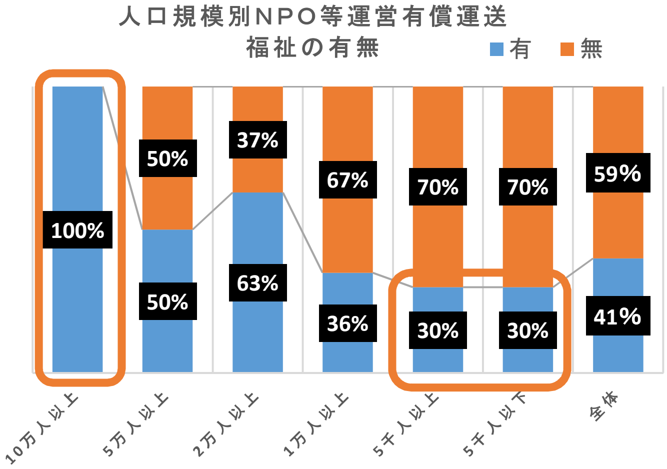


キ　人口別NPO等運営有償運送福祉の分布

NPO等運営有償運送福祉

	有	無
10万人以上	7	0
5万人以上	3	3
2万人以上	10	6
1万人以上	5	9
5千人以上	8	19
5千人以下	13	30
全体	46	67

コメント：10万人以上のまちに普及している。

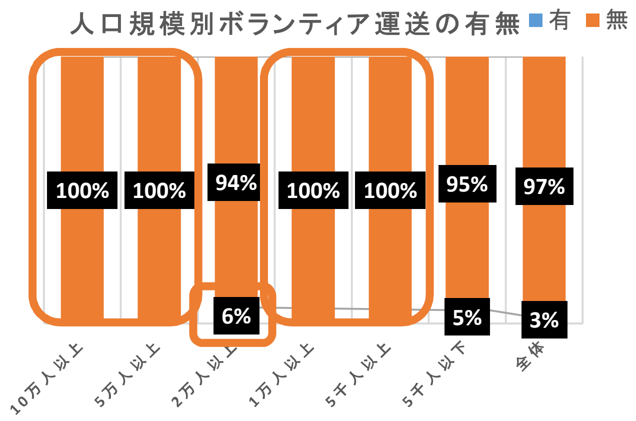


ク 人口別ボランティア運送の分布

ボランティア運送

	有	無
10万人以上	0	7
5万人以上	0	6
2万人以上	1	15
1万人以上	0	14
5千人以上	0	27
5千人以下	2	41
全体	3	110

コメント：5万人以下2万人以上のまちや5千人以下のまちに普及している。

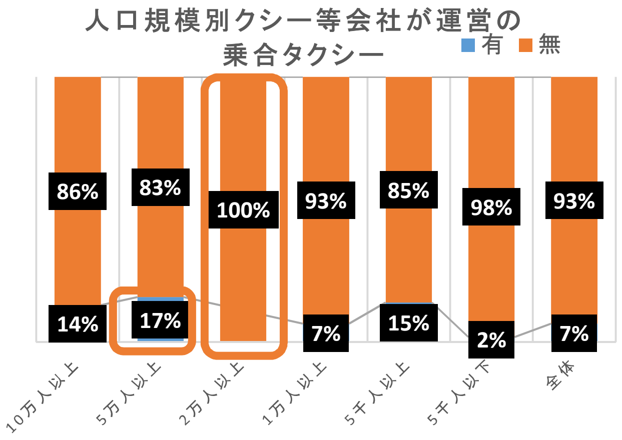


ケ 人口別タクシー会社等が運営の乗合タクシーの分布

タクシー等会社が運営の乗合タクシー

	有	無
10万人以上	1	6
5万人以上	1	5
2万人以上	0	16
1万人以上	1	13
5千人以上	4	23
5千人以下	1	42
全体	8	105

コメント：10万人以下5万人以上のまちに普及している。

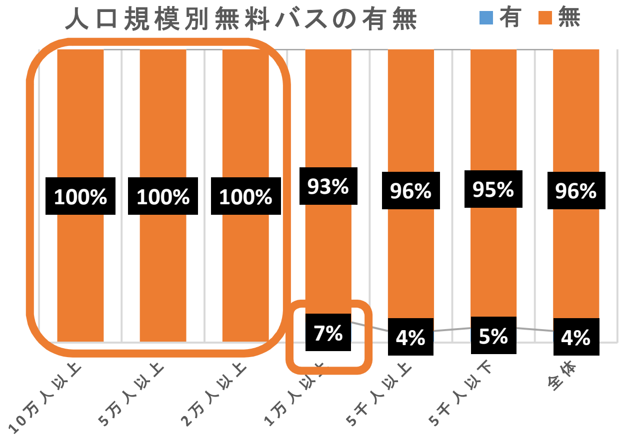


コ 人口別無料バスの分布

無料バス

	有	無
10万人以上	0	7
5万人以上	0	6
2万人以上	0	16
1万人以上	1	13
5千人以上	1	26
5千人以下	2	41
全体	4	109

コメント：2万人以下のまちに普及している。



③地域別の市内公共交通の全体

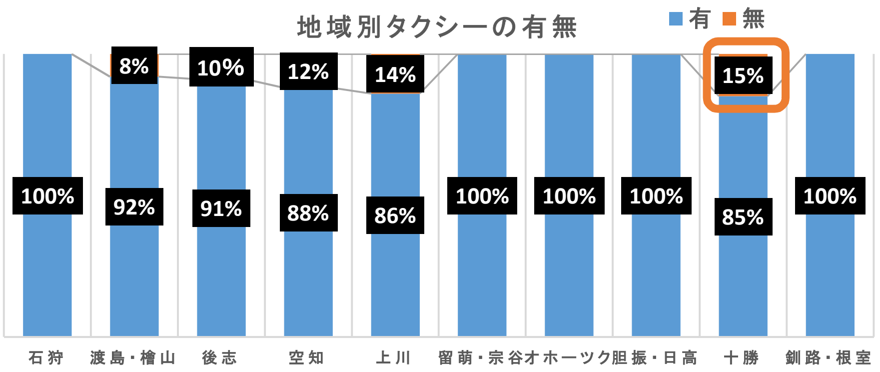
	回答数	タクシー	路線バス	コミバス	市町村運営 有償運送	NPO等運営 有償運送	市町村運営 有償運送	NPO等運営 有償運送	ボランティア運送	タクシー等会社が運営の乗合タクシー	無料バス
					交通空白		福祉				
石狩	8	8	5	3	1	2	1	5	0	0	0
	100%	100%	63%	38%	13%	25%	13%	63%	0%	0%	0%
渡島・檜山	13	12	9	2	3	0	0	6	0	0	0
	72%	92%	69%	15%	23%	0%	0%	46%	0%	0%	0%
後志	10	9	7	3	2	0	2	5	0	0	0
	50%	90%	70%	30%	20%	0%	20%	50%	0%	0%	0%
空知	17	15	11	4	4	1	0	5	0	4	1
	71%	88%	65%	24%	24%	6%	0%	29%	0%	24%	6%
上川	14	12	11	6	8	0	3	4	1	1	0
	61%	86%	79%	43%	57%	0%	21%	29%	7%	7%	0%
留萌・宗谷	9	9	6	3	1	0	0	4	1	1	0
	50%	100%	67%	33%	11%	0%	0%	44%	11%	11%	0%
オホーツク	12	12	6	7	2	0	1	3	0	1	1
	67%	100%	50%	58%	17%	0%	8%	25%	0%	8%	8%
胆振・日高	13	13	9	5	5	0	4	5	0	1	0
	72%	100%	69%	38%	38%	0%	31%	38%	0%	8%	0%
十勝	13	11	6	8	1	0	1	8	1	0	2
	68%	85%	46%	62%	8%	0%	8%	62%	8%	0%	15%
釧路・根室	4	4	3	4	3	1	2	1	0	0	0
	31%	100%	75%	100%	75%	25%	50%	25%	0%	0%	0%
計	113	105	73	45	30	4	14	46	3	8	4
	63%	92%	64%	39%	26%	4%	12%	40%	3%	7%	4%

（注1）［緑］は原因の比率が一番高い。［黄］は原因の比率が一番低い。
（注2）釧路・根室は回答市町村が少ないことから比較対象外とした。

ア　地域別タクシーの分布

タクシー

	石狩	渡島・檜山	後志	空知	上川	留萌・宗谷	オホーツク	胆振・日高	十勝	釧路・根室
有	8	12	9	15	12	9	12	13	11	4
無	0	1	1	2	2	0	0	0	2	0

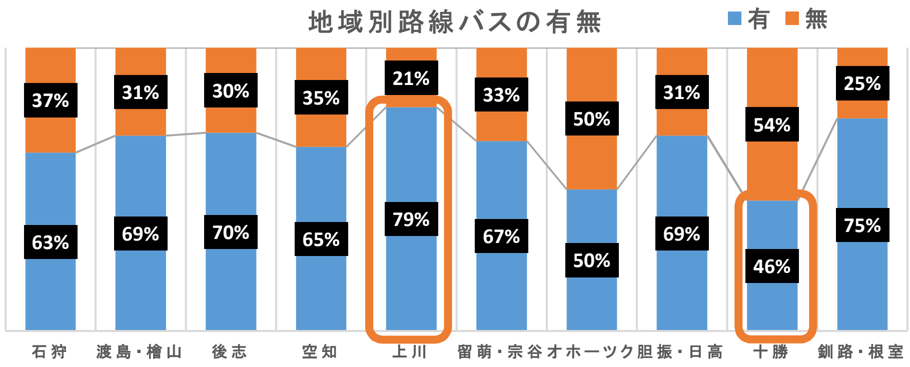


コメント：タクシー（ハイヤー）がまちにない地域が十勝・上川・空知・後志・渡島・桧山にある。いずれも5千人以下のまちである。

イ　地域別路線バスの分布

路線バス

	石狩	渡島・檜山	後志	空知	上川	留萌・宗谷	オホーツク	胆振・日高	十勝	釧路・根室
有	5	9	7	11	11	6	6	9	6	3
無	3	4	3	6	3	3	6	4	7	1

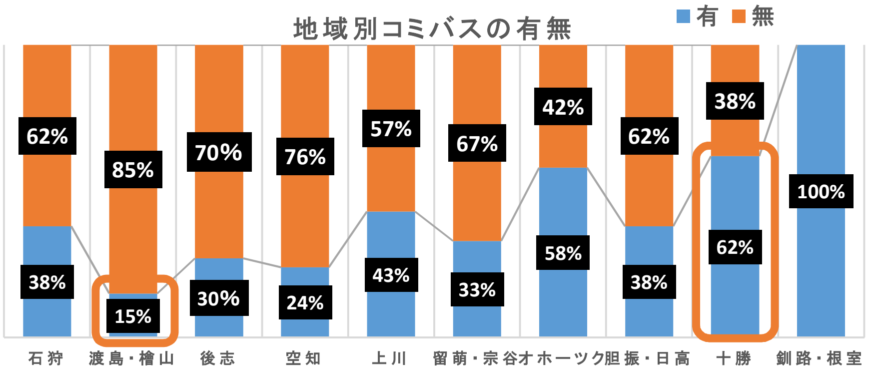


コメント：路線バスがまちの残っている地域は上川、逆に、路線バスが地域に残っていない地域は十勝であった。

ウ　地域別コミバスの分布

コミバス

	石狩	渡島・檜山	後志	空知	上川	留萌・宗谷	オホーツク	胆振・日高	十勝	釧路・根室
有	3	2	3	4	6	3	7	5	8	4
無	5	11	7	13	8	6	5	8	5	0

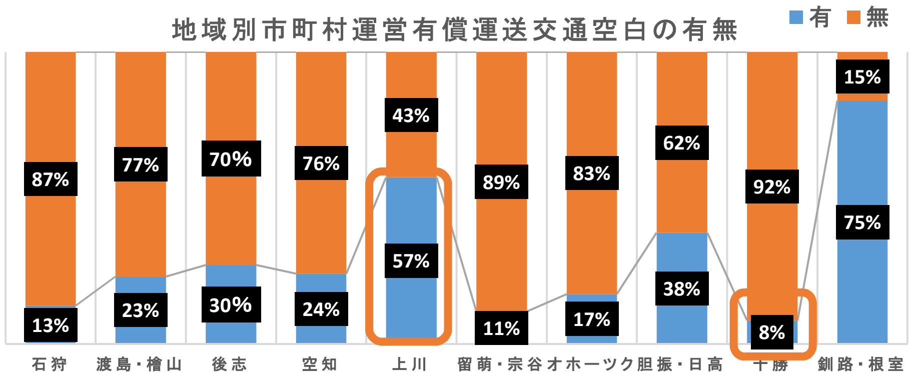


コメント：コミバスが普及している地域は十勝、コミバスが普及していない地域は渡島・桧山であった。十勝は路線バスが少ない分コミバスが普及しているようだ。

エ　地域別市町村運営有償運送交通空白の分布

市町村運営有償運送交通空白

	石狩	渡島・檜山	後志	空知	上川	留萌・宗谷	オホーツク	胆振・日高	十勝	釧路・根室
有	1	3	3	4	8	1	2	5	1	3
無	7	10	8	13	6	8	10	8	12	1

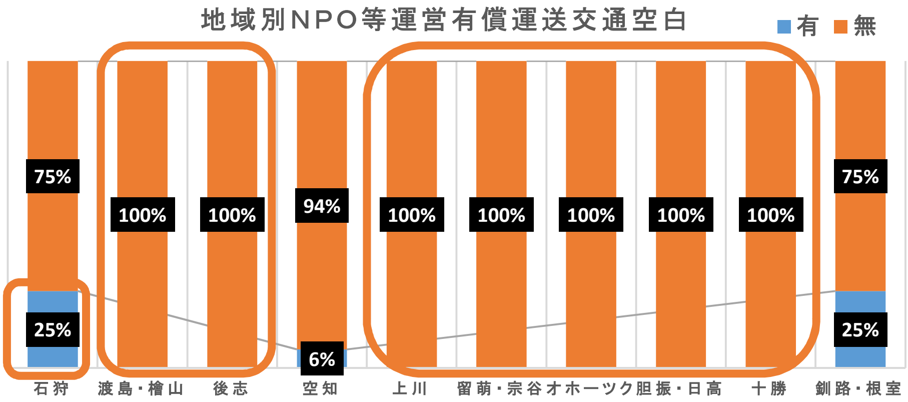


コメント：市町村運営有償運送交通空白が、普及している地域は上川、逆に普及していない地域は十勝であった。十勝はコミバスの普及が進んでいるため、市町村運営有償運送交通空白の普及が進んでいないようだ。市町村運営有償運送交通空白が、普及していない地域は、石狩・留萌・宗谷、オホーツクが進んでいない。

オ　地域別NPO等運営有償運送交通空白の分布

NPO等運営有償運送交通空白

	石狩	渡島・檜山	後志	空知	上川	留萌・宗谷	オホーツク	胆振・日高	十勝	釧路・根室
有	2	0	0	1	0	0	0	0	0	1
無	6	13	10	16	14	9	12	13	13	3

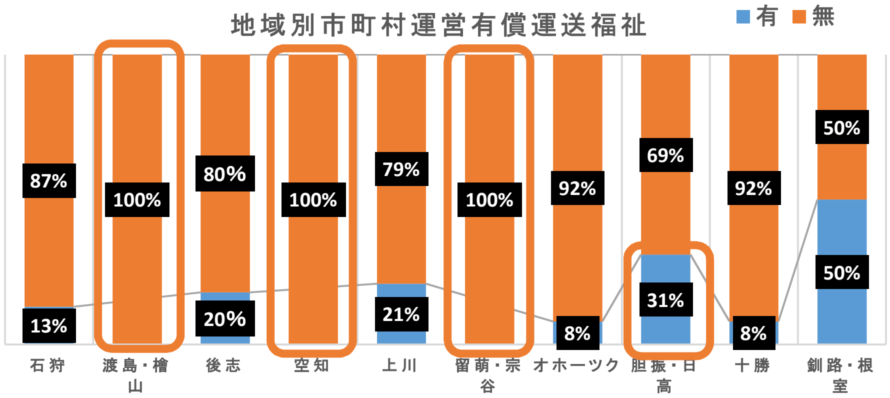


コメント：NPO等運営有償運送交通空白が、普及している地域は石狩、空知、釧路・根室で、それ以外の地域では普及していない。

カ　地域別市町村運営有償運送福祉の分布

市町村運営有償運送福祉

	石狩	渡島・檜山	後志	空知	上川	留萌・宗谷	オホーツク	胆振・日高	十勝	釧路・根室
有	1	0	2	0	3	0	1	4	1	2
無	7	13	8	17	11	9	11	9	12	2

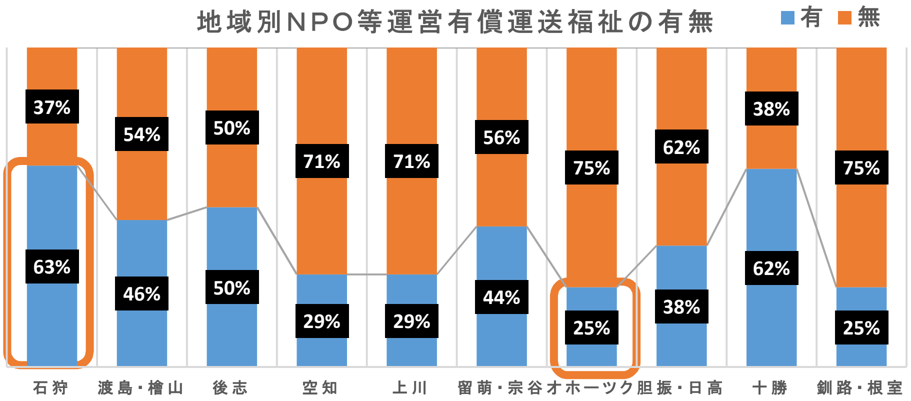


コメント：市町村運営有償運送福祉が、普及している地域は胆振・日高、逆に普及していない地域は渡島・桧山、空知、留萌・宗谷であった。

キ　地域別NPO等運営有償運送福祉の分布

NPO等運営有償運送福祉

	石狩	渡島・檜山	後志	空知	上川	留萌・宗谷	オホーツク	胆振・日高	十勝	釧路・根室
有	5	6	5	5	4	4	3	5	8	1
無	3	7	5	12	10	5	9	8	5	3

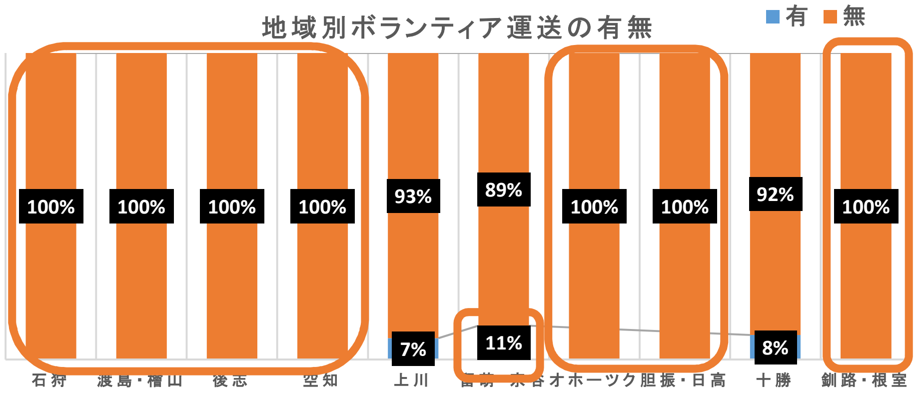


コメント：NPO等運営有償運送福祉が、普及している地域は石狩、逆に普及していない地域はオホーツクであった。

ク　地域別ボランティア運送の分布

ボランティア運送

	石狩	渡島・檜山	後志	空知	上川	留萌・宗谷	オホーツク	胆振・日高	十勝	釧路・根室
有	0	0	0	0	1	1	0	0	1	0
無	8	13	10	17	13	8	12	13	12	4

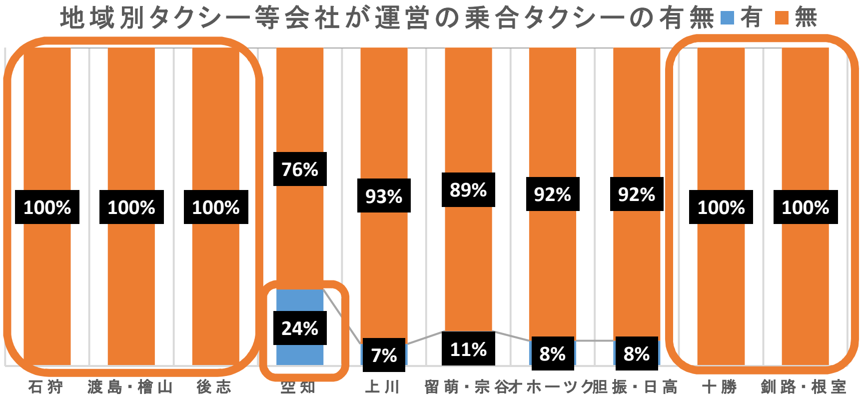


コメント：ボランティア運送が普及している地域は留萌・宗谷、十勝、上川で、それ以外の地域では普及していない。

ケ　地域別タクシー等会社が運営の乗合タクシーの分布

タクシー等会社が運営の乗合タクシー

	石狩	渡島・檜山	後志	空知	上川	留萌・宗谷	オホーツク	胆振・日高	十勝	釧路・根室
有	0	0	0	4	1	1	1	1	0	0
無	8	13	10	13	13	8	11	12	13	4

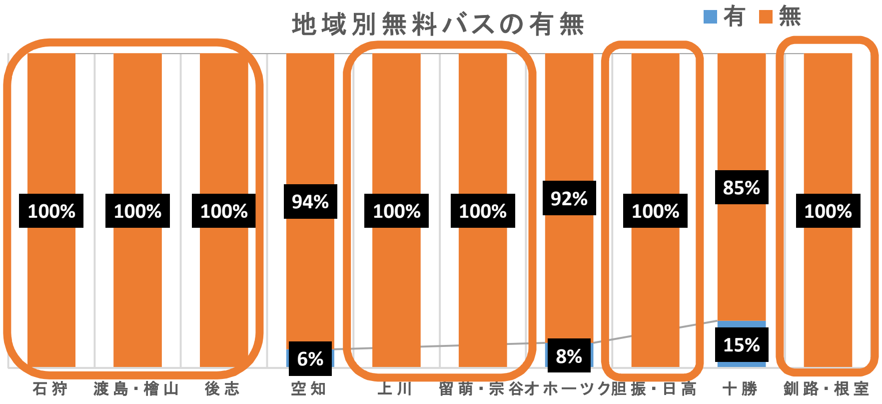


コメント：タクシー等会社が運営の乗合タクシーが普及している地域は空知、上川、留萌・宗谷、オホーツク、胆振・日高で、それ以外の地域では普及していない。

コ　地域別無料バスの分布

無料バス

	石狩	渡島・檜山	後志	空知	上川	留萌・宗谷	オホーツク	胆振・日高	十勝	釧路・根室
有	0	0	0	1	0	0	1	0	2	0
無	8	13	10	16	14	9	11	13	11	4



コメント：無料バスが普及している地域は十勝、空知、オホーツクで、それ以外の地域では普及していない。

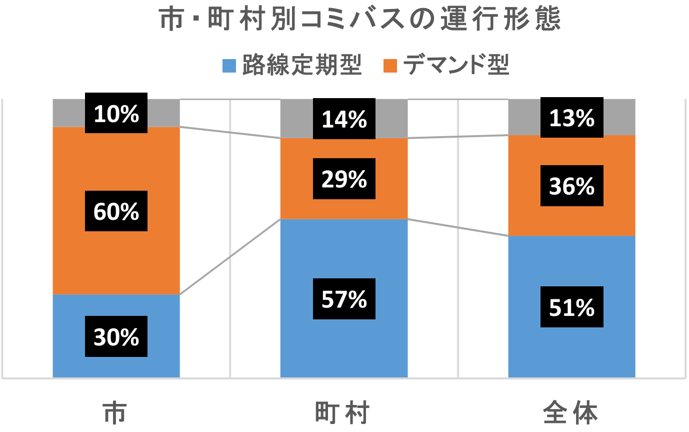
（3）市内の公共交通の運送形態

（注）・大型バス（30名以上）・マイクロバス（11名以上）・ジャンボタクシー（10名以下）・セダンタクシー（5名以下）

①コミュニティバスの運行形態（路線定期型が多い）

コミュニティバスの運行形態

	路線定期型	デマンド型	両方	計
市	3	6	1	10
町村	20	10	5	35
全体	23	16	6	45

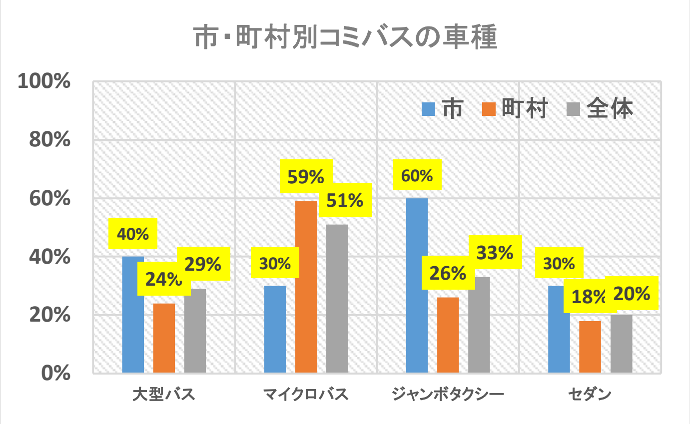


コメント：コミバスの運行形態は市ではデマンド型が多く、町村では路線定期型が多い。
市では路線バスの補完としてデマンド型が、町村では路線バスの撤退後を補う定期路線型の運行が多い。

②コミュニティバスの車種（マイクロバスが多い）

コミュニティバスの車種

	導入数	大型バス	マイクロバス	ジャンボタクシー	セダン
市	10	4	3	6	3
町村	35	9	20	9	6
全体	45	13	23	15	9

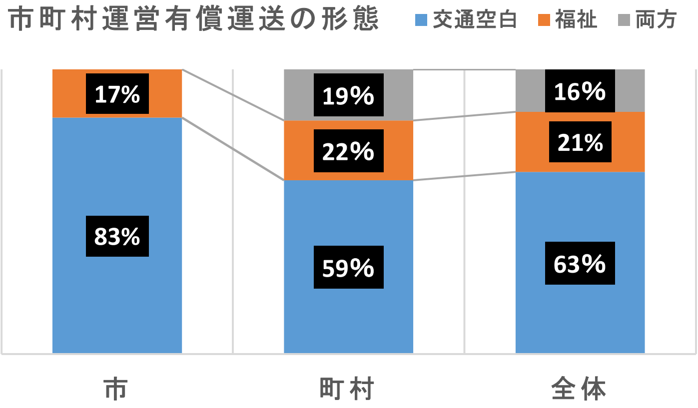


コメント：市のコミバスは運転者を含めた乗車定員10名以下のジャンボタクシーが、町村では運転者を含めた乗車定員30名以下11名以上のマイクロバスが多い。

③市町村運営有償運送の運送形態（交通空白＋福祉）（交通空白が多い）

市町村運営有償運送

	交通空白	福祉	両方	計
市	5	1	0	6
町村	19	7	6	32
全体	24	8	6	38

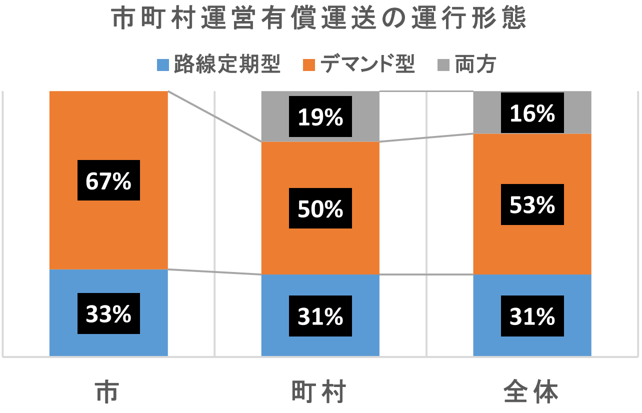


コメント：市町村運営有償運送は市・町村共に交通空白の比率が福祉より高い。市町村が運営する有償運送は福祉より交通空白を担っていることがわかる。

④市町村運営有償運送の運行形態（交通空白＋福祉）（デマンド型が多い）

市町村運営有償運送

	路線定期型	デマンド型	両方	計
市	2	4	0	6
町村	10	16	6	32
全体	12	20	6	38

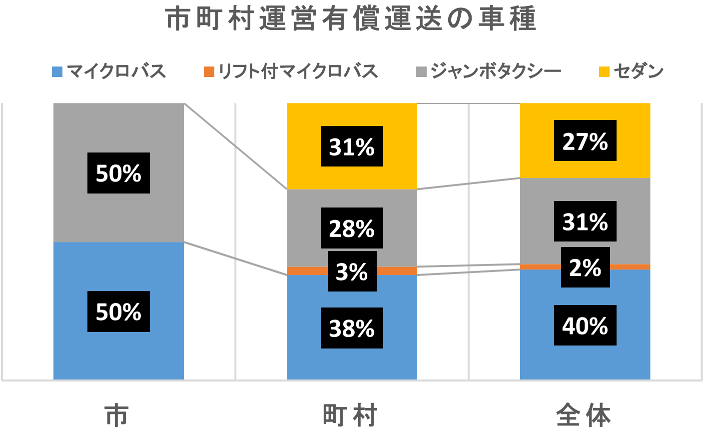


コメント：市町村運営有償運送の運行形態はデマンド型が市・町村共に多い。

⑤市町村運営有償運送の車種（マイクロバスが多い）

市町村運営有償運送

	導入数	マイクロバス	リフト付マイクロバス	ジャンボタクシー	セダン
市	6	3	0	3	0
町村	39	15	1	11	12
全体	45	18	1	14	12

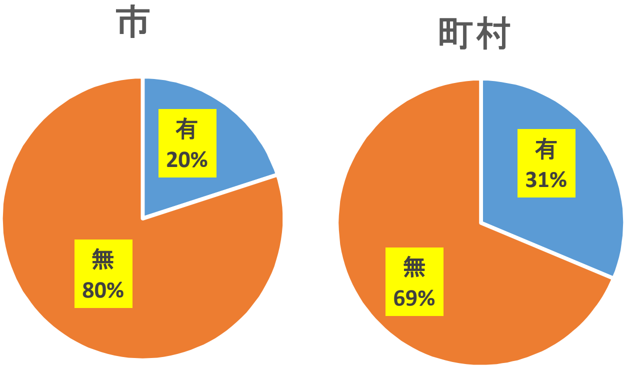


コメント：市町村運営有償運送の車種はマイクロバスとジャンボタクシーの利用が多い。

⑥交通空白自家用有償運送の比率（市町村＋NPO等）（交通空白は町村の導入が市より多い）

交通空白

	市町村運営有償運送	NPO等運営有償運送	両方	有	無
市	3	1	2	6	24
町村	25	1	0	26	57
全体	28	2	2	32	81

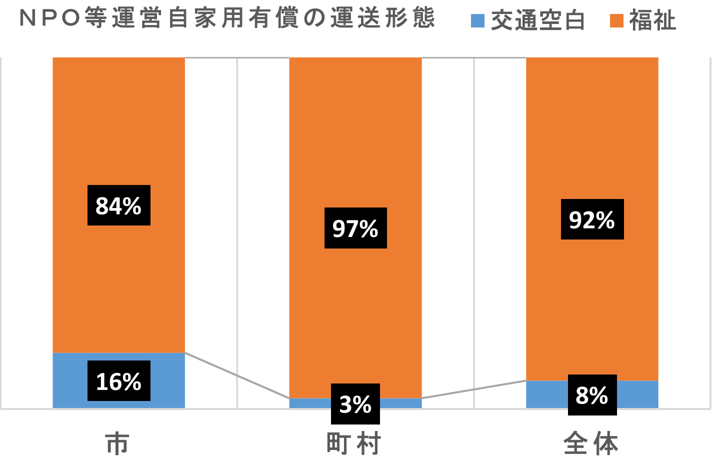


コメント：交通空白有償運送の市・町村別普及状況は、市の１／５（20%），町村の１／３（31%）に普及している。

⑦NPO等運営有償運送の運送形態（交通空白＋福祉）（福祉分野が多い）

NPO運営自家用有償

	交通空白	福祉	両方	計
市	3	16	0	19
町村	1	30	0	31
全体	4	46	0	50

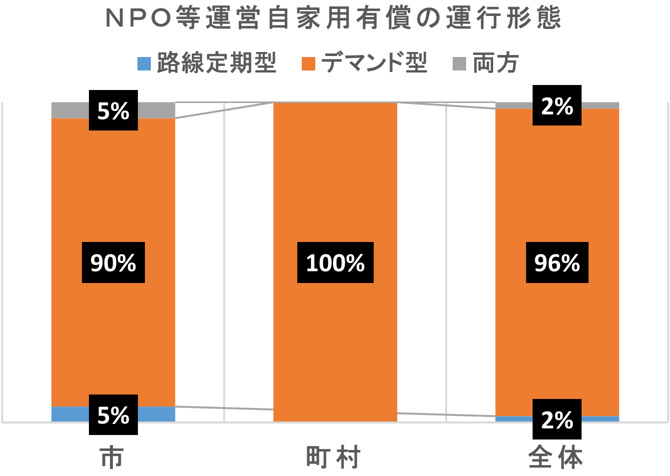


コメント：NPO等運営有償運送の運送形態は交通空白より福祉が多い

⑧NPO等運営有償運送の運行形態（デマンド型が多い）

NPO運営自家用有償

	路線定期型	デマンド型	両方	計
市	1	17	1	19
町村	0	31	0	31
全体	1	48	1	50

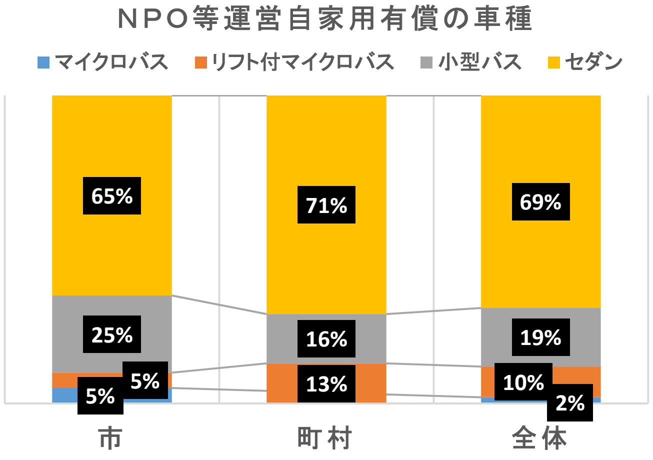


コメント：NPO等運営有償運送の運行形態はデマンド型が多い。

⑨NPO等自家用有償運送の車種（セダン型が多い）

NPO運営自家用有償

	導入数	マイクロバス	リフト付マイクロバス	小型バス	セダン
市	20	1	1	5	13
町村	32	0	4	5	23
全体	52	1	5	10	36

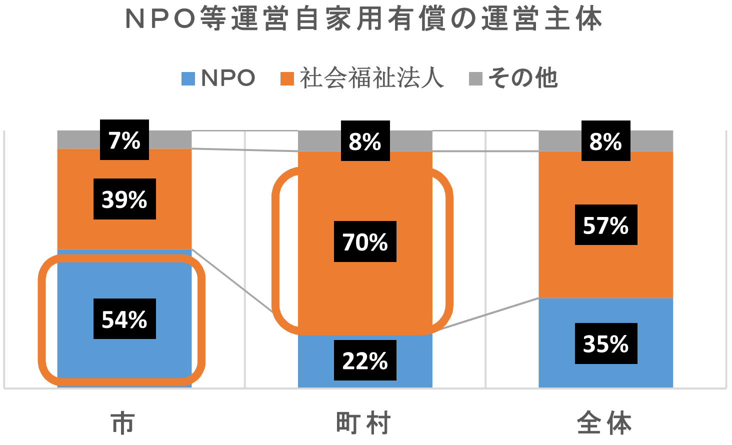


コメント：NPO等自家用有償運送の車種はセダンが7割利用されている

⑩NPO等運営有償運送の運営主体（交通空白＋福祉）（市ではNPO、町村では社会福祉法人が多い）

NPO運営自家用有償

	NPO	社会福祉法人	その他	計
市	15	11	2	28
町村	8	26	3	37
全体	23	37	5	65



コメント：市はNPOが、町村は社会福祉法人が運営主体の中心となっている。

市内公共交通の運送形態の特徴

・コミバスの運行形態は、市では路線バスを補完する形態で、ジャンボタクシー（10人以下）を利用したデマンド型が、町村では路線バスの代替する形態で、マイクロバス（11人以上29人以下）を利用した路線定期型が運行されている。

・市町村運営有償運送の運送形態は、市・町村共通の福祉より交通空白が多く、路線定期型よりデマンド型が多い。利用車種では、市ではマイクロバスとジャンボタクシーが、町村ではマイクロバスとセダン（5人以下）の利用が多い。

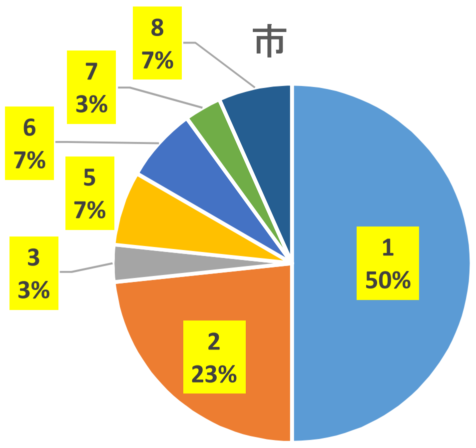
・NPO等運営有償運送の運送形態は、市・町村共通の交通空白より福祉が多く、路線定期型よりデマンド型が多い。利用車種では、市・町村共通でセダンの利用が多い。運営主体ではNPOより社会福祉法人が多い。

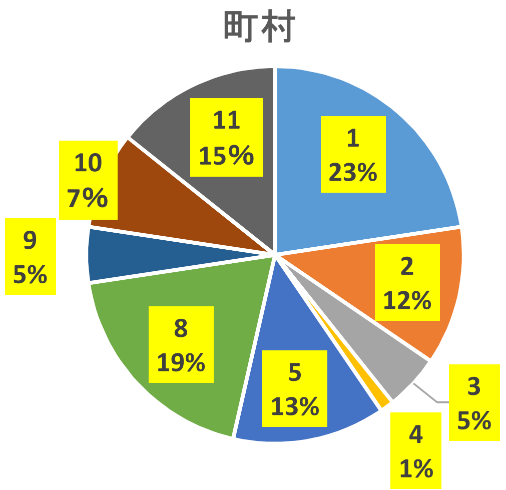
・市町村運営有償運送とNPO等運営有償運送とは、今は役割分担が出来ていて、市町村運営有償運送は交通空白で、NPO等運営有償運送は福祉でとなっている。運行形態はデマンド型が中心となり、車種はジャンボタクシーやセダンの利用が多い。

（４）パターン別の市内交通手段の多様化

①市町村別

パターン	事業用（緑ナンバー）		自家用（白ナンバー）		市	町村	全体	備考
	路線バス	コミバス	市町村運営有償交通空白	NPO等運営有償交通空白				
1	○	×	×	×	15	19	34	路線バスのみ
					50%	23%	30%	
2	○	○	×	×	7	10	17	路線バスとコミバス
					23%	12%	15%	
3	○	○	○	×	1	4	5	路線バスとコミバス・市町村運営有償交通空白
					3%	5%	4%	
4	○	○	×	○	0	1	1	路線バスとコミバス・NPO等運営有償交通空白
					0%	1%	1%	
5	○	×	○	×	2	11	13	路線バスと市町村運営有償交通空白
					7%	13%	12%	
6	○	×	○	○	2	0	2	路線バスと市町村運営有償交通空白・NPO等運営有償交通空白
					7%	0%	2%	
7	○	×	×	○	1	0	1	路線バスとNPO等運営有償交通空白
					3%	0%	1%	
路線バスがある					28	45	73	
					93%	54%	65%	
8	×	○	×	×	2	16	18	コミバスのみ
					7%	19%	16%	
9	×	○	○	×	0	4	4	コミバスと市町村運営有償交通空白
					0%	5%	3%	
10	×	×	○	×	0	6	6	市町村運営有償交通空白のみ
					0%	7%	5%	
11	×	×	×	×	0	12	12	公共交通機関無し
					0%	15%	11%	
路線バスがない					2	38	40	
					7%	46%	35%	
計					30	83	113	





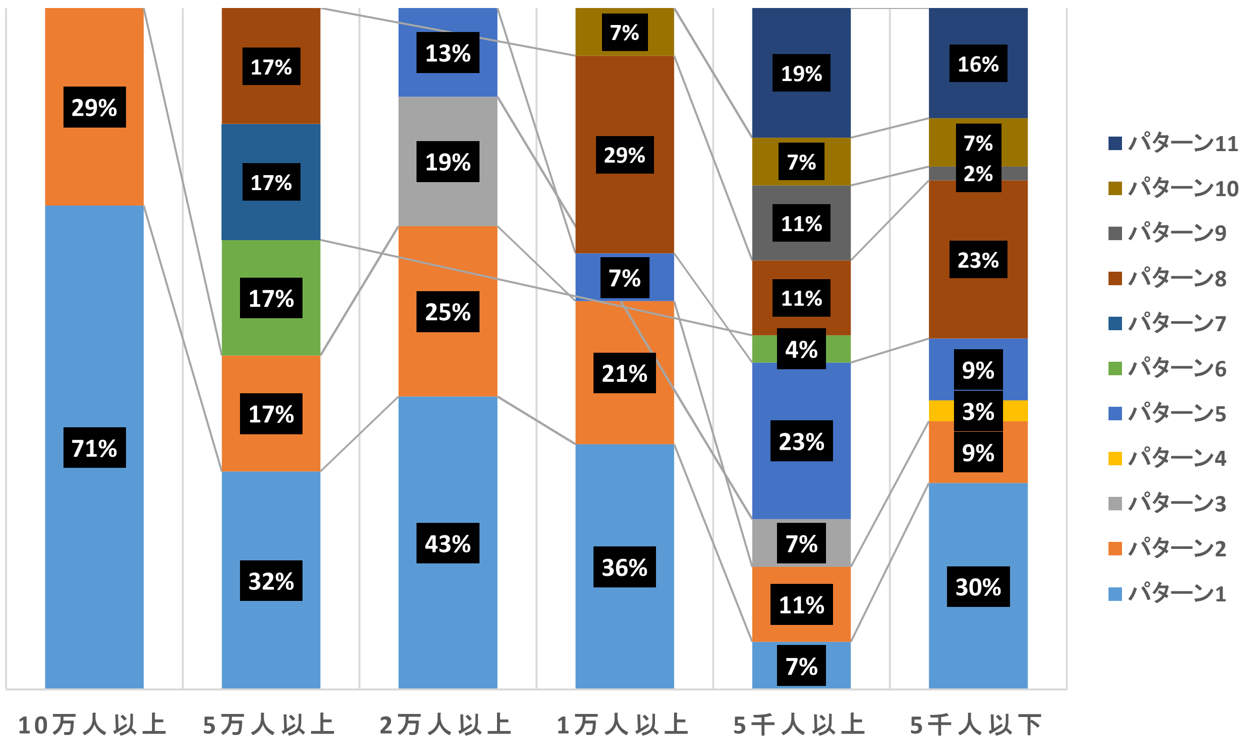
コメント：市は路線バスがあるまちが93％ある。課題がないように見える。路線バスのみが50％、コミバス等路線バスとの組み合わせが23％、コミバスのみが7％あり、路線バスが維持できるうちに、公共交通のあり方を協議することが重要である。

コメント：町村は路線バスがあるまちが54％ある。路線バスのみが23％、路線バスと代替え交通手段があるは31％。路線バスがないは46％、コミバス等代替えがあるが31％、公共交通手段がないまちが15％ある。

②人口規模別

パターン	事業用（緑ナンバー）		自家用（白ナンバー）		10万人以上	5万人以上	2万人以上	1万人以上	5千人以上	5千人以下	計	パターン解説
	路線バス	コミバス	市町村運営有償交通空白	NPO等運営有償交通空白								
1	○	×	×	×	5	2	7	5	2	13	34	路線バスのみ
					71%	32%	43%	36%	7%	30%	30%	
2	○	○	×	×	2	1	4	3	3	4	17	路線バスとコミバス
					29%	17%	25%	21%	11%	9%	15%	
3	○	○	○	×			3		2		5	路線バスとコミバス・市町村運営有償交通空白
							19%		7%		4%	
4	○	○	×	○						1	1	路線バスとコミバス・NPO等運営有償交通空白
										3%	1%	
5	○	×	○	×			2	1	6	4	13	路線バスと市町村運営有償交通空白
							13%	7%	23%	9%	12%	
6	○	×	○	○		1			1		2	路線バスと市町村運営有償交通空白・NPO等運営有償交通空白
						17%			4%		2%	
7	○	×	×	○		1					1	路線バスとNPO等運営有償交通空白
						17%					1%	
路線バスがある					7	5	16	9	14	22	73	
					100%	83%	100%	64%	52%	51%	65%	
8	×	○	×	×		1		4	3	10	18	コミバスのみ
						17%		29%	11%	23%	16%	
9	×	○	○	×					3	1	4	コミバスと市町村運営有償交通空白
									11%	3%	3%	
10	×	×	○	×				1	2	3	6	市町村運営有償交通空白のみ
								7%	7%	7%	5%	
11	×	×	×	×					5	7	12	公共交通機関無し
									19%	16%	11%	
路線バスがない					0	1	0	5	13	21	40	
					0%	17%	0%	36%	48%	49%	35%	
計					7	6	16	14	27	43	113	

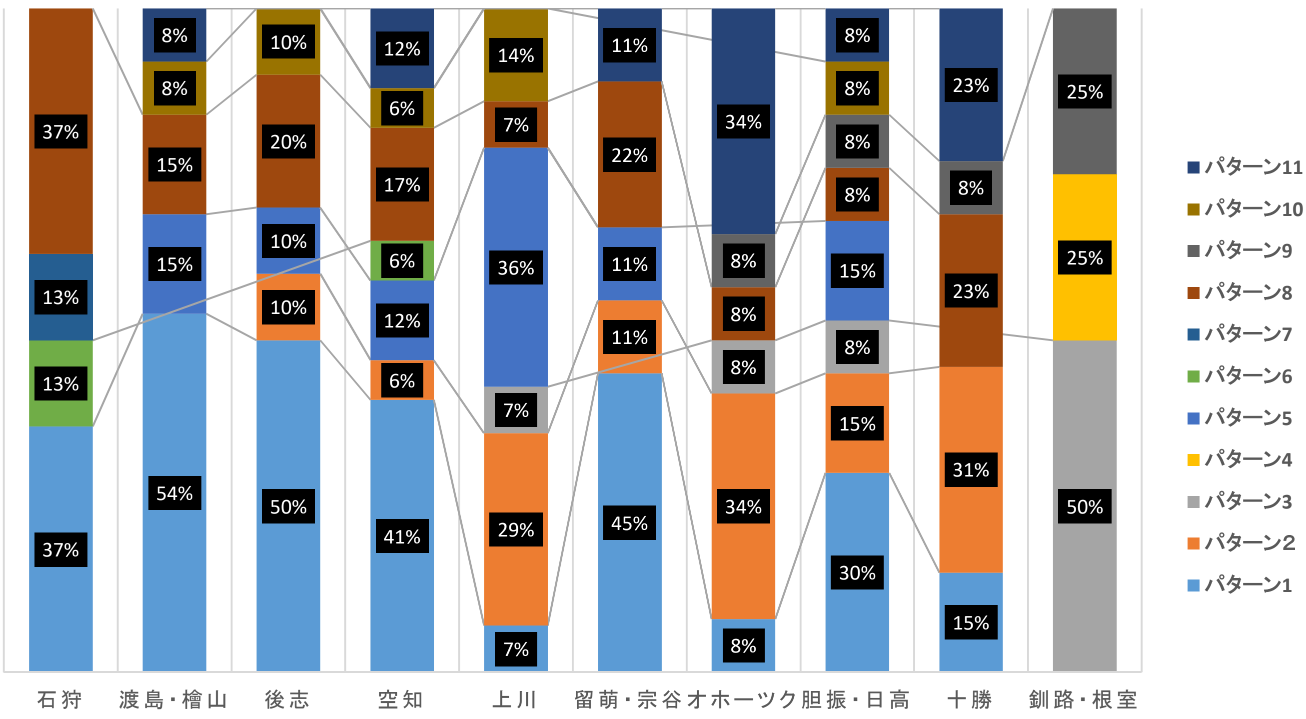
人口規模別パターン別市内交通手段



③地域別

パターン	事業用（緑ナンバー）		自家用（白ナンバー）		石狩	渡島･檜山	後志	空知	上川	留萌･宗谷	オホーツク	胆振･日高	十勝	釧路･根室	計
	路線バス	コミバス	市町村運営有償交通空白	NPO等運営有償交通空白											
1	○	×	×	×	3	7	5	7	1	4	1	4	2		34
					37%	54%	50%	41%	7%	45%	8%	30%	15%		30%
2	○	○	×	×			1	1	4	1	4	2	4		17
							10%	6%	29%	11%	34%	15%	31%		15%
3	○	○	○	×					1		1	1		2	5
									7%		8%	8%		50%	4%
4	○	○	×	○										1	1
														25%	1%
5	○	×	○	×		2	1	2	5	1		2			13
						15%	10%	12%	36%	11%		15%			12%
6	○	×	○	○	1			1							2
					13%			6%							2%
7	○	×	×	○	1										1
					13%										1%
路線バスがある					5	9	7	11	11	6	6	9	6	3	73
					63%	69%	70%	65%	79%	67%	50%	69%	46%	75%	65%
8	×	○	×	×	3	2	2	3	1	2	1	1	3		18
					37%	15%	20%	17%	7%	22%	8%	8%	23%		16%
9	×	○	○	×							1	1	1	1	4
											8%	8%	8%	25%	3%
10	×	×	○	×		1	1	1	2			1			6
						8%	10%	6%	14%			8%			5%
11	×	×	×	×		1		2		1	4	1	3		12
						8%		12%		11%	34%	8%	23%		11%
路線バスがない					3	4	3	6	3	3	6	4	7	1	40
					37%	31%	30%	35%	21%	33%	50%	31%	54%	25%	35%
計					8	13	10	17	14	9	12	13	13	4	113

地域別パターン別市内交通手段



パターン別の市内交通手段の多様化の特徴

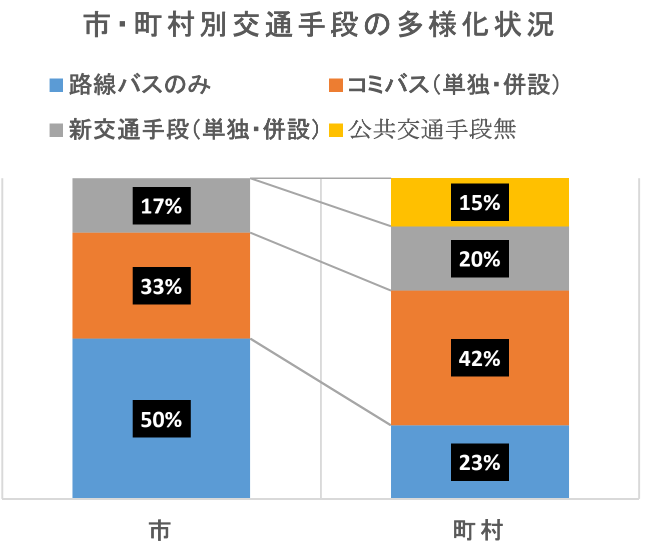
・市町村別のパターン別の市内交通手段の多様化の特徴として、市では路線バスのみ（パターン１）が50％、コミバス（パターン２・３・４・８・９）が33％、新交通手段（パターン５・６・７・１０）が17％と、市では路線バスのみの比率が50％となっているが、今後、コミバスとの併設に移行すると思われる。そのための協議会の設置等制度研究が必要となるという特徴がある。一方、町村では、路線バスのみ（パターン１）が23％、コミバス（パターン２・３・４・８・９）が42％、新交通手段（パターン５・６・７・１０）が20％、公共交通手段無（パターン１１）が15％と、市より多様化が進んでおり、特に、町村では、路線バスの比率が市の1/2と公共交通事業者の路線からの撤退が進み、コミバスで路線の維持を図っているという特徴がある。しかし、これも、いずれ財政上の問題から市町村運営有償運送へと移行せざるを得ないことになる。その際は、協議会の議論を通じ、住民との話し合いが重要となる。

・市（50％）と町村（23％）の路線バスの比率の差は町村の方が27％少なく、その差分は、コミバスと新交通手段への移行の差で12％（市が50％、町村が62％）。さらに、町村にはすべとの公共交通手段を喪失した公共交通手段無しのまちが15％あり、この合計と合致する。すなわち、路線バスの撤退後はコミバスと新交通手段として残ったまちと、まったく公共交通手段を失ったまちにわかれるという特徴がある。
　町村における最大の課題は、公共交通手段無しのまちが15％あり、このまちへの対策が重要である。特に、協議会の設置のための法律や制度の理解の支援が必要となる。

市・町村別交通手段の多様化

	パターン	市	町村	全体
路線バスのみ	1	15	19	34
		50%	23%	30%
コミバス（単独・併設）	2・3・4・8・9	10	35	45
		33%	42%	40%
新交通手段（単独・併設）	5・6・7・10	5	17	22
		17%	20%	19%
公共交通手段無	11	0	12	12
		0%	15%	11%
計		30	83	113

（注）新交通手段とは、市町村運営又はNPO等運営有償運送を言う。

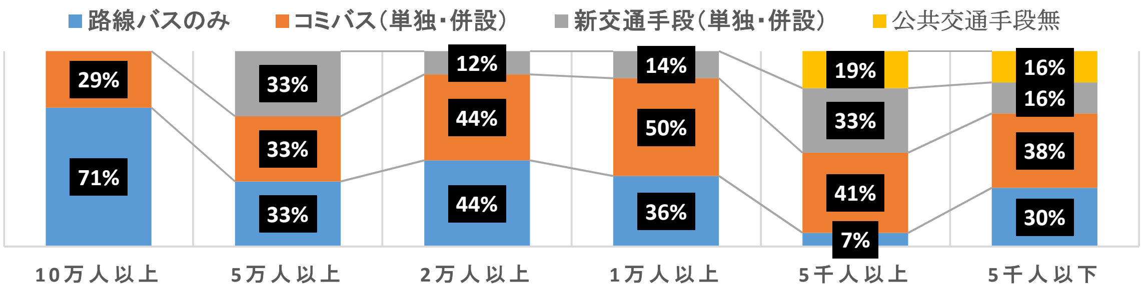


・人口規模別交通手段の多様化では、路線バスが1番残っているのが、人口規模10万人以上のまち(71%)、路線バスが1番少ないのは、人口規模1万人以下5千人以上のまち(7%)であった。また、コミバスに1番転換しているのは人口規模2万人以下1万人以上のまち(50%)であった。さらに、新交通手段に転換しているのは、人口規模10万人以下5万人以上のまち(33%)と1万人以下5千人以上のまち(33%)であった。公共交通手段無は人口規模1万人以下のまちにあることがわかる。人口規模別交通手段が多様化し、課題を多く抱えているまちは1万人以下5千人以上のまちのようだ。

人口規模別交通手段の多様化

	パターン	10万人以上	5万人以上	2万人以上	1万人以上	5千人以上	5千人以下	計
路線バスのみ	1	5	2	7	5	2	13	34
		71%	33%	44%	36%	7%	30%	30%
コミバス(単独・併設)	2・3・4・8・9	2	2	7	7	11	16	45
		29%	33%	44%	50%	41%	38%	40%
新交通手段(単独・併設)	5・6・7・10	0	2	2	2	9	7	22
		0%	33%	12%	14%	33%	16%	19%
公共交通手段無	11	0	0	0	0	5	7	12
		0%	0%	0%	0%	19%	16%	11%
計		7	6	16	14	27	43	113

人口規模別交通手段の多様化状況

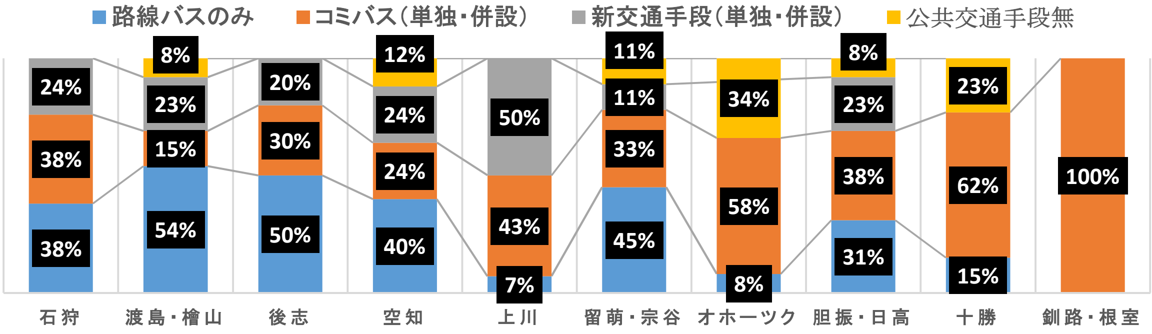


・地域別交通手段の多様化では、路線バスが1番残っている地域は渡島・桧山(54%)、後志地域(50%)、逆に、1番残っていない地域は上川地域(7%)、オホーツク地域(8%)であった。また、コミバスに1番転換している地域は十勝地域(62%)、オホーツク地域(58%)であった。さらに、新交通手段に転換している地域は上川地域(50%)で、逆に、転換がない地域が、オホーツク地域(0%)、十勝地域(0%)であった。公共交通手段無の比率が高い地域は、オホーツク地域(34%)、十勝地域(23%)、逆に、公共交通手段無の比率が0%の地域は石狩地域、後志地域、上川地域であった。地域別交通手段が多様化し、課題を多く抱えているまちはオホーツク地域と十勝地域のようだ。

地域別交通手段の多様化

	パターン	石狩	渡島・檜山	後志	空知	上川	留萌・宗谷	オホーツク	胆振・日高	十勝	釧路・根室	計
路線バスのみ	1	3	7	5	7	1	4	1	4	2	0	34
		38%	54%	50%	40%	7%	45%	8%	31%	15%	0%	30%
コミバス(単独・併設)	2・3・4・8・9	3	2	3	4	6	3	7	5	8	4	45
		38%	15%	30%	24%	43%	33%	58%	38%	62%	100%	40%
新交通手段(単独・併設)	5・6・7・10	2	3	2	4	7	1	0	3	0	0	22
		24%	23%	20%	24%	50%	11%	0%	23%	0%	0%	19%
公共交通手段無	11	0	1	0	2	0	1	4	1	3	0	12
		0%	8%	0%	12%	0%	11%	34%	8%	23%	0%	11%
計		8	13	10	17	14	9	12	13	13	4	113

地域別交通手段の多様化状況

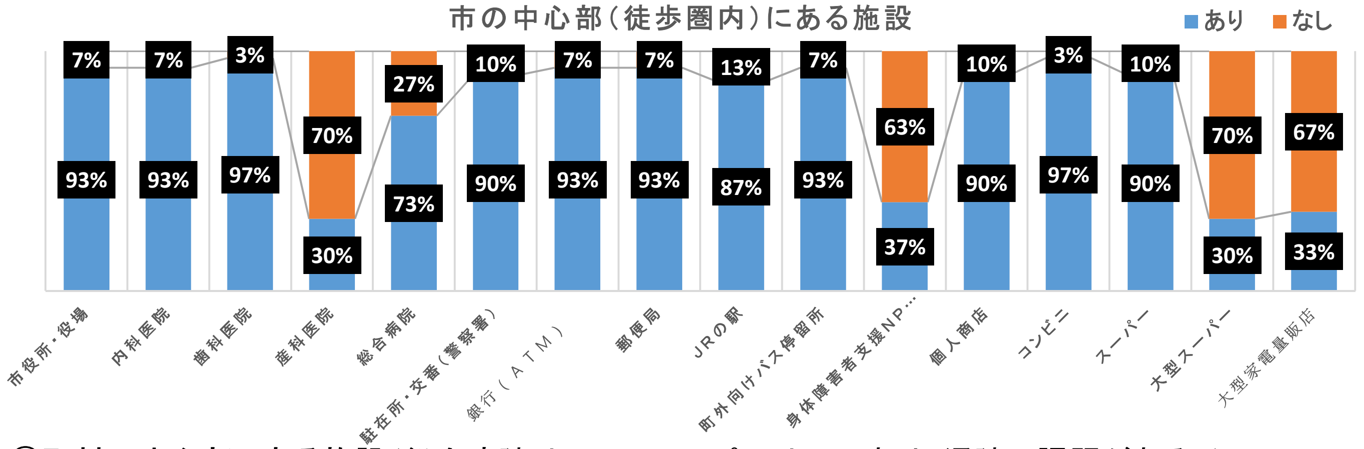


２－３　まちの中心部（徒歩圏内）にある施設の有無から見る公共交通手段の必要性

《町村（総合病院25%）では医療環境が市（総合病院73%）より充足していない。また、買物でも、大型スーパーや大型家電量販店の有無では町村部では2%であるのに対し、市部では30%と、町村部から市部への通院や買物のための交通手段が必要になる。》

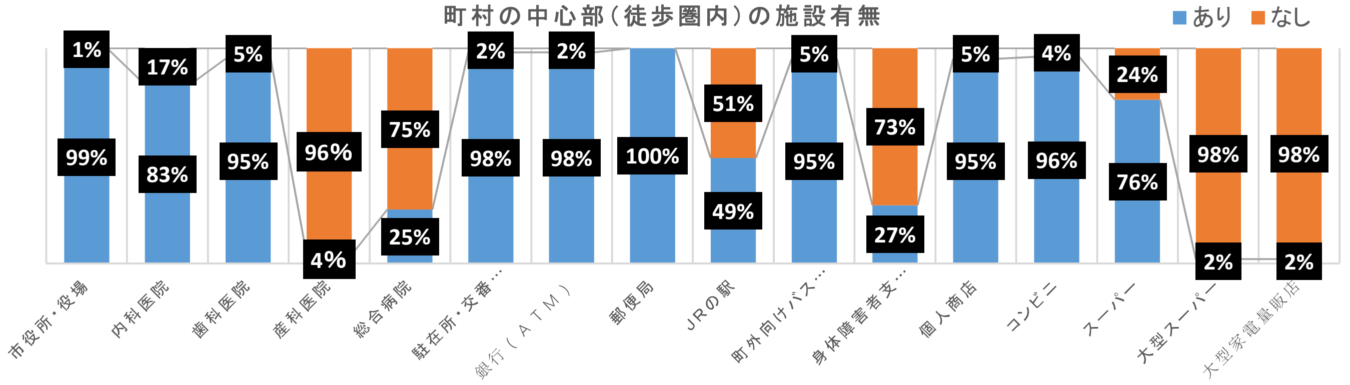
①市の中心部にある施設（総合病院は73%。スーパーは90%あり、通院や買物に支障はなさそうである。）

中心部の施設	① 市役所・役場	② 内科医院	③ 歯科医院	④ 産科医院	⑤ 総合病院	⑥ 駐在所・交番（警察署）	⑦ 銀行（ATM）	⑧ 郵便局	⑨ JRの駅	⑩ 町外向けバス停留所	⑪ 身体障害者支援NPO団体	⑫ 個人商店	⑬ コンビニ	⑭ スーパー	⑮ 大型スーパー	⑯ 大型家電量販店
市	28	28	29	9	22	27	28	28	26	28	11	27	29	27	9	10
	93%	93%	97%	30%	73%	90%	93%	93%	87%	93%	37%	90%	97%	90%	30%	33%



②町村の中心部にある施設（総合病院は25%、スーパーは76%あり、通院に課題がある。）

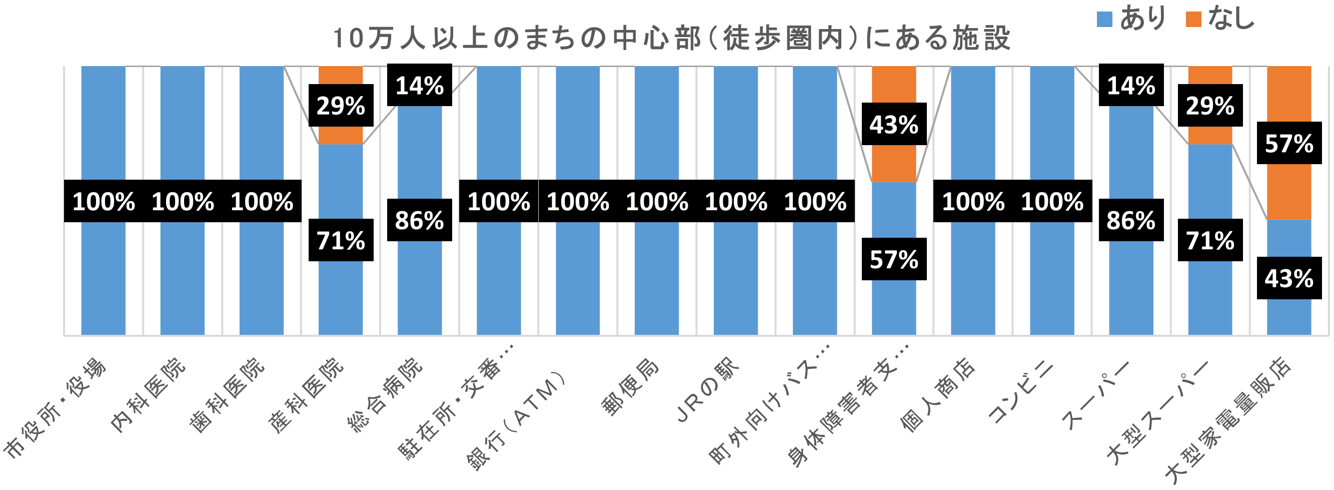
中心部の施設	① 市役所・役場	② 内科医院	③ 歯科医院	④ 産科医院	⑤ 総合病院	⑥ 駐在所・交番（警察署）	⑦ 銀行（ATM）	⑧ 郵便局	⑨ JRの駅	⑩ 町外向けバス停留所	⑪ 身体障害者支援NPO団体	⑫ 個人商店	⑬ コンビニ	⑭ スーパー	⑮ 大型スーパー	⑯ 大型家電量販店
町村	82	69	79	3	21	81	81	83	41	79	22	79	80	63	2	2
	99%	83%	95%	4%	25%	98%	98%	100%	49%	95%	27%	95%	96%	76%	2%	2%

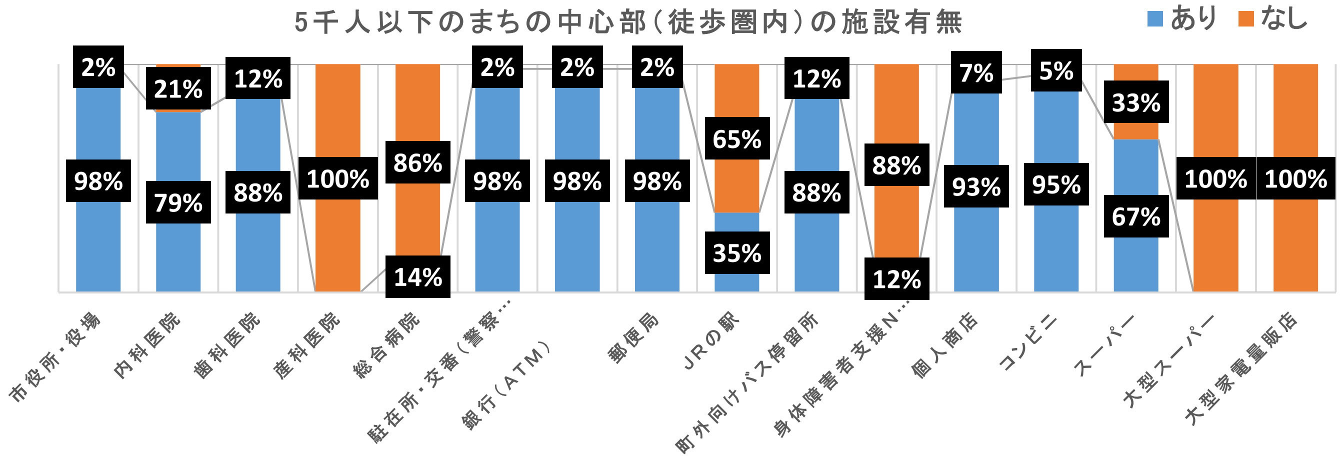


コメント：買物と通院が生活しているまちで充足されているかを施設の有無で検証して見たところ、総合病院は市が73%、町村では25%あり、産科医院は市が30%、町村では4%と、町村では医療環境が市より充足していないため、充足している市部への通院のための交通手段が必要となる。同じことが、買物でも、大型スーパーや大型家電量販店の有無では町村部では2%であるのに、市部では30%と、町村部から市部への買物のための交通手段が必要になる。

③人口規模別の中心部にある施設（人口規模が5万人以下のまちでは買物（大型スーパー6%）のための交通手段が必要になる。人口規模1万人以下のまちでは通院（総合病院22%）・買物（大型スーパー4%）のための交通手段が必要になる。）

中心部の施設	① 市役所・役場	② 内科医院	③ 歯科医院	④ 産科医院	⑤ 総合病院	⑥ 駐在所・交番（警察署）	⑦ 銀行（ATM）	⑧ 郵便局	⑨ JRの駅	⑩ 町外向けバス停留所	⑪ 身体障害者支援NPO団体	⑫ 個人商店	⑬ コンビニ	⑭ スーパー	⑮ 大型スーパー	⑯ 大型家電量販店
10万人以上	7	7	7	5	6	7	7	7	7	7	4	7	7	6	5	3
	100%	100%	100%	71%	86%	100%	100%	100%	100%	100%	57%	100%	100%	86%	71%	43%
5万人以上	5	6	6	2	5	6	6	6	5	6	4	5	6	6	3	3
	83%	100%	100%	33%	83%	100%	100%	100%	83%	100%	67%	83%	100%	100%	50%	50%
2万人以上	16	13	16	4	11	14	16	15	13	15	4	15	16	14	1	4
	100%	81%	100%	25%	69%	88%	100%	94%	81%	94%	25%	94%	100%	88%	6%	25%
1万人以上	14	13	14	0	9	14	13	14	13	14	9	13	13	13	1	1
	100%	93%	100%	0%	64%	100%	93%	100%	93%	100%	64%	93%	93%	93%	7%	7%
5千人以上	26	24	27	1	6	25	25	27	14	27	7	26	26	22	1	1
	96%	89%	100%	4%	22%	93%	93%	100%	52%	100%	26%	96%	96%	81%	4%	4%
5千人以下	42	34	38	0	6	42	42	42	15	38	5	40	41	29	0	0
	98%	79%	88%	0%	14%	98%	98%	98%	35%	88%	12%	93%	95%	67%	0%	0%

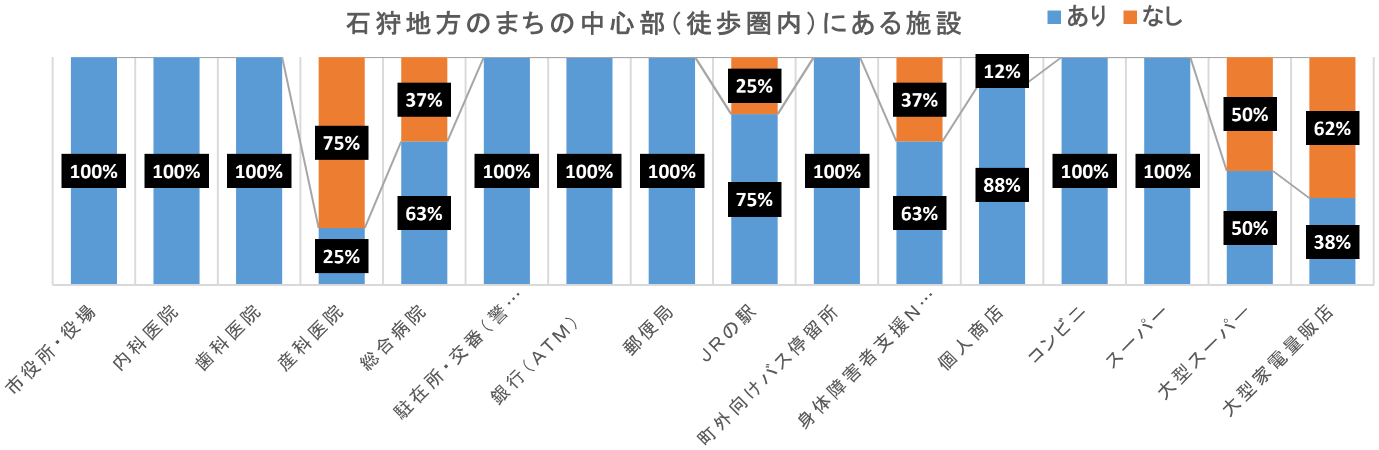


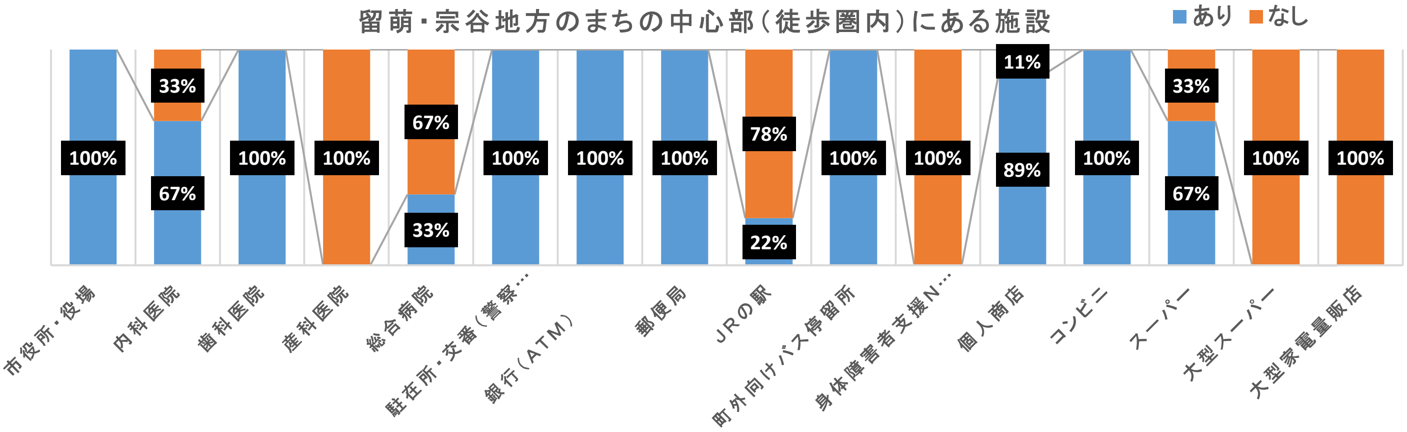


コメント：通院と買物が生活しているまちの人口規模で充足されているかを施設の有無で検証したところ、産科医院と総合病院の有無、大型スーパーや大型家電量販店の有無でみると人口規模2万人以下のまちから2万人以上のまちに通院・買物のための交通手段が必要になる。特に、5千人以下の市町村では通院と買物が自らのまちで充足できないまちが多い。

④地域別の中心部にある施設（産科医院と総合病院の有無では、石狩が条件が良いのに対し、渡島・桧山と後志が条件が厳しい。また、大型スーパーや大型家電量販店の有無では、石狩が条件が良いのに対し、留萌・宗谷が条件が厳しい。）

中心部の施設	① 市役所・役場	② 内科医院	③ 歯科医院	④ 産科医院	⑤ 総合病院	⑥ 駐在所・交番（警察署）	⑦ 銀行（ATM）	⑧ 郵便局	⑨ JRの駅	⑩ 町外向けバス停留所	⑪ 身体障害者支援NPO団体	⑫ 個人商店	⑬ コンビニ	⑭ スーパー	⑮ 大型スーパー	⑯ 大型家電量販店
石狩	8	8	8	2	5	8	8	8	6	8	5	7	8	8	4	3
	100%	100%	100%	25%	63%	100%	100%	100%	75%	100%	63%	88%	100%	100%	50%	38%
渡島・桧山	13	11	11	0	4	11	13	12	6	12	2	12	13	8	1	1
	100%	85%	85%	0%	31%	85%	100%	92%	46%	92%	15%	92%	100%	62%	8%	8%
後志	10	10	9	1	1	10	10	10	4	9	1	9	9	5	1	0
	100%	100%	90%	10%	10%	100%	100%	100%	40%	90%	10%	90%	90%	50%	10%	0%
空知	14	16	16	2	8	16	15	16	13	16	5	16	16	15	0	2
	82%	94%	94%	12%	47%	94%	88%	94%	76%	94%	29%	94%	94%	88%	0%	12%
上川	14	11	13	1	5	14	12	14	11	13	6	13	13	14	1	1
	100%	79%	93%	7%	36%	100%	86%	100%	79%	93%	43%	93%	93%	100%	7%	7%
留萌・宗谷	9	6	9	0	3	9	9	9	2	9	0	8	9	6	0	0
	100%	67%	100%	0%	33%	100%	100%	100%	22%	100%	0%	89%	100%	67%	0%	0%
オホーツク	12	12	12	2	5	12	12	12	5	11	4	12	12	11	1	1
	100%	100%	100%	17%	42%	100%	100%	100%	42%	92%	33%	100%	100%	100%	8%	8%
胆振・日高	13	11	13	1	4	12	13	13	11	13	3	12	12	8	2	2
	100%	85%	100%	8%	31%	92%	100%	100%	85%	100%	23%	92%	92%	62%	15%	15%
十勝	13	9	13	2	7	12	13	13	7	12	4	13	13	11	0	1
	100%	69%	100%	15%	54%	92%	100%	100%	54%	92%	31%	100%	100%	85%	0%	8%
釧路・根室	4	3	4	1	1	4	4	4	2	4	3	4	4	4	1	1
	100%	75%	100%	25%	25%	100%	100%	100%	50%	100%	75%	100%	100%	100%	25%	25%





コメント：買物と通院が生活しているまちの地域別で充足されているかを施設の有無で検証したところ、産科医院と総合病院の有無では、石狩が条件が良いのに対し、渡島・桧山と後志が条件が厳しい。また、大型スーパーや大型家電量販店の有無では、石狩が条件が良いのに対し、留萌・宗谷が条件が厳しい。条件の厳しい地域では通院や買物のための足の確保が課題である。

2－4　公共交通の課題(現状)

①市・町村別公共交通の課題(現状)(市の公共交通の課題は路線バスの存続であるが、町村の公共交通の課題は市より一層深刻で、公共交通そのものの存続が課題となっている。)

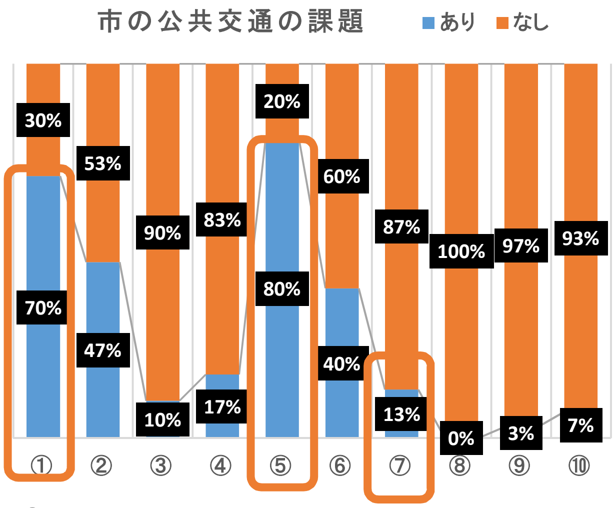
	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨	⑩
公共交通の課題	路線バスの便数が減少	公共交通の存続が危ぶまれている	高齢者・障害者の移動の制限	自家用車が手放せない	補助金等で路線バスを維持	市町村が主体となって公共交通を維持している	NPOが事業主体となって公共交通を維持している	住民ボランティア活動で自家用車による運送が行われている	乗合タクシー等の試験運行を行っている	その他
市	21	14	3	5	24	12	4	0	1	2
	70%	47%	10%	17%	80%	40%	13%	0%	3%	7%
町村	29	50	17	26	63	44	8	2	12	7
	35%	60%	20%	31%	76%	53%	10%	2%	14%	8%

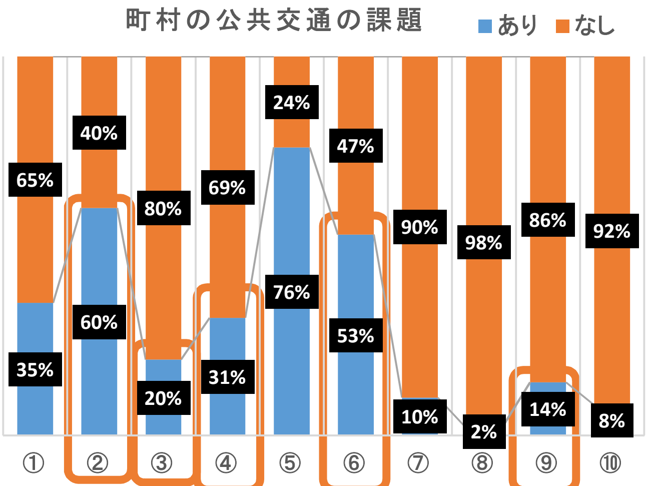
コメント:

公共交通の課題を市と町村で比較すると、

市では、①路線バスの便数が減少、⑤補助金等で路線バスを維持、⑦NPOが事業主体となって公共交通を維持しているということが起きている。

町村では、②公共交通の存続が危ぶまれている、③高齢者・障害者の移動の制限、④自家用車が手放せない、⑥市町村が主体となって公共交通を維持している、⑨乗合タクシー等の試験運行を行っているということが起きている。





②人口規模別公共交通の課題(人口規模1万人以下5千人以上のまちの公共交通の課題に、道内町村の公共交通の課題を見ることが出来る。具体的には、③高齢者・障害者の移動の制限、④自家用車が手放せない、⑥市町村が主体となって公共交通を維持している、である。)

	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨	⑩
公共交通の課題	路線バスの便数が減少	公共交通の存続が危ぶまれている	高齢者・障害者の移動の制限	自家用車が手放せない	補助金等で路線バスを維持	市町村が主体となって公共交通を維持している	NPOが事業主体となって公共交通を維持している	住民ボランティア活動で自家用車による運送が行われている	乗合タクシー等の試験運行を行っている	その他
10万人以上	6	5	0	0	6	2	1	0	1	1
	86%	71%	0%	0%	86%	29%	14%	0%	14%	14%
5万人以上	4	2	1	1	4	3	2	0	0	0
	67%	33%	17%	17%	67%	50%	33%	0%	0%	0%
2万人以上	9	8	2	3	15	8	1	0	0	0
	56%	50%	13%	19%	94%	50%	6%	0%	0%	0%
1万人以上	5	5	0	1	11	5	2	0	0	0
	36%	36%	0%	7%	79%	36%	14%	0%	0%	0%
5千人以上	9	15	8	11	22	16	1	0	5	3
	33%	56%	30%	41%	81%	59%	4%	0%	19%	11%
5千人以下	17	29	9	15	29	22	5	2	7	5
	40%	67%	21%	35%	67%	51%	12%	5%	16%	12%

コメント:

公共交通の課題を人口規模別で比較すると、

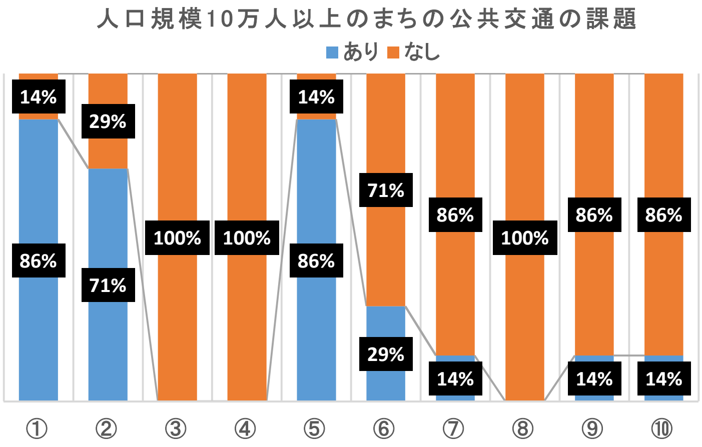
10万人以上では、①路線バスの便数が減少や②公共交通の存続が危ぶまれているが起きている。

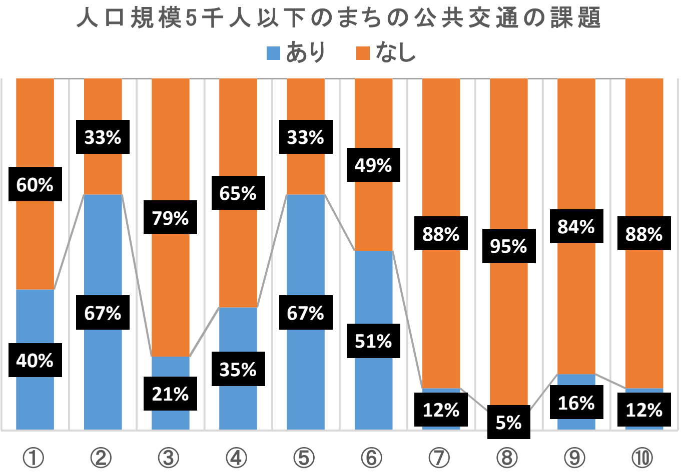
10万人以下5万人以上では、⑦NPOが事業主体となって公共交通を維持しているが起きている。

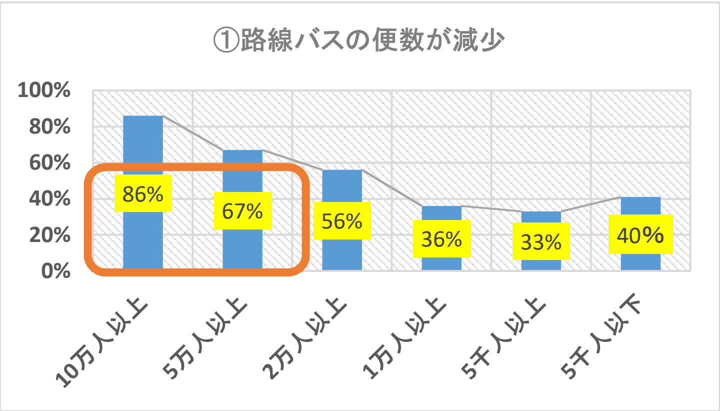
5万人以下2万人以上では⑤補助金等で路線バスを維持が起きている。

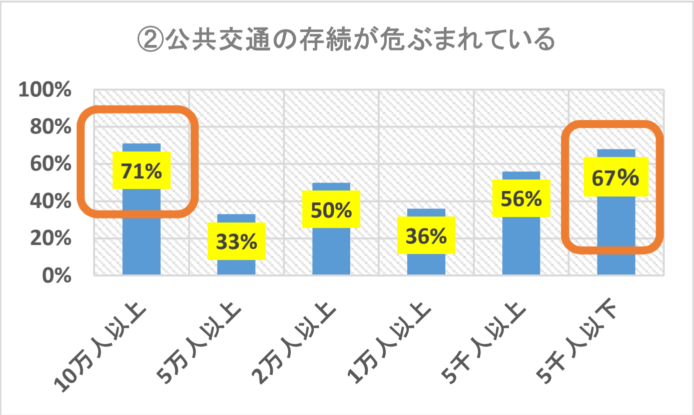
1万人以下5千人以上では、③高齢者・障害者の移動の制限、④自家用車が手放せない、⑥市町村が主体となって公共交通を維持している、⑨乗合タクシー等の試験運行を行っている、が起きている。

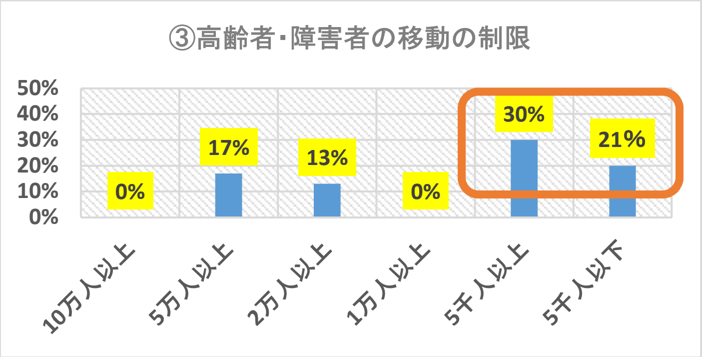
5千人以下では、⑧住民ボランティア活動で自家用車による運送が行われている、が起きている。

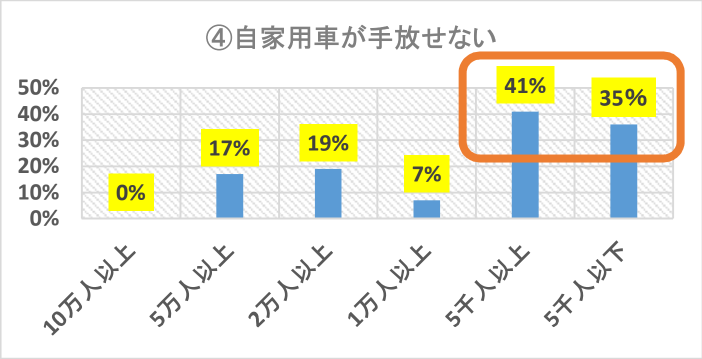


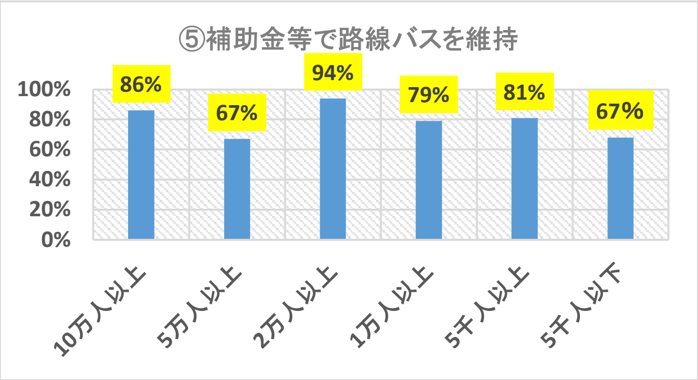


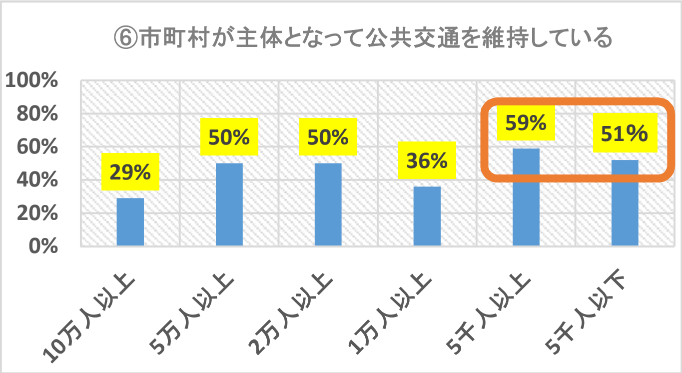












コメント：①路線バスの便数が減少は、5万人以上のまちで起きている。②公共交通の存続が危ぶまれているは、10万人以上と5千人以下のまちで起きている。③高齢者・障害者の移動の制限は、1万人以下のまちで起きている。④自家用車が手放せないは、1万人以下のまちで起きている。⑤補助金等で路線バスを維持は、ほぼすべてのまちで起きている。⑥市町村が主体となって公共交通を維持しているは、1万人以下のまちで起きている。公共交通の課題は、1万人以下のまちで、多く起きている。

２－５　公共交通の課題の背景（原因）

（市の課題の背景は、④運転手不足、⑤自家用車への依存、⑪市町村の財政逼迫、⑥市街地の拡大・分散、⑩観光客等の交流人口の増加、一方町村では、⑦公共交通事業者が不採算路線からの撤退、⑧車の運転ができない住民の増加、⑨町外への転出者が増加であった。市・町村の公共交通の課題の背景としてはうなずける。

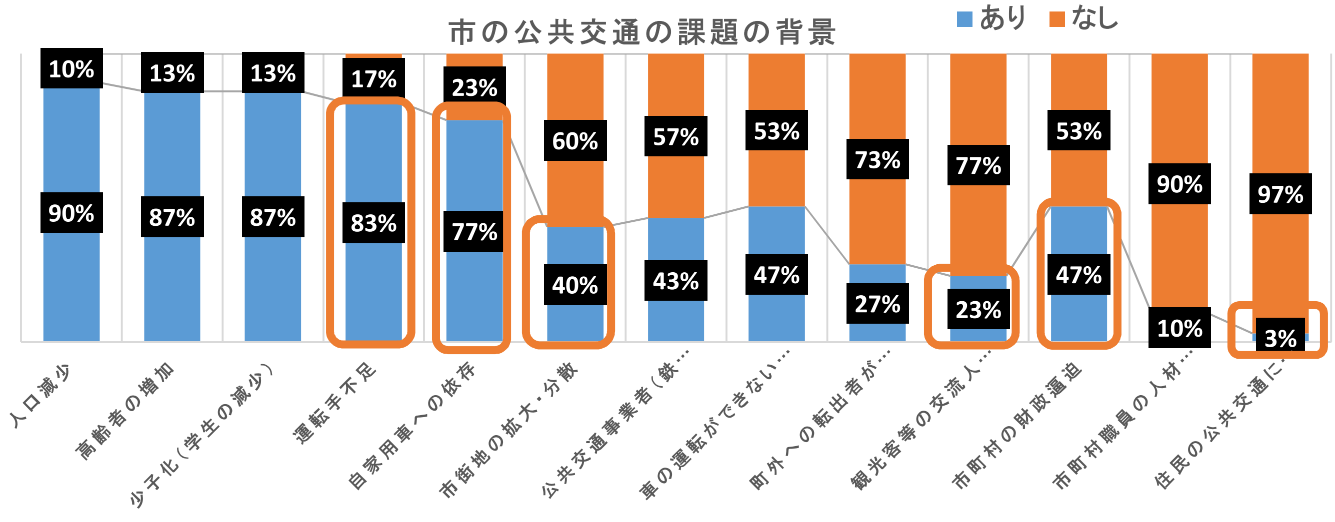
①市・町村別公共交通の課題の背景（原因）（公共交通の真の課題の背景は、市では⑪財政逼迫、町村では⑫人材不足という行政の課題が背景にある）

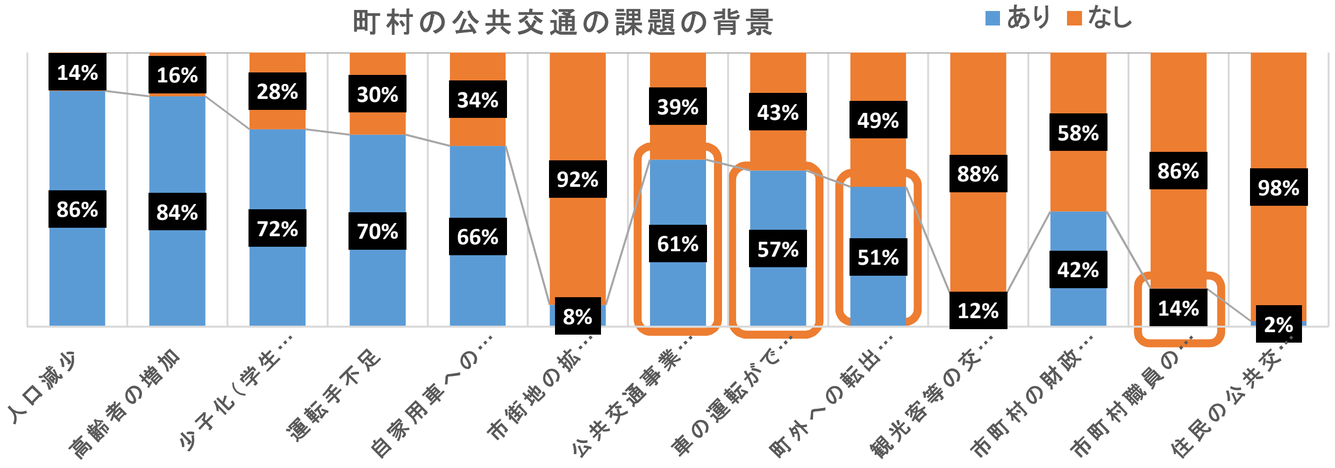
公共交通の課題の背景	① 人口減少	② 高齢者の増加	③ 少子化（学生の減少）	④ 運転手不足	⑤ 自家用車への依存	⑥ 市街地の拡大・分散	⑦ 公共交通事業者（鉄道・バス・タクシー）が不採算路線からの撤退	⑧ 車の運転ができない住民（高齢者・障がい者等）の増加	⑨ 町外への転出者が増加	⑩ 観光客等の交流人口の増加	⑪ 市町村の財政逼迫	⑫ 市町村職員の人材不足	⑬ 住民の公共交通に対する自治意識が高い	⑭ その他
市	27	26	26	25	23	12	13	14	8	7	14	3	1	0
	90%	87%	87%	83%	77%	40%	43%	47%	27%	23%	47%	10%	3%	0%
町村	71	70	60	58	55	7	51	47	42	10	35	12	2	1
	86%	84%	72%	70%	66%	8%	61%	57%	51%	12%	42%	14%	2%	1%

コメント：市・町村比較による公共交通の課題の背景としては、

市の背景として多いのは人口減少、高齢者の増加、少子化、運転手不足、自家用車への依存、市街地の拡大・分散、観光客の交流人口の増加、市町村の財政逼迫であった。運転手不足や自家用車への依存は町村ではなく市の方であったことは想像していなかった。

町村の背景として多いのは、公共交通事業者が不採算路線からの撤退、車の運転ができない住民（高齢者・障がい者等）の増加、町外への転出者が増加であった。町村の背景はうなずける結果であった。





②人口規模別公共交通の課題の背景（原因）（人口規模5万人以上と以下で課題の背景が異なる。5万人以上では④運転手不足、⑤自家用車への依存、⑥市街地の拡大・分散、⑩観光客等の交流人口の増加、⑪市町村の財政逼迫が課題の背景となっている。一方、5万人以下では、⑦公共交通事業者が不採算路線からの撤退、⑨町外への転出者が増加、⑫市町村職員の人材不足が課題の背景となっている。）

公共交通の課題の背景	① 人口減少	② 高齢者の増加	③ 少子化（学生の減少）	④ 運転手不足	⑤ 自家用車への依存	⑥ 市街地の拡大・分散	⑦ 公共交通事業者（鉄道・バス・タクシー）が不採算路線からの撤退	⑧ 車の運転ができない住民（高齢者・障がい者等）の増加	⑨ 町外への転出者が増加	⑩ 観光客等の交流人口の増加	⑪ 市町村の財政逼迫	⑫ 市町村職員の人材不足	⑬ 住民の公共交通に対する自治意識が高い	⑭ その他
10万人以上	7	6	7	6	6	6	3	5	2	3	4	1	0	0
	100%	86%	100%	86%	86%	86%	43%	71%	29%	43%	57%	14%	0%	0%
5万人以上	4	6	5	6	6	2	4	6	0	2	2	0	0	0
	67%	100%	83%	100%	100%	33%	67%	100%	0%	33%	33%	0%	0%	0%
2万人以上	12	11	12	12	13	3	6	4	7	4	8	2	0	0
	75%	69%	75%	75%	81%	19%	38%	25%	44%	25%	50%	13%	0%	0%
1万人以上	11	13	8	11	8	4	6	8	4	1	4	2	1	0
	79%	93%	57%	79%	57%	29%	43%	57%	29%	7%	29%	14%	7%	0%
5千人以上	23	22	18	23	19	2	19	18	14	4	15	4	2	0
	85%	81%	67%	85%	70%	7%	70%	67%	52%	15%	56%	15%	7%	0%
5千人以下	41	38	36	25	26	2	26	20	23	3	16	6	0	1
	95%	88%	84%	58%	60%	5%	60%	47%	53%	7%	37%	14%	0%	2%

（注）（緑）は原因の比率が一番高い。（黄）は原因の比率が一番低い。

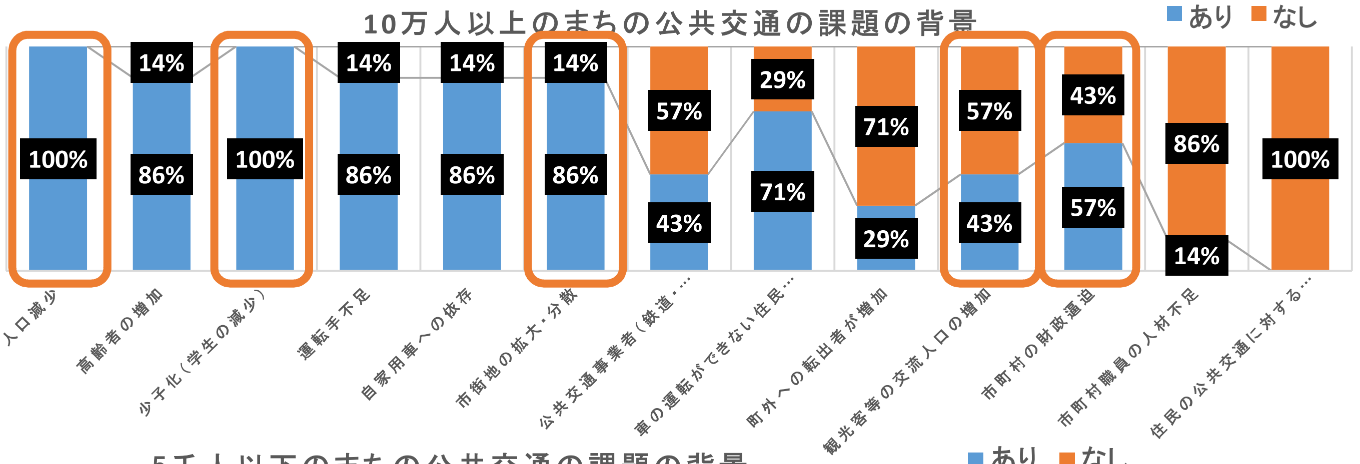
コメント：人口規模別公共交通の課題の背景は、

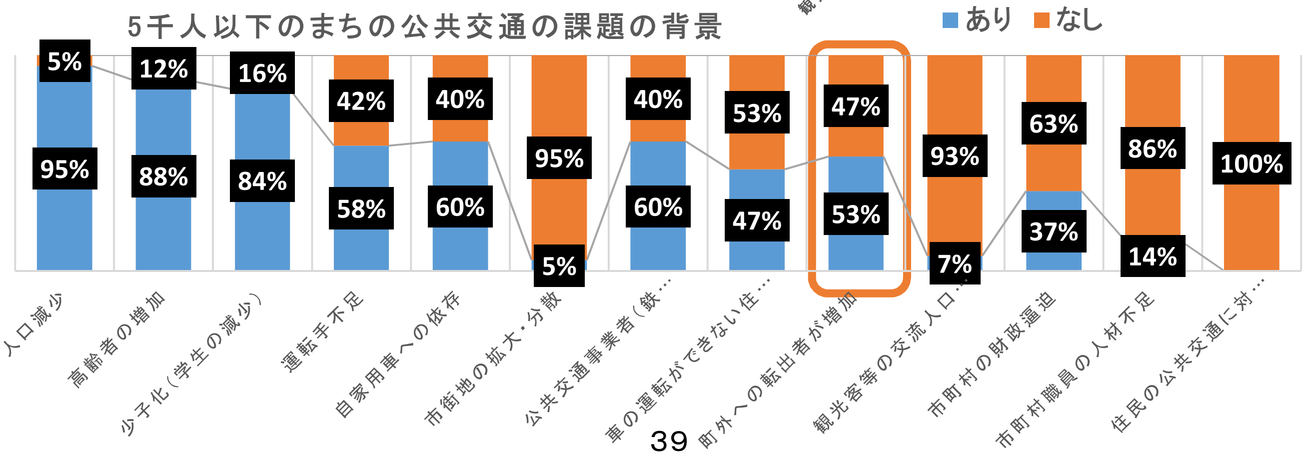
10万人以上のまちでは、人口減少、少子化、市街地の拡大・分散、観光客等の交流人口の増加、市町村の財政逼迫ということが公共交通の課題の背景となっている。

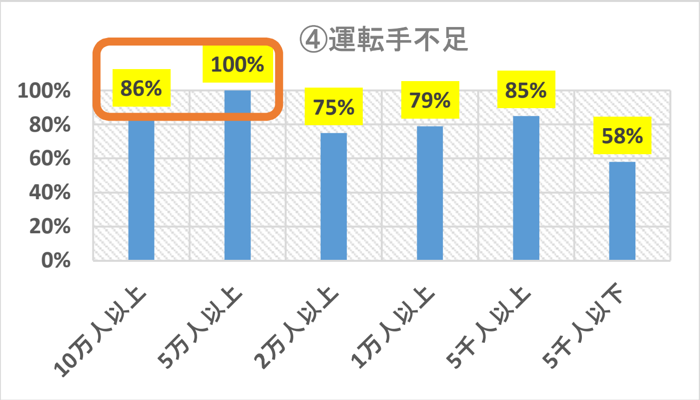
10万人以下5万人以上のまちでは、高齢者の増加、運転手不足、自家用車への依存、車の運転ができない住民（高齢者・障がい者等）の増加が公共交通の課題の背景となっている。

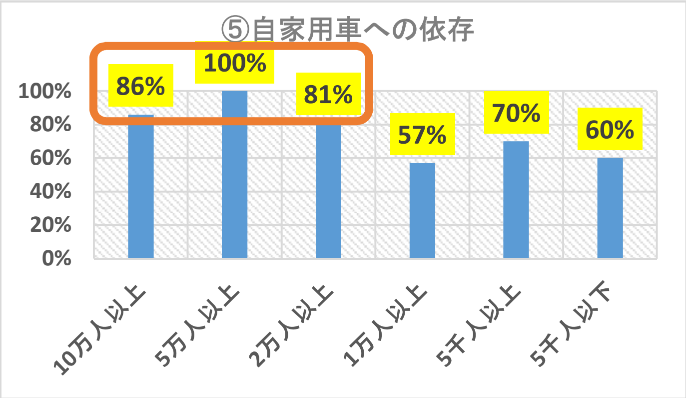
1万人以下5千人以上のまちでは、公共交通事業者（鉄道・バス・タクシー）が不採算路線からの撤退、市町村職員の人材不足が公共交通の課題の背景となっている。

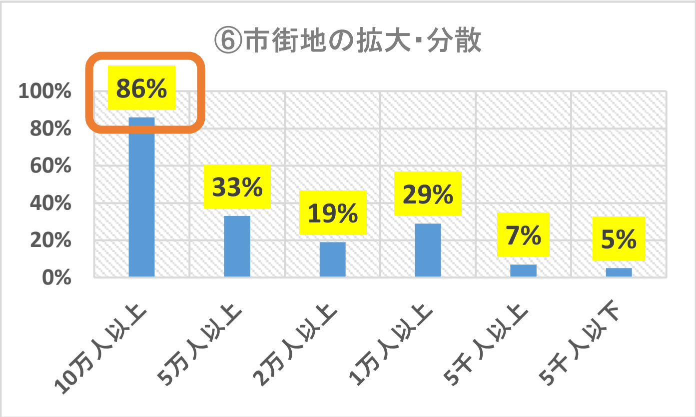
5千人以下のまちでは、町外への転出者の増加が公共交通の課題の背景となっている。

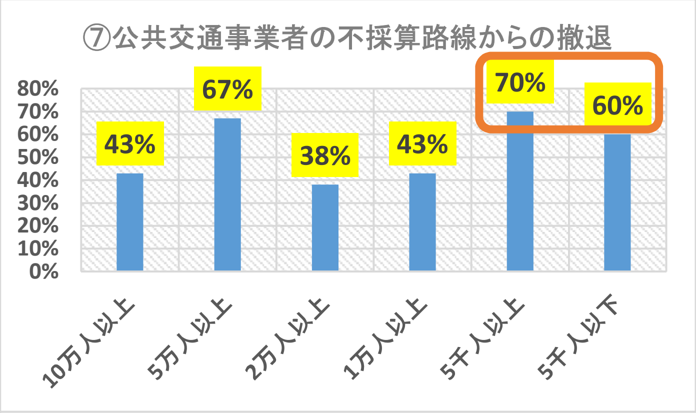


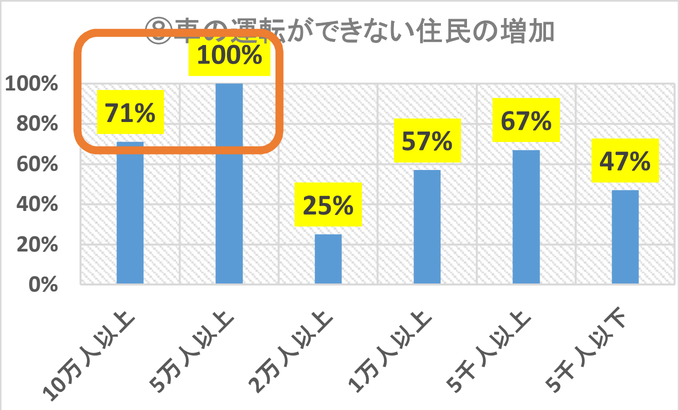


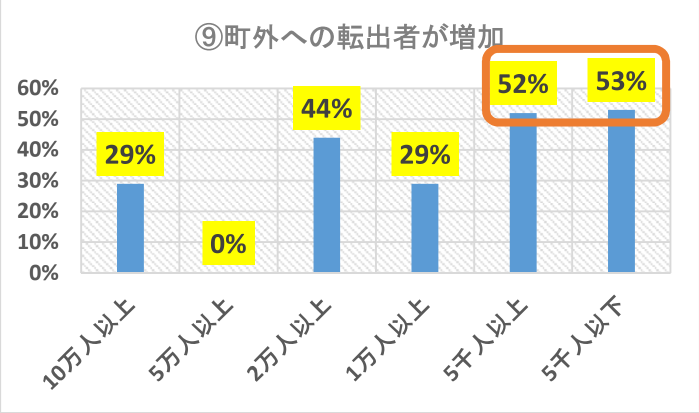


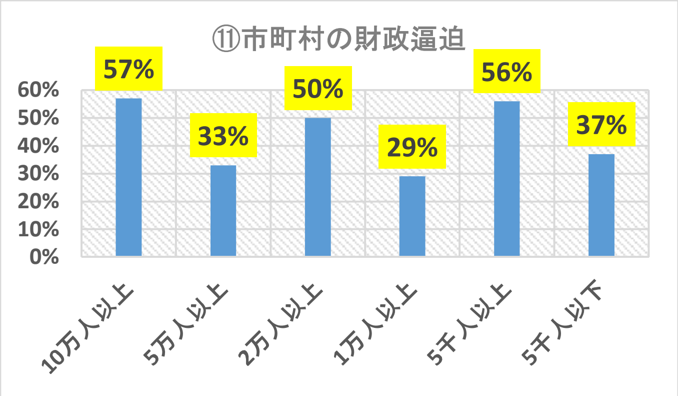


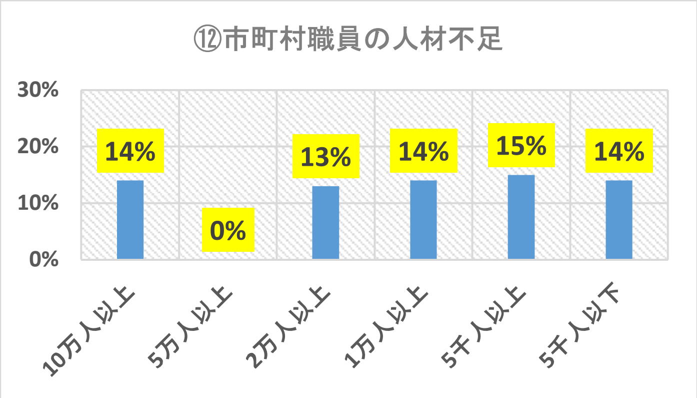












コメント:④運転手不足は5万人以上のまちで特に起きている。⑤自家用車への依存は2万人以上のまちで起きている。⑧車の運転ができない住民の増加は5万人以上のまちで起きている。⑦公共交通事業者の不採算路線からの撤退や⑨町外への転出者が増加は1万人以下のまちで起きている。
⑤自家用車への依存や⑧車の運転ができない住民の増加は5万人以上の大都市で起きていて、人口規模が1万人以下のまちでは転出者が増加し、利用者減から公共交通事業者の撤退が起きている。

３　公共交通に関する現状に対する行政・住民・議会の認識

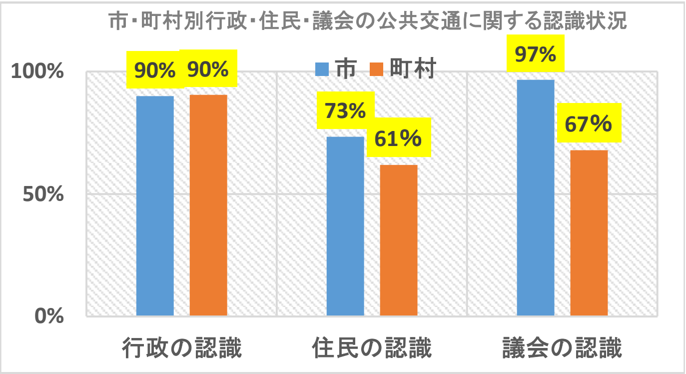
３－１　行政・住民・議会の公共交通に関する課題認識状況

（公共交通に関する現状認識について、市では、議会の公共交通に関する認識の方が行政より高いのに対し、町村では議会の認識が行政より低い、また、住民の公共交通に関する認識は、市より町村の認識が低い。町村での公共交通に関する課題が多い中で、町村での議会及び住民の公共交通に関する現状認識が低いことは問題ではないか。）

	全回答数	行政の認識	住民の認識	議会の認識
市	30	27	22	29
町村	83	75	51	56
全体	113	102	73	85

（注）回答あり＝認識ありとした。

コメント：公共交通に対する行政の課題認識は市・町村ともに90％と高い。それに対し、住民の課題認識は市では73％、町村でも61％と認識が若干低い。議会の課題認識は市では97％と高いのに対し、町村では67％と住民と変わらない課題認識であった。



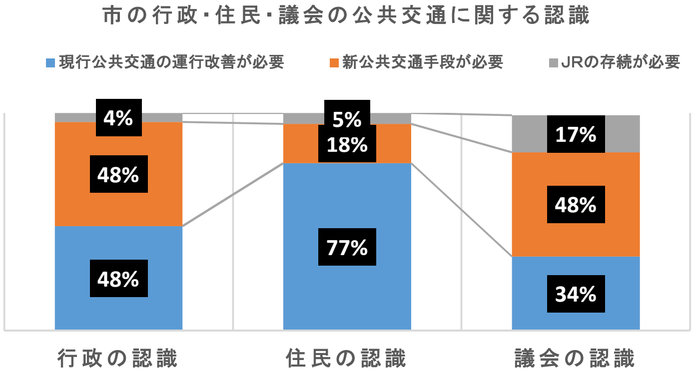
３－２　行政・住民・議会の公共交通に関する課題認識の所在

（行政では何を公共交通に関す課題として認識しているかは、市では運行改善と新交通手段が2極化しているに対し、町村では、新交通手段の必要性を１番の課題と考えているようだ。住民の課題認識は、市では運行改善を、町村では運行改善と新交通手段の必要性が拮抗している。議会は、市・町村共に新交通手段の必要性が１番の課題と考えているようだ。JRの存続の認識は住民・行政より議会の方が課題認識が高い。）

（注1）３－３で出された課題認識を3つの項目に分類し、課題の所在を分析した。（複数出された認識は1つの項目に集約した）
（注2）新公共交通手段とは、コミバス、市町村運営有償運送等をいう。

①市の課題認識

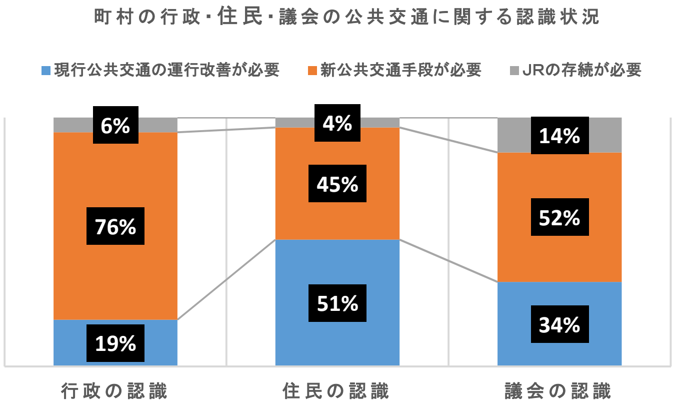
市の認識項目	行政の認識	住民の認識	議会の認識
現行公共交通の運行改善が必要	48%	77%	34%
新公共交通手段が必要	48%	18%	48%
JRの存続が必要	4%	5%	17%



コメント：市の住民は運行改善の必要性を、議会は新交通手段の必要性を、行政は運行改善と新交通手段の両方が必要と言う認識に見える。JRの存続は議会での認識が高いが、住民、行政での認識は低い。

②町村の課題認識

町村の認識項目	行政の認識	住民の認識	議会の認識
現行公共交通の運行改善が必要	19%	51%	34%
新公共交通手段が必要	76%	45%	52%
JRの存続が必要	6%	4%	14%



コメント：町村の住民は運行改善の必要性を、議会と行政は新交通手段の必要性を認識している。特に、行政は8割近くが新交通手段の必要性を認識している。JRの存続は市の場合と同様に、議会での認識が高いが、住民、行政での認識が低い。

３－３　市の行政･住民･議会の公共交通に関する認識

出された課題認識を当研究所の判断により、3つの項目に分類し、課題のありかを分析した。（出された認識を1つの項目に集約した）

自治体	行政				住民				議会			
	運行改善	新交通手段	JR存続	貴市町村では、生活基盤としての「公共交通」が住民の日常生活上で問題となっているという認識がありますか（行政）	運行改善	新交通手段	JR存続	住民から「公共交通問題」に関する苦情・要望等が行政に上がっていますか。主な苦情・要望等をお書きください（住民）	運行改善	新交通手段	JR存続	貴市町村議会（本会議・委員会）で「公共交通問題」が質問として取り上げられましたか（議会）
市１	●			本市の公共交通ネットワークは、需要密度の高い区間に大量輸送機関である地下鉄・JRを基軸として配置し、後背圏からのバスネットワークを各駅に接続することを基本として構築しており、現状では市街化区域のほぼ全域を公共交通網でカバーしており、現時点で大きな問題とはなっていないが、将来的には下記のような課題があると認識している。 ・少子高齢化への対応 ・路線バス含めた公共交通の維持など	●			・地下鉄等の延伸要望 ・路線バスの増便・路線の増設要望など		●		・本市の総合交通計画の見直しについて ・地域の移動手段の確保に係る本市の取組について
市２	●			バス路線が複雑に入り組み，わかりづらいものとなっている。	●			運行時間を延長してほしい。 バス停にベンチ等を設置してほしい。	●			学校再編にあわせ，通学支援の一環として路線バスの経路変更等に取り組まれたい。
市３	●			市内を運行するバス路線の運行時間帯等に関すること	●			運行便数が少なく利用しづらい	●			アンケート調査により、公共交通においてどのような問題や課題があると考えているか
市４		●		利用者の減少に伴い，運行便数が減少し，自家用の交通手段を持たない方の利便性が低下している。		●		・末広・春光台方面から市立病院を経由するバスの要望 ・郊外部でのバス路線の新設		●		路線バスへの補助金，利用促進，交通空白地対策
市５	●			公共交通の利用環境の向上など					●			バスの待合環境の整備に関すること、シームレス交通に関すること、利用環境の向上に関することなど
市６	●			バス交通において、運行する路線経路やダイヤの利便性が高い状態とは言えず、市民が路線バスを利用する上での課題となっている。	●			病院等の施設を経由する路線の新設についての要望	●			帯広厚生病院の移転に伴い、移転前後で病院を経由しなくなった路線が生じたことによる市民への影響、市民からの反響について質問あり。
市７					●			デマンドバスのダイヤや路線バスへの接続などに関する要望	●			・デマンドバスのダイヤや路線バスへの接続などに関する要望 ・交通事業者の運転手不足について　等
市８		●		自家用車を運転できない高齢者が増加している中、持続可能な公共交通の確保が課題であると認識している。	●			便数・経路について、利用しにくいものとなっているので見直して欲しい。		●		・バス路線の再編について ・デマンド型乗合タクシーの運行について ・JRの路線維持困難線区について
市９		●		高齢者の自動車免許返納等で、その必要性が増す一方、時間帯等によっては空席が目立つ。		●		高齢社会における公共交通の基本的な計画の策定。		●		公共交通空白地域における交通対策等
市１０		●		公共交通の空白地域があること							●	JR留萌線の存続について
市１１	●			・バス事業者の乗務員不足による減便 ・重複路線等、複雑で分かりにくいバス路線網	●			・バス乗務員の接遇、運転内容についての苦情、UDタクシーの導入要望		●		・地域公共交通網形成計画の策定について ・バスロケーションシステムの導入について ・公共交通路線への補助金の交付について
市１２	●			圏域全体の活性化や観光振興、救急医療体制づくりのために、持続可能な交通ネットワークの構築と交通結節点機能の充実に向けた取組みが必要							●	JR宗谷本線の存続について
市１３	●			バス路線の変更や時刻変更を行った場合に、少なからず反響がある	●			乗っている時間が長い、使いづらいなど	●			・現状について ・コンパクトシティ構想を踏まえた今後について
市１４		●		高齢化が急速に進展しているなか、交通弱者の通院や買い物などといった生活の足を確保し、地域で安心して暮らすことができるよう、「芦別市地域公共交通会議」における方向性を踏まえ、必要な生活交通路線の確保対策と快適な生活環境の維持に努めている。	●			市内路線バス（キラキラバス）の路線・ダイヤの充実について	●			市内路線バス（キラキラバス）の路線のあり方について
市１５	●			路線バスは赤字運行と運転手不足により運行規模が縮小している。これにより、住民の利便性が徐々に低下してきている。	●			路線バスの運行規模の縮小、利便性の低下に対し改善を求めるものが多い。		●		交通手段の維持、拡大、改善を求めるもの
市１６		●		少子高齢化が進んでいることにより、病院への通院・買い物等公共交通機関を必要とする住民が増えることにより、生活基盤としての「公共交通」が重要視されることとなる。	●			JR・バス等の便数減により、利用の不便を訴える意見がなされた。			●	JRの今後の存続の是非・バス等の代替輸送の提案等。
市１７		●		人口減少により、公共交通の利用者が減少し、バス事業者への補助額が増大しているため、自治体の財政負担が増大しており、地域公共交通の確保維持が問題となっている。 また、高齢化の進行により、移動手段を自家用車に依存している高齢者の運転免許証返納の増加が見込まれ、代替手段としての生活の足の確保が必要となることから、公共交通の必要性が高まっている。						●		地域公共交通の確保維持、運転手不足、高齢者の移動手段確保、ライドシェア
市１８					●			・バス停の位置や環境、運行時刻 ・運行形態		●		・公共交通網形成計画について ・計画の実施による市の支出の増減について
市１９		●		人口減少や少子化により、公共交通の利用者が年々減少傾向にある。 高齢者の免許返納を促したいが、バス利用が進まない。	●			便数が少ない、終便が早い、バス停が遠い		●		交通空白地
市２０	●			利用者の増加などに対応するために、増便をしようとした際、運転手不足などの課題がある。		●		路線バス運行路線・時間の拡大		●		路線バス運行路線の拡大
市２１	●			事業者の経営状況悪化による便数減							●	JRの経営問題について
市２２									●			赤字補てんしている路線バスの現状等
市２３	●			利用者が減少し、便数が減少している。						●		バス路線の廃止について、住民の意見や要望を、今後どのように聞いて進めていくのか。
市２４		●		深川市内には、公共交通空白地域が存在し、日常生活における移動手段の確保が課題となっている。	●			路線バスの利便性向上について（停留所の増設や経路変更、運行ダイヤの修正等） 現在運行している公共交通の存続について		●		路線バスの便数削減が懸念されるが、その対応策について 公共交通網の形成に係る今後の取り組みスケジュールについて
市２５			●	JR（鉄路）がなくなってしまった場合の経済波及			●	JRの維持存続			●	・JR線存続について ・島ノ下地区コミュニティカー・山部地区コミュニティカーについて ・2次交通、路線バスについて
市２６		●		高齢者の移動手段の確保						●		交通弱者の移動・交通手段の確保について（地域公共交通等検討会議の設置について等）
市２７	●			運行頻度が少ない、本数が少ない、目的地まで時間がかかる、車内混雑	●			運行頻度が少ない、本数が少ない、目的地まで時間がかかる、車内混雑				
市２８		●		・便数の減少等により、生活に支障が出ている例が一部にある。 ・公共交通でアクセスできない（アクセスが不便な）商業施設、公共施設がある。	●			バスの路線、ダイヤ、バス停	●			バスの路線、ダイヤ、バス停
市２９		●		公共交通が無い地域があること	●			バス運賃が高い	●			路線バスの利便性向上について
市３０		●		既存公共交通まで遠く、利用することが困難な地域（交通不便地、公共交通空白地）がある。		●		目的地までいく公共交通がない。		●		デマンド交通の運行について バス運行の運行エリア拡大について

自治体	行政				住民				議会			
	運行改善	新交通手段	JR存続	貴市町村では、生活基盤としての「公共交通」が住民の日常生活上で問題となっているという認識がありますか（行政）	運行改善	新交通手段	JR存続	住民から「公共交通問題」に関する苦情・要望等が行政に上がっていますか。主な苦情・要望等をお書きください（住民）	運行改善	新交通手段	JR存続	貴市町村議会（本会議・委員会）で「公共交通問題」が質問として取り上げられましたか（議会）
町村３１		●		当別町はJRが通っているものの交通手段として自動車への依存度が高く、運転ができなくなった高齢者等へ利便性の高い移動手段を今後いかに確保していくか課題がある。		●		北海道医療大学駅以北の廃線に伴う代替の交通手段について			●	北海道医療大学駅以北におけるJR廃線問題について
町村３２		●		住民の高齢化に伴い、移動弱者の増加が目立つ。また安全上の観点から高齢者の運転免許返納事業を進めているが、代替の移動手段に乏しく、高齢者の社会活動が阻害される実態があり、高齢者向け乗合タクシーの運行等により交通手段の確保に努めている。 また少子化の影響により、村外へ通学する高校生が減少し、路線バスの乗車数減少につながっている。		●		村では平成３１年度からのまちづくり総合計画策定にあたり住民アンケートを実施したが、村に不足するサービスは何か、という設問において交通の不便を挙げる住民が圧倒的に多く、大きな課題と認識されている。				
町村３３	●			タクシーの存続、路線バスの維持費						●		路線バスと町営バス（スクール等）との混乗
町村３４		●		交通空白地の解消 高齢者等交通弱者の外出機会の確保	●			デマンドバスの利用料金の見直し（値下げ）	●			デマンドバスの利用料金の見直し（値下げ）
町村３５	●			路線バス（町内）の運行はあるが、「乗りたい時間帯にバスが無い」「バスの便数が少ない」等の声が多数届いている。		●		日常の買い物交通手段の整備をしてほしい。 町内全域において自宅から目的地、目的地から自宅へ運行する交通手段がほしい。				
町村３６					●			空白時間帯によるダイヤ改正		●		コミュニティバス・デマンドバスの運行について
町村３７		●		高齢者の病院、買物などの移動ツール						●		高齢者の病院、買物などの移動が大変（特に雪道）
町村３８		●		・八雲ー熊石間の路線バスの本数が少ないため、通院・買い物当には不便である。 ・交通空白地である山間部から公共交通のある場所までの移動手段が少ない地域、全くない地域がある。 ・ハイヤー会社が3社あるが、中心市街地への移動に多額の料金ががかかる。		●		・八雲ー熊石間の路線バスの本数が少ないため、通院・買い物当には不便である。 ・交通空白地である山間部から公共交通のある場所までの移動手段が少ない地域、全くない地域がある。 ・ハイヤー会社が3社あるが、中心市街地への移動に多額の料金ががかかる。		●		・八雲ー熊石間の路線バスの本数が少ないため、通院・買い物当には不便である。 ・交通空白地である山間部から公共交通のある場所までの移動手段が少ない地域、全くない地域がある。 ・ハイヤー会社が3社あるが、中心市街地への移動に多額の料金ががかかる。
町村３９		●		町内人口の減少・高齢化により、公共交通の在り方について、新幹線開業も見据えた方策を模索しなければならないと認識している。						●		町内人口の高齢化により、町内を循環する公共交通（バス等）を走らせてとどうか
町村４０		●		便数が少なく、自宅からバス停までの距離が遠いこと。		●		通勤、通学、買物にバスなどの公共交通が不便である。（路線バスの徒歩圏内に含まれない住民＝高齢者等）		●		買物や通院等の困難者対策を抜本的に（一般質問）
町村４１		●		高齢者の免許返納問題	●			・バスの便数が少なく利便性が低い。 ・福祉有償運送の運転手不足	●			・運行事業者への補助内容について ・利用者の少ないバスの運行内容について
町村４２		●		高齢化が進み、足が悪く歩くのが難しい方や車の運転ができない方が増え、町外への移動のみならず、町内の移動についても交通手段の確保・維持や支援が必要である。						●		現在4地区でデマンドバスを運行しており、市街地でも乗降できるよう実証調査を行っているが、その他の地区への対応は今後どうされる考えか。
町村４３		●		・交通空白地帯がある ・人口減少、少子高齢化に伴い、バス利用者が減少している						●		・地域公共交通の全体構想（今後の将来的な方向性など） ・デマンドバス実証運行調査の内容
町村４４										●		路線バスの日・祝日の運休に伴う代替バスの対応について
町村４５		●		仕事や買い物で交通手段の確保ができなければ支障をきたす。		●		路線バス減便に係る支障。		●		高齢者の移動手段、バス減便による影響等
町村４６		●		都市間や近隣地域を結ぶ鉄道やバスが限られている。	●			デマンドバスの予約が取りにくいという問い合わせがあった。		●		高齢者などに対する対策が急務であるが、どう考え、進めようとしているか。
町村４７		●		・利用者は少ないが路線バスの便数が少ない。 ・高齢者の移動手段が少ない。		●		・利用者は少ないが路線バスの便数が少ない。 ・高齢者の移動手段が少ない。		●		・利用者は少ないが路線バスの便数が少ない。 ・高齢者の移動手段が少ない。
町村４８												
町村４９		●		車の無い高齢者の都市病院への通院時の交通問題						●		路線バスの廃止路線沿線住民の移動手段確保
町村５０	●			コミュニティバス利用率の低下								
町村５１		●		自宅が幹線道路から遠い。	●			JR運行本数の増（1本/1時間→2本/1時間へ）	●			現在運行している町予約制バス運行に関するルートの変更等。
町村５２	●			「公共交通」が問題ではなく、自家用車を有しないまたは運転できない路線バスのバス停から自宅まで距離がある郊外部の住民と、高齢者の生活の足の確保という観点で「公共交通の充実」が課題となっている。	●			町内路線の充実、低床式バスの導入		●		素案策定中の地域公共交通網形成計画の内容及び進捗状況について
町村５３		●		便数が少なく、町内外への移動が不便である					●			町が事業主体となって運営している町内コミュニティバスの運行について
町村５４		●		町内からの鉄道が無い		●		高齢者の割合が高く、地形上の問題からバス停までの道のりに坂が多いため、難儀している。		●		高齢者の割合が高く、地形上の問題からバス停までの道のりに坂が多いため、難儀している。
町村５５			●	JR廃線問題、バス路線の減便問題等								
町村５６			●	町内をめぐる交通としては、スクールバスの住民混乗とハイヤーのみの脆弱な交通であり、特に郊外部の高齢者などの交通弱者の足を確保することが困難となっており、さらにJR札沼線の一部（北海道医療大各・新十津川間）が廃線となり、代替バスの整備が重要な案件となっている。			●	JR札沼線の廃線に対する反対意見			●	JR札沼線の存続に向けた町の対応、廃線決定に対する町の今後の対応
町村５７		●		公共交通の便数、時刻が利用実態と合わないことがある							●	JR札沼線の存廃問題
町村５８	●			どちらかと言えば「ある」。例えば「便数の減少」など。					●			町運営バスの廃止に伴い、冬場の温泉までの足を確保するため、タクシー助成の実施
町村５９		●		JRやバスの本数減少に伴い、通院・通学・買い物等の利便性の低下								
町村６０											●	JR留萌線の存続問題
町村６１												
町村６２	●			・デマンドバスの予約が面倒 ・便が乗りたい時間に無い	●			便数を増やしてほしい				
町村６３	●			主たる公共交通機関であるバスの便数が少なく不便を感じている住民がいること	●			利便性の改善	●			町営バス運行の見直しと効率的な運用を図ること
町村６４												
町村６５		●		買い物弱者と呼ばれる高齢者層（特に独居）が町内での買い物が不自由である。	●			JR・バスの便数が少ない。		●		買い物弱者の足の確保
町村６６	●			これまでも町内の路線バスとして町営バスを運行してきており、道北バス路線の一部廃止に伴い、交通空白地帯の解消という意味で町営バスが代替路線として重要な役割を果たしていた。現在は事前予約型のデマンド運行として移行している。	●			運行時間帯の柔軟な対応	●			利用実績について質問あり。（利用者拡大に対する取組について指摘）

自治体	行政				住民				議会			
	運行改善	新交通手段	JR存続	貴市町村では、生活基盤としての「公共交通」が住民の日常生活上で問題となっているという認識がありますか（行政）	運行改善	新交通手段	JR存続	住民から「公共交通問題」に関する苦情・要望等が行政に上がっていますか。主な苦情・要望等をお書きください（住民）	運行改善	新交通手段	JR存続	貴市町村議会（本会議・委員会）で「公共交通問題」が質問として取り上げられましたか（議会）
町村６７		●		自家用車をもたない高齢者等の通院・買い物などを目的とする移動手段						●		コミュニティバスの運行について
町村６８			●	JR存続に向けた危機意識を持っている。								
町村６９	●			通院、通学、買い物等における利便性の確保			●	早期の災害復旧、路線の維持及び利便性の確保			●	早期の災害復旧、路線維持に向けた考え方 議会特別委員会を設置し、国、北海道、JR北海道に対する要請行動
町村７０		●		地域住民における高齢者の割合が増えているため、日頃の足となるような公共交通手段の確保が大事になっている。								
町村７１	●			・増毛町から留萌市方面のバスの乗り継ぎ時刻が悪い。 ・高齢利用者の乗り降りにやさしい低床バスの運行について	●			バスの乗降時にバスのドアの段差(階段)の上り下りが大変でステップが欲しい。また、低床バスの増便の要望がある。	●			低床バスの運行
町村７２		●		・買い物をするスーパーが隣町のみで、公共交通の必要性は高まっていると感じる ・山間部については、デマンドバスを運行しているが町の負担も大きく苦慮している。		●		・山間部のデマンドバス運行区域外の町民に対する交通手段の提供 ・山間部のデマンドバス運行は町中心部への連結しか取っていないため、市街地への直行便を整備				
町村７３		●		公共交通に対する高齢者等の依存度（ニーズ）が高い								
町村７４	●			地域全体が高齢化しており、バスの運転手においても高齢化し、定年退職等における人材不足のためデマンド運行をやめたいとバス会社に言われている。	●			デマンド方式の不便性をよく指摘される				
町村７５		●		生活圏である稚内市までの公共交通機関が民営バスとJRの乗り換えで移動することになるが、ダイヤの関係で日帰りが実質不可能となっていることから直通の交通機関を要望する声が上がっていた（相乗り交通事業にて課題解決に取り組んでいるところ）。								
町村７６		●		町内の公共交通（主に路線バス）は、高校への通学生や高齢者等の交通弱者にとって、通学、通院、買い物や札幌方面へのJRへの接続などで重要な役割を果たしているが、マイカー利用の増加や人口減少により運営が厳しい状況となっている。					●			路線バスの利便性向上について
町村７７		●		現状、利用がほとんどないことから、ニーズ自体はそこまで多くないが、将来を不安視する声もあり、持続可能な交通体系の形成が必要。		●		将来、車の運転が困難になったときの不安の声がある。				
町村７８		●		高齢者や高校生等、交通弱者の日常生活上に必要な足の確保	●			市内循環バスの運行区域の拡大等について			●	JR北海道・石北本線存続問題について
町村７９		●		買い物、通院等の日常生活における移動手段の問題	●			ルート、時刻、便数	●			路線バス・ハイヤー利用助成事業、市街地巡回バスの利便等に関すること
町村８０		●		高齢者の生活交通		●		高齢者の生活交通		●		生活交通の確保
町村８１		●		高齢者が増え、自家用車での移動が容易ではなくなってきている。								
町村８２					●			バス停に人がいても、バスが止まらないことがある。	●			独自に行っている、高齢者向けの公共交通サービス支援の内容に偏りがあり、高齢者全体に対して、平等な制度となっていない。
町村８３		●		公共交通（バス）が通らない地区があるため、地域巡回バスで対応している。								
町村８４		●		高齢者の増加により、車の運転ができない住民が増えているが、乗車数が少なく、便数を増やすこともできない。	●			便数の増				
町村８５	●			・JRの路線見直し問題 ・バス路線の赤字額の増大 ・タクシー業者の廃業 ・運転手不足	●			・バスの運行ルート、ダイヤグラムに対するもの ・運転手不足	●			・高齢者の移動支援（のりもの助成券）の拡充
町村８６		●		生活物資の購入や通学に必要	●			運行時間等について				
町村８７	●			バスの便数が少なく、乗り継ぎの際に待ち時間が長い								
町村８８		●		町内にスーパーがなく、自家用車がない方は町外へ買い物に出かける際、バスやJRを利用する必要がある。そのため、既存のバスやJRとの乗り継ぎを考慮したうえで、町内をくまなく循環し、買い物弱者をうまない地域公共交通の構築が望まれる。					●			本町はコミュニティバスを試験運行しており、運行に関する工夫の必要性（お盆など季節の行事に合わせた運行や、町外の買い物施設への運行等）等が質問されている。
町村８９	●			路線バスの便数の減少などに伴うコミュニティタクシー（乗合タクシー）の利用登録者の増								
町村９０		●		本町は、海岸線に東西28km（7つの市街地拡散）の細長い地形で、大企業等の撤退により人口減少が著しく、高齢化率（44.6%）が上昇もあり、地域集落に住んでいる高齢者は商店が撤退などで買い物や通院等の足の確保のため、求めるニーズが多様となっていることから、地域公共交通経費の増額が問題となっている。	●			多様な利用ニーズに沿った運行時刻設定の要望が多い。	●			平成２９年度の白老町議会総務文教常任委員会にて、地域公共交通経費が高く、最小の経費で最大の効果を上げるべく施策についての質問。
町村９１		●		坂道や停留所まで距離があることで、バス交通を利用できない。道路幅員や勾配などのためバスでの運行ができない地域がある。路線バスの便数が少なく、乗継・接続ができない、又は時間がかかる。		●		小型の車両などで空白地域にも運行してほしい。接続が悪く、郊外から市街地にバスで行くことができないので改善してほしい。		●		路線バスの接続が悪く、郊外から市街地にバスで行くことができないので、直接市街地と結ぶバス運行などは考えられないか。車内アナウンスや停留所の表示など、初めて利用する人でもわかるようにできないか。
町村９２		●		ハイヤー会社の撤退（2社あったハイヤー事業者のうち1社が撤退し、移動が制限されている）		●		ハイヤー会社の撤退		●		ハイヤー会社の撤退に対する対策
町村９３			●	JRとの接続連携及び存廃					●			町営バスの利便性向上対策について（フリー乗降ポイントの設置）
町村９４		●		市街地と山間地域の区間については、町が独自でバス及びハイヤーを運営していることから、交通弱者の移動手段を維持・確保し続けていかなければならず、また、隣町へ行き来するバスの便が限られており、その接続が問題となっている。	●			町独自で運営しているバスの便数を増やしてほしいとの要望があった。		●		JR日高線の存続が困難となっている状況の中で、今後の方向性についての質問が取り上げられた。
町村９５		●		町外への通院の足の確保		●		苫小牧市への通院が直通で行けなくなっていること			●	JRの運休・廃止等について
町村９６		●		公共交通機関が減少すると、自動車の運転が難しい高齢者や身体障害者等の移動が難しくなる。		●		山間部へはバス等の公共交通機関がなく、免許や自動車を持たない住民は移動手段がない（特に冬期間）。出掛ける時には同乗していかないかと声を掛けているが、遠慮もあり同乗しにくいようなので、バスなどを走らせてほしい。				
町村９７		●		当町は自家用車を所有している家庭がほとんどでこれから高齢者が多くなり、免許証を返納する方が増加した場合、交通弱者が増加することになる。						●		町内で住民が利用する公共施設への交通網構築について、またそれに向けた協議会を作る意向について。
町村９８		●		公共交通は通院や買い物等の住民の日常生活に必要不可欠であるが、利用者の減少や赤字の拡大等により既存の運行内容を維持することが困難になってきている。	●			利用者の車内マナー向上等	●			公共交通の維持等
町村９９		●		広大な行政面積を誇る中、公共交通網は極めて乏しいことから自家用車依存の状況となっているが、自家用車を運転が出来ない高齢者、学生などが、通院、買い物、塾、少年団活動などにおいて参加の機会を失っている。		●		現状では町内の移動への助成制度はあるものの、町外への移動に対する助成をしていないことから要望等が出されている。				
町村１００		●		市街地から外れた地域や農村地域では、高齢者が免許返納等で車に乗られなくなったときに、交通手段が少ないこと	●			コミュニティバスの運行経路を見直してほしい				
町村１０１		●		農村部の住民や、免許を返納した高齢者へ対して提供するサービスの向上	●			運転手の態度が悪いため、注意してほしい。		●		・踏切の幅が狭いため、歩行者は危険であるため、幅を広げることを要望してはどうか。 ・清水・芽室間の路線バス復活の進捗状況について。 ・清水・帯広間の路線バスについて、高齢者の通院に対応してはどうか。 ・コミュニティバスが通っていない郊外・農村地域に住む高齢者の移動手段の確保策について。 ・現状のバスを小型化し、町民サービスに重点とした運行にすべきではないか。
町村１０２		●		農村部から市街地までの間の交通手段がないことが課題であると認識している		●		農村部への循環バス運行要望、停留所や運行時刻の再検討について		●		農村地区の交通手段の確保について
町村１０３		●		・高齢化に伴う、免許返礼者に対する交通手段の確保。 ・農村部から市街への交通手段。 ・バス利用者の減少		●		高齢化に伴う、免許返礼者に対する交通手段の要望				
町村１０４		●		・住宅地から中心市街地への移動(1.5km程度)にあたり、タクシー以外の公共交通がない ・郡部においてはスクールバスの混乗利用を行っているが、便数が少なく、利便性がよくない						●		・交通弱者対策のための施策を考えているか ・買い物弱者対策のための施策を考えているか
町村１０５									●			補助金の支出額が年々増加している
町村１０６		●		便数が少なく不便		●		他自治体や町内中心部間の移動が不便		●		・コミバスの車外広告の実施。 ・コミバスの運行形態変更について。（高齢者や通学児童生徒が利用しやすいような。）
町村１０７		●		公共交通不便地域での自家用車が手放せない。（高齢者運転事故が心配）		●		市町村有償運送路線外に運行してほしい		●		農村部乗合タクシー実証運行結果に基づき、利用実態が少なく一時休止は、農村部の希望に沿っていない。足の確保を
町村１０８		●		自家用車を保有しない者にとって産科を含む大病院への移動は地域交通だのみになっている。 町内に高校がないため、町内に住む高校生は地域交通を使い通学する必要性がある。	●			JRとの乗りつぎの不便さ等	●			町民に対しバスの乗車助成（運賃の2/3以内）を行っているが、その申請方法がわかりにくい。申請書の書き方がわかりにくい、等。
町村１０９		●		高齢者の買い物・通院の手段がない		●		コミュニティバスの路線に関する要望（路線の追加等）				
町村１１０		●		・郊外から中心部への交通手段の確保 ・既存交通網との接続確保 ・夜間時間帯における公共交通網の確保	●			・バスの運行本数の維持 ・小型バスの導入 ・バス停の設置箇所の検討 ・バスの運行時間、運賃、路線の見直 ・バス待ち環境の改善 ・バス・JRの乗継に伴う待ち時間の改善			●	・JR花咲線の存続について ・デマンドバスの利用状況について
町村１１１		●		・高齢者が自動車を運転できなくなった後の通院・買物への懸念 ・高校通学の利便性向上と経済的負担の軽減	●			・路線バスの運行ルート・時間の改善、利便性の向上、効率化 ・高校通学（土日祝日の朝の便の運行、定期代の助成） ・村内公共交通の利用方法の周知	●			高校生の通学定期への助成
町村１１２		●		交通弱者への対応（タクシー）		●		交通弱者への対応（タクシー：便数及び営業時間（１１時）		●		交通弱者への対応（タクシー）
町村１１３		●		高齢者が免許を手放し移動手段がなくなる点		●		学生の通学や、高齢者の通院（特に郡部）		●		免許自主返納について

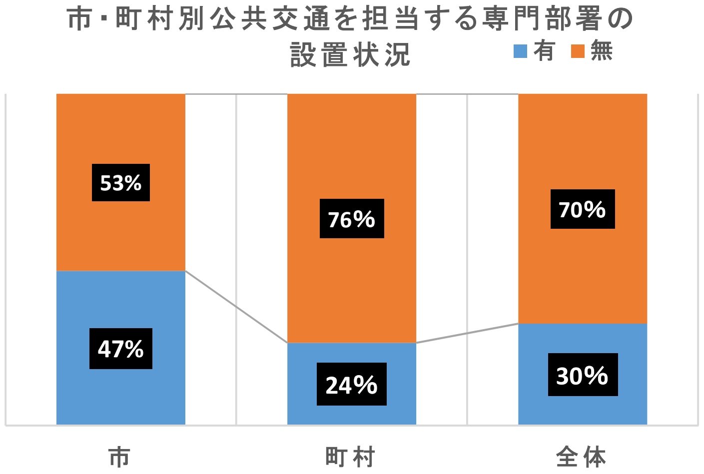
４　市町村（行政）の「公共交通」への取組み

４－１　市・町村別「公共交通」を担当する専門部署の設置状況

（市では１／２(47%)、町村では１／４(24%)に公共交通を担当する部署がある）

貴市町村の「公共交通」を担当する専門部署が設置されていますか

	回答数	有	無	計
市	30	14	16	30
町村	83	20	63	83
全体	113	34	79	113



コメント：公共交通を専門に担当する課や係の設置、又は交通政策担当主幹の配置を設問とした。専門部署というより、公共交通を担当している部署の有無という結果であった。

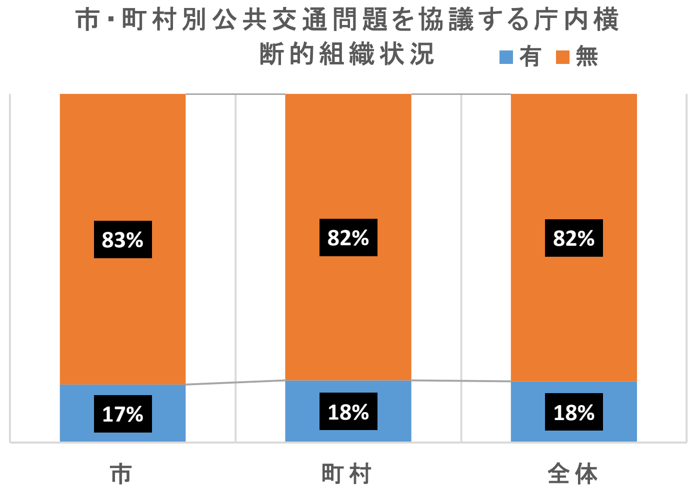
市では、公共交通を担当する部署は47％、町村では24％と、町村での担当部署を置いているまちが少ない。

４－２　市・町村別、「公共交通問題」を協議する庁内横断的組織の設置状況

（公共交通問題は都市計画と福祉・観光・環境・教育分野との関係が深いことから、それらの部署と定期的に協議する庁内横断的組織としてのプロジェクトの設置が重要であるが、市では17％、町村では18％と設置が低い。）

貴市町村では、「公共交通問題」を協議する庁内横断的組織がありますか

	回答数	有	無	計
市	30	5	25	30
町村	83	15	68	83
全体	113	20	93	113



コメント：公共交通は都市計画と福祉・観光・環境・教育分野との関係が深いことから、それらの部署と定期的に協議する庁内横断的組織としてのプロジェクトの設置が重要であるので、プロジェクトの有無を聞いた。

結果は、市では17％、町村では18％と、プロジェクトの設置がほとんど行われていない。

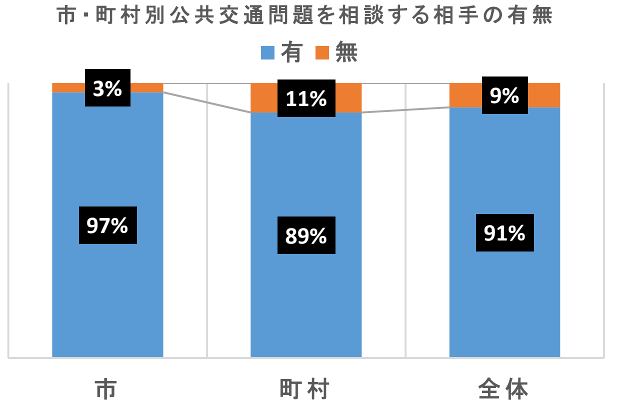
なお、プロジェクトの代わりに庁議で情報交換しているとの回答もあった。

4－3　市・町村別「公共交通問題」を相談する相手　（公共交通問題に関し、市では97％、町村では89％と公共交通問題を相談する相手がおり、主な相談相手は交通事業者・運輸局の担当者となっている。）

①市・町村別公共交通問題の相談相手の有無

貴市町村では、「公共交通問題」を相談する相手はいますか

	回答数	有	無	計
市	30	29	1	30
町村	83	74	9	83
全体	113	103	10	113

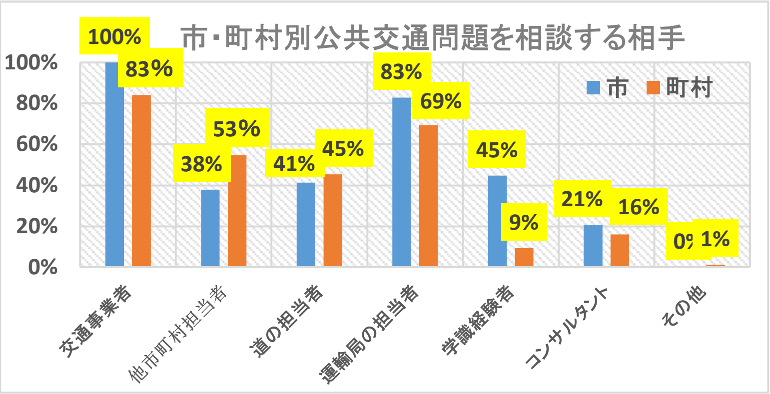


コメント：公共交通に関し、市では97%に相談相手がいる。町村でも89%に相談相手がいる。

②市・町村別公共交通問題の相談相手

市・町村別公共交通問題を相談する相手

	回答数	交通事業者	他市町村担当者	道の担当者	運輸局の担当者	学識経験者	コンサルタント	その他
市	29	29	11	12	24	13	6	0
町村	74	62	40	34	52	7	12	1
全体	103	91	51	46	76	20	18	1



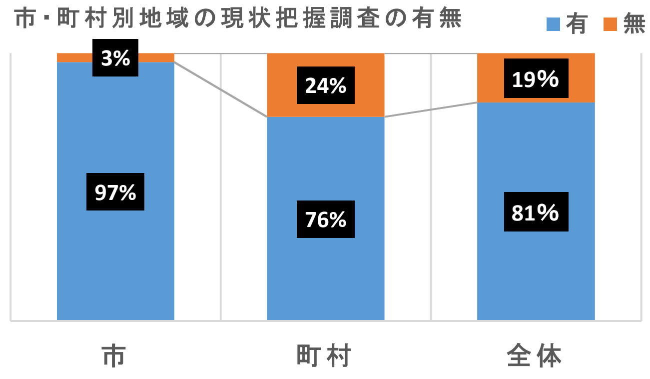
コメント：市での相談相手は交通事業者・運輸局の担当者・学識経験者・道の担当者の順であった。町村では交通事業者・運輸局の担当者・他市町村の担当者・道の担当者の順であった。新たな移動手段を検討するには交通事業者・運輸局の担当者が必須のようだ。

4－4　市・町村別地域の現状の把握調査（交通政策を策定するための基礎調査を市は97％、町村では76％が行われているが、町村では調査範囲が狭い実態がある）

①市・町村別地域の現状把握調査の有無

地域の現状の把握調査を行っていますか

	回答数	有	無	計
市	30	29	1	30
町村	83	63	20	83
全体	113	92	21	113

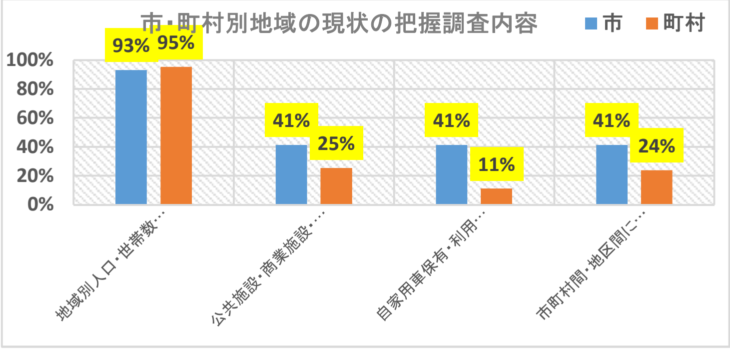


コメント：地域の現状把握については、市では97%、町村では76%と市での現状把握が行われている。

②市・町村別地域の現状把握調査の内容

市・町村別地域の現状の把握調査内容

	回答数	地域別人口・世帯数等の推移・将来人口調査	公共施設・商業施設・医療・福祉施設等の分布調査	自家用車保有・利用に関する調査	市町村間・地区間における通勤・通学等の移動調査	その他
市	29	27	12	12	12	0
町村	63	60	16	7	15	2
全体	92	87	28	19	27	2



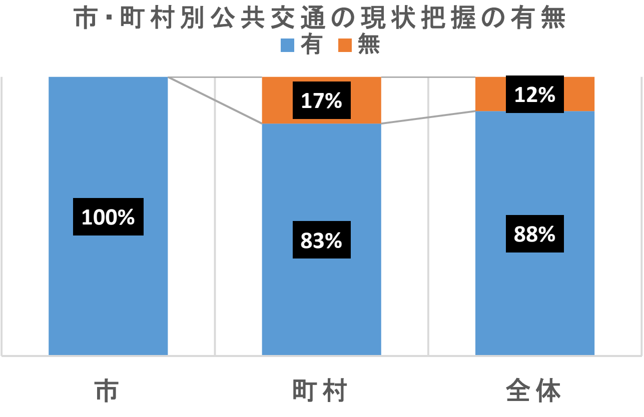
コメント：市では、地域別人口・世帯数等の推移・将来人口、公共施設・商業施設・医療・福祉施設等の分布、自家用車保有・利用に関する調査まで行われているが、町村では地域別人口・世帯数等の推移・将来人口調査までと調査範囲が狭い。

４－５　市・町村別公共交通の現状把握（交通政策を策定するための公共交通の現状調査を市は100%、町村では83%が行われているが、町村では調査範囲が狭い実態がある）

①市・町村別公共交通の現状把握の有無

公共交通の現状の把握を行っていますか

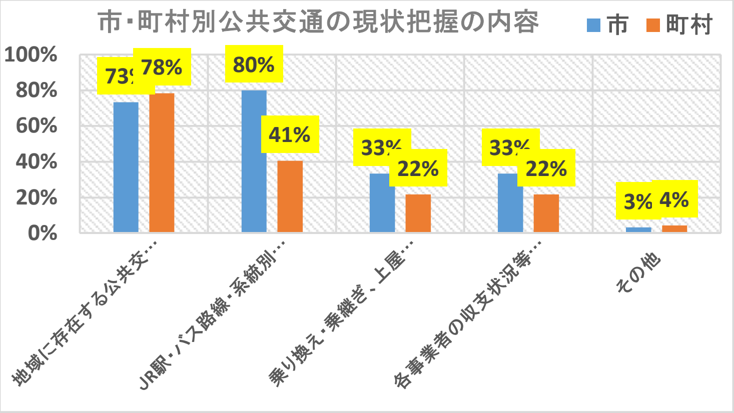
	回答数	有	無
市	30	30	0
町村	83	69	14
全体	113	99	14



②市・町村別公共交通の現状把握内容

市・町村別公共交通の現状把握の内容

	回答数	地域に存在する公共交通の種類・事業主体等の調査	JR駅・バス路線・系統別停留所・タクシー乗り場等の利用状況調査	乗り換え・乗継ぎ、上屋等の整備、情報提供等の利用環境調査	各事業者の収支状況等の調査	その他
市	30	22	24	10	10	1
町村	69	54	28	15	15	3
全体	99	76	52	25	25	4



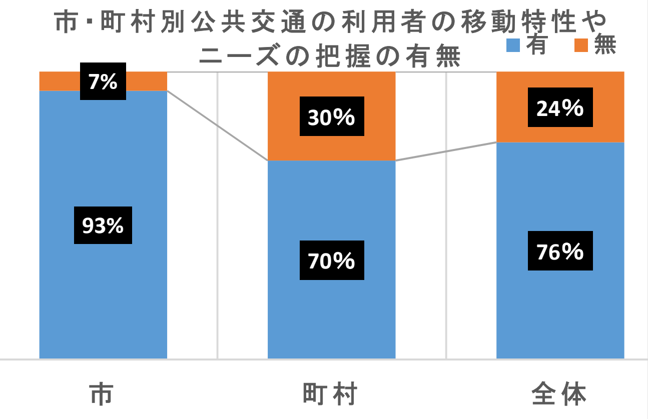
コメント：公共交通の現状把握については、市では100%、町村では83%で行われているが、公共交通の現状に関する調査範囲は市より町村の調査範囲が狭い実態がある。

４－６　市・町村別公共交通の利用者の移動特性やニーズの把握（交通政策を策定するための公共交通の利用者の移動特性やニーズ調査を市は93%、町村では70%が行われており、市・町村共に基本的調査としている。）

①市・町村別公共交通の利用者の移動特性やニーズの把握の有無

公共交通の利用者の移動特性やニーズの把握を行っていますか

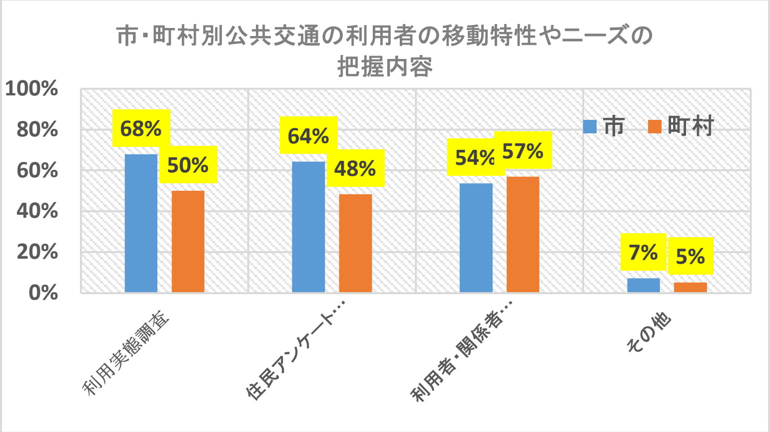
	全数	有	無
市	30	28	2
町村	83	58	25
全体	113	86	27



②市・町村別公共交通の利用者の移動特性やニーズの把握内容

市・町村別公共交通の利用者の移動特性やニーズの把握内容

	回答数	利用実態調査	住民アンケート調査	利用者・関係者ヒアリング	その他
市	28	19	18	15	2
町村	58	29	28	33	3
全体	86	48	46	48	5



コメント：公共交通の利用者の移動特性やニーズの把握については、利用実態調査が市では68%、町村では50%で行われている。住民アンケート調査、利用者・関係者ヒアリングは市・町村共に50%以上行われている。

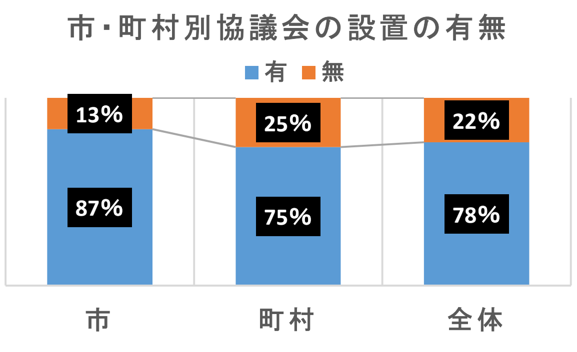
４－７　市・町村別公共交通に関する協議会の設置

（市では地域公共交通活性化協議会が、町村では地域公共交通会議の設置比率が高い）

①市・町村別公共交通に関する協議会の設置の有無

協議会の設置の有無

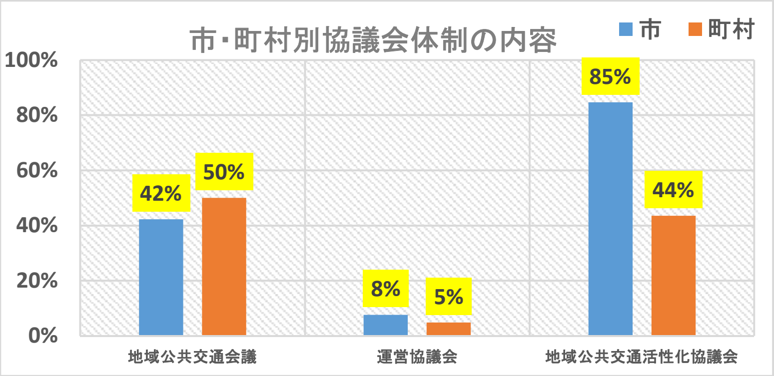
	全数	有	無
市	30	26	4
町村	83	62	21
全体	113	88	25



②市・町村別公共交通に関する協議会の設置状況

市・町村別協議会の内容

	回答数	地域公共交通会議	運営協議会	地域公共交通活性化協議会	地域公共交通維持改善協議会	その他
市	26	11	2	22	1	0
町村	62	31	3	27	3	5
全体	88	42	5	49	4	5



コメント：公共交通に関する協議会の設置状況は、市では87%、町村では75%と、協議会の設置に市・町村共に熱心である。市では地域公共交通活性化協議会が、町村では地域公共交通会議の設置比率が高い。

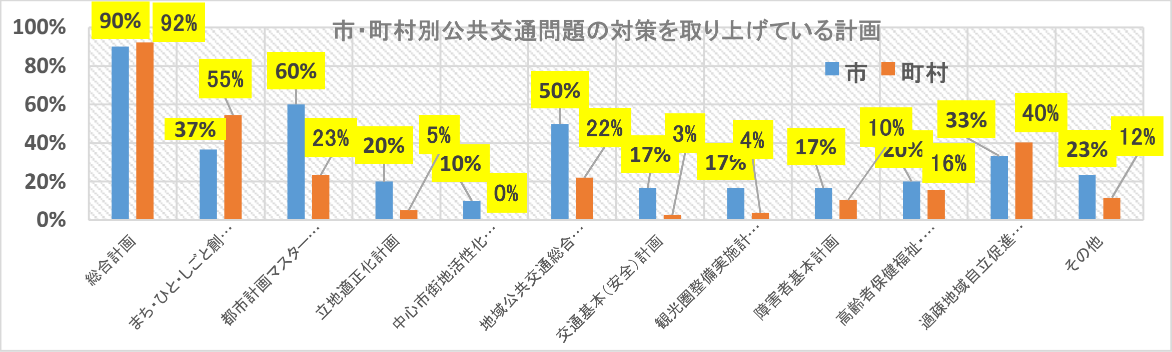
４－８　市・町村別公共交通問題の対策を取り上げている計画

（市では、地域公共交通総合連携計画策定が５０％であったのに対し、町村では２２％と、町村における公共交通問題への対策の遅れがある。）

①市・町村別公共交通問題の対策を取り上げている計画

貴市町村において、公共交通問題の対策を取り上げている計画

	回答数	総合計画	まち・ひと・しごと創生総合戦略	都市計画マスタープラン	立地適正化計画	中心市街地活性化基本計画	地域公共交通総合連携計画	交通基本（安全）計画	観光圏整備実施計画（観光基本計画）	障害者基本計画	高齢者保健福祉・介護保険事業計画	過疎地域自立促進計画	その他
市	30	27	11	18	6	3	15	5	5	5	6	10	7
町村	77	71	42	18	4	0	17	2	3	8	12	31	9
全体	107	98	53	36	10	3	32	7	8	13	18	41	16



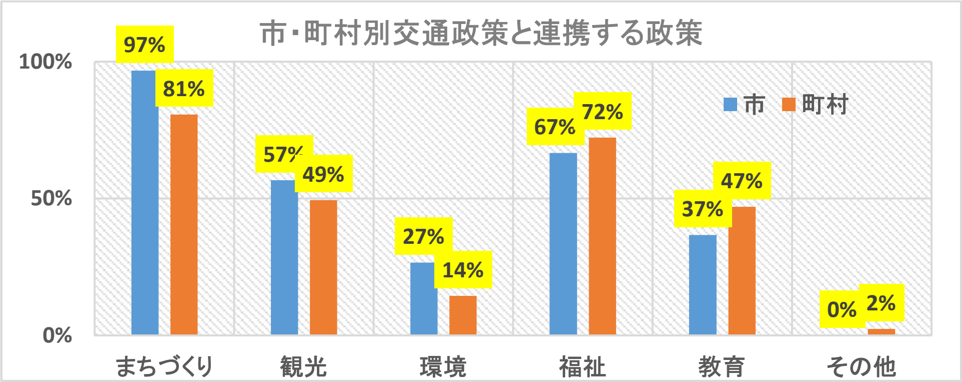
コメント：市では、交通政策との関連では総合計画・都市計画マスタープラン・立地適正化計画、交通政策の計画としての地域公共交通総合連携計画（50%）がある程度策定されている。それに対し、町村では、交通政策との関連では総合計画・まち・ひと・しごと創生総合戦略、交通政策の計画としての地域公共交通総合連携計画（22%）の策定が進んでいない。

４－９　市・町村別交通政策とどのような政策との連携を重視しますか

（交通政策とまちづくり（都市政策）、福祉、観光に政策の親和性がある。しかし、教育、環境政策との連携への意識が低い。）

どのような政策との連携を重視しますか

	回答数	まちづくり	観光	環境	福祉	教育	その他
市	30	29	17	8	20	11	0
町村	83	67	41	12	60	39	2
全体	113	96	58	20	80	50	2



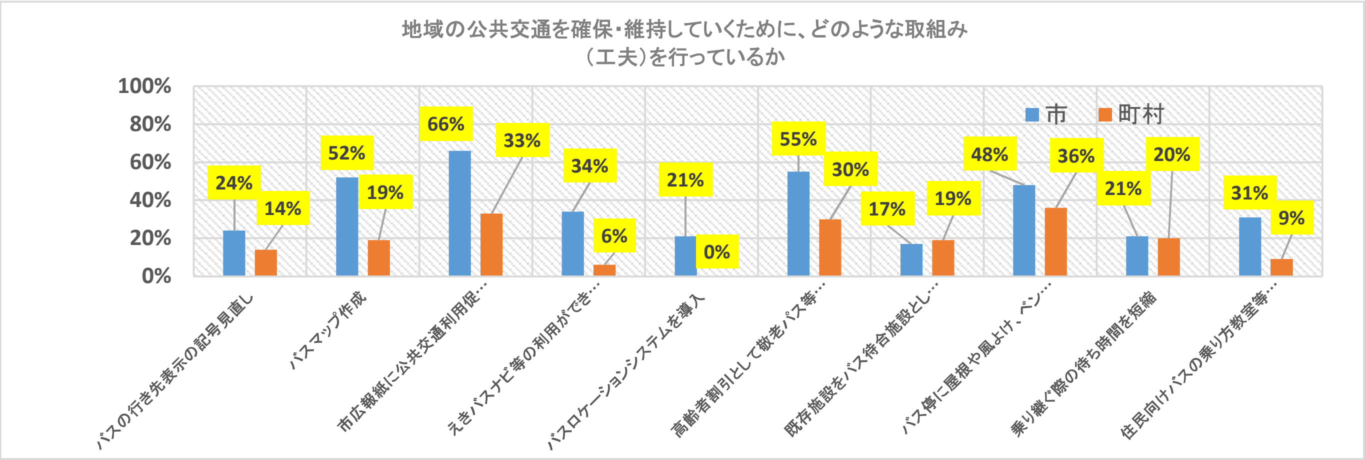
コメント：市・町村共に、交通政策とまちづくり（都市政策）、福祉、観光には政策の親和性がある。しかし、教育、環境政策との連携への意識が低い。特に、環境政策との連携に目を向ける必要がある。

４－１０　市・町村別地域の公共交通を確保・維持していくために、どのような取組み（工夫）を行っているか

（広報紙による公共交通利用の呼びかけ、敬老パスの導入、バス停への屋根やベンチ整備、バスマップの作成が主に行われている。）

地域の公共交通を確保・維持していくために、どのような取組み（工夫）を行っているか

	回答数	バスの行き先表示の記号見直し	バスマップ作成	市広報紙に公共交通利用促進を呼び掛け	えきバスナビ等の利用ができる環境づくり	バスロケーションシステムを導入	高齢者割引として敬老パス等を導入	既存施設をバス待合施設として活用	バス停に屋根や風よけ、ベンチなどを整備	乗り継ぐ際の待ち時間を短縮	住民向けバスの乗り方教室等の開催
市	29	7	15	19	10	6	16	5	14	6	9
町村	80	11	15	26	5	0	24	15	29	16	7
全体	109	18	30	45	15	6	40	20	43	22	16



コメント：地域の公共交通を確保・維持していくために、どのような取組み（工夫）を行っているかを聞いたところ、市・町村共に、「広報紙に公共交通利用促進を呼び掛け」、「高齢者割引として敬老パス等を導入」、「バス停に屋根や風よけ、ベンチなどを整備」が行われている。さらに、市では「バスマップ作成」も行われている。

４－１１　試験運行又は導入後の成果や課題

公共交通システムの導入の試験運行で終えた理由又は導入後の成果や課題

市町村名	試験運行で終えた理由又は導入後の成果や課題
市4	市及び国から補助をしているが，事業者の赤字負担が大きいこと
市9	導入後、多くの市民が利用したが、年々利用者が減少していることから継続的に利用してもらえるよう地域との協議を行っている。
市11	利用者の減少に伴う赤字路線への補てんや業務委託費の増加
町村55	成果：郊外地に居住する方の生活交通の確保 課題：収支改善であるが、改善できないことも認識している。
町村60	乗合タクシーを導入したが高評であり、買い物、通院等、高齢者の外出支援となっている。
町村62	デマンドバスにして、利用人数が増えた。
町村64	市町村運営のバス（マイクロバス）としてスクールバス運行の空き時間を住民利用で運行している。
町村70	乗合タクシー…現在は試験運行中だが、６月から本格運行することが決定している。 市町村運営のバス…スクールバス（委託）－子どもの数が減少傾向であることに伴い利用者数も減少している
町村79	導入後の利用は伸びている。免許証返納者も増加しており少しづつではあるが成果が出ている。今後も利用促進策等を継続して取り組んでいく必要がある。
町村83	コミュニティバスが公共交通のない地区、移動手段のない住民の足となっている
町村88	町営の公共交通としては、町営バス、コミュニティバス、移送サービスの3種類がある。 町営バスの課題としては、民間の公共交通機関の便数の減少により、町営バスとの接続が難しくなってきたことがあげられる。 コミュニティバス、移送サービスの課題としては、町内の高齢者、障がい者を対象として無料で乗車できる通院などの生活上必要な施設への巡回を目的として循環福祉バスの運行を行っていたが、買い物弱者対策として町民すべてを対象として運行を行うコミュニティバスの運行開始により、統合されることとなった（コミュニティバスはまだ試験運行の状態）。なお、循環福祉バスの運行中の成果として、町民の方の通院や、浴場施設への常の足として利用されていた。 課題としては、高齢者の移動に関するニーズが、可能な限り自家用車での運転を望む傾向にあり、バス停までの移動や、時間が決まっている定期運行に対しての不便さを感じる傾向にあったこと、普段から公共交通機関の利用をあまりしない地域特性から、新規の利用者数があまり伸びない、ということがあった。 別事業で介護保険での要支援相当の認定者を対象として、通院に対して個別の支援として行っている移送サービスは、必要な医療の提供が町内でできない方もおり、町外の近隣の市町まで片道30分以上の時間をかけて対応を行っているケースもあり、利用申請者は増加傾向にある。 このようなことから、町内を運行するコミュニティバスと並行して、町外への通院を支援する事業やサービスについて、拡充、もしくは新たなサービスの提供についての検討が現在の課題です。
町村95	コミュニティバス・乗合タクシーの試験運行は利用実績が少なかった
町村107	コミュニティバスの利用実態が少なく、導入時期としては早い。全体の公共交通の改善も必要
町村112	再編前に比べ、全体利用者の増加がみられる。

コメント：試験運行では、市9「導入後、多くの市民が利用したが、年々利用者が減少していることから継続的に利用してもらえるよう地域との協議を行っている」、町村95「コミュニティバス・乗合タクシーの試験運行は利用実績が少なかった」という課題を挙げているまちもある一方、町村60「乗合タクシーを導入したが高評であり、買い物、通院等、高齢者の外出支援となっている」という成果を上げているまちもある。課題としては、住民が自家用車を使い、新交通手段を利用しないことのようだ。

住民が積極的に市町村が提供する新交通手段を利用しなければ、公助の必要を住民が否定したことになり、自助のみになる。地域の足の維持は、住民が利用するかしないかによる。住民が自ら足で投票をしているようなものである。地域の足がなくなった時、気が付いても遅いのではないか。住民が新交通手段を積極的に利用して、課題があれば、住民・行政・交通事業者の話し合いで改善し、生活の足を残す努力を意識して行う必要がある。そのような努力と意思を持った住民がいるまちには地域の足が残り、自治が生き続け、持続可能なまちとして存続する。

4－12　新たな公共交通の導入を検討する時のヒントとなる工夫等
（地域の足を残す努力が自治を育む）

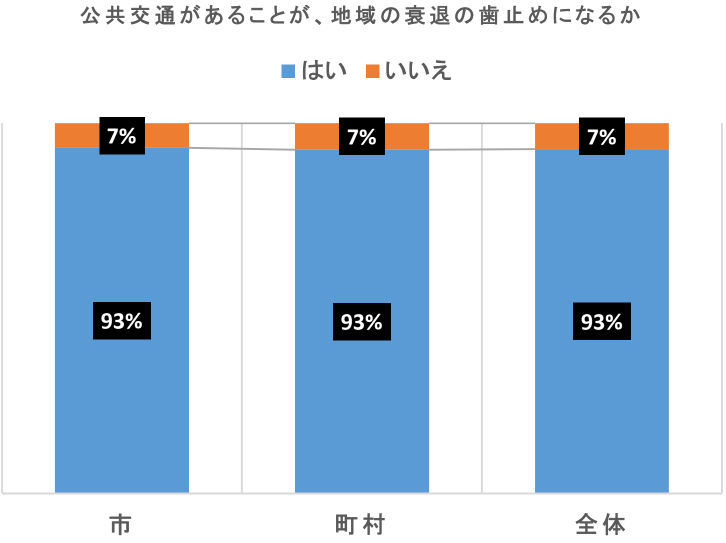
今後公共交通に取り組む自治体のヒントとなる工夫等

市町村名	今後公共交通に取り組む自治体のヒントとなる工夫等
市４	路線バスに対して国及び市から補助をしていたが，事業者の赤字負担が大きいため，乗合タクシーへ転換するため実証実験を行い，本格運行につながった。
市６	農村部における乗合タクシー・乗合バスの導入にあたり、定時定路線バスの撤退が懸念されたことから、地域の町内会・農協・運行事業者等から構成される協議会を設置し、地域ニーズを十分踏まえた運行方法を検討。実証試験を経て本格導入に繋がった。
市９	路線バスの休止後、乗合タクシーを運行している。
市１７	現在、当市では流通系のICカードによる決済の導入を検討しており、キャッシュレス決済の普及に寄与するとともに、地元商店街と行政、バス事業者間での連携を図り、地域全体での取り組みを行う予定である。
市２０	市からの補助により路線バスが維持されていたが、利用者の減少を受け路線の維持が難しくなり、路線バスに変わる交通手段として、地域の町内会及びNPOの積極的協力により、それぞれを運営主体とする自家用有償運送（公共空白）に変更した。
市２２	砂川市内は交通空白地域が多く存在していたため、交通空白地域の改善、交通弱者の生活交通の確保を目的として、予約型乗合タクシーの運行を平成27年10月から開始した。
市２８	バスと鉄道の乗り継ぎ改善により、接続による苦情がほぼなくなった。
市２９	住民アンケートなどのニーズ把握調査は重要だと思いました。
町村３５	買い物や通院を始めとする生活に必要な施設の立地が希薄となり、「移動」を伴わない限り、生活が維持できなくなりつつある。したがって、今年7月よりデマンドバス（予約運行型バス）の運行が決定した。
町村３８	交通空白地から既存の公共交通路線へつなぐ新たな公共交通の検討を平成３１年度検討する。
町村４３	・効率的な公共交通体系の構築に向けて、利用者が少ない路線をデマンドバス運行へ移行 ・経費削減で得られた財源を交通空白地帯へ充てるなど、町全体での公共交通の見直し
町村５１	中央バス銀山線の廃止（H30.9.30）に伴い、町予約制バス（市町村運営有償運送）運行を検討、実証運行（H28、29）を経て、本格運行を開始。
町村５４	バス停への道のりに坂が多いため、乗り合いタクシー利用者宅への送迎
町村５５	高齢化等、公共交通の減便などを補完するため乗合タクシーを導入
町村５７	ＪＲバスの撤退を契機に、それまで運行していた路線にj乗合タクシー（２路線）を導入
町村６０	郊外地区では直営の路線バスを運行し移動手段を確保していたが、人口減少、少子高齢化が進み利用者がほとんど無く、無駄な経費をつぎ込んでいた。路線バスは一部残してはいるが、バスの代替として予約制バスを運行した。また、市街地では試験的に巡回バスを運行したが、思ったよりも利用客が伸びなかった。その間、利用者ニーズや利用状況を検証し、昨年６月から民間タクシー事業者を活用した「乗合タクシー」を運行した。
町村６２	高齢者向けの説明会を多く開催したことで、利用人数を増やすことができた。
町村６６	利用者の減、財源不足がきっかけとなり、より効率的なバス運行が必要と判断し、現在のデマンドバス運行に至っている。何よりも地域住民の理解が一番だと考える。
町村７０	交通空白地域では、市街地までの移動が困難な高齢者等に対して、ハイヤーを利用した交通輸送サービスを行うことにより、生活向上を図ることを目的とした。
町村７１	公共交通がない交通空白地域で自動車運転免許を有しない人に対してタクシーの初乗り料金を助成している（タクシー券　1ヶ月につき2枚　初乗り料金610円）。
町村７２	路線運行事業者の経営の問題により、経費を削減した公共交通の形を目指し、デマンド型バスとなった。
町村７５	生活圏域である稚内市へ競合する直通の公共交通がないため、天塩町－稚内間での自家用車相乗りマッチング事業を実施
町村７７	JRが廃線となり代替バスの運行が開始したが、基金だけでは賄いきれず、市町村負担となっている状況で、持続可能な交通体系を形成することを目指している。
町村８５	生田原地区では、タクシー業者の廃業を受け、NPO法人による有償運送が行われたが、法人の担い手の高齢化が原因で解散。町が交通空白地有償運送として平成２８年１０月からデマンド型乗合タクシーが運行されている。
町村９１	財政負担の増加を抑制するため、町単独のバス交通の再編を行った。
町村９４	民間バス会社へ補助金を交付してバス路線の維持を図ることから、町独自のバスを運営することへシフトすることで、より柔軟な公共交通の実施を図った。
町村１０１	平成30年度から農村部の町民を対象とした乗合い型タクシーを導入していたが、当初の計画よりも大幅に利用者が少ないことから平成31年度から廃止とした。しかし、需要者がいなかったわけではなく、潜在的な需要が存在すると考え、社会福祉協議会との連携により、町内の交通弱者を対象とした買い物や銀行等への手段となる乗合いバスを試験運行させている。
町村１１１	交通空白地域の高齢者等の移動の確保

４－１３　市･町村別公共交通があることが、地域の衰退の歯止めになるか
（９３％の市町村が公共交通があることが地域の衰退の歯止めになると考えている。）

公共交通があることが、地域の衰退の歯止めになるか

	全数	はい	いいえ
市	30	28	2
町村	83	77	6
全体	113	105	8



コメント：公共交通があることが、地域の衰退の歯止めになるか意見を聞いたところ、93%の市町村から「はい」の意見であった。「いいえ」の意見の市町村は7%あった。
「いいえ」の意見は以下のとおりであった。

公共交通があることが、地域の衰退の歯止めにならないという理由

市町村名	いいえ
市5	設問の趣旨のとらえ方によるかもしれませんが、公共交通単体ではなく、まちづくりや福祉など、様々な政策の連携により歯止めをかけていくことと考えております。
町村31	公共交通は必要不可欠だが、それだけでは人口減少の解決には繋がらないので、複合的な施策が必要。
町村55	少子高齢化、人口減少社会は公共交通が原因とは認識していない
町村72	公共交通を利用する目的の商業施設や娯楽施設が少ないため
町村74	進学及び死亡による人口減少著しいため
町村81	公共交通があるからと言って必ずしも雇用の創出や魅力創出と直結しないと考えるため
町村109	公共交通があるだけでは歯止めにはならないと考える

５　国が進める地域公共交通の活性化及び再生に関する取り組みへの市町村の関わり

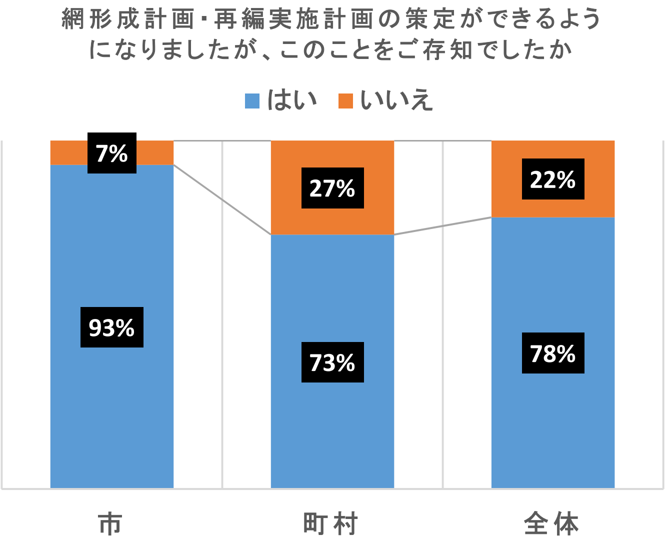
５－１　市町村の公共交通網形成計画・再編実施計画の策定に関する認知度

（市町村の公共交通網形成計画の策定に関する認知度は高い。）

網形成計画・再編実施計画の策定ができるようになりましたが、このことをご存知でしたか

	市	町村	計
はい	28	61	89
	93%	73%	79%
いいえ	2	22	24
	7%	27%	21%
全体	30	83	113

コメント：市町村の公共交通網形成計画の策定に関する認知度は、市が93%、町村が73%と認知度は高いと思われる。



５－２　市町村の公共交通網形成計画の策定状況

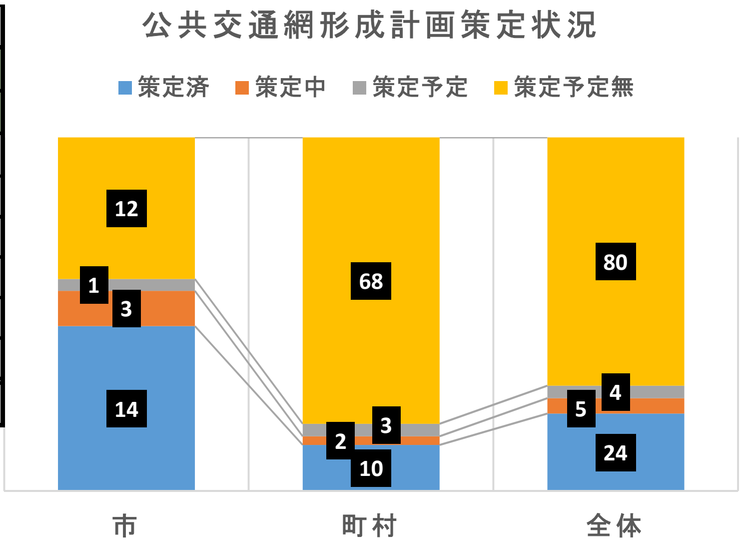
（1）公共交通網形成計画の策定状況

　市では、28市（93%）で網形成計画への認知度があり、実際の計画策定（策定済・策定中・策定予定）は、18市（60%）で網形成計画が策定されている。それに対し、町村では、61町村（73%）で網形成計画への認知度があり、実際の計画策定は15町村（18%）で網形成計画が策定されている。公共交通に多くの課題を抱える町村での網形成計画の策定意欲が低調である。

	市	町村	全体
策定済	14	10	24
	47%	12%	21%
策定中	3	2	5
	10%	2%	4%
策定予定	1	3	4
	3%	4%	4%
策定予定無	12	68	80
	40%	82%	71%
計	30	83	113

（注）数値は回答があった市町村の状況である。

コメント：市町村の公共交通網形成計画の策定状況は、市が60%に対し、町村では18%と、町村での計画策定が低調である。



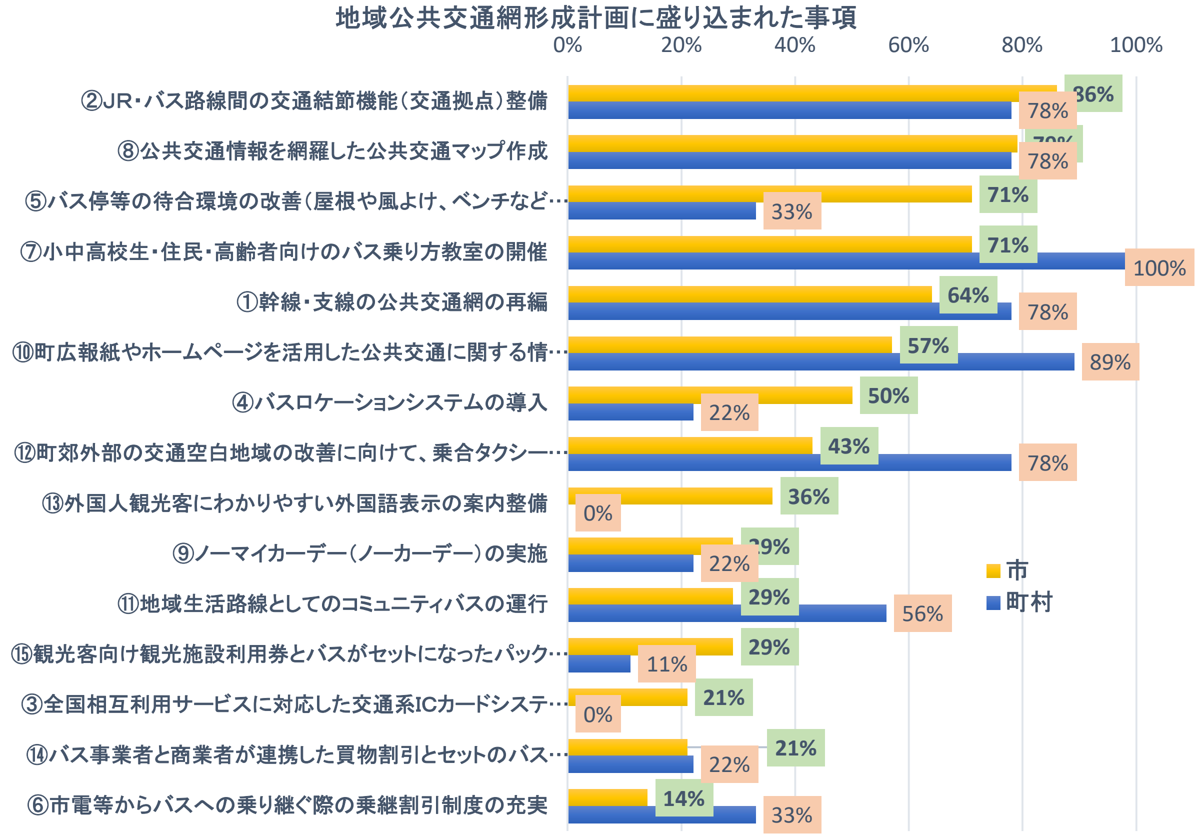
（2）地域公共交通網形成計画に盛り込まれた事項

（地域公共交通網形成計画に盛り込まれた事項の相違は、市は公共交通に関する直接的な「JR・バス路線間の交通結節機能（交通拠点）整備」がトップに対し、町村は間接的な「小中高校生・住民・高齢者向けのバス乗り方教室の開催」がトップになっている。）

地域公共交通網形成計画に盛り込まれた事項

項目	市	町村	全体
②JR・バス路線間の交通結節機能（交通拠点）整備	86%	78%	83%
⑧公共交通情報を網羅した公共交通マップ作成	79%	78%	78%
⑤バス停等の待合環境の改善（屋根や風よけ、ベンチなどの整備）	71%	33%	57%
⑦小中高校生・住民・高齢者向けのバス乗り方教室の開催	71%	100%	83%
①幹線・支線の公共交通網の再編	64%	78%	70%
⑩町広報紙やホームページを活用した公共交通に関する情報発信	57%	89%	70%
④バスロケーションシステムの導入	50%	22%	39%
⑫町郊外部の交通空白地域の改善に向けて、乗合タクシー等の導入	43%	78%	57%
⑬外国人観光客にわかりやすい外国語表示の案内整備	36%	0%	22%
⑨ノーマイカーデー（ノーカーデー）の実施	29%	22%	26%
⑪地域生活路線としてのコミュニティバスの運行	29%	56%	39%
⑮観光客向け観光施設利用券とバスがセットになったパック（企画乗車券）の発行⑮	29%	11%	22%
③全国相互利用サービスに対応した交通系ICカードシステムの導入	21%	0%	13%
⑭バス事業者と商業者が連携した買物割引とセットのバス券の発行	21%	22%	22%
⑥市電等からバスへの乗り継ぐ際の乗継割引制度の充実	14%	33%	22%

コメント：市と町村で、地域公共交通網形成計画に盛り込まれた事項で相違があるかを比較した。その結果、市では、「JR・バス路線間の交通結節機能（交通拠点）整備」、「公共交通マップ作成」、「バス停等の待合環境の改善」、という事項が上位に来ている。
それに対し、町村では、「小中高校生・住民・高齢者向けのバス乗り方教室の開催」、「町広報紙やホームページを活用した公共交通に関する情報発信」、「幹線・支線の公共交通網の再編」といった事項が上位に来ている。その切迫感が異なっている。



(3)地域公共交通網形成計画策定しない理由

地域公共交通網形成計画策定しない理由から見えるものは、市ではすでに、地域公共交通総合連携計画を策定しているところが多いため、網形成計画策定の必要性を感じていないのに対し、町村では、計画策定のための人材不足、人員不足などから手が付けれない実態があるようだ。
このままでは自治が消滅する可能性があるので、町村への支援が待たれる。

地域公共交通網形成計画の策定しない理由

市町村名	策定しない理由
市1	現時点では、本市の公共交通ネットワークを活用することが重要であり、ネットワークの再編を見据えた網形成計画を作成する予定はないが、今後、社会情勢の変化等により公共交通ネットワークの再構築を図る必要性が生じた場合には、策定の必要性について検討する。
市14	検討する段階に至っていないため
市21	市内路線に関しては現状、再編等に向かう予定がないため
市22	現状、生活交通確保維持改善計画を策定し、国庫補助をもらっているから。
市23	庁内で検討していないため
市26	今後、策定の必要性に向けた検討を実施(予定)
市30	現時点では策定しない考えであるが、新たな交通を検討する上で必要となれば、策定に向けて動くこともあり得る。
町村32	計画策定のための知識、技術等が不足。計画策定によるメリットが不明
町村33	法改正前に交通体系を再編したため、現状で改善できる余地が無い
町村34	国道228号を運行している地域間幹線系統沿線にほとんどの集落が形成されており、生活交通確保維持改善計画(地域内フィーダー系統確保維持計画)で交通空白地の対応を行っているため
町村37	策定する必要性があるかの調査研究が必要
町村40	現段階では、現状の民間バス・タクシーの路線を維持する。
町村41	人材不足
町村53	別計画にて町の公共交通の現状や方向性を示しているため
町村62	担当者が変わり、計画の内容がわからず、手を付けられておりません。
町村63	町単独では計画が完結しないが、隣接都市は既に計画を策定済みで調整が困難である。
町村66	現行の計画を活用していく。
町村71	利用人口が少ない、既存の計画等で対応可能
町村72	計画を作成するほどの公共交通数が無いため
町村73	地域での理解不足
町村81	現在のところ策定の予定が立っていないため
町村83	専門部署がなく人材が不足しているため
町村84	本町の実態と合わない
町村86	他の市町村等の周辺自治体の状況をみて検討する。
町村87	人材不足により計画の策定に人員が割けないため
町村88	計画作成の必要性を感じていないため現時点では策定予定はない。
町村89	計画の内容等についてまずは把握、理解しその上で検討したい
町村91	平成26年度の再編による運行を継続しているが、事務作業量などから新たな計画の策定については予定していない。
町村93	地域公共交通の再編・再構築を検討する状況に至っていない。
町村99	計画策定のための現状調査等を実施した上で検討したい
町村101	公共交通手段が少なく、従来の協議会における会議で連携・調整が可能なため。
町村102	地域公共交通総合連携計画をもって替えているため
町村106	地域内フィーダー系統確保維持計画による取組を行っているため
町村107	利用人口が少なく、実態と要望が把握しやすいことから自前で策定可能
町村113	協議が進んでいないため

5－3　市町村の公共交通網形成計画の策定段階

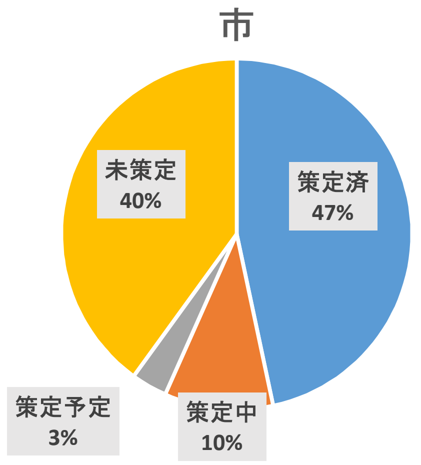
（公共交通の課題が多い町村での公共交通網形成計画の策定が少ない。）

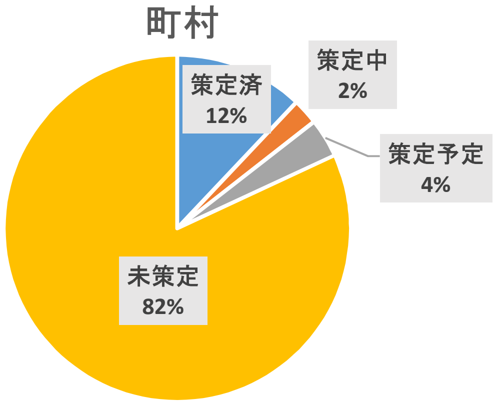
地域公共交通網形成計画の策定状況

		市	町村	全体
策定済		14	10	24
		47%	12%	21%
策定中		3	2	5
		10%	2%	4%
策定予定		1	3	4
		3%	4%	4%
未策定		12	68	80
		40%	82%	71%
計		30	83	113

（注）実態は回答がない市町村で、策定済み等がある。

コメント：策定済みは24市町村（21％）（回答113市町村）、策定中や今年度以降策定予定の市町村数は、市が4市、町村が5町村、北海道全体で9市町村（8％）（回答113市町村）と北海道全体で、29％の市町村が公共交通網形成計画を策定するとなっている。





5－4　市町村の公共交通再編実施計画の策定状況

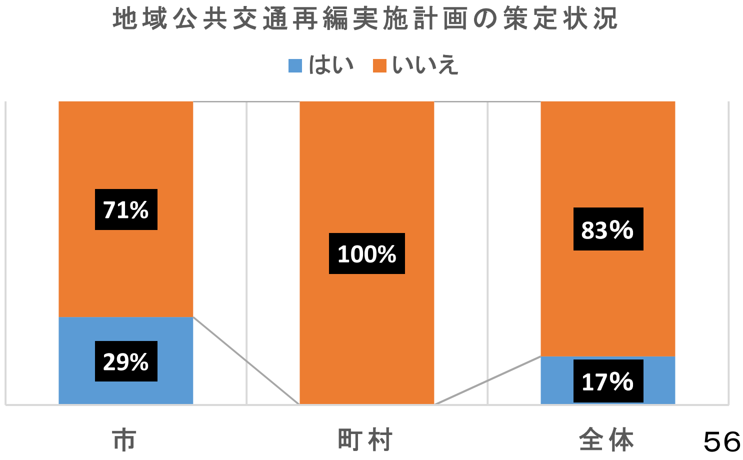
（市町村共に、公共交通再編実施計画の策定には消極的である）

（1）公共交通再編実施計画の策定状況

地域公共交通再編実施計画の策定状況

	市	町村	計
はい	4	0	4
	29%	0%	17%
いいえ	10	10	20
	71%	100%	83%
全体	14	10	24

コメント：公共交通網形成計画を策定済み市町村が公共交通再編実施計画を策定したかを聞いたところ、市は策定済み14市中4市（29％）、町村は策定済み10町村中0町村（0％）と、再編実施計画を策定する市町村が少ない。
地域公共交通再編実施計画を策定しない理由については次ページ参照ください。



（2）地域公共交通再編実施計画の策定しない理由

地域公共交通再編実施計画の策定しない理由

市町村名	状況	策定しない理由
市3	検討中	バス路線の大きな再編は、住民の移動に関する利便性の低下を招くことが懸念されるため
市4	策定済	再編に要する費用を負担することは市も事業者も困難。市内を運行するバス会社が2社あり，再編による社間の収支バランスを調整することが困難。
市6	策定済	計画策定について運行事業者と協議・検討した結果、国からの計画認定を受けられる規模の路線再編計画とすることが困難であったため。
市12	策定済	地域公共交通ネットワークの形成にあたり、再編実施計画が未策定であっても随時路線の見直し等は進めることができるため
市13	策定済	再編計画が要求している要件を満たすまでの公共交通の見直しを行わないため
市19	検討中	事案が出次第、策定予定
市24	策定済	具体的な対応策について検討を行っている段階のため
市28	策定済	再編規模が小さい
市29	策定済	必要性を感じないため
町村31	策定済	網形成計画を策定したばかりなので、今後の状況を勘案し策定する
町村43	策定済	地域公共交通網形成計画における実施事業に優先して取り組む
町村50	検討中	地域公共交通網形成計画策定後に検討
町村52	検討中	地域公共交通網形成計画を策定し、計画の中で事業の実施等の判断をするため
町村56	策定済	複雑な交通環境ではないから
町村79	策定済	編成の変更や他種への転換を必要としていない状況であるため
町村90	策定済	地域全体の公共交通ネットワークの在り方について、幹線の鉄道や路線バス等との協議が難しい。
町村92	策定済	都市とは違い再編実施計画のサイズ感が合わず、必要性を感じない
町村98	策定済	公共交通計画として音更町地域公共交通網形成計画が策定済みであり、限られた人員や予算の中で公共交通の再編に特化した計画を新たに策定することが困難であるため。
町村112	策定済	道運輸局との協議により、当該事業が採択されないこととなったため、再編実施計画の策定を行わないこととした。

６　その他

６－１　地域公共交通に関し、参考としている市町村名・参考としたこと

地域公共交通に関し、参考としている市町村名・参考としたこと

市町村名	参考としている市町村名	参考としたこと
市3	尾道市、千歳市、江別市 岩見沢市など	地域公共交通活性化協議会の要綱、検討事項など
市8	千歳市	
市12	函館市	
市14	美唄市	「スクールバスの混乗運行」、「乗合タクシーの運行」、及び「市民バスの運行」について、「芦別市地域公共交通検討委員会」による先進地視察を行う予定である。（令和元年5月24日　先進地視察の予定）
市15	千歳市、岩見沢市	地域公共交通網形成計画策定全般、デマンド型交通関係
市28	千歳市・江別市	施策の内容、再編実施計画を行う際の内容
町村43	今金町	同檜山管内であり隣町でもあることから、同様の地域公共交通に関連する課題があった
町村79	東京都小平市	地域住民参加、ギャラリーバス運行
町村98	幕別町、池田町	乗合タクシーの運行形態や運賃
町村102	鹿追町	タクシー運賃助成制度(高齢者等社会参加促進事業)
町村107	幕別町	コミュニティバス・農村部乗合タクシー

６－２　地域公共交通に関するご意見

地域公共交通に関するご意見

市町村名	地域公共交通に関するご意見
市20	公共交通は、地域住民の重要な移動手段であることから、自治体も積極的に関わっていくべきである。
市22	地域内フィーダー系統の国庫補助に関して、年々補助金額が漸減しているため、最低でも現状維持もしくは増額を望む。
町村74	遠別町の実情としては、中心的な場所は市街地１箇所しかなく、高齢化も進み、地域交通（民間バス運行）などが営業として成り立たない状況の町になっています。バス利用するのが不便であるためバス利用者がいない状況（高齢者はいるのですが）、バス運行が１日平均５名程度であるため経営が成り立たない状況、どちらの理由が先かは分かりませんが、他町村への路線バスでさえも町補助などして成り立っている状況です。 色々な事例は耳にしますが、どのような方式や運営形態が北海道の遠別町にあっているのかこれから模索していかなければならないところです。
町村75	生活圏である稚内市間において相乗り交通事業を実施しているが、ドライバー登録者が伸び悩んでいる。ドライブ対価としてのインセンティブの向上やドライバーへの心理的負担の軽減などを導入したいが、道路運送法上の白タク行為に当たるため、導入に至らず。ドライバーの確保のため国交省と協議しているところです。
町村94	有償旅客運送の変更登録に係る事務作業が膨大になるため、どのように変更するケースを含めた形での登録制度にできれば、都度の申請が不要になるのではと考える。
町村103	道路運送法による登録又は許可を要しない住民によるボランティア活動として謝金程度で自家用車等による運送の内容として、更別村では、H20年度より特定非営利法人が地域通貨券(サラリ券)を発行し、その会員がボランティアで車の運航をし、お心遣いとして地域通貨券（100～500サラリ）での支払いを行っている。

7　公共交通の調査におけるアウトプット（結果）とアウトカム（成果）

7－1　公共交通調査の結果

1　調査の概要

①北海道市・町村別回答状況

調査回答率は、市では86%、町村では58%と、町村の回答率が低い。（P3）

②北海道人口規模別回答状況

人口規模別調査回答率は、人口規模1万人以下の回答率が57%と低い。（P4）

③地域別回答状況

地域別調査回答率は、釧路・根室地域での回答率が31%と低い。（P5）

2　北海道内市町村の公共交通の現状

2－1　市外の公共交通による移動手段

①市・町村別鉄道（JR）の有無

道内での鉄道が利用できる市町村は58%と低い。（P6）

②人口規模別鉄道による移動手段の有無

道内の人口規模1万人以下のまちでは59%のまちで鉄道を利用できない。したがって、道内の人口規模1万人以下のまちでは鉄道への依存度が低い。（P6）

③地域別鉄道による移動手段の有無

道内の地域では鉄道が利用出来ないまちが多くある地域がある。留萌・宗谷地域では78%、後志地域では60%、渡島・桧山地域では54%のまちでは鉄道が利用できない。これらの地域のまちは鉄道への依存度が低い。（P7）

④市・町村別地域間幹線バスの有無

道内のまちとまちを結ぶ市外の移動手段としてバス（99%）の依存度が高い。（P7）

⑤地域間幹線バスへの補助の有無

市外を結ぶ地域間幹線バスは補助金（79%）によって維持されている。（P8）

⑥市・町村別市外移動手段の利用パターン

市外の移動手段なしの市・町村は0であった。（P8）

⑦人口規模別市外移動手段の利用パターン
人口規模が1万人以下では鉄道よりバスへの依存度が高い。（P9）

⑧地域別市外移動手段の利用パターン
道内の鉄道への依存度が低い留萌・宗谷地域、後志地域、渡島・桧山地域では、結果的にこの地域はバスへの依存度が高い。（P9）

⑨鉄道・バス以外の市外公共交通手段
道内の人口規模1万人以下のまちでは、ボランティア運送等の工夫がされている。（P10）

⑩地域別市外公共交通ネットワーク
まちとまちがつながるのは通院・買物という理由がある（P10）

2－2　市内の公共交通による移動手段

（1）市内路線バス

①市内路線バスの有無
道内の35%の市町村には市内路線バスがない。（P13）

②人口規模別路線バスの有無
人口規模が1万人以下の市町村には市内路線バスがない市町村が約5割ある。（P13）

③地域別路線バスの有無
十勝地域（54%）、オホーツク地域（50%）で市内路線バスがない市町村が多い。（P14）

④町内を走る路線バスのうち地域間幹線バスと町内路線バスの比率
市外を結ぶ地域間幹線バスが撤退すると市内路線バスが無くなる市町村が2万人以下1万人以上のまちで33%、5千人以下のまちで32%ある。（P14）

⑤市・町村別路線バスへの補助の有無
市内路線バスは補助（82%）によって支えられている。（P15）

（2）市内公共交通全体

①市・町村別市内公共交通
市内の公共交通は、市は路線バスが中心、町村では路線バスからコミバス他（新交通手段）へ移行している。（P16）

②人口規模別市内公共交通
市内の主な交通手段である路線バスとコミバス、市町村運営有償運送がどの人口規模まちで1番多く利用されているかを見ると、路線バスは10万人以上（100%）と5万人以下2万人以上（100%）、コミバスでは2万人以下1万人以上（50%）、市町村運営有償運送では 1万人以下5千人以上（52%）であった。（P18～20）

③地域別市内公共交通
市内の主な交通手段である路線バスとコミバス、市町村運営有償運送が、どの地域で1番多く利用されているかを見ると、路線バスは上川地域（79%）、コミバスは十勝地域（62%）、市町村運営有償運送は上川地域（57%）であった。（P21～24）

(3)市内の公共交通の運送形態 (P25～P27)

①コミバスの運行形態は、市では路線バスを補完する形態で、ジャンボタクシー(10人以下)を利用したデマンド型が、町村では路線バスの代替する形態で、マイクロバス(11人以上29人以下)を利用した路線定期型が運行されている。

②市町村運営有償運送の運送形態は、市・町村共通の福祉より交通空白が多く、路線定期型よりデマンド型が多い。利用車種では、市ではマイクロバスとジャンボタクシーが、町村ではマイクロバスとセダン(5人以下)の利用が多い。

③NPO等運営有償運送の運送形態は、市・町村共通の交通空白より福祉が多く、路線定期型よりデマンド型が多い。利用車種では、市・町村共通でセダンの利用が多い。運営主体ではNPOより社会福祉法人が多い。

④市町村運営有償運送とNPO等運営有償運送とは、今は役割分担が出来ていて、市町村運営有償運送は交通空白で、NPO等運営有償運送は福祉でとなっている。運行形態はデマンド型が中心となり、車種はジャンボタクシーやセダンの利用が多い。

(4)パター別の市内交通手段の多様化 (P28～P32)

①路線バスのみのパターン1の形態は、市と町村の比率では、市が50%、町村では23%と、市内交通手段のメインが路線バスである。それは、人口規模で見ると、人口規模1万人以下5千人以上のまちが7%と低い、10万人以上では71%、10万人以下5万人以上のまちでは32%、5万人以下2万人以上のまちでは43%、2万人以下1万人以上のまちでは36%、5千人以下のまちでは30%と、路線バスが1番の公共交通手段となっている。心配ごとは、人口規模5千人以下のまちの路線バスが廃止となれば、パターン11の公共交通機関無しのまちになってしまうことである。パターン1の路線バスを地域別に見ると、渡島・桧山地域(54%)、後志地域(50%)、留萌・宗谷地域(45%)、空知地域(41%)、石狩地域(37%)、胆振・日高地域(30%)と、メインの公共交通手段となっている。それに対し、十勝地域(15%)、オホーツク地域(8%)、上川地域(7%)では、パターン2の路線バス+コミバスがメインの交通手段となっていることがわかる。

②路線バス+コミバスのパターン2の形態は、採算性の良い路線は公共交通事業者が路線バスとして運行し、不採算の路線はコミバスとして市町村が事業主体となり、公共交通事業者に運行を委託(緑ナンバー)し、運行する形態である。市では23%、町村では12%で導入が行われ、人口規模が1万人以上のまちに多い運行形態である。10万人以上のまちでは100%この形態である。パターン1よりパターン2の比率が高い地域が、オホーツク地域と十勝地域、上川地域であった。これらの地域は路線バスへの依存度が低い地域でもある。

③路線バス+コミバス+市町村運営有償運送のパターン3と路線バス+コミバス+NPO等運営有償運送のパターン4の形態は、採算性の良い路線は公共交通事業者が路線バスを運行、不採算の路線は市町村事業主体となり、公共交通事業者にコムバスの運行を委託し、公共交通事業者が路線を引き受けない路線を市町村自ら運行するのがパターン3で、市町村ではなくNPO等が事業主体となり運行するのがパターン4である。パターン3は、市では1市、町村では4町村で、全体でも5市町村(4%)で行われている。パターン4は、市では0市、町村では1町村(人口規模5千人以下)で、全体でも1町村(1%)と、市町村ではなく、NPO等が事業主体となるパターン4は稀なケースのようである。

④路線バス+市町村運営有償運送のパターン5、路線バス+市町村運営有償運送+NPO等運営有償運送のパターン6、路線バス+NPO等運営有償運送のパターン7の形態は、採算性の良い路線は

公共交通事業者が路線バスを運行し、不採算路線すべてを市町村自ら運行する（パターン5）か、又は、NPO等が運行する（パターン7）か、さらに、市町村とNPO等で分担する形態（パターン6）かに分類され、パターン5は、市では2市、町村では11町村で、全体でも13市町村（12%）（人口規模2万人以下のまち）で行われている。パターン6は、市では2市、町村では0町村で、全体でも2市（2%）で行われている。パターン7は、市では1市、町村では0町村で、全体でも1市（1%）で行われている。パターン6と7の市町村ではなく、NPO等が事業主体となるケースは稀なケースのようである。

⑤コミバスのみのパターン8とコミバス＋市町村運営有償運送のパターン9の形態は、まちのすべての路線が不採算路線となり、不採算路線をコミバスとして市町村が事業主体となり、公共交通事業者に運行を委託する運行形態（緑ナンバー）がパターン8で、市では2市、町村では16町村で、全体でも18市町村（16%））ある。人口規模1万人以下のまちが13市町村（72%）あり、人口規模では1万人以下のまちに多い形態と言える。地域では石狩地域の多い。不採算路線の一部をコミバスとして市町村が事業主体となり、交通事業者に運行を委託する運行形態と別の一部路線を市町村自ら運行するのがパターン9で、市では0市、町村では4町村で、全体でも4町村（3%）で行われており、人口規模では1万人以下のまちで行われている。

⑦市町村運営有償運送のみのパターン10の形態は、まちのすべての路線から公共交通事業者が撤退し、市町村自ら運行する形態である。市では0市、町村では6町村で、全体でも6町村（5%）で行われており、人口規模では2万人以下のまちで行われている。

⑧公共交通機関無しのパターン11の形態は、まちに公共交通がなく、住民の自家用車による自助のみが由一の交通手段となっている形態で、市では0市、町村では12町村で、全体でも12町村（11%）あり、人口規模では1万人以下のまちである。

2－3 まちの中心部（徒歩圏内）にある施設の有無から見る公共交通手段の必要性（P33～P35）

町村部（総合病院25%）では医療環境が市部（総合病院73%）より充足していない。また、買物でも、大型スーパーや大型家電量販店の有無では町村部では2%であるのに対し、市部では30%と、町村部から市部への通院や買物のための交通手段が必要になる。

①市の中心部にある施設

市の中心部には、総合病院が73%、スーパーは90%あり、通院や買物に支障はなさそうである。（P33）

②町村の中心部にある施設

町村の中心部には、総合病院が26%、スーパーは76%あり、通院に課題がある。（P33）

③人口規模別の中心部にある施設

人口規模が5万人以下のまちでは買物（大型スーパー6%）のための交通手段が必要になる。人口規模1万人以下のまちでは通院（総合病院22%）・買物（大型スーパー4%）のための交通手段が必要になる。（P34）

④地域別の中心部にある施設

産科医院と総合病院の有無では、石狩地域の条件が良いのに対し、渡島・桧山地域と後志地域の条件が厳しい。また、大型スーパーや大型家電量販店の有無では、石狩地域の条件が良いのに対し、留萌・宗谷地域の条件が厳しい。（P35）

2－4　公共交通の課題（現状）（P36～P37）

①市・町村別公共交通の課題（現状）

市の公共交通の課題は路線バスの存続であるが、町村の公共交通の課題は市より一層深刻で、公共交通そのものの存続が課題となっている。

②人口規模別公共交通の課題

人口規模1万人以下5千人以上のまちの公共交通の課題に、道内町村の公共交通の課題を見ることが出来る。具体的には、①高齢者・障害者の移動の制限、②自家用車が手放せない、③市町村が主体となって公共交通を維持している、である。

2－5　公共交通の課題の背景（原因）（P38～P40）

市の課題の背景は、④運転手不足、⑤自家用車への依存、⑪市町村の財政逼迫、⑥市街地の拡大・分散、⑩観光客等の交流人口の増加、一方、町村では、⑦公共交通事業者が不採算路線からの撤退、⑧車の運転ができない住民の増加、⑨町外への転出者が増加であった。市・町村の公共交通の課題の背景としてはうなずける。

①市・町村別公共交通の課題の背景（原因）

公共交通の真の課題は、市では⑪財政逼迫、町村では⑫行政職員の人材不足という行政の課題が背景にある。

②人口規模別公共交通の課題の背景（原因）

人口規模別に見ると5万人以上と以下で課題の背景が異なる。5万人以上では④運転手不足、⑤自家用車への依存、⑥市街地の拡大・分散、⑩観光客等の交流人口の増加、⑪市町村の財政逼迫が課題の背景となっている。一方、5万人以下では、⑦公共交通事業者が不採算路線からの撤退、⑨町外への転出者が増加、⑫市町村職員の人材不足が課題の背景となっている。

3　公共交通の現状に対する行政・住民・議会の認識（P41～44）

3－1　市・町村の行政・住民・議会の公共交通に関する課題認識内容についての回答状況

公共交通の現状認識について、市では、議会の公共交通に関する課題認識の方が行政より高いのに対し、町村では議会の課題認識が行政より低い、また、住民の公共交通に関する課題認識は、市より町村の認識が低い。町村での公共交通に関する課題が多い中で、町村での議会及び住民の公共交通に関する課題認識が低いことは問題ではないか。

3－2　市・町村の行政・住民・議会の公共交通に関する認識の所在

行政では何を公共交通に関する課題として認識しているかは、市では「運行改善」と「新交通手段」が2極化しているに対し、町村では、「新交通手段」の必要性を１番の課題と考えているようだ。住民の課題認識は、市では「運行改善」を、町村では「運行改善」と「新交通手段」の必要性が拮抗している。議会は、市・町村共に「新交通手段」の必要性が１番の課題と考えているようだ。「JRの存続」の認識は住民・行政より議会の方が課題認識が高い。

（注）新公共交通手段とは、コミバス、市町村運営有償運送等をいう。

4　市町村（行政）の「公共交通」への取組み

4－1　市・町村別「公共交通」を担当する専門部署の設置状況（P45）

市では1／2(47%)、町村では1／4(24%)に公共交通を担当する部署がある。

4－2　市・町村別、「公共交通問題」を協議する庁内横断的組織の設置状況（P45）

公共交通問題は都市計画と福祉・観光・環境・教育分野との関係が深いことから、それらの部署と定期的に協議する庁内横断的組織としてのプロジェクトの設置が重要であるが、市では17%、町村では18%と設置が低い実態がある。

4－3　市・町村別「公共交通問題」を相談する相手（P46）

公共交通問題に関し、市では97%、町村では89%と公共交通問題を相談する相手がおり、主な相談相手は交通事業者・運輸局の担当者となっている。

4－4　市・町村別地域の現状の把握調査（P46）

交通政策を策定するための基礎調査を市は97%、町村では76%が行われているが、具体的現状把握調査として、町村では主に地域別人口・世帯数等の推移・将来人口調査のみで、商業、病院等施設の利用状況や自家用車保有・利用に関する調査はほとんど行われず、調査範囲が狭い実態がある。

4－5　市・町村別公共交通の現状把握（P47）

交通政策を策定するための公共交通の現状調査を市は100%、町村では83%が行われているが、町村では公共交通の種類・事業主体の調査が主で、利用者の利用状況や利用環境、事業者の経営という実態調査まで行われず、調査範囲が狭い実態がある。

4－6　市・町村別公共交通の利用者の移動特性やニーズの把握（P47）

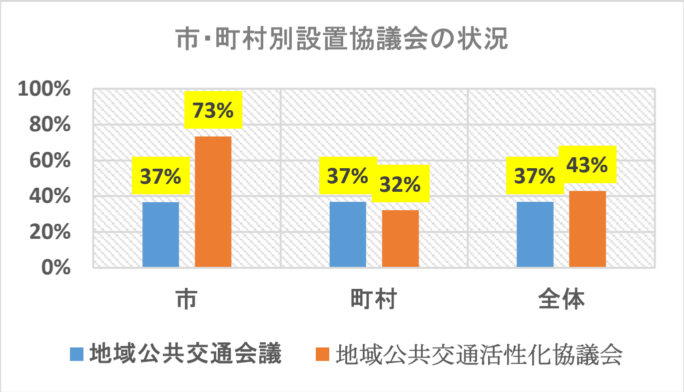
交通政策を策定するための公共交通の利用者の移動特性やニーズ調査を市は93%、町村では70%が行われており、市・町村共に交通政策策定時の基本的調査としている。

4－7　市・町村別公共交通に関する協議会の設置（P48）

公共交通に関する協議会は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく「法定協議会（地域公共交通活性化協議会）」、道路運送法に基づく「地域公共交通会議」があるが、一部の協議会では協議会規約で、両方の法律を根拠とした協議を行うことを目的としているまちもある。具体的には、連携計画（改正後は網形成計画）作成協議と実施に係る連絡調整、新たな交通手段としての市町村運営有償運送の導入等を協議している。調査結果では、町村より市の方が両方の法律を根拠としているまちが多い。市では地域公共交通活性化協議会が、町村では地域公共交通会議の設置比率が高い。

	全数	地域公共交通会議	地域公共交通活性化協議会	両方	計
市	30	3	14	8	25
町村	83	27	23	4	54
全体	113	30	37	12	79

	地域公共交通会議	地域公共交通活性化協議会
市	37%	73%
町村	37%	32%
全体	37%	43%



４－８　市・町村別公共交通問題の対策を取り上げている計画（P48）
市では、地域公共交通総合連携計画策定が50％であったのに対し、町村では22％と、町村における公共交通問題への対策の策定に遅れがある。

４－９　市・町村別交通政策とどのような政策との連携を重視しますか（P49）
交通政策とまちづくり（都市政策）、福祉、観光までには政策の親和性があるが、しかし、教育、環境政策との連携への意識が低い結果であった。

４－１０　市・町村別地域の公共交通を確保・維持していくために、どのような取組み（工夫）を行っているか（P49）
広報紙による公共交通利用の呼びかけ、敬老パスの導入、バス停への屋根やベンチ整備、バスマップの作成が主に行われている。

４－１１　試験運行又は導入後の成果や課題（P50）
試験運行では、市9「導入後、多くの市民が利用したが、年々利用者が減少していることから継続的に利用してもらえるよう地域との協議を行っている」、町村95「コミュニティバス・乗合タクシーの試験運行は利用実績が少なかった」という課題を挙げているまちもある一方、町村60「乗合タクシーを導入したが高評であり、買い物、通院等、高齢者の外出支援となっている」という成果を上げているまちもある。試験運行又は導入後の課題としては、住民が自家用車を使い、導入後の新交通手段を利用しないことのようだ。

住民が積極的に市町村が提供する新交通手段を利用しなければ、公助の必要を住民が否定したことになり、自助のみになる。地域の足の維持は、住民が利用するかしないかによる。住民が足で投票をしているようなものである。地域の足がなくなった時、気が付いても遅いのではないか。住民が積極的に新交通手段を利用し、課題があれば、住民・行政・交通事業者の話し合いで改善し、生活の足を残す努力をする必要がある。そのような努力と意思を持った住民がいるまちには地域の足が残り、自治が生き続け、持続可能なまちとして存続する。

４－１２　新たな公共交通の導入を検討する時のヒントとなる工夫等（P51）
地域の足を残す努力が自治を育む。

４－１３　市・町村別公共交通があることが、地域の衰退の歯止めになるか（P52）
93％の市町村が公共交通があることが地域の衰退の歯止めになると考えている。

5 国が進める地域公共交通の活性化及び再生に関する取り組みへの市町村の関わり

5－1 市町村の公共交通網形成計画・再編実施計画の策定に関する認知度（P53）

市町村の公共交通網形成計画の策定に関する認知度は高い。しかし、計画の取組みの必要は知ってはいるが、現実は実行がついていかないようだ。

5－2 市町村の公共交通網形成計画の策定状況（P53～55）

（1）公共交通網形成計画の策定状況

市では、28市（93%）で網形成計画への認知度があり、実際の計画策定は18市（60%）で網形成計画が策定されている。それに対し、町村では、61町村（73%）で網形成計画への認知度があり、実際の計画策定は15町村（18%）で網形成計画が策定されているが、町村での網形成計画の策定意欲は市と比較するとかなり低い結果である。一番、公共交通に課題を抱える町村が意欲が低いことは、町村に人的等課題が多くあり、それを解消するための力が町村にほとんどないことを示している。町村には北海道運輸局による公共交通に関する法律・制度の説明や広域自治体である北海道の積極的な人的支援が必要である。

（2）地域公共交通網形成計画に盛り込まれた事項

地域公共交通網形成計画に盛り込まれた事項の相違は、市は公共交通に関する直接的な「JR・バス路線間の交通結節機能（交通拠点）整備」がトップに対し、町村は間接的な「小中高校生・住民・高齢者向けのバス乗り方教室の開催」がトップとなっている。

（3）地域公共交通網形成計画策定しない理由

地域公共交通網形成計画策定しない理由から見えるものは、市ではすでに、地域公共交通総合連携計画を策定しているところが多いため、網形成計画策定の必要性を感じていないのに対し、町村では、計画策定のための人材不足、人員不足などから手が付けれない実態があるようだ。また、町村では、計画策定を必要としない「道路運送法」に基づく、新たな交通手段として有償運送の導入の方に魅力を感じていると思われる。どちらにしても、このままでは自治が消滅する可能性があるので、町村の奮起が待たれる。

5－3 市町村の公共交通網形成計画の策定段階（P56）

策定済みは24市町村（21%）（回答113市町村）、策定中や今年度以降策定予定の市町村数は、市が4市、町村が5町村、北海道全体で9市町村（8%）（回答113市町村）と北海道全体で、29%の市町村が公共交通網形成計画を策定するとなっている。

5－4 市町村の公共交通再編実施計画の策定状況（P56）

公共交通網形成計画を策定済み市町村が公共交通再編実施計画を策定したかを聞いたところ、市は策定済み14市中4市（29%）、町村は策定済み10町村中0町村（0%）と、再編実施計画を策定する市町村が少ない。

7－2　公共交通調査の成果（公共交通の縮小と歯止め）

この度の調査から、今ある市町村の公共交通の環境が、今後どのように変化し、その変化にどのように対応することが良いのか、特に、北海道の2／3ある人口規模1万人以下のまちでは何があることで、交通手段を残すことが出来るか成果としてまとめてみる。

（1）公共交通の段階仮説（公共交通縮小仮説）

現状の公共交通の変化を予想する上で、11のパターンを6段階に分類し、一部現状に無いパターンを追加し、各段階が今後どの段階に移動するかを予想し、何があることで、交通手段を残すことが出来るか確認した。

市内の今後の想定段階

段階	パターン	事業用（緑ナンバー）		自家用（白ナンバー）		市町村数	今後の想定段階		
		路線バス	コミバス	市町村運営有償交通空白	NPO等運営有償交通空白				
第１段階	1	○	×	×	×	34 30%	第2段階 第5段階	第3段階 第6段階	第4段階
第２段階	2	○	○	×	×	17 15%	第3段階	第4段階	第5段階
	3	○	○	○	×	5 4%	第6段階		
	4	○	○	×	○	1 1%			
第３段階	5	○	×	○	×	13 12%	第5段階	第6段階	
	6	○	×	○	○	2 2%			
	7	○	×	×	○	1 1%			
路線バスがある						73			
第４段階	8	×	○	×	×	18 16%	第5段階	第6段階	
	9	×	○	○	×	4 4%			
	追加	×	○	×	○	0 0%			
第５段階	10	×	×	○	×	6 5%	第6段階		
	追加	×	×	×	○	0 0%			
第６段階	11	×	×	×	×	12 11%	第4段階	第5段階	
路線バスがない						40			

公共交通の段階を見ながら、今後どのような交通手段に移行する可能性があるかを想定してみる。

第１段階のまち（34市町村30%）は、キーとなるのは公共交通事業者による路線バスが存続可能かにかかっている。今後、第2段階～第6段階すべての段階になる可能性がある。特に、公共交通事業者が存続可能なまちは第2段階へ、逆に、公共交通事業者の撤退後、市町村もNPO等も公共交通の存続に立ち上がらないまち、すなわち、住民、議会及び行政が機能しない（自治が機能しない）まちは公共交通機関無しの第6段階へとなる可能性がある。

第2段階のまち（23市町村20%）は、今後、第3段階～第6段階になる可能性がある。キーとなるのは路線バスとコミバスを担う公共交通事業者が事業継続可能かにかかっている。公共交通事業者による路線バスがなくなれば第4段階へ、コミバスを受託する公共交通事業者がなくなれば第3段階へ、路線バスとコミバスがなくなれば第5段階へ、自治が機能していれば、第5段階の公助の市町村運営又は共助のNPO等運営の有償運送がなくなることはないと想定している。すなわち、市町村運営有償運送等は、法律では業務の廃止が可能ではあるが、自治が機能していれば、自らの判断でなくする可能性が低いので、第6段階になる可能性は低い。

第3段階のまち（16市町村15%）は、今後、第5段階又は第6段階になる可能性がある。キーとなるのは公共交通事業者による路線バスが存続可能かにかかっている。路線バスがなくなると第5段階になる。しかし、第2段階と同様に、市町村運営又はNPO等運営の有償運送がなくなる可能性が低いと考えれば、第6段階へなる可能性は低い。

第4段階のまち（22市町村20%）は、今後、第5段階又は第6段階になる可能性がある。キーとなるのはコミバスを受託する公共交通事業者が事業継続可能かにかかっている。コミバスがなくなると第5段階になる。第2・3段階と同様に、市町村運営又はNPO等運営の有償運送がなくなる可能性が低いと考えれば、第6段階へなる可能性は低い。ただし、第4段階パターン8のコミバスのみの形態は公共交通事業者が撤退すれば、コミバスがなくなり、一気に、第6段階になるので、第5段階として残る協議が必要である。

第5段階のまち（6市町村5%）は、今後、公共交通機関無しの第6段階になる可能性がある。しかし、市町村運営又はNPO等運営の有償運送がなくなる可能性が低いと考える。なぜ、そのように考えるか再度説明すると、住民は首長と議員を選びまちをつくり、課題解決を任せた。まちは地域の交通手段がなくなることを放置するはずがないと考えるからである。しかし、危惧されることは、P41　3－1　行政・住民・議会の公共交通に関する課題認識状況でも指摘したが、町村では議会及び住民の公共交通に関する現状認識が低いことである。もし、公共交通手段がまちに無くなるということは、まちに自治が無くなる時しか考えられない。したがって、自治が存続する限り、第6段階になる可能性は低いと考えるからである。

公共交通機関無しの第6段階のまち（12市町村11%）は、現在北海道には存在する。先ほど説明したとおり、第6段階のまちには自治がないまちということになる。しかし、これらのまちは自治を再構築することで、公共交通手段を確保することができる。また、市町村運営又はNPO等運営有償運送を導入することで、第5段階になることができる。さらに、公共交通事業者が名乗り出て、事業を受託すればコミバスの導入を行うことが出来、第4段階になることも可能である。重要なことは、地域にマッチした公共交通のあり方を利用者である地域住民を交え検討することと導入結果を検証し、改善し続けること、そして、住民が公共交通利用の当事者であることを自覚することである。

今回の調査の成果の一つは、自助によらない第5段階の公助の市町村運営又は共助のNPO等運営の有償運送があることが、まちの公共交通の最後の砦となること、自治があることがまちに公共交通手段を残すことであり、まちの持続を可能とすることだとわかったことである。

（2）公共交通を協議する協議会の設置（自治再建による公共交通の確保）

公共交通を協議する協議会とは、道路運送法に基づく地域公共交通会議（有償運送運営協議会）と地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（以下「活性化再生法」）に基づく法定協議会（地域公共交通活性化協議会）、さらに、その他の協議会を言っている。道路運送法と活性化再生法の2つの法律を根拠とした協議を行っている協議会もある。

市町村別段階・パターン別市内交通手段ごとの協議会設置状況

段階	パターン	例	事業用（緑ナンバー）		自家用（白ナンバー）		市	町村	全体
			路線バス	コミバス	市町村運営有償交通空白	NPO等運営有償交通空白			
第１段階	1	協議会有	○	×	×	×	11	13	24
		市町村数					15	19	34
		比率					73%	68%	71%
第２段階	2	協議会有	○	○	×	×	7	7	14
		市町村数					7	10	17
		比率					100%	70%	82%
	3	協議会有	○	○	○	×	1	4	5
		市町村数					1	4	5
		比率					100%	100%	100%
	4	協議会有	○	○	×	○	0	1	1
		市町村数					0	1	1
		比率						100%	100%
第３段階	5	協議会有	○	×	○	×	2	11	13
		市町村数					2	11	13
		比率					100%	100%	100%
	6	協議会有	○	×	○	○	2	0	2
		市町村数					2	0	2
		比率					100%		100%
	7	協議会有	○	×	×	○	1	0	1
		市町村数					1	0	1
		比率					100%		100%
路線バスがある		協議会有					24	36	60
		市町村数					28	45	73
		協議会有比率					86%	80%	82%
第４段階	8	協議会有	×	○	×	×	2	12	14
		市町村数					2	16	16
		比率					100%	75%	88%
	9	協議会有	×	○	○	×	0	4	4
		市町村数					0	4	4
		比率						100%	100%
第５段階	10	協議会有	×	×	○	×	0	6	6
		市町村数					0	6	6
		比率						100%	100%
第６段階	11	協議会有	×	×	×	×	0	4	4
		市町村数					0	12	12
		比率						33%	33%
路線バスがない		協議会有					2	26	28
		市町村数					2	38	40
		協議会有比率					100%	68%	70%
計		協議会有					26	62	88
		市町村数					30	83	113
		協議会有比率					87%	75%	78%

市・町村別段階・パターン別市内公共交通手段ごとの協議会の設置状況（前ページの表）では、第2段階～第5段階まではコミバス、市町村運営有償運送、NPO等運営有償運送の導入があるが、これらの交通手段を導入するためには地域公共交通会議（有償運送運営協議会）での協議が必要となる。したがって、第2段階～第5段階までは協議会設置比率は100%でなければならない。実際はコミバスを導入しているパターン2とパターン8は、市町村の回答時の勘違か、100%でなかった。

注目すべきことは、今後、公共交通事業者が全部又は一部の路線から撤退による地域の足確保が必要となる路線バスのみの第1段階と自治が機能していない公共交通機関無しの第6段階の協議会の設置状況である。前ページの表では、路線バスのみの第1段階の協議会の設置状況は、市では73%、町村では68%と大きな差はなく、約7割の市町村で設置されている結果であった。一方、公共交通機関無しの第6段階の協議会の設置状況は、町村のみで、33%と公共交通機関無しという状況にもかかわらず、改善のための協議会の設置が遅れている。

人口規模別段階・パターン別市内公共交通手段ごとの協議会の設置状況（下表）では、路線バスのみの第1段階の協議会の設置状況は、人口規模5千人以上の平均が80%以上なのに対し、5千人以下が46%と極端に協議会の設置比率が落ちる。一方、公共交通機関無しの第6段階の協議会の設置状況は、1万人以下5千人以上では40%、5千人以下では29%と設置比率が低い。第1段階と第6段階共通に言える注意すべきことは、人口規模1万人以下の協議会の設置比率が低いことである。

今回の調査の成果は、人口規模1万人以下の路線バスのみのまち（第1段階）と公共交通機関無しのまち（第6段階）への地域の公共交通手段確保のための道路運送法を根拠とした協議会（地域公共交通会議等）の設置（自治の再建）が急務であることがわかったことである。

人口規模別段階・パターン別市内公共交通手段ごとの協議会の設置状況

段階	パターン	例	事業用（緑ナンバー）		自家用（白ナンバー）		10万人以上	5万人以上	2万人以上	1万人以上	5千人以上	5千人以下	計
			路線バス	コミバス	市町村運営有償交通空白	NPO等運営有償交通空白							
第１段階	1	協議会有	○	×	×	×	4	2	6	4	2	6	24
		市町村数					5	2	7	5	2	13	34
		比率					80%	100%	86%	80%	100%	46%	71%
第２段階	2	協議会有	○	○	×	×	2	1	4	3	1	3	14
		市町村数					2	1	4	3	3	4	17
		比率					100%	100%	100%	100%	33%	75%	82%
	3	協議会有	○	○	○	×			3		2		5
		市町村数							3		2		5
		比率							100%		100%		100%
	4	協議会有	○	○	×	○						1	1
		市町村数										1	1
		比率										100%	100%
第３段階	5	協議会有	○	×	○	×			2	1	6	4	13
		市町村数							2	1	6	4	13
		比率							100%	100%	100%	100%	100%
	6	協議会有	○	×	○	○		1			1		2
		市町村数						1			1		2
		比率						100%			100%		100%
	7	協議会有	○	×	×	○		1					1
		市町村数						1					1
		比率						100%					100%
路線バスがある							6	5	15	8	12	14	60
							7	5	16	9	14	22	73
							86%	100%	94%	89%	86%	64%	82%
第４段階	8	協議会有	×	○	×	×		1		3	3	7	14
		市町村数						1		4	3	10	18
		比率						100%		75%	100%	70%	78%
	9	協議会有	×	○	○	×					3	1	4
		市町村数									3	1	4
		比率									100%	100%	100%
第５段階	10	協議会有	×	×	○	×				1	2	3	6
		市町村数								1	2	3	6
		比率								100%	100%	100%	100%
第６段階	11	協議会有	×	×	×	×					2	2	4
		市町村数									5	7	12
		比率									40%	29%	33%
路線バスがない							0	1	0	4	10	13	28
							0	1	0	5	13	21	40
								100%		80%	77%	62%	70%
計		協議会有					6	6	15	12	22	27	88
		市町村数					7	6	16	14	27	43	113
		協議会有比率					86%	100%	94%	86%	81%	63%	78%

(3)地域公共交通会議と法定協議会の設置状況(公共交通縮小の歯止め)

市・町村別地域公共交通会議と法定協議会の設置状況(下図)は、路線バスのみの第1段階では、市は法定協議会(活性化再生法)が69%、町村は地域公共交通会議(道路運送法)が60%となっている。このことは、市では、面的な公共交通ネットワークの再構築を目指す方に重点があるのに対し、町村では、市町村運営有償運送等の具体的交通手段の実現を重視していることの違いが表れている。また、公共交通機関無しの第6段階のまちでは、市では第6段階のまちがなく、町村では地域公共交通会議(道路運送法)が80%、法定協議会(活性化再生法)が20%と、町村では地域公共交通会議の設置比率が高い。

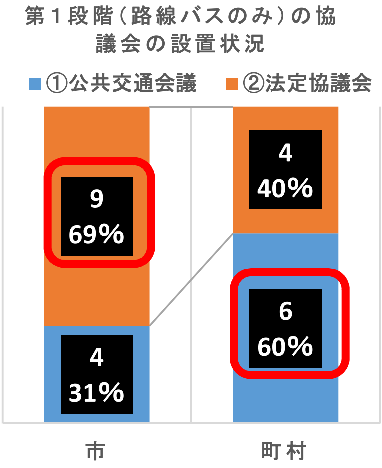
人口規模別地域公共交通会議と法定協議会の設置状況(下図)は、路線バスのみの第1段階のまちでは、人口規模が5千人以下のまちの100%が地域公共交通会議を設置している。また、公共交通機関無しの第6段階のまちでは、1万人以下5千人以上のまちでは100%、5千人以下のまちでは80%が地域公共交通会議を設置している。人口規模が1万人以下のまちでは、市町村運営有償運送等の具体的交通手段の実現を協議する地域公共交通会議の設置が多いことがわかる。

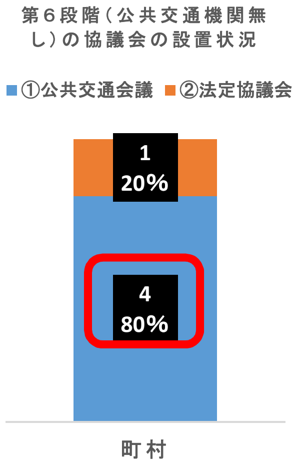
このことから、北海道の公共交通を残す具体的対策として、人口規模1万人以下のまちには地域公共交通会議の設置と市町村運営有償運送等の導入の協議(自治)が地域に交通手段を残す方法であることがわかったことが成果であった。

市・町村別地域公共交通会議と法定協議会の設置状況

段階	パターン	項目	市	町村	計
第1段階	パターン1(路線バスのみ)	①公共交通会議	2	6	8
		②法定協議会	7	4	11
		③両方	2	0	2
		その他	0	3	3
		計	11	13	24
第6段階	パターン11(公共交通手段無)	①公共交通会議	0	3	3
		②法定協議会	0	0	0
		③両方	0	1	1
		その他	0	0	0
		計	0	4	4

段階	パターン	項目	市	町村	計
第1段階	パターン1(路線バスのみ)	①公共交通会議	4(31%)	6(60%)	10(43%)
		②法定協議会	9(69%)	4(40%)	13(57%)
		計	13	10	23
第6段階	パターン11(公共交通手段無)	①公共交通会議	0(0%)	4(80%)	4(80%)
		②法定協議会	0(0%)	1(20%)	1(20%)
		計	0	5	5

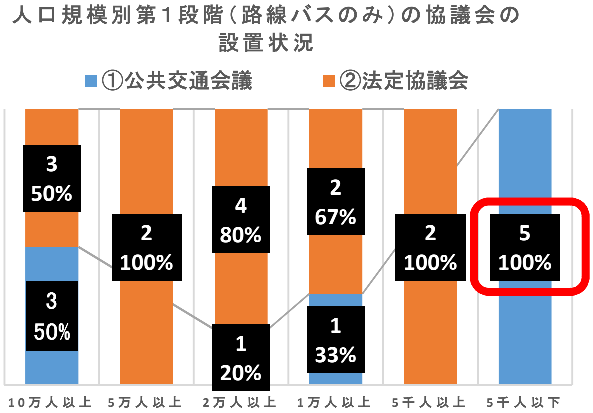


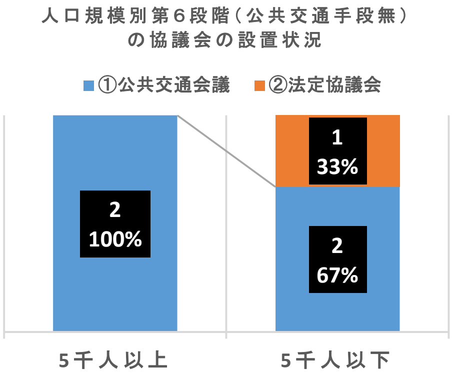


人口規模別地域公共交通会議と法定協議会の設置状況

段階	パターン	項目	10万人以上	5万人以上	2万人以上	1万人以上	5千人以上	5千人以下	計
第1段階	パターン1(路線バスのみ)	①公共交通会議	1		1	1		5	8
		②法定協議会	1	2	4	2	2		11
		③両方	2						2
		その他			1	1		1	3
		計	4	2	6	4	2	6	24
第6段階	パターン11(公共交通手段無)	①公共交通会議					2	1	3
		②法定協議会							0
		③両方						1	1
		その他							0
		計	0	0	0	0	2	2	4

段階	パターン	項目	10万人以上	5万人以上	2万人以上	1万人以上	5千人以上	5千人以下	計
第1段階	パターン1(路線バスのみ)	①公共交通会議	3(50%)		1(20%)	1(33%)		5(100%	10(43%)
		②法定協議会	3(50%)	2(100%)	4(80%)	2(67%)	2(100%)		13(57%)
		計	6	2	5	3	2	5	23
第6段階	パターン11(公共交通手段無)	①公共交通会議					2(100%)	2(67%)	4(80%)
		②法定協議会						1(33%)	1(20%)
		計					2	3	5





資料編
1. 調査票

２０１９年４月吉日

道内市町村 公共交通担当　御中

「2019 北海道内市町村の公共交通に関する調査」へのご協力のお願い

特定非営利活動法人　公共政策研究所
理事長　水澤　雅貴

拝啓 春暖の候、ますますご清祥のこととお慶び申し上げます。平素はＮＰＯ活動へのご理解とご協力を賜り、誠に、ありがとうございます。

さて、ＮＰＯ法人公共政策研究所（以下「研究所」）では、標題の調査を実施させていただきます。調査結果は当研究所のホームページに公表させていただきます。また、今後の「市町村における住民の日常生活の足としての公共交通の確保」に向けた政策づくりの参考としていただければ幸いと考えております。

なお、送付先が違う場合はご担当への転送をお願いいたします。また、「調査票」の至らない点については今後改善に努めたいと考えております。調査の概要は下記の通りです。

つきましては、大変、お手数をおかけいたしますが、添付の「調査票」をご確認の上、所定の欄にご記入いただき、「調査票」をＥメール（mizusawa@koukyou-seisaku.com）添付にてご返送くださいますようお願い申し上げます。

なお、統一地方選挙でご多忙の市町村が有る中、誠に勝手ながらご回答期限は４月２６日（金）とさせていただきます。また、ご回答をお寄せくださいました市町村には、調査結果をホームページに掲載したことをご案内申し上げます。

お忙しいところ誠に恐縮ですが、趣旨ご賢察の上、本調査にご協力くださいますよう、重ねてお願い申し上げます。

敬具

記

１．調査目的：住民の買物や通院時の日常生活及び観光客の足としての公共交通が地域にあることが、地域の衰退の歯止めになるという仮説のもと、公共交通を維持・確保するために、市町村はどのような対策をとっているのか、なぜその対策が可能となったかを把握することで、住民の日常生活及び観光客の足を確保する対策がとれていない自治体のヒントとなることを目的としております。
２．調査対象：北海道内の１７９市町村を対象としております。
３．調査方法：アンケート調査票に基づき該当欄に１つ又はあてはまるものを選択し、■を付ける。
また、自由記述の調査項目もあります。
４．調査結果の公表：調査結果は公共政策研究所のホームページで公表します。

以上

【本調査に関するお問い合わせ】

■設問内容や回答方法について

特定非営利活動法人公共政策研究所　担当：水澤雅貴
Ｅメール：mizusawa@koukyou-seisaku.com　携帯電話：090-2872-3257　電話/FAX：011-836-4315
ホームページ： http://koukyou-seisaku.com/

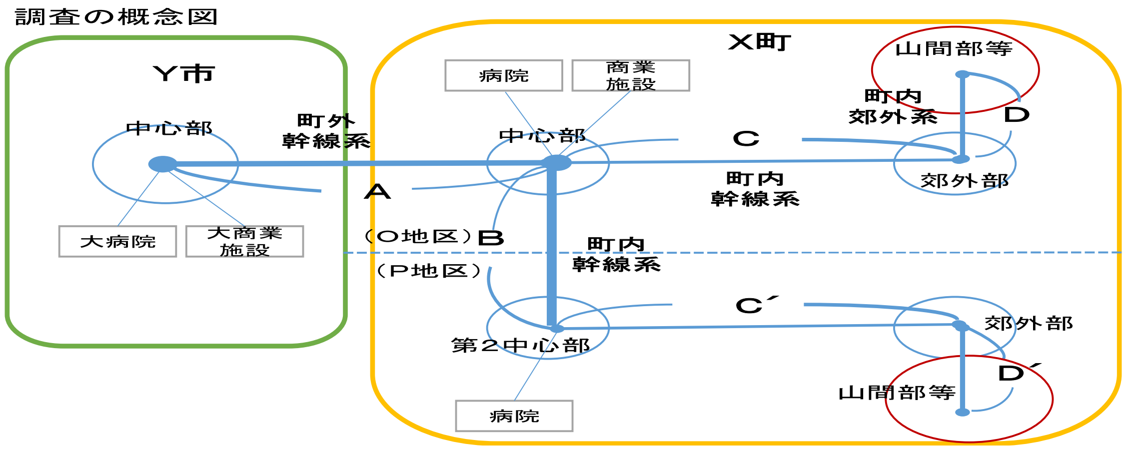
市町村名		氏名	
回答担当課 職位		電話	
		メール	

（記入方法：選択は、□を■にしてください　入力方法：「しかく」を入力し、■に変換します）

（調査の目的）

住民の買物や通院時の日常生活及び観光客の足としての公共交通が地域にあることが、地域の衰退の歯止めになるという仮説のもと、公共交通を維持・確保するために、市町村はどのような対策をとっているのか、なぜその対策が可能となったかを把握することで、住民の日常生活及び観光客の足を確保する対策がとれていない自治体のヒントとなることを目的としております。

1．住民等の足としての「公共交通」の現状



（1）貴市町村（X町）にある公共交通手段を下欄から選択し回答願います。（該当するものすべて選択、選択した移動手段に、選択項目がある場合は同じように選択し回答願います。）

（公共交通手段の選択欄）

□①ＪＲ（鉄道）　□②長距離バス（都市間バス）　□③地域間幹線バス（市外）（一部路線で自治体等が補助金　□有　□無）　□④地下鉄　□⑤路面電車　□⑥民間タクシー □⑦路線バス（市内）（一部路線で自治体等が補助金　□有　□無）／自治体の高齢者補助（敬老パス等）□有　□無）　（注）等とは国及び道からの補助を含む □⑧市町村運営コミュニティバス・乗合タクシー（□大型バス（30 名以上）□マイクロバス（11 名以上）□ジャンボタクシー（運転者含めた乗車定員 10 名以下）□セダンタクシー（5 名以下）／□路線定期型　□デマンド型） □⑨市町村運営有償運送のバス・乗合タクシー（□交通空白　□福祉／□マイクロバス　□リフト付きマイクロバス　□ジャンボタクシー　□セダンタクシー（5 名以下）／□路線定期型　□デマンド型／自治体の高齢者補助　□有　□無） □⑩ＮＰＯ法人等運営自家用有償運送のバス・自家用車（□交通空白　□福祉／□マイクロバス　□リフト付きマイクロバス　□小型バス（乗車定員 10 名以下）□セダン型／運営主体　□ＮＰＯ法人　□社会福祉法人　□商工会　□その他／□路線定期型　□デマンド型） □⑪道路運送法による登録又は許可を要しない住民によるボランティア活動として謝金程度で自家用車等による運送　□⑫フェリー　□⑬民間航空機　□⑭その他（　　　）

（2）貴市町村における買物や通院時の公共交通機関として前ページ概念図のＡ～Ｄまで区間（代表的区間）について、移動手段の有無（１つ選択）、有の場合は前ページの移動手段の選択欄から該当の番号を選択し、運行事業者名を回答願います。ただし、移動手段⑥民間タクシーの場合の運行事業者名は代表的１社のみとします。(2019.4 現在)

貴市町村の公共交通実態に合わせ、O地区のみで良い場合はＡ・Ｃ・Ｄに、また、交通実態が同一市町村内で、市街地の分散によりＯ（中心部）・Ｐ（第２中心部）地区とした方が良い場合はＡ・Ｂ・Ｃ・Ｄにご回答願います。

移動手段が設欄以上ある場合は欄を追加願います。

ア．町外幹線系（Ａ）の移動手段の有無　**(注）移動手段は前ページの選択欄から選択**

□　有　（下欄の記入例：移動手段①②、運行事業者名ＪＲ・○○バス、市町村名札幌市）

移動手段：	運行事業者名：
移動手段：	運行事業者名：
移動手段：	運行事業者名：
主な都市部の市町村名（Ｙ市）：	

□　無

（注）町外幹線系（Ａ）はまちの中心部から大型商業施設のある主な都市部までの間

イ．町内幹線系（Ｂ）の移動手段の有無　**(注）移動手段は前ページの選択欄から選択**

□　有　（下欄の記入例：移動手段⑦、運行事業者名○○バス
移動手段⑧、運行事業者名○○バス）

移動手段：	運行事業者名：
移動手段：	運行事業者名：

□　無

（注）町内幹線系（Ｂ）は中心部と第２中心部間

ウ．町内幹線系（Ｃ）の移動手段の有無　**(注）移動手段は前ページの選択欄から選択**

□　有　（下欄の記入例：移動手段⑧、運行事業者名○○バス
移動手段⑨、運行事業者名○○タクシー）

移動手段：	運行事業者名：
移動手段：	運行事業者名：

□　無

（注）町内幹線系（Ｃ）は中心部と郊外部間

エ．町内郊外系（Ｄ）の移動手段の有無　**(注）移動手段は前ページの選択欄から選択**

□　有　（下欄の記入例：移動手段⑧、運行事業者名○○タクシー
移動手段⑨、運行事業者名○○タクシー）

移動手段：	運行事業者名：
移動手段：	運行事業者名：

□　無

（注）町内郊外系（Ｄ）は郊外部と山間部等間

（３）貴市町村におけるまちの中心部の徒歩圏内（半径約 0.8〜1.2 ㎞圏内）に、次の施設の有無を回答願います。（該当するものすべて選択）

□①市役所・役場　□②内科医院　□③歯科医院　□④産科医院　□⑤総合病院
□⑥駐在所・交番（警察署）　□⑦銀行（ＡＴＭ）　□⑧郵便局　□⑨ＪＲ駅
□⑩町外向けバス停留所　□⑪身体障害者の支援ＮＰＯ団体　□⑫個人商店
□⑬コンビニ　□⑭スーパー（COOP さっぽろ・ラルズ・農協等）
□⑮大型スーパー（イオン・イトーヨーカドー等）　□⑯大型家電量販店

（注 1）病院は利用の多い内科・歯科・産科とし、それ以外の病院は除きました。
（注 2）個人商店は飲食を除く、日常生活品や土産品を販売している小売業者

（４）貴市町村では、「公共交通」に関し、現在どのような状況ですか。（該当するものすべて選択）

□　①公共交通機関（路線バス）の便数が減少している
□　②公共交通事業者の経営が慢性的な赤字のため公共交通の存続が危ぶまれている
□　③公共交通がないため、自動車免許のない高齢者・障害者の移動が制限されている
□　④公共交通がないため、自家用車が手放せない
□　⑤市町村が公共交通事業者に補助金等を交付し、路線バス等の路線を維持している
□　⑥市町村が事業主体となり、バス・タクシー事業者に運行を委託し、公共交通（コミュニティバス・乗合タクシー・市町村運営有償運送（乗合タクシー））を維持している
□　⑦ＮＰＯ等が事業主体となり、自家用有償旅客運送（乗合タクシー）を運行し、公共交通を維持している
□　⑧住民のボランティア活動として謝礼程度で自家用車等による運送が行われている
□　⑨地域のニーズに合った便利な公共交通を探すために乗合タクシー等の試験運行を行っている
□　⑩その他（　　　　　　　　　）

（５）「公共交通問題」の背景としてどのようなことが想定されますか。（該当するものすべて選択）

□　①人口減少
□　②高齢者の増加
□　③少子化（学生の減少）
□　④運転手不足
□　⑤自家用車への依存
□　⑥市街地の拡大・分散
□　⑦公共交通事業者（鉄道・バス・タクシー）が不採算路線からの撤退
□　⑧車の運転ができない住民（高齢者・障がい者等）の増加
□　⑨町外への転出者が増加
□　⑩観光客等の交流人口の増加
□　⑪市町村の財政逼迫
□　⑫市町村職員の人材不足
□　⑬住民の公共交通に対する自治意識が高い
□　⑭その他（　　　　　　　　　　）

２．現状に対する関係者の認識

（1）貴市町村では、生活基盤としての「公共交通」が住民の日常生活上で問題となっているという認識がありますか。（１つ選択）

□　認識がある　　□　認識がない

認識している内容

（2）住民から「公共交通問題」に関する苦情・要望等が行政に上がっていますか。主な苦情・要望等をお書きください。（平成 29・30 年度内）（１つ選択）

□　はい　・　□　いいえ

（主な苦情・要望等）

（3）貴市町村議会（本会議・委員会）で「公共交通問題」が質問として取り上げられましたか。（平成 29・30 年度内）（１つ選択）

□　はい　・　□　いいえ

（主な指摘内容）

３．市町村（行政）の「公共交通」への取組み

（1）貴市町村の「公共交通」を担当する専門部署が設置されていますか。（１つ選択）

□　はい（□①現場対応　□②庁内連携の調整）（担当部署名：　　　　）

□　いいえ

（2）貴市町村では、「公共交通問題」を協議する庁内横断的組織がありますか。（１つ選択）

□　はい（□①プロジェクト組織　□②意見調整の会議）（名称：　　　　　）

□　いいえ

（注）庁内横断的組織として、建設、福祉、環境、観光、教育等

（3）貴市町村では、「公共交通問題」を相談する相手はいますか。（１つ選択・はいの中は複数回答可）

□　はい（□①交通事業者　□②他市町村担当者　□③道の担当者

□④運輸局の担当者　□⑤学識経験者　□⑥コンサルタント

□⑦その他（　　　　　））

□　いいえ

（4） 地域の現状の把握調査を行っていますか。（1つ選択・はいの中は複数回答可）

□ はい（□ ①地域別人口・世帯数等の推移・将来人口調査
□ ②公共施設・商業施設・医療・福祉施設等の分布調査
□ ③自家用車保有・利用に関する調査
□ ④市町村間・地区間における通勤・通学等の移動調査
□ ⑤その他（ ））

□ いいえ

（行っていない理由）

（5）公共交通の現状の把握を行っていますか。（1つ選択・はいの中は複数回答可）

□ はい（□①地域に存在する公共交通の種類・事業主体等の調査（無償含む）
□②JR 駅・バス路線・系統別停留所・タクシー乗り場等の利用状況調査
□③乗り換え・乗継ぎ、上屋等の整備、情報提供等の利用環境調査
□④各事業者の収支状況等の調査
□⑤その他（ ））

□ いいえ

（行っていない理由）

（6）公共交通の利用者の移動特性やニーズの把握を行っていますか。（1つ選択・はいの中は複数回答可）

□ はい（□①利用実態調査 □②住民アンケート調査
□③利用者・関係者ヒアリング □④その他（ ））

□ いいえ

（行っていない理由）

（7）「公共交通問題」に関する庁内関係部署、公共交通事業者、道路管理者、警察、商業・学校・病院・観光協会、子育て・障害者支援施設等、町内会等地域の代表者との協議会体制の構築の有無を選択してください。（1つ選択、有の中は複数回答可）

□ 有（団体名： ）
（□①地域公共交通会議 □②運営協議会 □③地域公共交通活性化協議会
□④地域公共交通維持改善協議会 □⑤その他）

□ 無（□検討中）
（協議会の必要性は □有（課題は何か： ）
□無 ）

（8）貴市町村において、公共交通問題の対策を取り上げている計画を選択してください。（該当するものすべて選択）

□ ①総合計画 □ ②まち・ひと・しごと創生総合戦略
□ ③都市計画マスタープラン □ ④立地適正化計画
□ ⑤中心市街地活性化基本計画 □ ⑥地域公共交通総合連携計画

□　⑦交通基本（安全）計画　　　　　□　⑧観光圏整備実施計画（観光基本計画）
□　⑨障害者基本計画　　　　　　　□　⑩高齢者保健福祉・介護保険事業計画
□　⑪過疎地域自立促進計画
□　⑫その他（　　　　　　　　　　）
□　⑬公共交通問題の対策を実現する計画がない⇒（12）へ

（９）貴市町村が公共交通計画を策定する場合、以下のどのような政策との連携を重視しますか。（該当するものすべて選択）（例：公共交通とまちづくり、公共交通と観光・環境）
□　①まちづくり　□　②観光　　□　③環境　　□　④福祉　　□　⑤教育
□　⑥その他（　　　　　　　）
□　⑦特になし

（10）　貴市町村では、(8) の計画において公共交通の確保に関する「目標」や「指標」は設定しておりますか。（１つ選択）
□　①「目標」「指標」を設定している
□　②「目標」は設定しているが「指標」は設定していない（またはその逆）
□　③「目標」「指標」は設定していない（⇒（12）へ進む）

（11）貴市町村では、公共交通に関する「目標」や目標に対する「指標」を設定している場合、その実現に対する評価を行っておりますか。（１つ選択）
□　はい　　（　□目標又は指標は達成、　□目標又は指標は未達成　）
□　いいえ

（12）貴市町村では、地域の公共交通を確保・維持していくために、どのような取組み（工夫）が行われていますか。（該当するものすべて選択）

●バスの乗り方に関する情報の提供
□①バスの行き先を方面別に区分された記号やカラーの組み合わせての表示を実施しどのバスに乗れば良いかをわかりやすくした
□②市内のバス路線をわかりやすくするバスマップを作った

●公共交通の利用に関する情報の提供
□③市広報紙を利用し、「バスに乗ってみませんか」等公共交通利用促進を呼び掛けた
□④Ｗｅｂを活用し、バスの路線や時刻表、料金等情報を提供する民間の乗換案内検索サービス（えきバスナビ等）の利用ができる環境づくりを行った
□⑤Ｗｅｂを活用し、スマートホンなどでバスの接近情報を伝えるバスロケーションシステムを導入し、バス利用の促進を図った

●観光客向けの利用促進策
□⑥町内周遊フリーパスとして格安１日乗車券の販売を行った
□⑦観光地での入場割引・地元商店の割引優待とセットの観光客向けバスパスの販売を行った
□⑧定期路線以外の路線を観光客向けに予約制でバスを運行した

●利用者割引策
□⑨高齢者割引として敬老パス等を導入した
□⑩公共交通利用時に利用ポイントが付き、ポイントを運賃の支払いに使用できるようにした
□⑪商店街で買物をした人に商業事業者がサービスとして無料乗車券を配布した

●駅・バス停の環境改善

□⑫地域住民のボランティアにより、バス停の清掃・除雪等を実施した

□⑬中心部の商工会館や観光物産館の既存施設をバス待合施設として活用した

□⑭バス停に屋根や風よけ、ベンチなどを整備し、待合い空間の環境改善をした

●公共交通利用促進策

□⑮鉄道、地下鉄、バス路線相互の発着時間をそろえ、乗り継ぐ際の待ち時間を短縮することで利用促進を図った

□⑯住民向けバスの乗り方教室等の開催した

□⑰地域の子育てサークル等との公共交通利用に関するワークショップを行い、地域目線の公共交通利用情報の共有を図った

□⑱地域公共交通の魅力や役割に関する児童向け学習教材を作成し、学習を通して公共交通の利用習慣を形成した

●公共交通システムの導入

□⑲バス事業者に市町村が補助金を交付し、バス路線を維持

□⑳コミュニティバス・乗合タクシーの導入（□導入　□試験運行）

□㉑市町村運営のバス・乗合タクシーの導入（□導入　□試験運行）

□㉒ＮＰＯ運営のバス・乗合タクシーの導入（□導入　□試験運行）

試験運行で終えた理由又は導入後の成果や課題をご記入ください

□㉓その他の公共交通システム

●㉔今後公共交通に取り組む自治体のヒントとなる工夫等を記入願います。

今まであった公共交通（路線バス）から他の公共交通（乗合タクシー）に変えるきっかけやそれが可能となった理由、何も公共交通がないところに、乗合タクシー・自動車のライドシエア（相乗り）等を地域の足として導入した理由やそれが可能となった背景等

●㉕公共交通があることが、地域の衰退の歯止めになると思いますか。

□　はい　　　□　いいえ

いいえの理由

4．国が進める地域公共交通の活性化及び再生に関する取り組みへのかかわり

（1）地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の改正が平成 26 年 11 月 20 日に施行され、網形成計画・再編実施計画の策定ができるようになりましたが、貴市町村では、このことをご存知でしたでしょうか。（1つ選択）

□　はい　　　□　いいえ

（2）貴市町村では、地域公共交通網形成計画の策定の予定はありますか。（1つ選択）

□　はい　（□①策定済　□②策定中　□③その他（　　　　　　　　　））

□　いいえ　⇒5へ

策定しない理由

（３）貴市町村の地域公共交通網形成計画に盛り込まれた事項を選択願います。（該当するものすべて選択）

□①幹線・支線の公共交通網の再編（ＪＲ・民間路線バス・コミュニティバス・自家用有償運送など役割分担されたネットワークの構築）
□②ＪＲ・バス路線間の交通結節機能（交通拠点）整備（ターミナルの整備や乗り継ぐ際の待ち時間の短縮等利用のしやすい環境づくり）
□③全国相互利用サービスに対応した交通系ＩＣカードシステムの導入
□④バスロケーションシステムの導入（更新、英語表示等）
□⑤バス停等の待合環境の改善（屋根や風よけ、ベンチなどの整備）
□⑥市電等からバスへの乗り継ぐ際の乗継割引制度の充実
□⑦小中高校生・住民・高齢者向けのバス乗り方教室の開催
□⑧公共交通情報を網羅した公共交通マップ作成
□⑨ノーマイカーデー（ノーカーデー）の実施
□⑩町広報紙やホームページを活用した公共交通に関する情報発信
□⑪地域生活路線としてのコミュニティバスの運行
□⑫町郊外部の交通空白地域の改善に向けて、乗合タクシー等の導入
□⑬外国人観光客にわかりやすい外国語表示の案内整備
□⑭バス事業者と商業者が連携した買物割引とセットのバス券の発行
□⑮観光客向け観光施設利用券とバスがセットになったパック（企画乗車券）の発行
□⑯その他

（４）貴市町村では、地域公共交通再編実施計画の策定の予定はありますか。（１つ選択）

□　はい　（□①策定済　□②策定中　□③その他（　　　　　　　　））
□　いいえ

策定しない理由

５．その他

（１）地域公共交通に関し、貴市町村が参考としている市町村があれば上げてください。また、参考としたことをご記入ください。

参考としている市町村名 参考としたこと

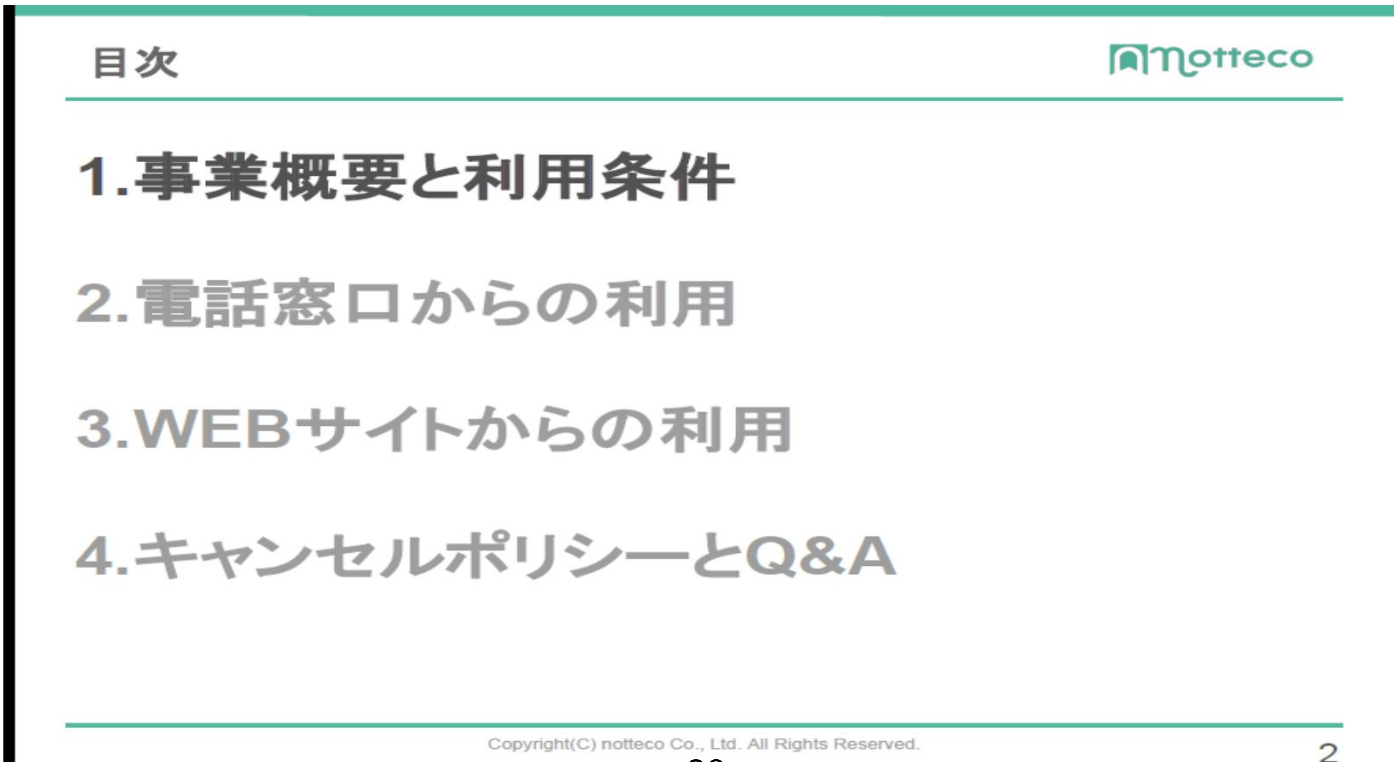
（２）その他地域公共交通に関するご意見があればご記入ください。

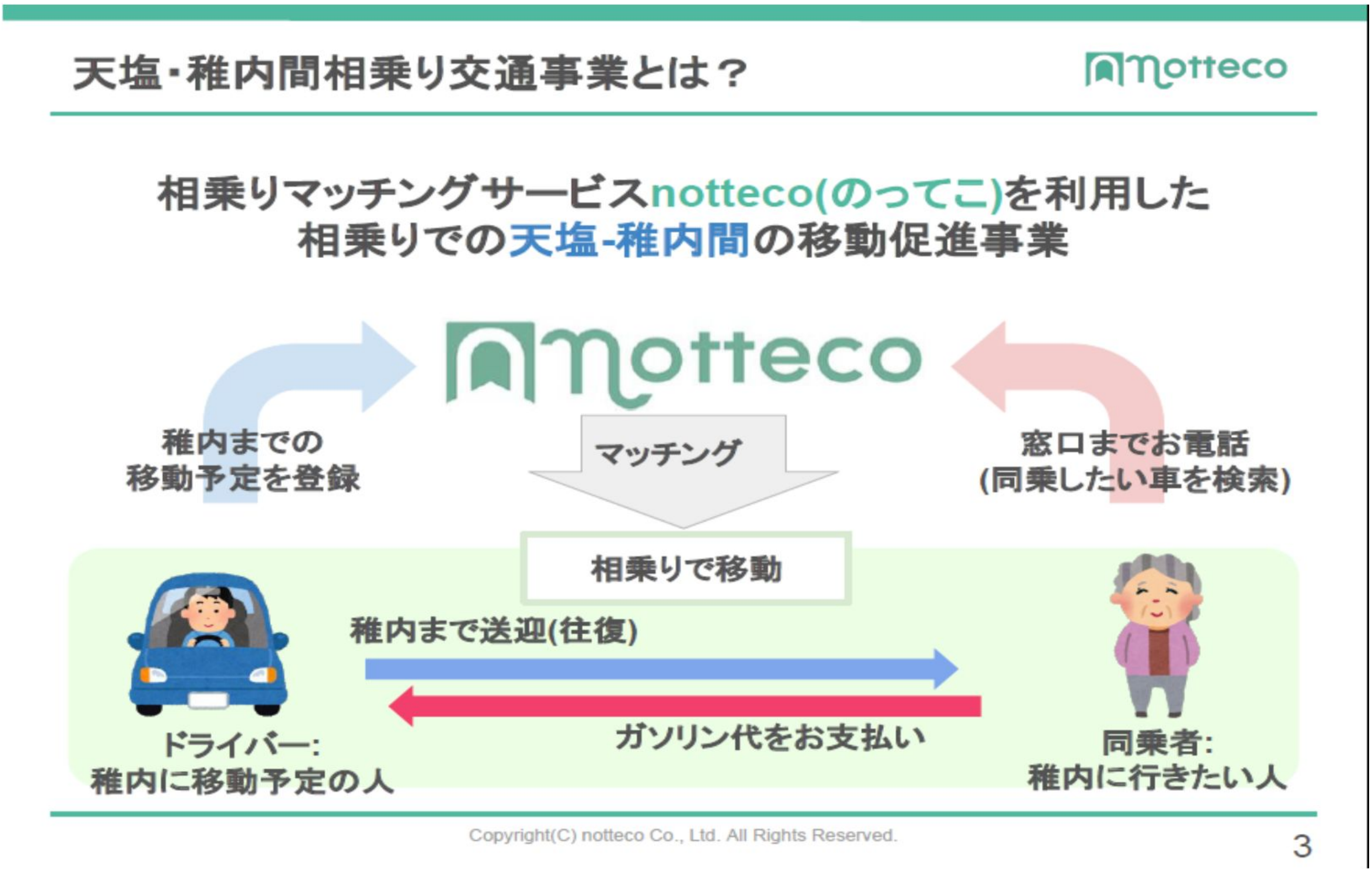
以上

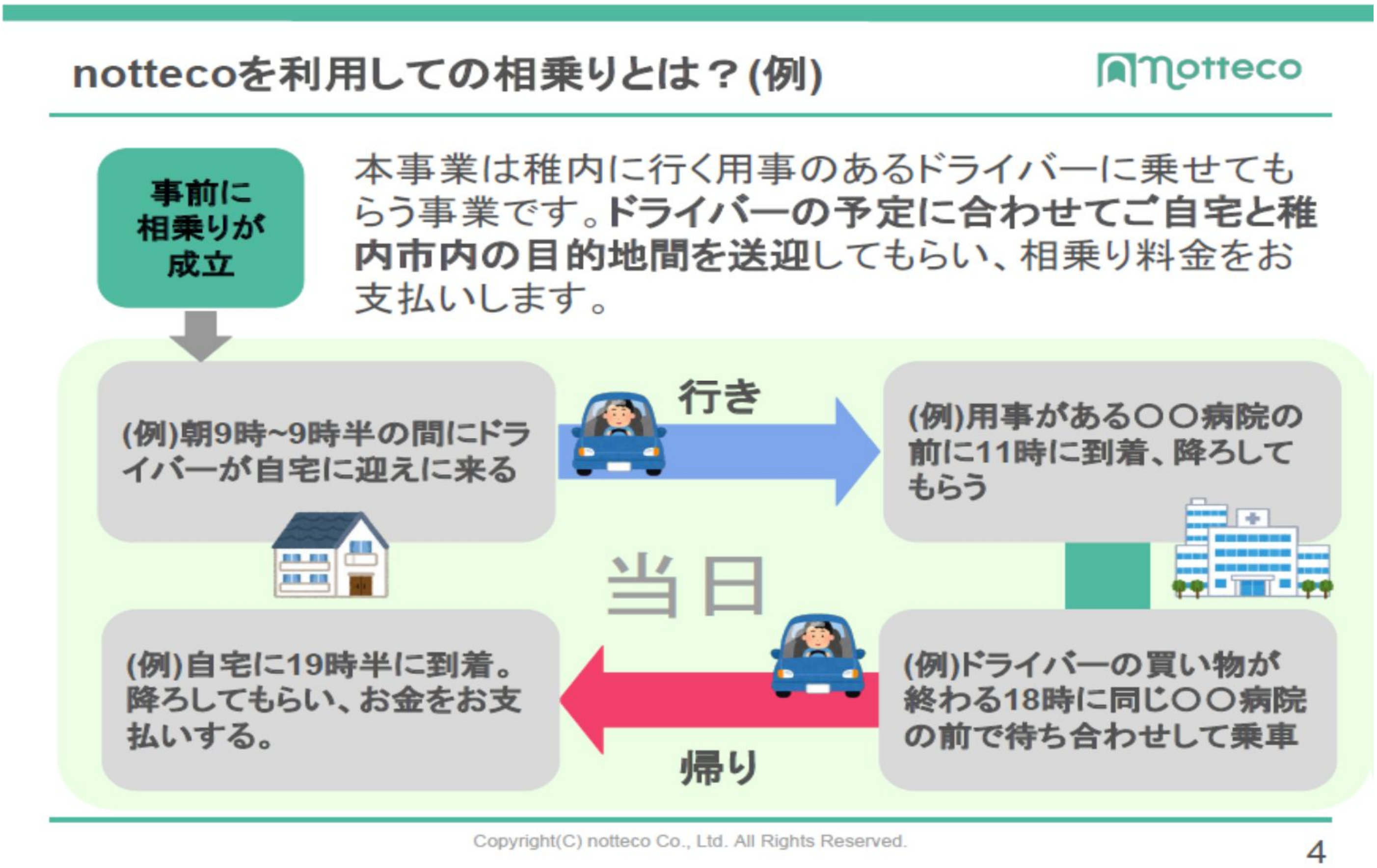
2．公共交通の取組み事例

（1） 天塩町の取組み
天塩～稚内間相乗り交通事業

天塩町ホームページより　http://lp.notteco.jp/teshio/files/2017-03-17_doc_for_passenger.pdf




天塩・稚内間相乗り交通事業とは？
notteco
相乗りマッチングサービスnotteco(のってこ)を利用した
相乗りでの天塩-稚内間の移動促進事業
notteco
稚内までの
移動予定を登録
マッチング
窓口までお電話
(同乗したい車を検索)
相乗りで移動
稚内まで送迎(往復)
ガソリン代をお支払い
ドライバー:
稚内に移動予定の人
同乗者:
稚内に行きたい人
Copyright(C) notteco Co., Ltd. All Rights Reserved.
3


nottecoを利用しての相乗りとは？(例)
notteco
事前に
相乗りが
成立
本事業は稚内に行く用事のあるドライバーに乗せてもらう事業です。ドライバーの予定に合わせてご自宅と稚内市内の目的地間を送迎してもらい、相乗り料金をお支払いします。
(例)朝9時~9時半の間にドライバーが自宅に迎えに来る
行き
(例)用事がある〇〇病院の前に11時に到着、降ろしてもらう
当日
(例)自宅に19時半に到着。降ろしてもらい、お金をお支払いする。
帰り
(例)ドライバーの買い物が終わる18時に同じ〇〇病院の前で待ち合わせして乗車
Copyright(C) notteco Co., Ltd. All Rights Reserved.
4

同乗者として利用する条件は？

notteco

同乗者(相乗り希望者)としてご利用いただく場合、
以下の条件を満たしている必要が御座います。
加えて、事前に以下の**書類の提出**をお願いしております。

条件

・携帯電話を持っていること

※電話窓口を利用した相乗りの希望はは天塩町民に限ります。

電話窓口をご利用の場合は、以下のいずれかを役場(商工観光課:菅原、総務課:竹之内)にてご提出ください。

提出

・健康保険証
・マイナンバーカード
・住民基本台帳カード

※スマホを利用する場合は特にサイト内でアップロードしてください

Copyright(C) notteco Co., Ltd. All Rights Reserved.

目次

notteco

1.事業概要と利用条件

2.電話窓口からの利用

3.WEBサイトからの利用

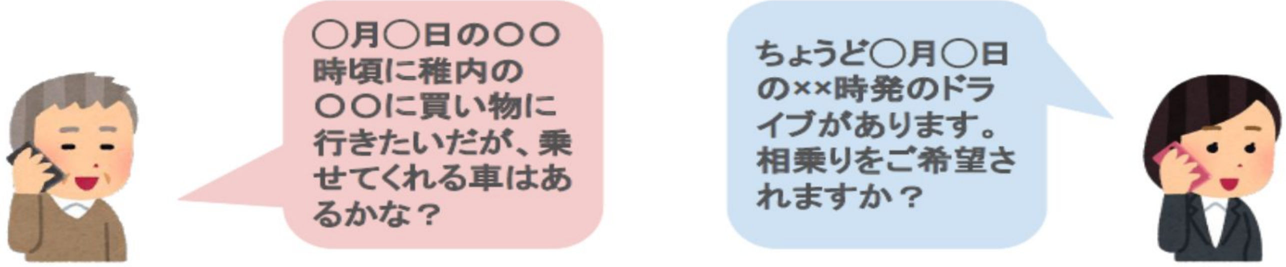
4.キャンセルポリシーとQ&A

Copyright(C) notteco Co., Ltd. All Rights Reserved.

相乗り成立まで(①窓口に電話)

同乗を希望の際は、まず**notteco天塩町窓口(050-6860 -3849)**にお電話ください。

日にち、到着希望時間、到着希望場所、乗車希望人数をお伺いの上、
該当する車があればご案内致します。稚内市内の**到着希望場所の施設名(住所をお願いする場合もございます)**をお伺いいたしますので、予めご準備ください。
また、この時会員情報の確認のために、ご自宅の住所などをお聞きする場合が御座います。

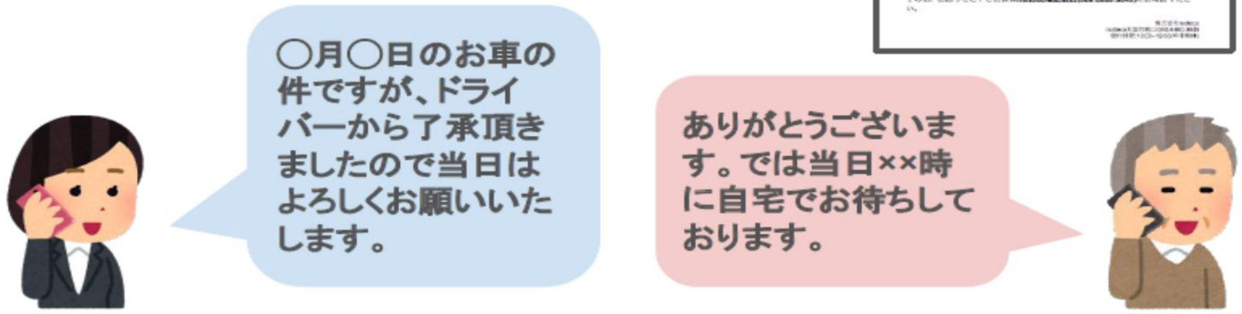


Copyright(C) notteco Co., Ltd. All Rights Reserved.

相乗り成立まで(②ドライバーに確認後折り返し)

nottecoスタッフがドライバーと連絡をとり、**確認が取れた後に再度お電話でご連絡致します。**(お電話頂いてから約二日後)

この時に同乗に必要な情報をお伝え致しますので、本日配布しております**同乗予定シート**に書き込みをお願いいたします。



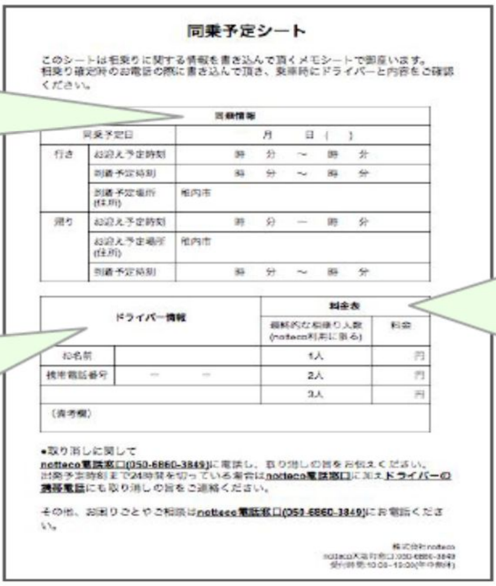
Copyright(C) notteco Co., Ltd. All Rights Reserved.

同乗予定シートに関して

notteco

同乗予定シートは相乗り予定に関しての情報を書き込んでおき、**ドライバーと同乗予定に関して確認するためのシート**になります。
相乗り確定時のお電話の際に書き込んで頂きますのでご用意ください。

出発時間や到着時間(目安)、到着予定場所などの同乗の予定を書き込みます。



同乗予定シート

このシートは相乗りに関する情報を書き込んで頂くメモシートで御座います。
相乗り確定時のお電話の際に書き込んで頂き、乗車時にドライバーと内容をご確認ください。

同乗情報		
同乗予定日		月　日（　）
行き	お迎え予定時刻	時　分　～　時　分
	到着予定時刻	時　分　～　時　分
	到着予定場所(住所)	稚内市
帰り	お迎え予定時刻	時　分　―　時　分
	お迎え予定場所(住所)	稚内市
	到着予定時刻	時　分　～　時　分

ドライバー情報		料金表	
		最終的な相乗り人数(notteco利用に限る)	料金
お名前		1人	円
携帯電話番号	―　―	2人	円
		3人	円
（備考欄）			

●取り消しに関して
notteco電話窓口(050-6860-3849)に電話し、取り消しの旨をお伝えください。
出発予定時刻まで24時間を切っている場合はnotteco電話窓口に加えドライバーの携帯電話にも取り消しの旨をご連絡ください。

その他、お困りごとやご相談はnotteco電話窓口(050-6860-3849)にお電話ください。

株式会社notteco
notteco天塩町窓口:050-6860-3849
受付時間:10:00-19:00(年中無休)

ドライバーの**お名前、携帯電話番号**を書き込みます。
緊急時はこちらの番号にご連絡ください。

料金表をこちらに書き込んでください。相乗り料金は最終的に乗車する人数によって変わります。

同乗終了後にこちらを確認して相乗り料金をお支払いください

※天塩町役場総務課でも配布いたします。また、ご自宅に FAX をお持ちの方は、FAX にて用紙を送信いたします。

Copyright(C) notteco Co., Ltd. All Rights Reserved.

個人情報に関して

notteco

nottecoを電話窓口からご利用の場合は、相乗り当日までのにする**個人情報(名前、住所、電話番号)をドライバーの方にお伝えする**ことになります。
ご了承ください。

お迎えに行けるかどうかをドライバーに判断してもらうため、**お名前とご住所(目的地の住所も)**をお伝え

緊急時や直前のキャンセルの際に連絡が取れるように、**携帯電話番号**をお伝え

電話で相乗り希望

nottecoがドライバーにご確認

確認後に折り返しお電話

ドライバーに確認のご連絡

Copyright(C) notteco Co., Ltd. All Rights Reserved.

相乗り当日の流れ(行き)

notteco

約束のお時間にご自宅でお待ちください。

ドライバーが迎えに来ますので、**同乗予定シート**を手元に同乗の予定をドライバーと確認して、出発してください。

天塩　→　稚内

行き

稚内に到着したら約束の場所(到着希望場所)で降ろしてもらってください。

その際に**帰りのお迎え場所と時間**を確認しましょう。

Copyright(C) notteco Co., Ltd. All Rights Reserved.

相乗り当日の流れ(帰り)

notteco

約束のお時間にお迎え場所でお待ちください。

ドライバーが迎えに来たら天塩町に出発です。

稚内　→　天塩

帰り

天塩町のご自宅に到着したら、相乗り料金をドライバーにお支払いください。

相乗り料金は同乗予定シートの料金表を元に、**最終的なnottecoを利用しての相乗り人数を確認してお支払い**ください。

※できる限りお釣銭のないようにお願いいたします。

Copyright(C) notteco Co., Ltd. All Rights Reserved.

目次

1.事業概要と利用条件

2.電話窓口からの利用

3.WEBサイトからの利用

4.キャンセルポリシーとQ&A

Copyright(C) notteco Co., Ltd. All Rights Reserved.

notteco会員登録の流れ①

グーグル等の検索サイトで「**のってこ**」と検索。一番上位に表示されるサイトをクリックするとTOPページに。
(URL：**https://notteco.jp/**)

最初のページの**右上の部分**をクリック

上から二つ目の「**会員登録**」をクリック

各項目を入力し、「**利用規約に同意**」のボタンにチェックをつけて「**会員登録**」のボタンを押してください

※スマホ版の画面で説明しており、パソコンをご利用の場合はボタンの位置などが異なります。

Copyright(C) notteco Co., Ltd. All Rights Reserved.

notteco会員登録の流れ②

notteco

続いて、携帯電話番号の認証画面になります。
携帯電話番号を入力し、「**送信**」をクリックしてください

携帯にショート・メッセージが届くので、
通知された四桁の数字を
入力し、「**認証**」をクリックしてください

**会員登録が終了し、会員用のトップページに移ります。
(以下ダッシュボードと呼びます)**

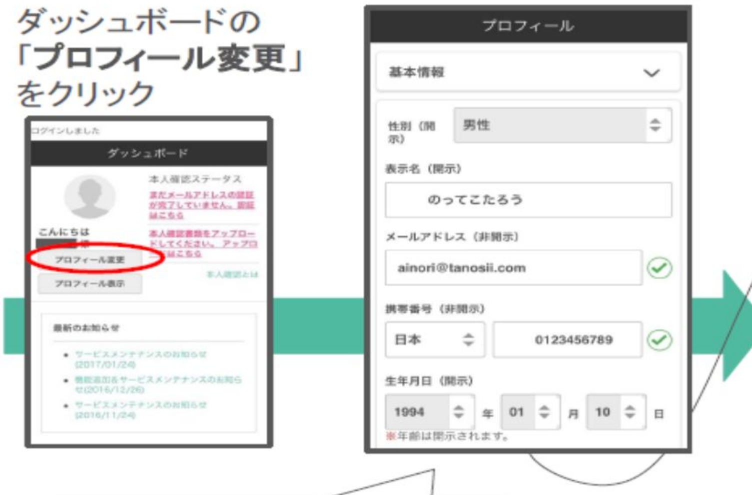
Copyright(C) notteco Co., Ltd. All Rights Reserved.

15

相乗りの準備①(基本プロフィールの充実)

notteco

ダッシュボードの
「**プロフィール変更**」
をクリック



新たに
・性別
・生年月日
を入力してください。
(必須入力となります)

各項目に加えて

自己紹介文
・職業
・稚内に行く頻度
・稚内に行く目的
などを入力し、

「**保存**」をクリックしてください。

Copyright(C) notteco Co., Ltd. All Rights Reserved.

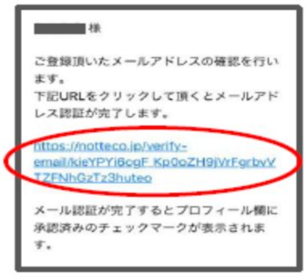
16

相乗りの準備②(メールアドレス認証)

notteco

ダッシュボードの右上の「**まだメールアドレスの確認が～**」をクリックしてください

「**認証**」をクリックしてください。
登録しているメールアドレスにメールが送られます。



送られてきたメールの**URL**をクリックしてください

認証完了です。

Copyright(C) notteco Co., Ltd. All Rights Reserved.

相乗りの準備③(本人確認書類の提出)

notteco

ダッシュボードの右上の「**本人確認書類をアップロードし～**」をクリックしてください

「写真を選択」より**本人確認書類(保険証など)を撮影した画像**をアップロードし、確認後「**書類を提出する**」をクリックしてください

しばらくすると、上記のような**承認完了**のメールが送られてきます。

これで相乗り準備完了です！

Copyright(C) notteco Co., Ltd. All Rights Reserved.

相乗りまでの流れ(WEBサイトを利用)

notteco

①**コンタクト**より、ドライブの内容に関してドライバーと内容確認を行ってください。

②ドライブ内容を確認後「**申請**」ボタンを押してください。
「**承認**」されれば**相乗り成立**です。

③当日、待ち合わせの場所・時間にドライバーとおちあい、相乗りを行ってください。

※サイト上でやり取りする場合は、待ち合わせ場所や時間は話し合って決めてください。

Copyright(C) notteco Co., Ltd. All Rights Reserved.

目次

notteco

1.事業概要と利用条件

2.電話窓口からの利用

3.WEBサイトからの利用

4.キャンセルポリシーとQ&A

Copyright(C) notteco Co., Ltd. All Rights Reserved.

キャンセルに関して

notteco

nottecoでの相乗りは相互扶助の精神に基づいております。
やむを得ない場合を除いて、直前でのキャンセルはご遠慮ください

notteco電話窓口を通じて相乗り成立した場合

nottecoの窓口(050-6860-3849)までキャンセルの旨をお伝えください。

※注意

出発予定時刻まで24時間を切る状況でキャンセルする場合は、ドライバーの携帯電話にもキャンセルの旨をご連絡ください

サイト上で直接やり取りして相乗り成立した場合

乗車予定一覧より、各ドライブに関して、**取消(キャンセル)**を行ってください。
キャンセルする前には同乗者にキャンセルの旨をしっかりとお伝えください

Copyright(C) notteco Co., Ltd. All Rights Reserved.

同乗者向けQ&A①

notteco

Q:本サービスの実施期間はいつからですか？
A:3/12~より利用開始で、電話窓口等を利用してのドライブが出来るようになります。

Q:出発地は天塩町、目的地は稚内だけですか？
A:WEBサイトからご利用いただく場合は自由に設定することが出来ます。同乗者向けの電話窓口や利用方法の電話サポートなど、弊社が町から委託を受けて行うサービスを伴う利用に関しては、原則として天塩町 - 稚内間に制限させて頂きます。

Q:移動の時間や目的によって利用できる範囲が制限されますか？
A:移動の目的に関して利用制限は設けません。

Q:万が一交通事故を起こした場合はどのようになりますか？
A:交通事故が起きた場合は、原則として利用者間での解決をお願いしております。
但し、天塩町ライドシェアサービスではドライバー登録時に自動車任意保険への加入を確認しております。

Q:お問い合わせはどこにすれば良いですか？
A:notteco電話窓口(050-6860 -3849)までお問い合わせください。
10:00~19:00(年中無休)(3/12(日)より)

Copyright(C) notteco Co., Ltd. All Rights Reserved.

同乗者向けQ&A②

notteco

Q: 片道だけの相乗り申請は出来ますか？
A: WEBサイトから利用の際に、双方合意の上であれば問題ございません。

Q: ドライバーの方にいくらお支払いすればいいですか？
A: 相乗り料金は最終的な同乗者数によって変わることがございます。
お電話口でお伝えいたしますので、そちらをご参考にお支払いください。
(目安として片道1000円以下となります。)

Q: ドライバーに寄り道などをお願いし、余分にお金をお支払いすることは出来ますか？
A: 相乗り成立時に合意した金額以上の料金を払うことは禁止されております。

Q: 確認の電話を受けたときに、ドライブ予定シートが無い場合はどのようにすればいいですか？
A: メモ帳などで代用して頂ければと思いますが、なるべくドライブ予定シートをご利用ください。

Copyright(C) notteco Co., Ltd. All Rights Reserved.

（2） 仁木町の取組み
資料提供:仁木町企画課
①仁木町地域交通網形成計画

仁木町地域公共交通網形成計画
（平成 28 年度～平成 32 年度）

平成 28 年 3 月
（平成 29 年 3 月改訂）

仁木町

目　次

1. 基本的な方針 1
　1.1 仁木町の現状 1
　1.2 仁木町地域公共交通網形成計画における基本的な方針 8
2. 計画の区域 17
3. 計画の目標 18
4. 事業・実施体制 20
　4.1 銀山地区の路線バスの見直し 21
　4.2 余市駅と町内ＪＲ駅（仁木駅・然別駅・銀山駅）間のアクセス確保 23
　4.3 スクールバス混乗 25
　4.4 ボランティア有償運行制度の導入 26
　4.5 タクシー補助 27
5. 計画の達成状況の評価 28
6. 計画期間 29
7. その他 30

1.　基本的な方針

1.1　仁木町の現状

1.1.1　地勢

・仁木町は、北海道の西部、後志管内北部に位置し、東西をカルデラ内輪丘陵に囲まれ、ほぼ町の中央を余市岳に源を発する２級河川余市川が縦貫し、南北に長い地形である。

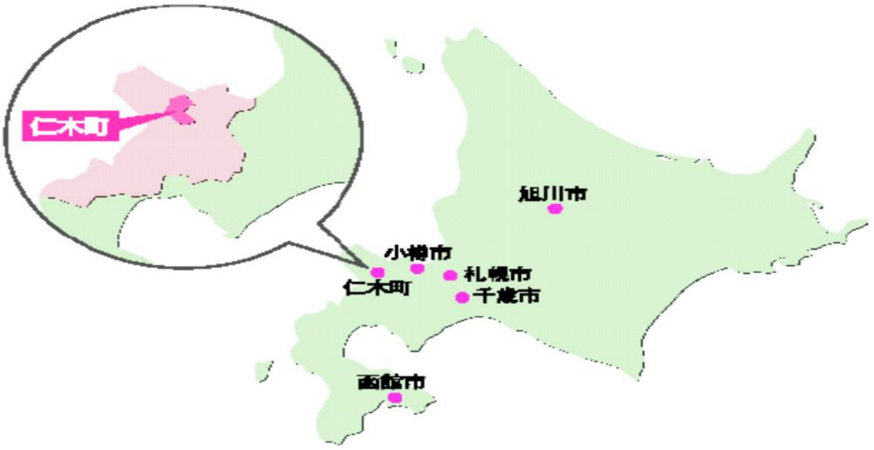
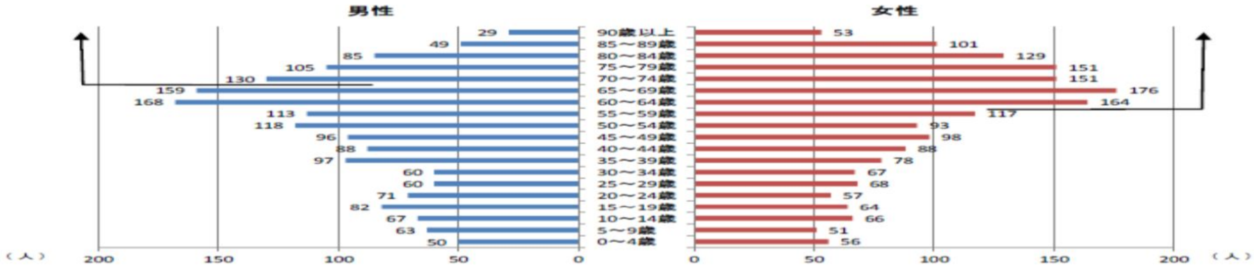


図 1.1　仁木町位置図

1.1.2　人口

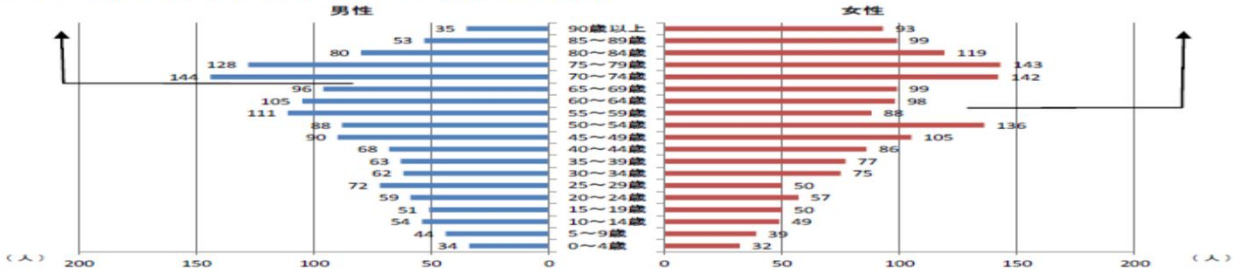
・平成 27 年 1 月時点の人口は 3,518 人で高齢化率は 37.5%、バス利用が想定される方は 1,300 人程度。
・概ね 10 年後においてもバスの需要は概ね変わらないが、それを支える青年層の人口が減少。

■現状（H27.1 末_住民基本台帳）



総数：3，518 人　65 歳以上：1，318 人（37．5%）　バス利用想定人数：1，323 人（37．6%）

■将来（H37 将来推計人口_人口問題研究所）

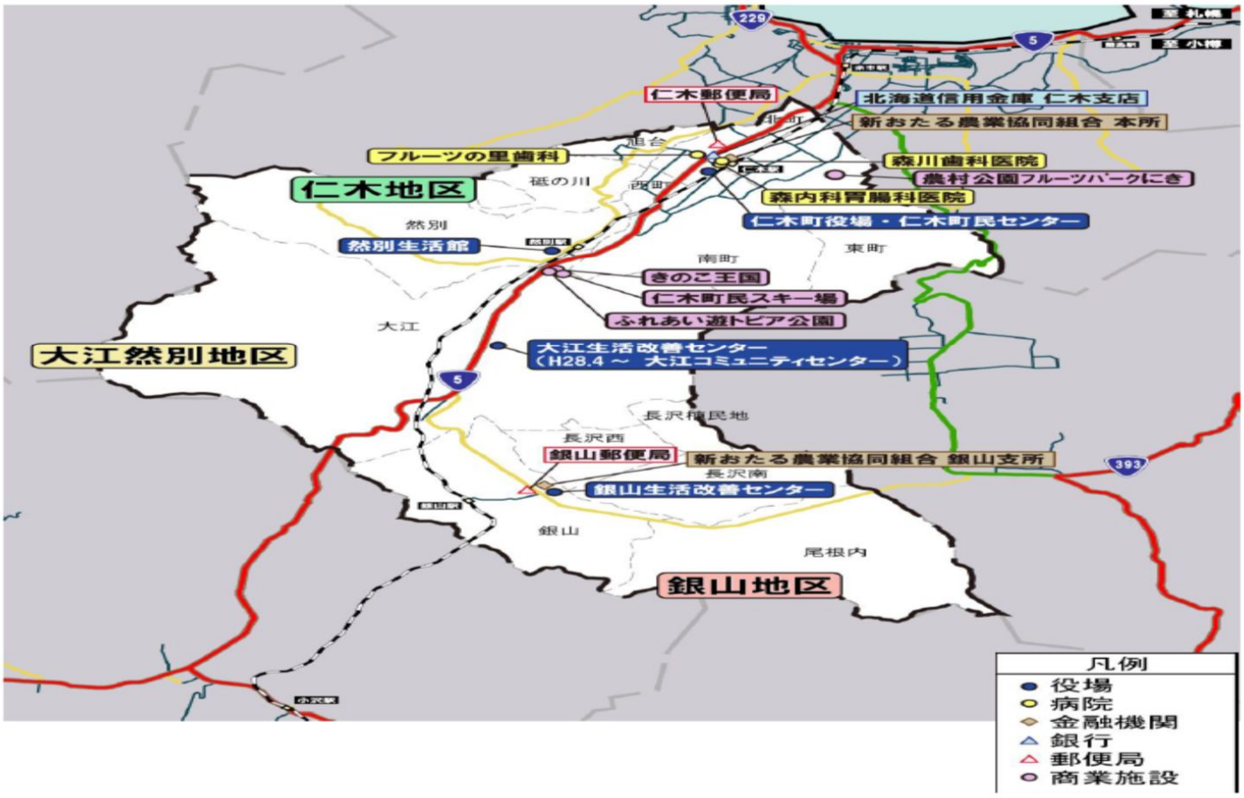


総数：3，074 人　65 歳以上：1，231 人（40．0%）　バス利用想定人数：1，233 人（40．1%）

※バス利用想定人数：男性 70 歳以上、女性 60 歳以上として設定

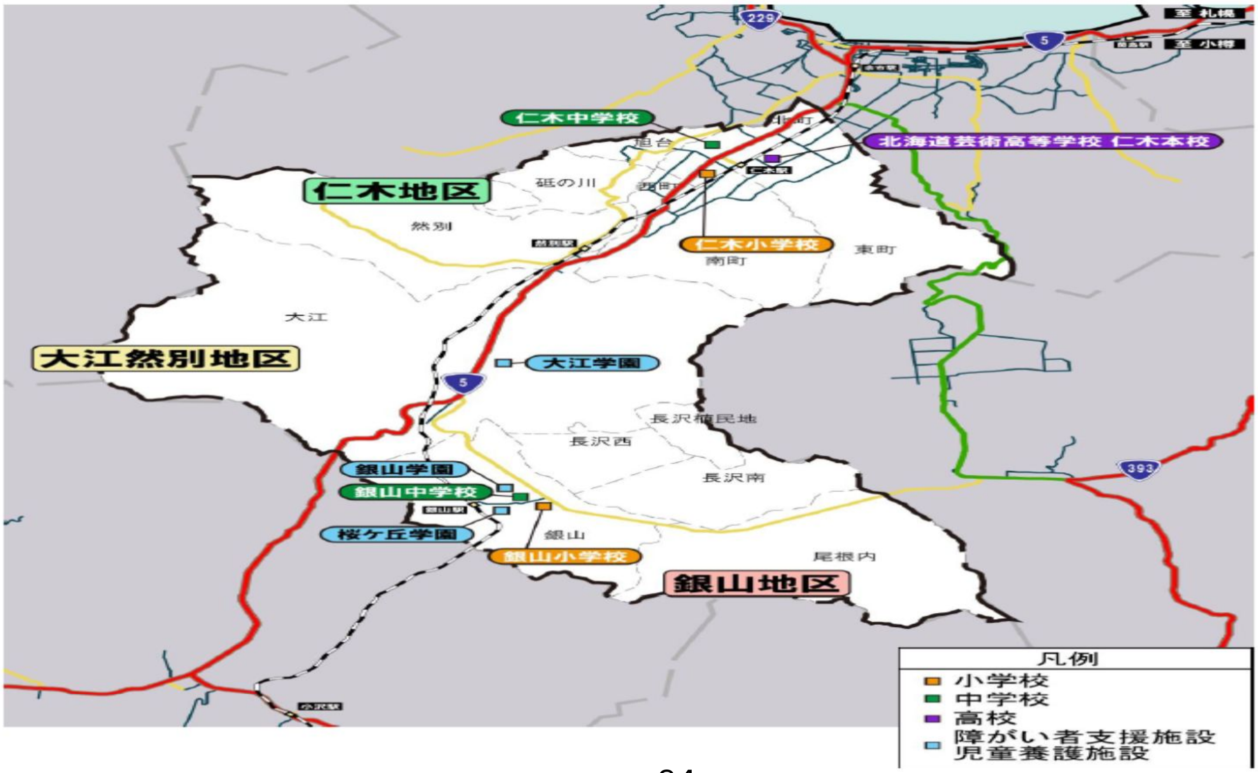
1.1.3　主要施設の立地状況

・町内は、仁木地区、大江然別地区、銀山地区で形成される。
・役場は仁木地区に位置し、生活改善センターが各地区に存在する。
・医療機関（歯科・内科）は仁木地区にのみ存在。



1.1.4　学校等

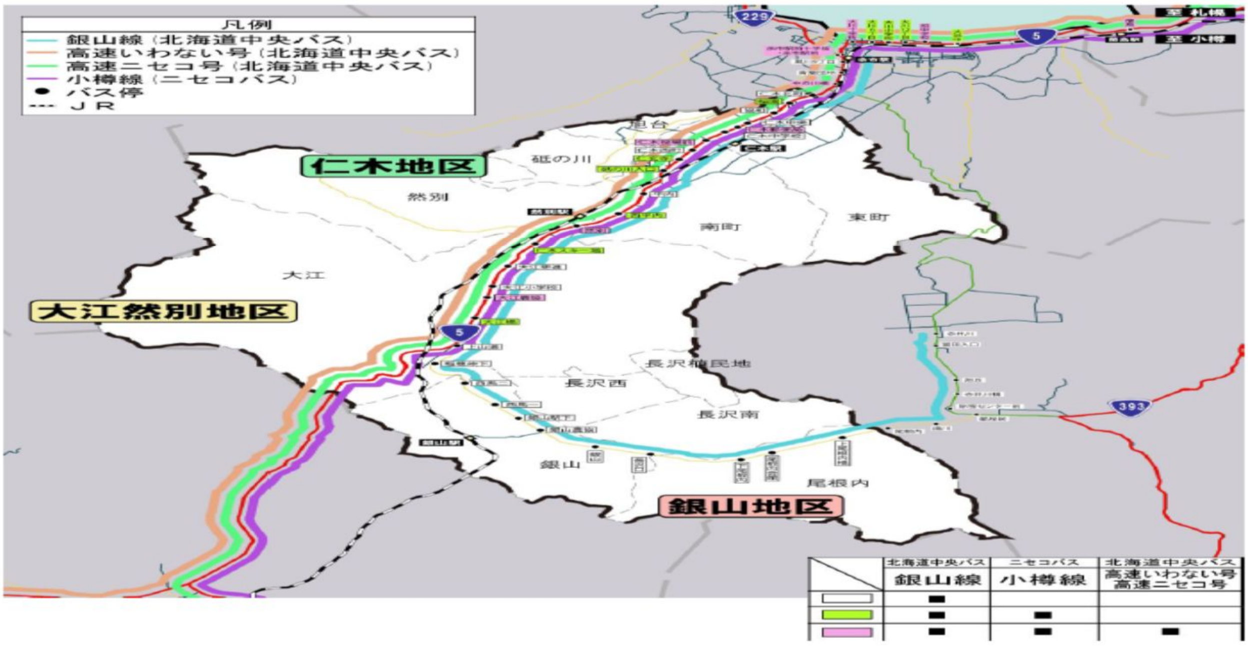
・小中学校は仁木地区（仁木小学校・仁木中学校）、銀山地区（銀山小学校・銀山中学校）に存在。
・障がい者支援施設（銀山学園、大江学園）、児童養護施設（樱ヶ丘学園）が存在。
※大江小学校は 2011 年に閉校、仁木商業高等学校は 2012 年に閉校。



1.1.5　公共交通

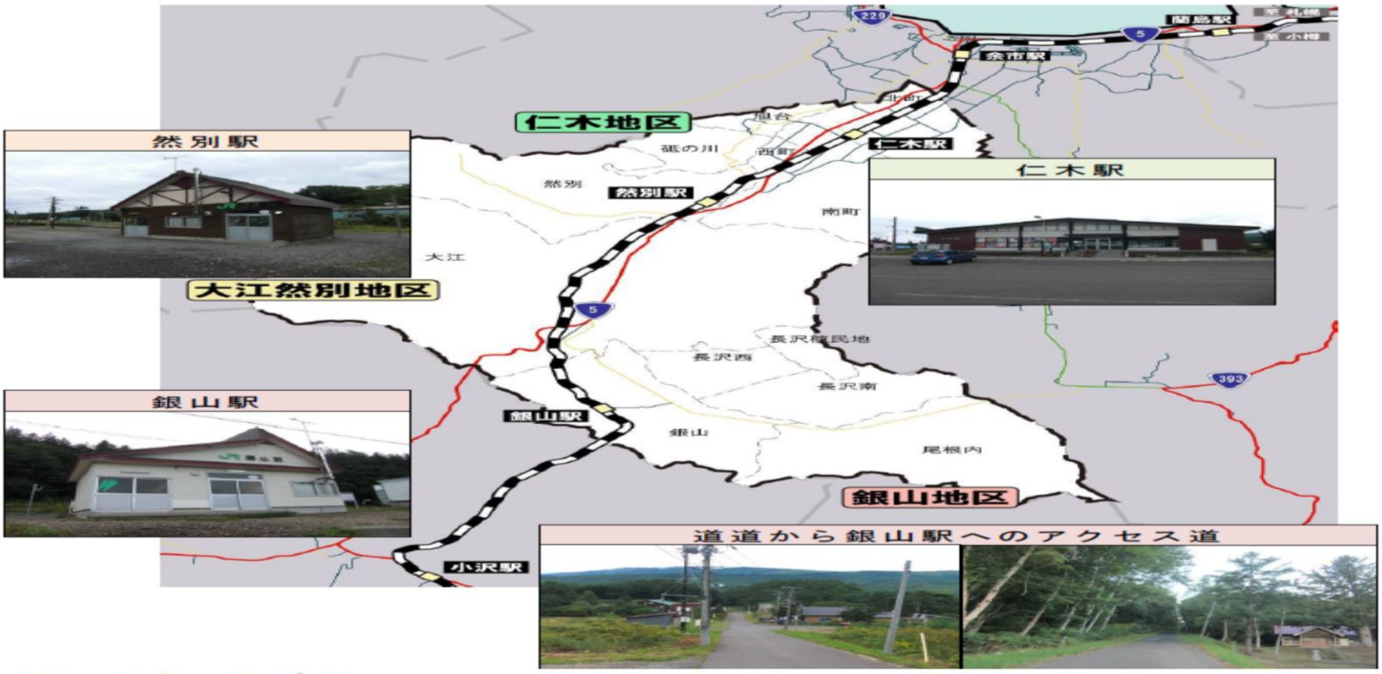
（1）　路線バス

・仁木町内を運行する路線バスは、赤井川～余市町を運行する銀山線（4 往復）、小樽市～ニセコ町を運行する小樽線（4 往復）が運行。
　※銀山線の上山道～赤井川区間は、自由乗降区間。
・高速バスとして、札幌市～岩内町を運行する高速いわない号（16 往復）、札幌市～ニセコ町を運行する高速ニセコ号（3 往復）。



（2）　ＪＲ

・仁木町内には、仁木・然別・銀山の JR 駅が存在。
・銀山駅は幹線道路（路線バス運行ルート）から約 1.4km 離れている（急坂・狭隘道路）。



（3）　スクールバス

・砥の川・然別地区、大江地区から仁木小学校・仁木中学校、尾根内地区から銀山小学校へのスクールバス 3 路線を運行。

（4）　ハイヤー

・仁木地区にハイヤー会社が 1 社存在（五共ハイヤー）。

1.2 仁木町地域公共交通網形成計画における基本的な方針

交通実態調査及び町民アンケート調査等により把握した課題、「第 5 期仁木町総合計画」にて掲げる基本目標を踏まえ、仁木町地域公共交通網形成計画における基本的な方針を以下の通りに定める。

○ 仁木町の現状
- ・南北に長い地域に集落が点在
- ・人口が減少傾向（バス利用人口は現状維持）
- ・通院・買い物においては余市町・小樽市に依存

○ 公共交通の課題
- ・小中学生の登下校便の確保が重要
- ・高校生の通学の足であるＪＲが余市駅終点となっているなど利便性が低い
- ・路線バスのバス停やＪＲ駅にアクセスできない地域が存在
- ・バス乗車率が低く、効率性が悪い

○第 5 期　仁木町総合計画

◇基本的な考え方
- ・個性を確立するまちづくり
- ・効率的で効果的な行政運営
- ・交流・連携・協働によるまちづくり

◇５つのキーワード
- ・安心「誰もが安心して笑顔で暮らせるまちづくり」
- ・学び「心豊かに学び育むまちづくり」
- ・潤い「やすらぎと潤いのあるまちづくり」
  ⇒公共交通の確保
- ・活力「豊かで活力あるまちづくり」
- ・協働「持続可能な行財政運営と協働のまちづくり」

○ 基本方針

①小中学生の安全・安心な移動手段の確保
②高校生の町外通学手段の確保
③高齢者の外出機会増加に資する利便性・公平性の高い公共交通の整備
④地域の特性に適した効率的で持続可能な公共交通体系の構築

1.2.1 公共交通の課題・再編方針

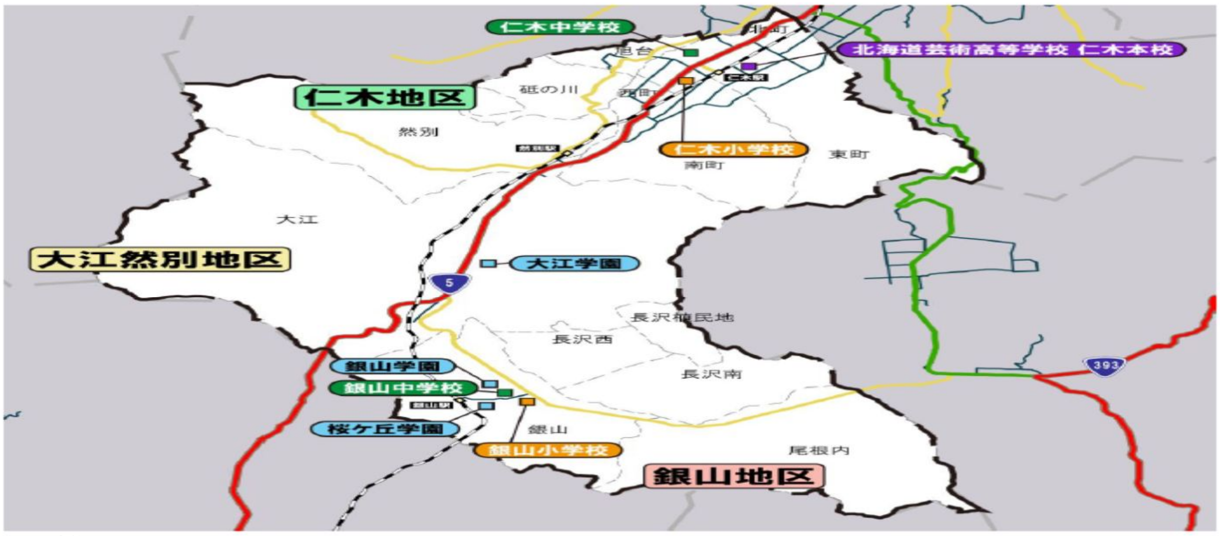
交通実態調査及び利用者ニーズ把握調査を基に、仁木町における公共交通の主な課題、バス再編方針を整理する。

なお、課題整理、バス再編方針の検討は、以下の視点にて実施した。

（１）小中学生の通学移動
（２）高校生の通学移動
（３）高齢者等の日常移動

（1） 小中学生の通学移動

現状	・小中学校は仁木地区（仁木小学校・仁木中学校）、銀山地区（銀山小学校・銀山中学校）に存在。 ・遠距離通学となる砥の川・然別地区、大江地区、尾根内地区においては、児童・生徒の移動にあわせてスクールバスを運行（登校便1便、下校便2便（14時頃・15時頃））。



問題点	・運行経費は3路線合計で約1,350万円（車両費・人件費・燃料費等含む） ・現在29人乗り車両で運行しており各路線とも空き座席が存在。

再編方針	①小中学生の安全・安心な移動手段の確保 ・遠距離通学生の登下校手段の確保（スクールバス運行の維持） ③高齢者の外出機会増加に資する利便性・公平性の高い公共交通の整備 ④地域の特性に適した効率的で持続可能な公共交通体系の構築 ・空き座席を活用した一般の方のスクールバス混乗

（2） 高校生の通学移動

現状	・町内の高校生は小樽市、札幌市、倶知安町への通学が多い。 ・通学には主にＪＲを利用している。

≪高校生の通学時間帯のＪＲ運行状況≫

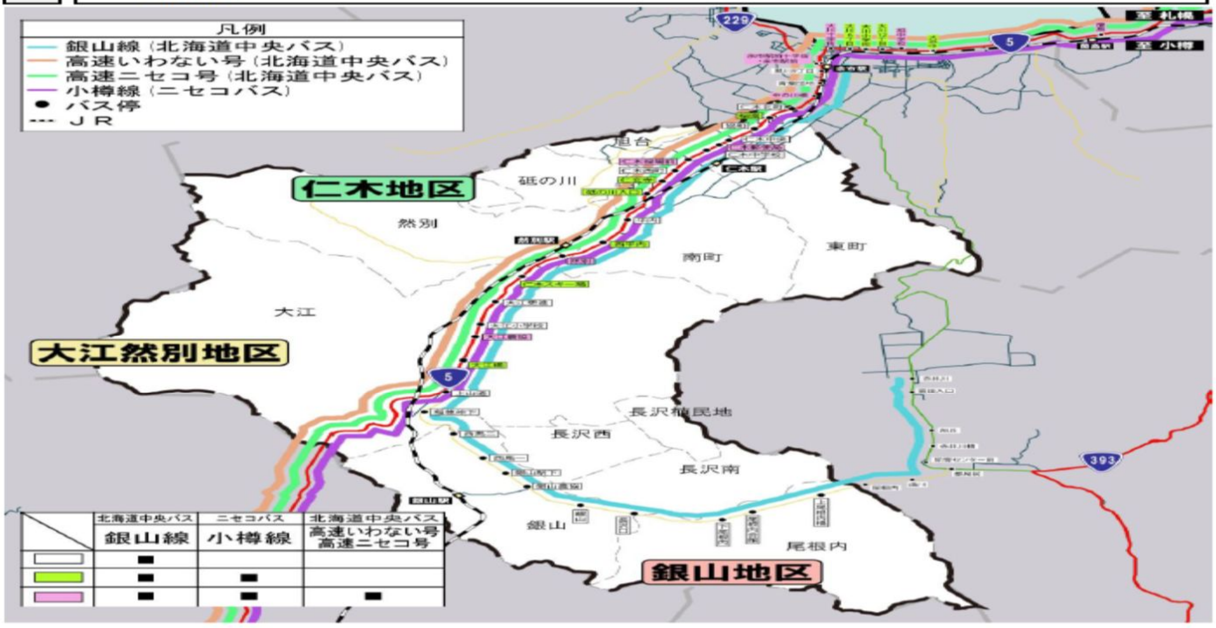
方面	苫小牧駅	札幌駅	小樽駅	余市駅	仁木駅	然別駅	銀山駅	倶知安駅	蘭越駅	長万部駅
札幌・小樽方面			6:34	6:10	6:05	6:00	5:49	5:22		
札幌・小樽方面	9:58	8:29	7:23	7:03	6:59	6:54	6:44	6:22		
札幌・小樽方面		8:58	8:20	7:40	7:35	7:30	7:20	6:58	6:20	
札幌・小樽方面			13:50	14:14	14:19	14:24	14:35	14:57		
札幌・小樽方面			14:50	15:18	15:24	15:30	15:46	16:42	17:28	18:35
札幌・小樽方面			15:55	16:19	16:24	16:29				
札幌・小樽方面			16:53	17:17	17:22	17:27	17:39	18:05	18:44	19:42
札幌・小樽方面			17:21	17:45	17:50	17:55				
札幌・小樽方面		17:53	18:38	19:03	19:08	19:13	19:24	19:46		
札幌・小樽方面			19:21	19:50	19:56	20:03	20:20	20:52	21:32	22:39
札幌・小樽方面			20:22	20:46						
札幌・小樽方面			21:35	21:57	22:02	22:12	22:23	22:45		
札幌・小樽方面			22:29	22:54	22:59	23:04	23:16	23:38		
倶知安方面			6:11	6:40	6:45	6:55	7:20	7:52	8:26	
倶知安方面			15:29	14:58	14:53	14:47	14:36	14:04	13:07	12:10
倶知安方面			16:30	16:07	16:02	15:57	15:46	15:15		
倶知安方面			17:12	16:48	16:43	16:37				
倶知安方面			18:13	17:44	17:34	17:28	17:10	16:40	15:36	14:29
倶知安方面			18:55	18:31	18:26	18:20				
倶知安方面			19:13	18:49	18:44	18:39	18:28	18:06	17:28	16:33
倶知安方面			20:42	20:14	20:08	20:03	19:47	19:21	18:44	17:43
倶知安方面			21:54	21:28						
倶知安方面		23:54	23:00	22:23	22:17	22:12	22:01	21:32	20:52	19:46

問題点	・下校時間帯の便は1時間に1本程度であり、運行本数に関する意見が多く挙がっている。 ・特に、札幌・小樽方面から20時台は余市駅終点となっており、仁木駅以降は2時間の空白となっている。

再編方針	②高校生の町外通学手段の確保 ④地域の特性に適した効率的で持続可能な公共交通体系の構築 ・20時台の帰宅における余市駅からの移動支援

（3）　高齢者等の日常移動

現状	・自家用車の利用が難しい高齢者の日常の移動では、バス、ＪＲ、ハイヤーを利用。



□路線バス運賃

	仁木地区								大江然別地区							銀山地区						
	中の川橋	稲園	協和	仁木郵便局	仁木中学校	仁木役場前	仁木西町	砥の川入口	西平内	然別	仁木スキー場	大江更進	大江農協	大江橋	上山道	稲穂峠下	西馬一	銀山農協	長沢口	下尾根内	上尾根内橋	尾根内
余市駅前	190	190	190	210	230	230	230	280	360	380	420	460	480	540	570	600	680	730	780	840	910	960

□ＪＲ運賃

	余市駅	小樽駅	札幌駅
仁木駅	210 円	450 円	1,070 円
然別駅	220 円	540 円	1,270 円
銀山駅	360 円	740 円	1,450 円

地区別の現状	＜仁木地区＞ ・通勤・通学、趣味は仁木地区が多いが、買い物では余市町が約７割を占める。 ・交通手段は、通院など小樽・札幌への移動においてバス・ＪＲの利用が多い。 ・砥の川・東町・南町において、バス停・ＪＲ駅までの距離が遠いとの意見が多い。 ＜大江然別地区＞ ・通勤・通学、趣味は仁木地区・大江然別地区が多いが、買い物では余市町が約８割を占める。 ・交通手段は、通勤・通学、買物、通院、小樽・札幌への移動においてバス・ＪＲの利用が多い。 ・大江地区において、バス停・ＪＲ駅までの距離が遠いとの意見が多い。 ＜銀山地区＞ ・通勤・通学、趣味は仁木地区・銀山地区が多いが、買い物では余市町が約８割を占める。 ・交通手段は、通勤・通学、買物、通院、小樽・札幌への移動においてバス・ＪＲの利用が多い。 ・現状のバス・ＪＲの評価では、「運賃」、「バス停・ＪＲ駅へのアクセス」についての評価が低い。 ・特に銀山駅へのアクセスに関する意見が多く挙がっている。 ・長沢地区ではバス運行に関するニーズが高い。

問題点	・バス停・ＪＲ駅までの距離が遠い地域が存在する（特に銀山地区では銀山駅へのアクセスに関する意見が多い）。 ・銀山地区において、運賃に関する意見が多く挙がっている。 ・バスの乗り降りの負担に関する意見が多く挙がっている。 ・路線バス銀山線の乗車率が低く路線バス事業者への町の補助金が増加している。

再編方針	③高齢者の外出機会増加に資する利便性・公平性の高い公共交通の整備 ④地域の特性に適した効率的で持続可能な公共交通体系の構築 　・銀山地区の路線バス見直し 　・スクールバスの混乗 　・ボランティア交通の導入 　・タクシー補助

1.2.2　第 5 期仁木町総合計画

第 5 期仁木町総合計画（計画期間：平成 23 年～32 年）における基本目標を以下に示す。公共交通に関係するものを赤下線にて示す。

1 まちづくりの基本姿勢

❶ 個性を確立するまちづくり

人それぞれに個性があるように、"まち"にもその地域の気候風土や歴史に根ざした固有の特性があります。町民の誇りにつながるまちづくりとは、その地域がもつ自然や歴史、文化、産業などの特性を活かしながら、郷土で生き抜こうとする人々の手によって一歩一歩着実に進められるものと考えます。地域主権が唱えられている今、自立に向けたまちづくりを一層進めていかなければなりません。今後とも、果実の里としての知名度を高め、特性を磨き、町の個性を確立するまちづくりに取り組みます。

❷ 効率的で効果的な行政運営

町の財政が厳しさを増すなか、行政運営にあっては、行財政の構造改革に基づき、人材、財源、施設、情報等の資源を有効活用し、徹底的に効率化していくことが必要です。そして「あれも、これも」のまちづくりから「あれか、これか」という選択と集中のまちづくりに取り組み、町民生活の安定向上のために効果を上げていかなければなりません。

一方、交通網や情報ネットワークが整備され、まちづくりでも広域化が進んでいます。町は、「後志広域連合※」や「北しりべし定住自立圏※」へ参画するなど、広域連携を含めた効率的で効果的な行政運営を実践していきます。

❸ 交流・連携・協働によるまちづくり

平成17年、我が国は人口減少社会に入りました。町の人口も昭和35年の8,326人をピークに減少に転じ、以降、減少が続いています。(平成22年3月末現在3,829人)

このため、将来の行政需要や財政規模の縮小などを視野に入れつつ、少子高齢社会に対応した社会システムの研究、女性や高齢者の力を生かす仕組みづくり、自然や地域産業を生かした交流や町で活動する人々の拡大などに取り組み、町民の主体的な力と多様な人々との交流・連携・協働によるまちづくりを積極的に推進します。

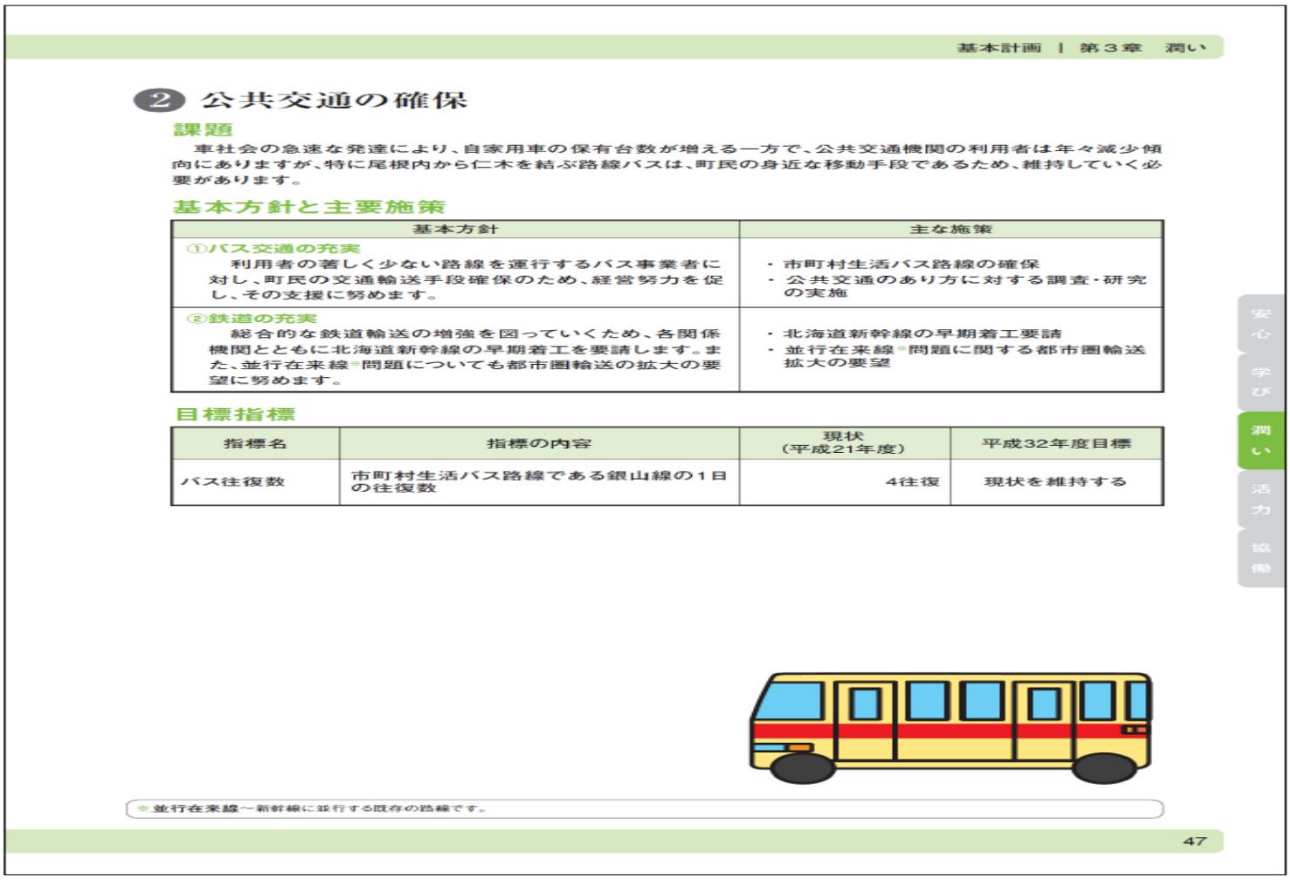
※後志広域連合～平成19年4月24日設立。後志管内16町村（寿都町、岩内町、余市町を除く）で構成される広域連合で、税の滞納整理、国民健康保険、介護保険の事務が移譲されています。
※北しりべし定住自立圏～都市機能を有する小樽市と、近接する周辺町村である仁木町、余市町、古平町、積丹町、赤井川村とが相互に連携し、役割を分担しながら暮らしに必要な機能を確保していくための広域行政の取組です。

図 1.2　仁木町総合計画　まちづくりの基本姿勢

4 基本構想の体系

将来像	大分野	中分野	小分野
果実とやすらぎの里・仁木町「魅力ある、住みよい、心豊かなふれあいを大切にするまち」	安心 ～誰もが安心して笑顔で暮らせるまちづくり～	福祉	地域福祉の推進
			高齢者福祉の推進
			障がい者福祉の推進
		子育て	子育ての支援
		保健・医療	健康づくりの推進
			地域医療体制の充実
		生活安全	防災体制の充実
			消防・救急体制の充実
			交通安全の推進
	学び ～心豊かに学び育むまちづくり～	学校教育	学校教育の推進
		生涯学習	社会教育の推進
			社会体育の推進
		交流	国際交流の推進
	潤い ～やすらぎと潤いのあるまちづくり～	道路・交通・情報	道路・河川の整備
			公共交通の確保
			情報通信の整備
		生活環境	居住環境の整備
			上水道の整備
			生活排水処理の推進
		環境衛生	ごみ減量化の推進
			し尿処理の充実
			火葬場・墓園の整備
		環境共生	自然との共生
			公害の未然防止
		公園・景観	公園・緑地の整備
	活力 ～豊かで活力あるまちづくり～	農林業	農業の振興
			森林環境の保全
		商工業	商業の振興
			工業の振興
			企業誘致の推進
		観光	観光の振興
	協働 ～持続可能な行財政運営と協働のまちづくり～	協働体制	コミュニティ活動の推進
			町民参加の推進
			男女共同参画の促進
		広報・広聴	広報・広聴の充実
			情報公開の推進
		行財政運営	行政運営の効率化
			財政運営の健全化
		広域連携	広域行政の推進

図 1.3　仁木町総合計画　基本構想の体系


基本計画 | 第３章 潤い

❷ 公共交通の確保

課題

車社会の急速な発達により、自家用車の保有台数が増える一方で、公共交通機関の利用者は年々減少傾向にありますが、特に尾根内から仁木を結ぶ路線バスは、町民の身近な移動手段であるため、維持していく必要があります。

基本方針と主要施策

基本方針	主な施策
①バス交通の充実 利用者の著しく少ない路線を運行するバス事業者に対し、町民の交通輸送手段確保のため、経営努力を促し、その支援に努めます。	・市町村生活バス路線の確保 ・公共交通のあり方に対する調査・研究の実施
②鉄道の充実 総合的な鉄道輸送の増強を図っていくため、各関係機関とともに北海道新幹線の早期着工を要請します。また、並行在来線※問題についても都市圏輸送の拡大の要望に努めます。	・北海道新幹線の早期着工要請 ・並行在来線※問題に関する都市圏輸送拡大の要望

目標指標

指標名	指標の内容	現状（平成21年度）	平成32年度目標
バス往復数	市町村生活バス路線である銀山線の１日の往復数	4往復	現状を維持する

※並行在来線～新幹線に並行する既存の路線です。

47

図 1.4 仁木町総合計画 公共交通の確保

2. 計画の区域

本計画の対象区域は、仁木町をその区域とする。なお、実施する事業の範囲については、仁木町周辺の交通状況や施設立地状況および仁木町民の移動実態等を踏まえその区域を設定する。

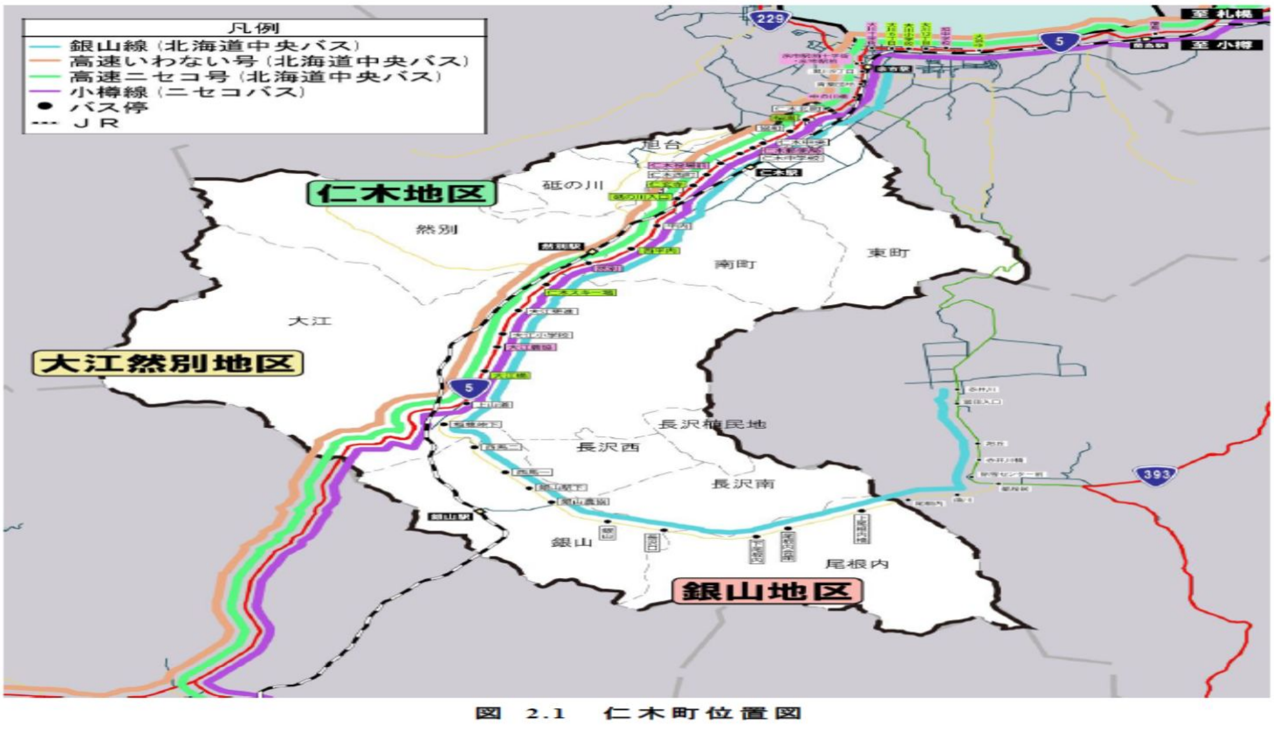


図 2.1 仁木町位置図

3.　計画の目標

「1．基本的な方針」を踏まえ、以下の通り、計画の目標を設定する。

(1)　小中学生の通学手段の確保

現在、スクールバスにより通学している小中学生については、スクールバス等の運行を維持し、安全でかつ安心な通学手段を確保・維持する。

【評価指標】スクールバスの運行地域数

現状（平成２７年度）：３地域

目標（平成３２年度）：３地域（現状維持）

(2)　高校生の通学利便性の向上

現在、ＪＲで町外の高校に通学する高校生については、運行便数に関する意見・要望が多数挙がっている。余市駅終点となっている20時台の便における接続便を運行するなど通学の利便性を向上させる。

【評価指標】小樽方面から仁木町内への高校生下校便数※

現状（平成２７年度）：６便／日

目標（平成３２年度）：７便／日（１便増加）

※仁木町内の高校生が下校に利用できる１６時以降に小樽駅を出発するＪＲの便数

(3)　高齢者における公平性の高い移動手段の確保

自動車の運転が困難な高齢者にとって路線バス・ＪＲといった公共交通は重要な移動手段である。しかし、町内においては、路線バスのバス停やＪＲ駅までのアクセス性が低く、公共交通を利用できない地域も存在する。また、仁木町では日常の買い物や通院を余市町等の町外に依存しており、銀山地区等では移動に関する経済的負担も大きい。

銀山地区における既存の路線バスの見直し、バス停やＪＲ駅までのアクセス性が低い地域を対象とした既存ストック（スクールバス・タクシー）の有効活用、地域住民のボランティアなどにより、公平性が高く利用しやすい新たな公共交通体制を構築することで、高齢者の外出機会の増加に資する移動手段を持続可能な形で確保する。

【評価指標】銀山地区の公共交通1日あたり利用者数

現状（平成２６年度※）：９人／日

目標（平成３２年度）：１１人／日（２割増）

※平成25年10月～平成26年9月の利用者数を基に算出

(4)　バス運行の効率性の向上

町内を運行する路線バスは乗車率が低く、バスの効率性が悪いなどの課題がある。

そこで、小型車両や需要に適した運行方法を導入することで運行経費の削減を図るとともに、現在バスが運行していない地域への運行や交通結節点へのアクセスを確保することで、乗車率の向上を図り持続可能な運行体制の構築を目指す。

【評価指標】銀山地区の公共交通運行経費

現状（平成２６年度）：１，２９０万円

（町実質負担額※２５８万円）

目標（平成３２年度）：１，０００万円

（町実質負担額※２００万円）（約２割減）

※特別交付税措置を考慮した実際の負担額

(5)　公共交通の担い手の確保・活性化

町内の交通事業者や地域のボランティア、ＮＰＯ団体などとの連携を深め、地域の公共交通の担い手の確保や活性化を進める。

4. 事業・実施体制

目標を達成するために行う事業と目標の対応を以下に示す。なお、各事業の着手時期等については、『6. 計画期間』に詳述する。

表 4-1 事業と目標の対応

事業内容	計画の目標				
	(1) 小中学生の通学手段の確保	(2) 高校生の通学利便性の向上	(3) 高齢者における公平性の高い移動手段の確保	(4) バス運行の効率性の向上	(5) 公共交通の担い手の確保・活性化
1. 銀山地区の路線バスの見直し		●	●	●	●
2. 余市駅と町内ＪＲ駅（仁木駅・然別駅・銀山駅）間のアクセス確保		●			●
3. スクールバス混乗	●		●	●	
4. ボランティア有償運行制度の導入			●	●	●
5. タクシー補助			●		●

4.1 銀山地区の路線バスの見直し

事業内容

- 現状の路線バス銀山線に替わる銀山地区の移動手段として、仁木町が主体となった新しい交通体系の導入を図る。
- 新しい交通体系にあたっては、銀山駅へのアクセス確保および現在路線バスが運行されていない長沢地区への運行を検討する。
- 路線バス銀山線廃止による国道区間の利用者の利便性が維持されるよう関係機関との協議を実施する。
- 運行体制については、予約制の導入、小型車両の採用により、効率的かつ効果的な体制構築を目指す。
- 本格運行に向け、実証運行を行うとともに、バス利用者満足度調査、地域意見交換会開催による地域満足度調査を行い、利便性の高い運行体系を検討する。
- 実証運行および本格運行時においては、利用促進に向け、案内チラシの作成・配布による広報・周知を行う。

実施主体

- 仁木町、町内の交通事業者

対象地区

- 銀山地区

事業時期

- 平成 28 年度　関係機関協議、実証運行（2ヵ月程度）、
  バス利用者満足度調査、
  地域満足度調査（地域意見交換会）、
  公共交通案内チラシ作成・配布
- 平成 29 年度　関係機関協議、実証運行（2ヵ月程度）、
  バス利用者満足度調査、
  地域満足度調査（地域意見交換会）、
  公共交通案内チラシ作成・配布
- 平成 30 年度　本格運行、公共交通案内チラシ作成・配布

運行イメージ

運行路線：銀山地区（長沢含む）～銀山駅～余市駅
運行時刻：4 往復程度
運行車両：10 人～14 人乗りの小型車両
運行方法：予約制
運賃イメージ：銀山駅まで 1 回 100 円、余市駅まで 1 回 500 円

4.2　余市駅と町内ＪＲ駅（仁木駅・然別駅・銀山駅）間のアクセス確保

事業内容

- 余市駅終点となっている小樽方面からの 20 時台のＪＲに接続する便として、余市駅から町内ＪＲ駅（仁木駅、然別駅、銀山駅）間のアクセスを確保する。
- 運行に用いる車両は「4.1　銀山地区の路線バスの見直し」で購入する小型車両の活用を想定する。
- 本格運行に向け、ニーズ調査に基づく実証運行を行うとともに、バス利用者満足度調査を行い、利便性の高い運行体系を検討する。
- 実証運行および本格運行時においては、利用促進に向け、案内チラシの作成・配布による広報・周知を行う。

実施主体

- 仁木町、町内の交通事業者

対象地区

- 余市駅～町内ＪＲ駅（仁木駅、然別駅、銀山駅）間

事業時期

- 平成 28 年度：ニーズ調査、実証運行、バス利用者満足度調査、
  公共交通案内チラシ作成・配布
- 平成 29 年度　実証運行、
  バス利用者満足度調査、
  地域満足度調査（地域意見交換会）、
  公共交通案内チラシ作成・配布
- 平成 30 年度　本格運行、公共交通案内チラシ作成・配布

運行イメージ

運行路線：余市駅～仁木駅、然別駅、銀山駅間
運行時刻：20:50 余市駅発【JR 20:46 余市駅着に接続】
運行車両：銀山地区の路線バス見直しに使用する小型車両の活用を想定
運行方法：予約制
運賃イメージ：1 回 300 円、1 ヵ月 3,000 円

4.3　スクールバス混乗

事業内容

・砥の川・然別地区、大江地区、尾根内地区で運行されているスクールバスへ一般の方の混乗を検討する。
・混乗にあたっては、現在のスクールバス運行（乗降場所、ダイヤ、ルート）を基本とし、小中学生の通学の支障とならない一般利用者の登録制や予約制等についても検討する。

実施主体

・仁木町、仁木町教育委員会、町内の交通事業者

対象地区

・砥の川・然別地区、大江地区、尾根内地区
※尾根内地区については、「4.1　銀山地区の路線バスの見直し」の結果を踏まえ実施を検討する。

事業時期

・平成 28 年度：関係機関協議（仁木町・仁木町教育委員会）、
　　　　　　　　ニーズ調査
・平成 29 年度：実証運行、関係機関協議、
　　　　　　　　バス利用者満足度調査、
　　　　　　　　地域満足度調査（地域意見交換会）
・平成 30 年度：一般混乗の開始（本格運行）

4.4　ボランティア有償運行制度の導入

事業内容

- 路線バスのバス停、ＪＲ駅までのアクセスが悪い地域において、地域住民のボランティアによる運行での移動手段の確保を検討する。
- 実施にあたっては、現在、町が実施している外出支援サービスとの調整を図るとともに、運行体制の構築やボランティアドライバーの確保・教育・登録、事故などのトラブルが発生した場合の対応方法等について検討を行う。

実施主体

・仁木町、町内のＮＰＯ団体、各地区の町内会

対象地区

・銀山地区、大江地区、砥の川地区

※銀山地区については、「4.1　銀山地区の路線バスの見直し」の結果を踏まえ実施を検討する。

※「4.3　スクールバス混乗」の結果を踏まえ実施を検討する。

事業時期

・平成 29 年度：ニーズ調査、関係機関協議（仁木町社会福祉協議会）

・平成 30 年度：導入検討（運行主体、運行管理体制等）、
　　　　　　　　ボランティアドライバーの確保

・平成 31 年度：実証運行

・平成 32 年度：本格導入

運行イメージ

運行路線：自宅等からバス停・ＪＲ駅、利用者の目的地

運行車両：ボランティアドライバーの自家用車

運行方法：予約制

4.5　タクシー補助

事業内容

- 路線バスのバス停、ＪＲ駅までのアクセスが悪い地域を対象とした、タクシーの利用補助の実施を検討する。
- 実施にあたっては、タクシー利用補助を実施する地域や対象とする年齢層、補助額などの実施内容について検討する。

実施主体

・仁木町、町内の交通事業者

対象地区

・仁木地区（バス停・JR 駅から遠い地域）、砥の川地区

※砥の川地区については、「4.3　スクールバス混乗」、「4.4　ボランティア有償運行制度の導入」の検討結果を踏まえ実施を検討する。

事業時期

・平成 29 年度：導入検討（補助対象地域、補助対象者、補助内容）

・平成 30 年度：本格導入

5. 計画の達成状況の評価

「仁木町地域公共交通活性化協議会」が中心となり、本計画に基づく事業の実施状況や目標の達成状況などを定期的に確認・評価し、改善を図る「ＰＤＣＡサイクル」を繰り返すことで、計画の目標を着実に実現していく。

なお、ＰＤＣＡサイクルについては、５ヵ年の計画期間全体を対象とした「計画全体のＰＤＣＡサイクル」と各事業の進捗状況に合わせた「事業単位のＰＤＣＡサイクル」を組み合わせることで、計画の達成に向けた継続的な改善を推進する。

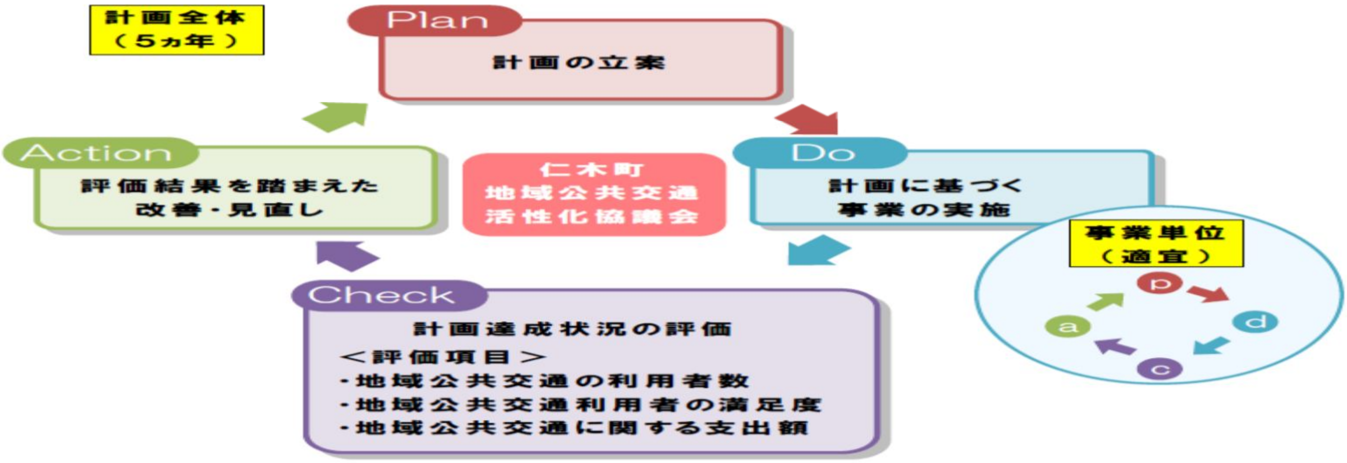


図 5.1 ＰＤＣＡサイクルの構築イメージ

6. 計画期間

この計画は、平成２８年度から平成３２年度までの５年間を計画期間とする。

表 6-1 事業別の計画期間

事業内容	平成 28 年度	平成 29 年度	平成 30 年度	平成 31 年度	平成 32 年度
（１） 銀山地区の路線バスの見直し	関係機関協議、 実証運行、 バス利用者 満足度調査、 地域満足度調査 （地域意見交換会） 公共交通案内 チラシ作成・配布	関係機関協議、 実証運行、 バス利用者 満足度調査、 地域満足度調査 （地域意見交換会） 公共交通案内 チラシ作成・配布	（必要に応じて適宜に見直し） 本格運行 公共交通案内 チラシ作成・配布		
（２） 余市駅と町内ＪＲ駅（仁木駅・然別駅・銀山駅）間のアクセス確保	ニーズ調査 実証運行 バス利用者 満足度調査 公共交通案内 チラシ作成・配布	実証運行、 バス利用者 満足度調査、 地域満足度調査 （地域意見交換会） 公共交通案内 チラシ作成・配布	（必要に応じて適宜に見直し） 本格運行 公共交通案内 チラシ作成・配布		
（３） スクールバス混乗	関係機関協議 ニーズ調査	実証運行、 関係機関協議、 バス利用者 満足度調査、 地域満足度調査 （地域意見交換会）	本格運行		
（４） ボランティア有償運行制度の導入		関係機関協議 ニーズ調査	導入検討	実証運行	本格導入
（５） タクシー補助		導入検討	本格導入		

※関係機関との協議、地域ニーズおよび町財政等により事業の実施期間は変更する可能性がある。

7. その他

この計画に定める各事業については、仁木町地域公共交通活性化協議会において連絡調整を行いつつ、実施するものとする。

なお、社会情勢の変化や町財政の状況等により、見直しが必要と認められる内容については、仁木町地域公共交通活性化協議会に諮り、必要に応じて計画の見直しを行うものとする。

②仁木町ボランティア運送ニーズ調査結果

仁木町ボランティア運送ニーズ調査結果

1. 目的

ボランティア運送の実施可能性の検討のため、銀山地区の住民に対して、ボランティア運送の利用意向と運転手協力意向を確認する郵送アンケートを実施した。

また、運転手の協力意向がある人に対して、アンケートの回答の詳細を確認するヒアリングを実施した。

2. アンケート調査

2.1 調査概要

■調査期間：平成 30 年 8 月 8 日（水）～8 月 31 日（金）
■調査対象：銀山・長沢・尾根内に住所を持つ 15 歳以上の日本人
（295 世帯、432 人）
■調査票の構成
- 配布用封筒（角型 2 号）
- 依頼文　A4 版　1 枚（両面）
- 調査票　A4 版　1 枚（両面）※属性により、いずれか 1 面を回答
- 返信用封筒（長型 3 号）

■調査項目

○運転手

・移動実態（頻度・時間（定時、不定時））	問 1,問 2
・ボランティア運送への協力意向	問 3
・他人を乗せる場合に懸念されそうな事項	問 4 問 5

○利用者

・移動実態（頻度・時間（定時、不定時））	問 1,問 2,問 3
・ボランティア運送の利用意向	問 4
・利用時に懸念されそうな事項（事故・運賃・予約の負担等）	問 5

銀山地区ボランティア運送に関する
アンケート調査にご協力をお願いします。

現在、仁木町では、銀山地区における交通手段の拡充として、町民有志による「ボランティア運送」を検討しています。そこで、銀山地区にお住まいの皆さまに、ボランティア運送に関するご意見をお伺いしたいと思います。
つきましては、本紙裏面の「ボランティア運送の概要」をご覧のうえ、別紙のアンケート調査票にご回答いただき、返信用封筒に入れて、
平成３０年８月３１日（金）までに、郵便ポストへ投函してください。

【アンケート調査票のうち、A 面または B 面にお答えください】

仁木地区や余市町方面へのお出かけの際に、
A.冬期も含めて自分の運転で出かける方は、上帯が赤色のA面（運転手用）にご回答ください。
B.公共交通や他人の送迎などを利用して、自分で運転しない、または冬期などに運転を控える方は、上帯が青色のB面（利用者用）にご回答ください。

■本調査に関するお問合せ先
仁木町地域公共交通活性化協議会　事務局
仁木町 企画課 未来創生係　（担当：河井・半田）
TEL：0135-32-3953　FAX：0135-32-2700
■調査実施機関
株式会社　建設技術研究所　北海道支社　道路室（担当　小澤・堀口）
TEL：011-281-7145　FAX：011-281-1388

ボランティア運送の概要につきましては、裏面をご覧ください ➡

図 2-1　アンケート調査依頼状（表）

【ボランティア運送の概要】

「ボランティア運送」は、運転手（有志の町民）が所有・運転する自家用車に利用者が相乗りする制度です。利用者は、運転手の都合と合わなければ利用することはできませんが、相乗りできれば、利用者はバスや電車などの公共交通が動いていない時間帯でも移動することができます。運転手は、乗せた利用者からガソリン代の実費程度の報酬をもらうことで、移動費用を減らすことができます。

利用の流れ

利用の流れは、以下の流れを想定していますが、詳細は、皆様からのご意見等を踏まえて検討して参ります。

①利用者は、受付に電話をかけ、出かけたい（帰りたい）時間帯を伝えます。
　※出かけたい（帰りたい）時間の直前に予約することもできますが、希望に合う運転手が見つからない可能性が高くなります。

②運転手は、受付から発信される情報（WEB サイト、メーリングリスト等を想定）より、利用者の希望する方面と時間帯を確認します。

③運転手は、希望に応えられる利用者がいたら電話をし、迎車場所などの詳細を確認します。
　※運転手は、自分の都合と合わない場合、利用者の希望に応える必要はありません。
　※利用者は、希望に合う運転手が見つからなかった場合、利用することができません。

④運転手は、利用者を迎車場所で乗せ、目的地まで送ります。

⑤利用者は、降車の際、運転手にガソリン代実費程度の報酬（銀山駅～余市駅片道の場合で３００～５００円程度を想定）を支払います。

図 2-2　アンケート調査依頼状（裏）

A 面

A.アンケート調査票（運転手用）

こちらの面は、仁木地区・余市町方面へのお出かけの際に、冬期も含めて自分の運転で出かける方を対象にしています。該当する方は以下の設問にお答えください。

問１　仁木地区・余市町方面へ運転して出かける頻度はどのくらいですか？（○は１つ）

１．週に5回以上　２．週に1～4回　３．月に2～3回　４．月に1回以下

問２　出かける時間が事前に決まっていることが多いですか？（○は１つ）

１．通勤や通院など、出かける時間が事前に決まっていることが多い
２．買い物など、出かける時間が決まっていないことが多い
３．どちらともいえない・その他（　　　　　　　　　　　　）

問３　ボランティア運送に運転手として参加したいと思いますか？（○は１つ）

１．参加したい
２．どちらかというと参加したい
３．どちらかというと参加したくない
４．参加したくない・参加できない　→ 問４へ

問3a　問３に１または２と回答した方へ、差し支えなければ、電話やメール等により、詳しいお話をお聞かせ願えないでしょうか。（連絡先を記載したくない場合は、無回答のまま、問４へお進みください）

・希望する連絡方法　　１.電話　２.FAX　３.メール
・氏名（　　　　　　　　　　　　）
・連絡先（電話番号・FAX番号・メールアドレスのいずれか）
（　　　　　　　　　　　　）

問4　ボランティア運送について、あてはまるものがあれば○をつけてください。（○はいくつでも）

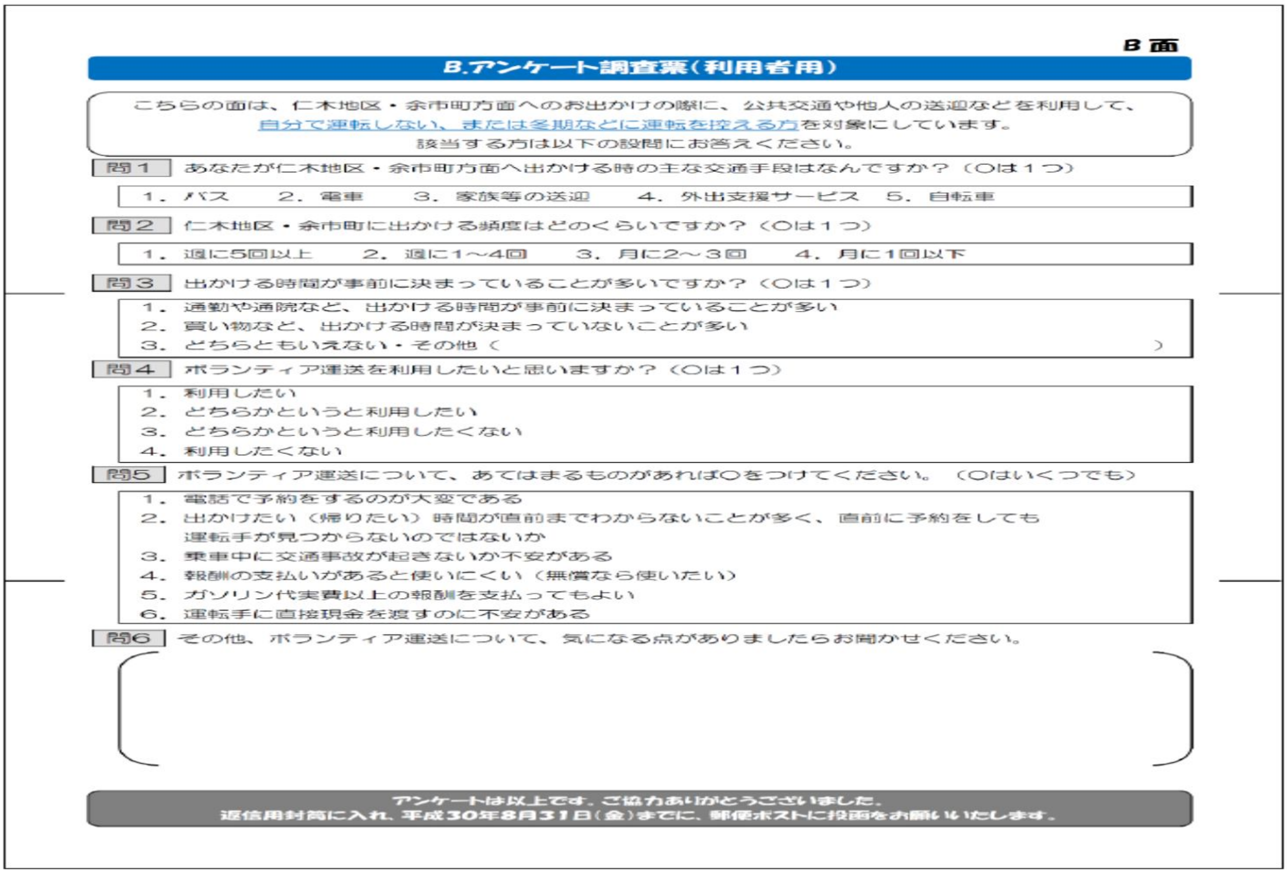
１．出かける頻度が少なく、あまり利用者を乗せられないのではないか
２．運転中に同乗者にけがをさせないか不安がある
３．報酬をもらうことに気が引ける（無償でもよい）
４．ガソリン代実費以上の報酬があってもよい
５．利用者から直接現金を受け取るのに不安がある

問5　その他、ボランティア運送について、気になる点がありましたらお聞かせください。

（　　　　　　　　　　　　）

アンケートは以上です。ご協力ありがとうございました。
返信用封筒に入れ、平成30年8月31日（金）までに、郵便ポストに投函をお願いいたします。

図 2-3　アンケート調査票（運転手用）



B面

B.アンケート調査票（利用者用）

こちらの面は、仁木地区・余市町方面へのお出かけの際に、公共交通や他人の送迎などを利用して、
自分で運転しない、または冬期などに運転を控える方を対象にしています。
該当する方は以下の設問にお答えください。

問１ あなたが仁木地区・余市町方面へ出かける時の主な交通手段はなんですか？（○は１つ）

１．バス　２．電車　３．家族等の送迎　４．外出支援サービス　５．自転車

問２ 仁木地区・余市町に出かける頻度はどのくらいですか？（○は１つ）

１．週に5回以上　２．週に1～4回　３．月に2～３回　４．月に1回以下

問３ 出かける時間が事前に決まっていることが多いですか？（○は１つ）

１．通勤や通院など、出かける時間が事前に決まっていることが多い
２．買い物など、出かける時間が決まっていないことが多い
３．どちらともいえない・その他（　　　）

問４ ボランティア運送を利用したいと思いますか？（○は１つ）

１．利用したい
２．どちらかというと利用したい
３．どちらかというと利用したくない
４．利用したくない

問5 ボランティア運送について、あてはまるものがあれば○をつけてください。（○はいくつでも）

１．電話で予約をするのが大変である
２．出かけたい（帰りたい）時間が直前までわからないことが多く、直前に予約をしても運転手が見つからないのではないか
３．乗車中に交通事故が起きないか不安がある
４．報酬の支払いがあると使いにくい（無償なら使いたい）
５．ガソリン代実費以上の報酬を支払ってもよい
６．運転手に直接現金を渡すのに不安がある

問6 その他、ボランティア運送について、気になる点がありましたらお聞かせください。

（　　　）

アンケートは以上です。ご協力ありがとうございました。
返信用封筒に入れ、平成30年8月31日（金）までに、郵便ポストに投函をお願いいたします。

図 2-4　アンケート調査票（利用者用）

2.2.1 運転手の協力意向

（1） 移動実態

- 移動頻度は利用者よりも高く、週に１回以上が約６割見られる。
- 移動予定は、『買い物など、時間が決まっていない』が約６割と高く、利用者に予定を合わせやすいと考えられる。

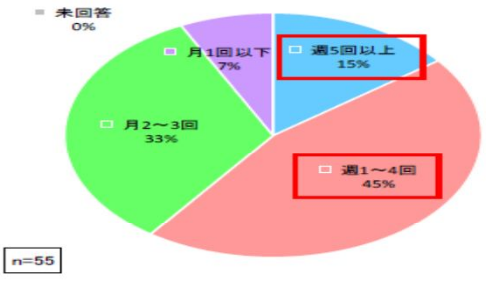


図 2-5　移動頻度

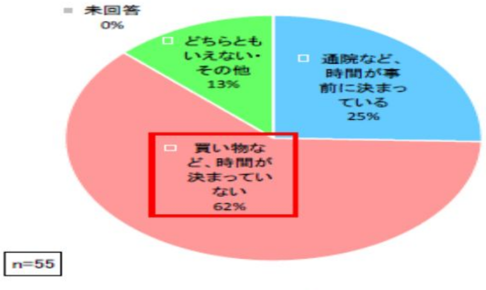


図 2-6　移動予定について

(2)　協力意向

・『参加したい』、または『どちらかというと参加したい』と回答した人は 11 人。
・うち、連絡先を記入していただいた 6 人に電話ヒアリングを実施（後述）。

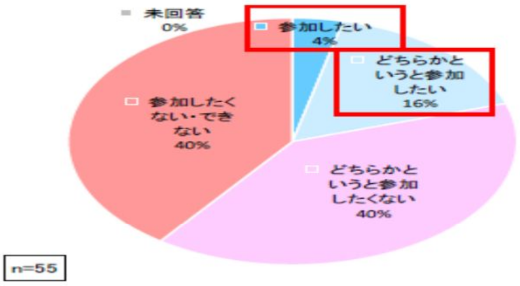


図 2-7　ボランティア運送への協力意向

(3)　協力時に懸念されそうな事項

・『同乗者にけがをさせないか不安』が約 4 割と最も高く、次いで、『あまり利用者を乗せられないのでは』が約 2 割となっている。
・報酬に関する懸念は比較的少ない。

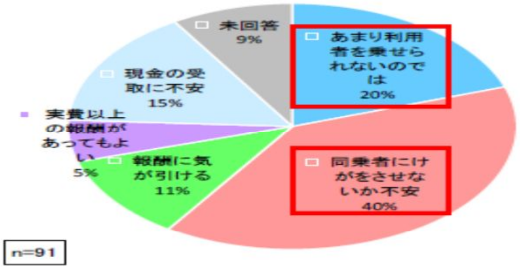


図 2-8　協力時の懸念事項（複数回答）

(4)　自由意見

運転手からの自由意見の一部を以下に示す。事故発生時の対応、他人を乗せることへの心理的な負担、自分の都合と合うかどうかの懸念が中心となっている。

協力意向	意見
	有志による運転相乗りは自分の都合にだけ合わせると難しいが、利用者に合わせる事も責任が発生する事にもなる。
	万一、事故が起きた場合はドライバーの責任になるので、仲の良い方ではない他人を乗せることへの心理的な負担が大きい。 ドライバー側や利用側にもしっかりとしたモラルがないと難しいのではないか？
○	事故・ケガをさせた時の補償は誰が責任を持ってくれるのか
○	上手に自分と利用者さんとの予定があえば良い。同じ方向に行くのであれば是非協力したい。
○	事前に切符を役場かどこかで買い、乗車の時に運転手に渡す。運転手は役場で換金するのはどうか。
	やってみたいが、仕事が忙しく出来ないと思う。
	一番は責任の心配、緊急時の対応・拘束時間。
○	自分の都合に合わせていただければ良いが、それ以外（利用者に合わせるの）は難しい。
	運転は苦手ではないが、私自身が高齢になるので不安。事故等になった時の処理を考えると面倒になる。

2.2.2　利用者の利用意向

(1)　移動実態

- 移動頻度は、週に 1 回未満が約 7 割となっている。
- 移動手段は、『外出支援サービス』（要支援の方のみ利用可能）、『家族等の送迎』がそれぞれ約 4 割と高い。
- 移動予定は、『通院など、時間が事前に決まっている』が約 8 割と高く、事前に予定の合う運転手を探しやすいと考えられる。

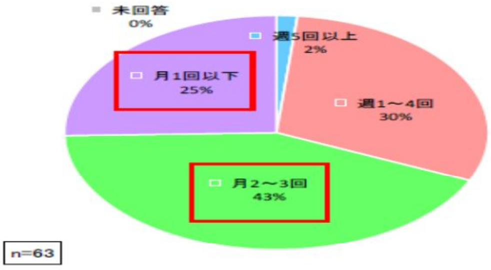


図 2-9　移動頻度

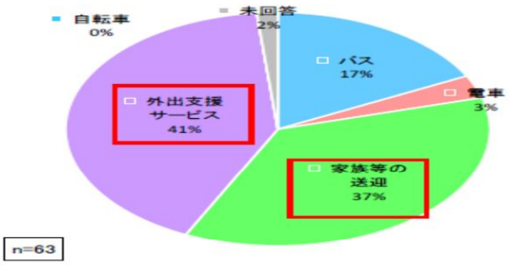


図 2-10　移動手段

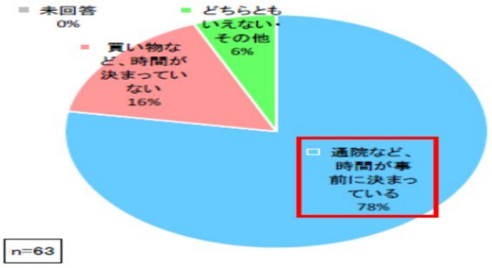


図 2-11　移動予定について

(2)　利用意向

- 『利用したい』、または『どちらかというと利用したい』と回答した人は 35 人（約 6 割）と、運転手として協力意向がある人よりも多い。

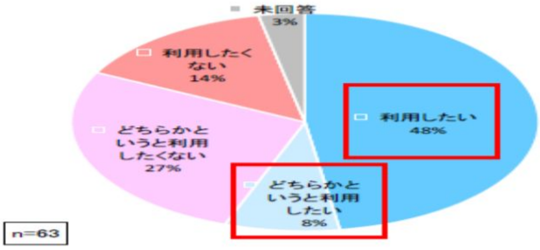


図 2-12　ボランティア運送の利用意向

(3)　利用時に懸念されそうな事項

- 『電話予約が大変』、『運転手が見つかるのか』という意見がそれぞれ約 3 割と高い。通院などにより事前に時間が決まっている人が多く、確実に移動できないと困る人が多いと考えられる。
- 報酬に関する懸念は比較的少ない。

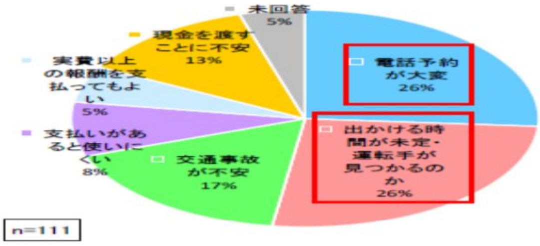


図 2-13　利用時の懸念事項（複数回答）

(4) 移動実態（利用意向のある人のみ）

利用意向が、『利用したい』、または『どちらかというと利用したい』と回答した人のみを対象に、移動実態に関する回答結果を集計した。

・『利用したい』、または『どちらかというと利用したい』と回答した人は、移動頻度がより高くなっている。
・交通手段に大きな変化はなく、外出支援サービス利用者にもニーズがある。(外出支援サービスに、利用回数や利用時間帯に制限があるためと考えられる)
・移動予定について、時間が事前に決まっている人の割合が高くなっている。

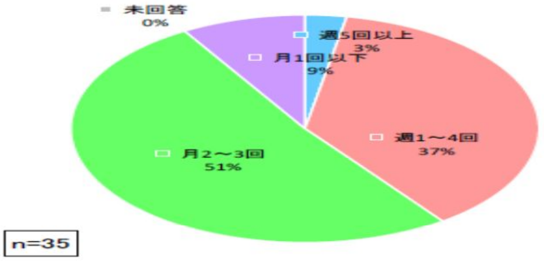


図 2-14 移動頻度（利用意向あり）

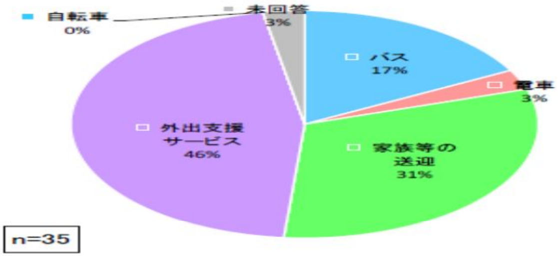


図 2-15 移動手段（利用意向あり）

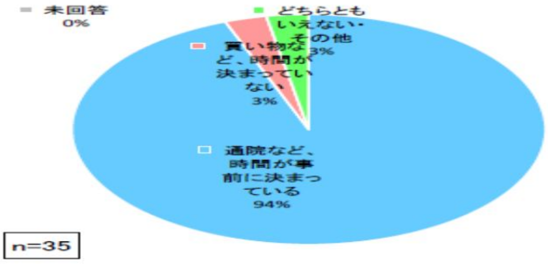


図 2-16 移動予定について（利用意向あり）

(5) 利用時に懸念されそうな事項（利用意向のある人のみ）

利用意向が、『利用したい』、または『どちらかというと利用したい』と回答した人のみを対象に、利用時に懸念されそうな事項に関する回答結果を集計した。

・『利用したい』、または『どちらかというと利用したい』と回答した人についても、懸念事項は概ね同傾向である。

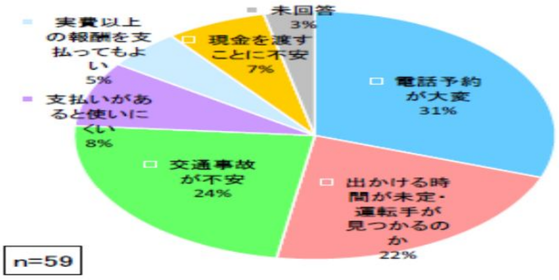


図 2-17 利用時の懸念事項（利用意向あり）（複数回答）

(6) 自由意見

利用者からの自由意見の一部を以下に示す。

利用意向	意見
	月に2～3回位の予約制タクシーが必要です。
○	ガソリン代とは別に、ねぎらいとして 1,000～2,000 円位あってもよい（尾根内～余市間）
	学園の職員に送ってもらった方が良い。
	家族送迎者の休みは不規則なので、病院だけはバスを利用している。 朝 8 時まで病院に着けるのか？帰りの時間もわからないので、来てくれるのか？
	（公共交通と乗り合いタクシーの予約制を組み合わせる事を求めます。今後、高齢になると月に 2～3 回位の予約制タクシーが必要です。）

2.3 アンケート調査まとめ

- 運転手についても、利用者についても、一定の協力意向とニーズを確認することができた。
- 運転手の協力意向よりも、利用者の利用ニーズの方が多いため、両者のバランスを考慮した運用方法を検討する必要がある。
- 運転手の方は、比較的外出頻度が高く、予定が決まっていない人が多いため、利用者の予定に合わせやすいと考えられる。ただし、利用者の予定に合わせた場合に、責任や拘束が発生することに抵抗を示す運転手もいる。
- 利用者は、通院などで事前に予定が決まっている人が多いため、運転手の募集をかけやすいと考えられる。
- 運転手と利用者ともに、事故発生時の対応や、現金のやりとりに不安を感じる人がいるため、ルール作りを徹底する必要がある。(仁木町が介入し、公共性を可能な限り担保)
- ハイヤーとの連携も考えられる。(予約受付を五共ハイヤーが行い、銀山地区ならボランティアに連絡、仁木地区周辺なら五共ハイヤーで対応など)

3. ヒアリング調査

3.1 調査概要

運転手に対するアンケートにおいて、『参加したい』、または『どちらかというと参加したい』と回答した 11 人のうち、連絡先を記入していただいた 6 人に対して、アンケートでの回答の詳細を確認する電話ヒアリングを実施した。

■調査期間：平成 30 年 9 月 13 日（木）～8 月 19 日（水）
■調査項目：
〇予定調整について
・１週間先に通院（往復）予定のある利用者を乗せて行くことはできるか。
・利用者の診察が長引いた時に、同乗予定を遅らせることができるか。
・（上記を確認する中で、移動実態の詳細を把握する。）
〇事故対応について
・現在、同乗者が保障される保険をかけているか。
・保険内容等を利用者に示し、利用するかは利用者が判断するのはどうか。
〇その他
・（個別の懸念事項に対して、詳細を聞き取る）

表　参加意向があり、かつ連絡先の記入がある運転手６名（ヒアリング対象者）

コード	性別	運転頻度	出かける時間	懸念事項等
A4	男性	月に 2～3 回	決まっていない	運転中のけが
A29	女性	週に 1～4 回	決まっている	運転中のけが、予定調整
A39	男性	週に 1～4 回	決まっていない	運転中のけが（事故時の対応）
A40	男性	週に 1～4 回	決まっていない	運転中のけが、予定調整、現金受取
A95	男性	週に 1～4 回	決まっている	報酬が安くてもよい
A99	男性	月に 2～3 回	決まっている	（特になし）

表　（参考）参加意向があるが、連絡先の記入がなかった運転手５名

コード	運転頻度	出かける時間	懸念事項等
A16	月に 2～3 回	決まっていない	運転中のけが、現金受取
A28	週に 5 回以上	決まっている	運転中のけが
A43	月に 2～3 回	決まっている	予定調整、報酬が安くてもよい
A85-1	週に 1～4 回	どちらともいえない	運転中のけが
A85-2	週に 1～4 回	決まっていない	運転中のけが

3.2 調査結果

6 人のうち、5 人に対して回答の協力を得られた。結果を以下に示す。

<table>
<tr><th>コード</th><th>性別</th><th>運転頻度</th><th>出かける時間</th><th>懸念事項等</th></tr>
<tr><td>A4</td><td>男性</td><td>月に 2～3 回</td><td>決まっていない</td><td>運転中のけが</td></tr>
<tr><td colspan="5">80 歳だが、顔見知りの人のお役に立ちたい気持ちはある。対人対物保険をかけているが、万が一事故が発生した時の責任がどの程度になるか不安である。利用者が遅れるにしても、比較的待ってあげられる。</td></tr>
<tr><th>コード</th><th>性別</th><th>運転頻度</th><th>出かける時間</th><th>懸念事項等</th></tr>
<tr><td>A29</td><td>女性</td><td>週に 1～4 回</td><td>決まっている</td><td>運転中のけが、予定調整</td></tr>
<tr><td colspan="5">午前中に仕事をしていることがあり、その時は対応できない。余市方面へは買い物に出かけるため、連絡する手段さえあれば、柔軟に対応できる。利用者にこどもケータイみたいなものを持たせられるとよい。
車両に任意保険をかけているが、利用者だけが大けがになったりしないか心配。
銀山駅まで送ることもできる。電車は 23 時まであるが、バスは 18 時までしかないため、学生を乗せることもできるのではないか。</td></tr>
<tr><th>コード</th><th>性別</th><th>運転頻度</th><th>出かける時間</th><th>懸念事項等</th></tr>
<tr><td>A39</td><td>男性</td><td>週に 1～4 回</td><td>決まっていない</td><td>運転中のけが（事故時の対応）</td></tr>
<tr><td colspan="5">（終日不在だったため、調査終了）</td></tr>
<tr><th>コード</th><th>性別</th><th>運転頻度</th><th>出かける時間</th><th>懸念事項等</th></tr>
<tr><td>A40</td><td>男性</td><td>週に 1～4 回</td><td>決まっていない</td><td>運転中のけが、予定調整、現金受取</td></tr>
<tr><td colspan="5">銀山で仕事をしているが、それとは別に余市方面に出かけることがある。
あまりに予定時刻からずれると、対応できない。待てるのは５～１０分程度。</td></tr>
<tr><th>コード</th><th>性別</th><th>運転頻度</th><th>出かける時間</th><th>懸念事項等</th></tr>
<tr><td>A95</td><td>男性</td><td>週に 1～4 回</td><td>決まっている</td><td>報酬が安くてもよい</td></tr>
<tr><td colspan="5">外出支援サービスのドライバーをやっている。自宅を 9 時に出たい利用者が多いため、一緒に乗せて行けるとよい。
外出支援サービスの場合、利用者の用事が終わるまでの間は、社会福祉協議会で待機している。
外出支援サービスやスクールバス混乗とうまく連携をとれるとよい。
（外出支援サービスは、要支援の方のみ、月２回までという制限があるが、利用料を上げていいから、対象や回数を拡大してもいいのではないか）</td></tr>
<tr><th>コード</th><th>性別</th><th>運転頻度</th><th>出かける時間</th><th>懸念事項等</th></tr>
<tr><td>A99</td><td>男性</td><td>月に 2～3 回</td><td>決まっている</td><td>（記載なし）</td></tr>
<tr><td colspan="5">80 歳だが、お手伝いしたい気持ちはある。通院時に一緒に乗りたい人がいれば乗せていきたい。買い物も一緒にすませるため、帰りの時間は多少の融通が利く。</td></tr>
</table>

3.3 ヒアリング調査まとめ

- 買い物のために外出する運転手は、帰りの時間も融通が利きやすい。
- 保険をかけていても、事故発生時の責任について不安を感じる人がいる。
- 協力者の中には、高齢な方もいたため、運転条件について検討が必要である。
- 送迎区間を銀山駅までにし、拘束時間を短くすることで、運転手の参加ハードルを下げることも考えられる。(ニーズについては、確認が必要)

4. 今後の流れ（H30 年度の予定）

- アンケート調査より、ボランティア運送への協力、ボランティア運送の利用ともに一定数の意向が確認された。
- 今後は、来年度以降の実証運行に向けて、関係機関との協議を行いながら、運行体制や方法についての具体化を進める。

（3） 自家用有償旅客運送ハンドブック

自家用有償旅客運送
ハンドブック

平成30年4月
国土交通省自動車局旅客課

目次

Ⅰ．自家用有償旅客運送について
- １．自家用有償旅客運送とは ・・・・・・ １
- ２．自家用有償旅客運送を実施する者 ・・・・・・ ２
- ３．ニーズに応じた自家用有償旅客運送の種類 ・・・・・・ ３
- ４．自家用有償旅客運送の登録の流れ ・・・・・・ ４

Ⅱ．地域における関係者の合意
- １．地域公共交通会議、運営協議会 ・・・・・・ ５
- ２．合意の方法
  - ・合意の方法について ・・・・・・ ６
  - ・「検討プロセス」の活用 ・・・・・・ ７
  - ・「モデル要綱」の活用 ・・・・・・１１
- ３．協議における留意点 ・・・・・・１３
- ４．地域の関係者の役割 ・・・・・・１４

Ⅲ．道路運送法に基づく登録（登録等の手続き） ・・・・・・１６

Ⅰ.自家用有償旅客運送について

1.自家用有償旅客運送とは

地域における移動手段の確保は、重要な課題です。

まず、そのための手段として、道路運送法の許可を受けたバス・タクシーといった既存の交通事業者の活用を十分に検討する必要があります。

その上で、既存のバス・タクシー事業者による輸送サービスの提供が困難な場合には、地域の関係者による協議を経た上で、道路運送法の登録を受け、必要な安全上の措置をとった「自家用有償旅客運送」を活用することとなります。

また、これらによりがたい場合には「道路運送法の許可又は登録を要しない運送」により移動手段を確保しているケースもあります。

地域における移動手段の確保にあたっては、地域の実情に応じ、関係者が十分な協議を経て、適切な役割分担のもと、持続可能な移動手段が確保されることが重要です。

以上のとおり、自家用有償旅客運送は、バス・タクシー事業者によることが困難な場合に、移動手段確保の役割を担う、重要な制度として位置づけられています。

【自家用有償旅客運送】
- バス・タクシー事業が成り立たない場合であって、地域における輸送手段の確保が必要な場合に、必要な安全上の措置をとった上で、市町村やNPO法人等が、自家用車を用いて提供する運送サービス。
- 旅客から収受する対価は実費の範囲内（※）。
  （※）ガソリン代・道路通行料・駐車場料金のほか、人件費・事務所経費等の営利を目的としない妥当な範囲内

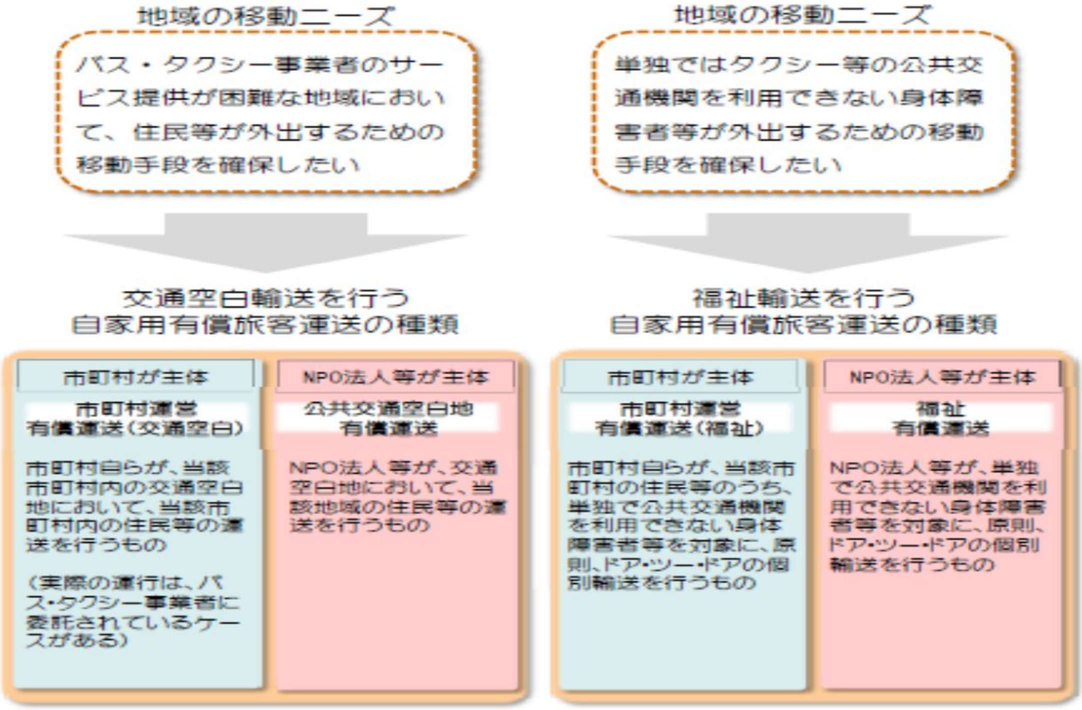
2.自家用有償旅客運送を実施する者

・自家用有償旅客運送は以下の団体等が主体となって実施することができます。

	自家用有償旅客運送の種類
・市町村	市町村が主体 市町村運営有償運送（交通空白） 市町村運営有償運送（福祉）
・NPO法人 ・一般社団法人又は一般財団法人 ・（地方自治法に規定する）認可地縁団体 ・農業協同組合 ・消費生活協同組合 ・医療法人 ・社会福祉法人 ・商工会議所 ・商工会 ・営利を目的としない法人格を有しない社団	NPO法人等が主体 公共交通空白地有償運送 福祉有償運送

3. ニーズに応じた自家用有償旅客運送の種類

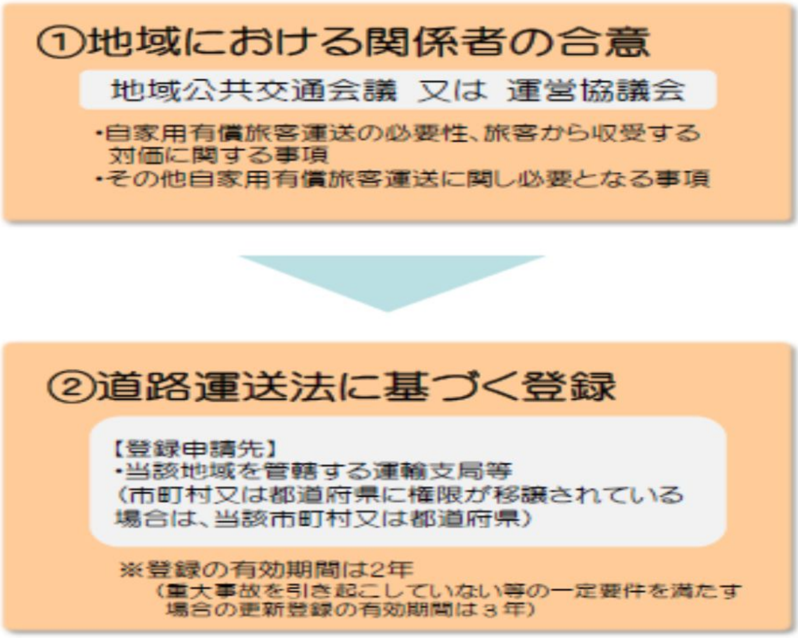
・地域の移動ニーズに応じて、適切な種類の自家用有償旅客運送の導入を検討しましょう。



Ⅰ.自家用有償旅客運送について

4. 自家用有償旅客運送の登録の流れ

・自家用有償旅客運送の登録は、以下の①②の流れで進めます。



II.地域における関係者の合意

1.地域公共交通会議、運営協議会

・地域における関係者の合意を図るため、実施しようとする自家用有償旅客運送の種類に応じて、「地域公共交通会議」又は「運営協議会」を設置することが必要です。

・いずれの会議も市町村長又は都道府県知事が主宰者となります。

地域公共交通会議

・市町村が主体となる市町村運営有償運送（交通空白、福祉）の協議を行う場合

市町村が主体

市町村運営
有償運送（交通空白）

市町村運営
有償運送（福祉）

について協議を行う

○構成員
・市町村長又は都道府県知事（主宰者）
・バス、タクシー事業者、事業者団体
・住民又は旅客
・地方運輸局長（運輸支局長等）
・バス・タクシーの運転者が組織する団体

※次の者も構成員に加えることが可能。
・道路管理者
・都道府県警察
・学識経験者その他の地域公共交通会議の運営上必要と認められる者

運営協議会

・NPO法人等が主体となる公共交通空白地有償運送又は福祉有償運送の協議を行う場合

NPO法人等が主体

公共交通空白地
有償運送

福祉
有償運送

について協議を行う

※地域公共交通会議を設置している市町村は、新たに運営協議会を設置することなく、地域公共交通会議で協議することが可能。

○構成員
・市町村長又は都道府県知事（主宰者）
・バス、タクシー事業者、事業者団体
・住民又は旅客
・地方運輸局長（運輸支局長等）
・バス・タクシーの運転者が組織する団体
・区域内で現に公共交通空白地有償運送又は福祉有償運送を行っているNPO法人等

※次の者も構成員に加えることが可能。
・学識経験者その他の運営協議会の運営上必要と認められる者

2.合意の方法

○合意の方法について

・地域公共交通会議や運営協議会では、以下により、地域の関係者の合意が図られることが望まれます。
－ 公正・中立な運営を確保するため、構成員のバランスにも配慮し委員を選任すること
－ 関係者間のコンセンサスを目指して、十分に議論を尽くして行うこと

【参考】議決方法について
　議決については、円滑な運営を確保するため、あらかじめ地域公共交通会議や運営協議会の設置要綱に議決に係る方法を定めてください。

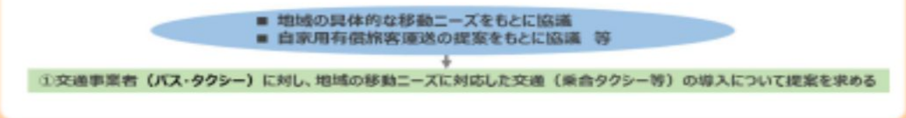
　議決に係る方法については、全会一致、多数決、出席者（又は構成員の）2／3以上の賛成を必要とするなどが考えられますが、地域としての意志決定をすることが尊重される必要があるため、議決の方法についてはそれぞれの地域において自主的に決定されることが望まれます。

○「検討プロセス」の活用

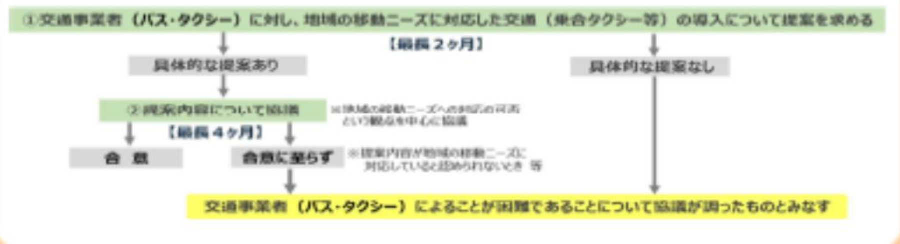
- 平成30年3月30日付で、「地域公共交通会議の設置及び運営に関するガイドライン」及び「運営協議会の設置及び運営に関するガイドライン」が改正され、関係者の合意の方法の一つとして、「検討プロセス」が示されました。

- この検討プロセスでは、次の考え方が新たに示されました。会議の設置要綱に盛り込み、関係者の円滑な合意のために活用することができます。
  （地域公共交通会議はP9、運営協議会はP10を参照）

バス・タクシーの活用を検討するため、まずはバス・タクシー事業者に、地域の移動ニーズに対応した交通の導入について提案を求めること



バス・タクシー事業者からの具体的な提案に対して、最長4ヶ月協議を行い、合意に至らない場合や、最長2ヶ月間で具体的な提案がなされなかった場合には、バス・タクシー事業者によることが困難であることについて、協議が調ったものとみなすこと



【検討プロセスの補足事項】

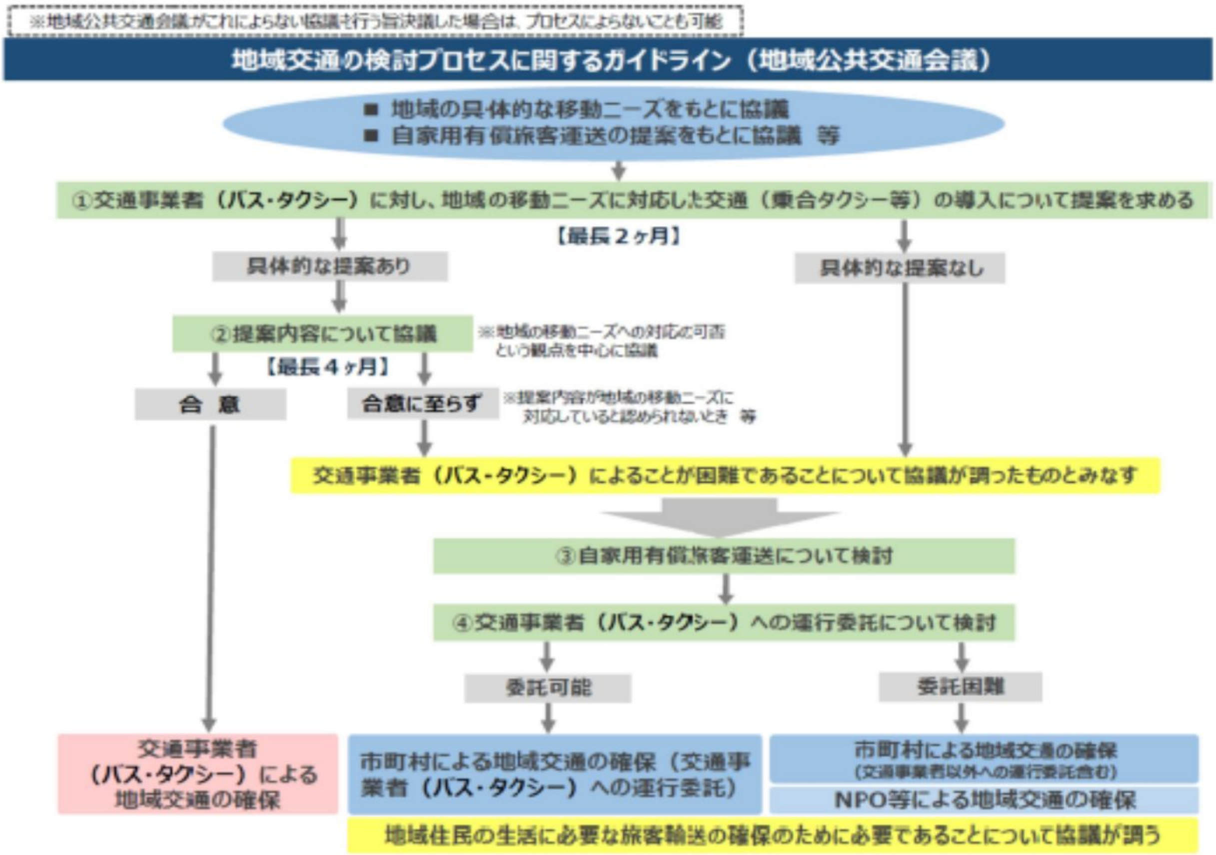
（地域の実情等に応じた検討プロセスの活用について）

- 地域の実情や運送の形態、対象とする旅客に応じて、地域のニーズに対応した交通手段の確保のために、会議がこれによらない協議を行う旨を議決した場合には、検討プロセスによることなく協議を行うこととなります。

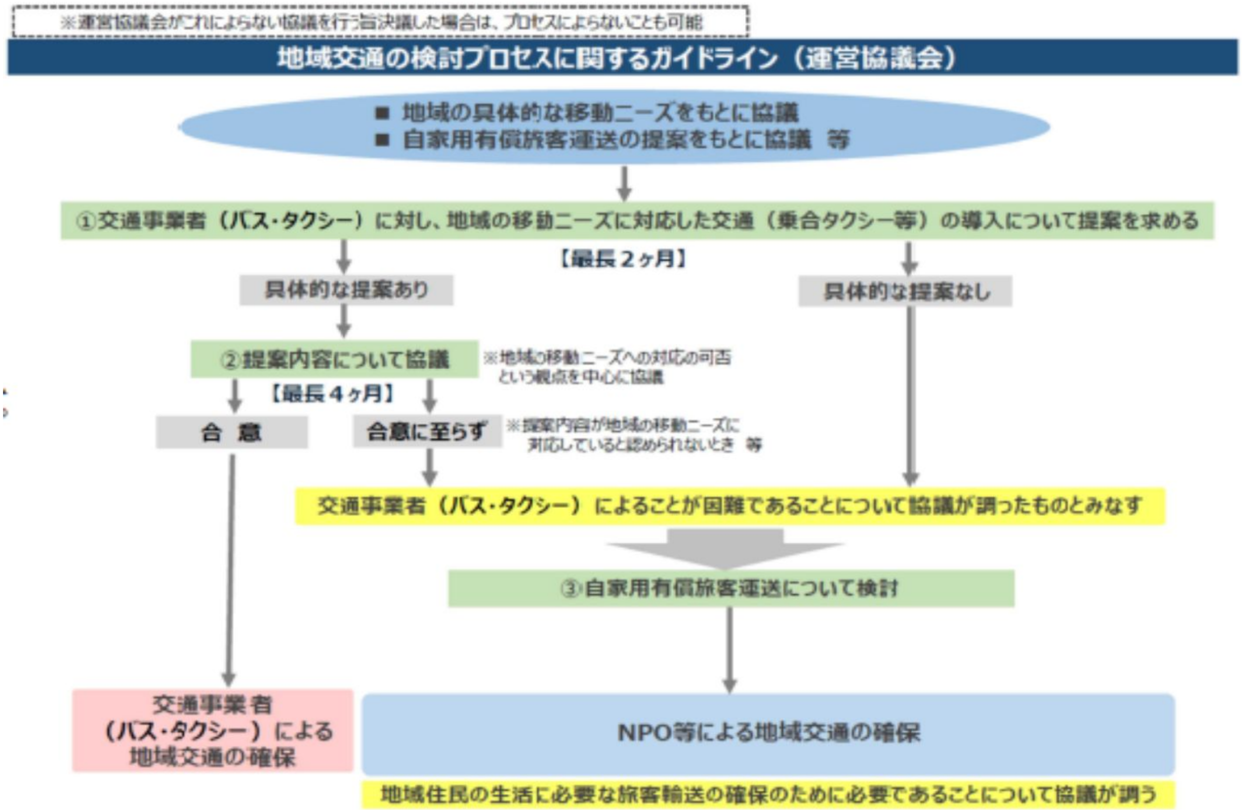
- 検討プロセスによる議決方法は、他の議決方法と同様に、設置要綱に定めることとなりますが、現に行われている具体的な協議の状況や段階等を踏まえ、検討プロセスに基づく協議結果は議決されたものとする旨を、あらかじめ、個別の事案ごとに議決することも可能です。

（更新登録における検討プロセスによる協議について）

- 自家用有償旅客運送の更新登録における検討プロセスによる協議については、地域の移動ニーズに対応した交通手段の安定的な確保の観点から、提案により提供される輸送サービスの持続性を踏まえ、自家用有償旅客運送の更新登録を行うことを含め、慎重に検討を行うこととなります。



II.地域における関係者の合意



○「モデル要綱」の活用

- 「地域公共交通会議の設置及び運営に関するガイドライン」及び「運営協議会の設置及び運営に関するガイドライン」では、会議の目的や協議事項、構成員、運営方法等を定めた設置要綱のモデル（モデル要綱）が示されています。
- 会議における議決の方法についても設置要綱に定めることとなりますので、検討プロセスの運用や、会議設置の際に参考としてください。

モデル要綱（地域公共交通会議）

○○（市町村）地域公共交通会議設置要綱（モデル要綱）

制定平成○○年○○月○○日

（目的）
第1条　○○（市町村）地域公共交通会議（以下「交通会議」という。）は、道路運送法（昭和26年法律第183号）の規定に基づき、地域における需要に応じた住民の生活に必要なバス等の旅客輸送の確保その他旅客の利便の増進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要となる事項を協議するため設置する。
（協議事項）
第2条　交通会議は、次に掲げる事項を協議するものとする。
（1）地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様及び運賃・料金等に関する事項
（2）市町村運営有償運送の必要性及び旅客から収受する対価に関する事項
（3）交通会議の運営方法その他交通会議が必要と認める事項
（交通会議の構成員）
第3条　交通会議の委員は、次に掲げる者とする。
（1）○○市町村長（○○都道府県知事）又はその指名する者
（2）一般乗合旅客自動車運送事業者（○○○○株式会社）
（3）一般貸切（乗用）旅客自動車運送事業者（○○○○株式会社）
（4）社団法人○○県○○協会
（5）住民又は利用者の代表
（6）○○運輸局長（○○運輸支局長）又はその指名する者
（7）一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体
（8）道路管理者、都道府県警察、学識経験者その他の交通会議が必要と認める者
（交通会議の運営）
第4条　交通会議に会長をおき、主宰者の地方公共団体の職員の中からこれを充てる。
2　会長は、交通会議を代表し、会務を総括する。
3　会長に事故がある場合には、あらかじめ会長が指名する者がその職務を代理する。
4　交通会議の議決の方法は、○○○○とする。
5　4の定めに関わらず、「地域公共交通会議に関する国土交通省としての考え方について」（国自旅第151号平成18年9月15日）に定める「地域公共交通会議の設置及び運営に関するガイドライン」5.(3)地域公共交通会議における検討プロセスに基づく協議結果は、地域公共交通会議の議決があったものとする。
6　交通会議は原則として公開とする。
7　交通会議の庶務は、○○（市町村）○○部（課）において処理する。
8　地域公共交通に関する相談、苦情、その他に対応するため、以下の連絡・通報窓口を定めるものとする。

> （○○地域公共交通に係るご相談又は通報窓口）
> ○○市役所○○部○○課
> 連絡先:TEL ○○○○－○○○○－○○○○
> FAX ○○○○－○○○○－○○○○
> 担当:○○、△△、□□

（協議結果の取扱い）
第5条　交通会議において協議が調った事項について、関係者はその結果を尊重し、当該事項の誠実な実施に努めるものとする。
（その他）
第6条　この要綱に定めるもののほか、交通会議の運営に関して必要な事項は、会長が交通会議に諮り定める。

[以下は必要に応じ定めることとする。]
（幹事会）
第○条　交通会議は、申請内容その他交通会議の運営に当たって必要な事項を処理するため、幹事会をおく。
2　幹事会は、第3条に定める構成員その他交通会議が必要と認めた者を委員とする。
3　幹事会は、必要に応じて、関係者を招集し意見を聴くことができる。

モデル要綱（運営協議会）

○○市　有償運送運営協議会設置要綱（モデル要綱）

制定　平成　年　月　日

（目的）
第1条　○○市運営協議会（以下「協議会」という。）は、道路運送法（昭和26年法律第183号。以下「法」という。）の規定に基づき、有償運送の適正な運営の確保を通じ、○○市の住民の福祉の向上又は交通空白地域の解消を図り、公共の福祉の増進を図るため、公共交通空白地又は福祉有償運送の必要性、これらを行う場合における旅客から収受する対価その他自家用有償旅客運送の適正な運営の確保のために必要となる事項を協議するため設置する。
（協議事項）
第2条　協議会は、次に掲げる事項を協議するものとする。
①　法第79条の規定に基づき、自家用有償旅客運送の登録（法第79条の6第1項の規定に基づく有効期間の更新の登録及び法第79条の7第1項の規定に基づく変更登録を含む。）を申請する場合における運送の必要性、旅客から収受する対価に関する事項
②　法第79条の12第1項第4号の規定による合意の解除に関する事項
③　協議会の運営方法、自家用有償旅客運送のサービス内容その他自家用有償旅客運送に関し協議会が必要と認める事項
（協議会の構成員）
第3条　協議会の構成員は、次に掲げる者とする。
①　市長又はその指名する職員
②　市を営業区域に含むバス、タクシー事業者その他の一般旅客自動車運送事業者及びその組織する団体
③　市に現在する住民又は自家用有償旅客運送の利用が想定される者
④　地方運輸局長若しくは○○運輸支局長又はその指名する職員
⑤　関係する地方公共団体の長又はその指名する職員
⑥　関係する一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体
⑦　市において現に（公共交通空白地又は福祉）有償運送を行っている特定非営利活動法人等の団体に所属する者のうちその代表者が指名する者
⑧　学識経験者その他協議会を主催する地方公共団体が必要と認める者
（協議会の運営）
第4条　協議会に会長をおき、主宰する地方公共団体の職員の中からこれを充てる。
2　会長は、協議会を代表し、会務を総括する。
3　会長に事故がある場合には、あらかじめ会長が指名する者がその職務を代理する。
4　協議会の議決の方法は、○○○○とする。
5　4の定めに関わらず、「運営協議会に関する国土交通省としての考え方について」（国自旅第145号平成18年9月15日）に定める「運営協議会の設置及び運営に関する　ガイドライン」5.(5)運営協議会における地域公共交通確保のための検討プロセスに基づく協議結果は、協議会の議決があったものとする。
6　協議会の構成員は、地域福祉の向上、地域住民の生活に必要な旅客輸送を確保し、もって地域福祉の向上に資するため、誠意を持って責任ある議論を行うよう努めるものとする。
7　協議会は原則として公開とする。ただし、個人情報の取扱いについては十分配慮し、必要に応じ非公開とする等の適切な措置を講じるものとする。
8　協議会の庶務は、○○市○○○○部において処理する。
9　有償運送に関する相談、苦情、その他に対応するため、以下の連絡・通報窓口を定めるものとする。

> （有償運送に係るご相談又は通報窓口）
> △△市役所△△部△△課
> 連絡先:℡　××××－×××－××××
> FAX ××××－×××－××××
> 担　当:○○、△△、□□

（守秘義務）
第5条　協議会の委員（幹事会の委員）は、個人情報その他業務上知り得た秘密を他に漏らしてはならない。
（協議結果の取扱い）
第6条　協議会において協議が調った事項について、関係者はその結果を尊重し、当該事項の誠実な実施に努めるものとする。
2　協議会において協議が調った場合には、申請者は速やかに関係運輸支局等へ申請を行うものとする。
（その他）
第7条　この要綱に定めるもののほか、協議会の運営に関し必要な事項は、会長が運営協議会に諮り定める。

[以下は必要に応じ定めることとする]
（幹事会）
第○条　協議会は、運送主体の申請内容その他の協議会の運営に当たって必要な事項を処理するため、幹事会を置くことができる。
2　幹事会は、第3条に定める構成員その他協議会が必要と認めた者を委員とすることができる。
3　幹事会は、必要に応じ、関係者を招集し意見を聴くことができる。

3. 協議における留意点

・ 協議を有意義なものとするために、以下の点に留意してください。

○地域の輸送ニーズの把握

地域公共交通会議において、必要な交通手段の導入について建設的に協議を行うためには、地方公共団体が把握する地域交通課題等の具体的な情報をもとに、地域の移動ニーズを明らかにすることが必要です。

なお、潜在的な移動ニーズの把握にあたり、地方公共団体の交通政策部局と福祉部局との連携や情報共有等が重要です。

○目的意識の共有

会議は、地域が必要とする交通サービスを導入するにあたり課題となる事項へ対応するため、地域の関係者が一堂に会し、地域の交通ネットワーク全体の維持・発展について、必要となる事項を協議し、実現する場として位置づけられています。

各委員が目的意識を共有し、役割分担や連携を図って取組、協議を有意義なものとすることが必要です。

○事業者団体との連携

会議が、バス・タクシー事業者へ地域の移動ニーズに対応した交通の導入に関する提案を求める際には、地域の事業者だけでなく、都道府県等のバス協会やタクシー協会にも提案を求め、地域の近隣の事業者の活用可能性を検討することも一つの方法です。

○会議間の連携

自家用有償旅客運送の必要性については、地域の移動制約者の現状について、ケアマネージャーや保健師等、移動制約者の代弁者を加えることで、現場の実情を詳細に把握するよう配慮してください。

なお、同地域で、地域公共交通会議と福祉有償運送運営協議会が設置されている場合は、地域の実情に応じ、会議間での緊密な連携を図ることが必要です。

II.地域における関係者の合意

4. 地域の関係者の役割

・ 会議は、地域が必要とする交通サービスを導入するにあたり課題となる事項へ対応するため、地域の関係者が一堂に会し、地域の交通ネットワーク全体の維持・発展について、必要となる事項を協議し、実現する場として位置づけられています。

・ このため、地域公共交通会議（運営協議会）の構成員は、地域住民の交通利便の確保・向上のために、「地域公共交通の活性化・再生の促進に関する基本方針」に規定されている事項を踏まえ、目的意識を共有し、会議に参画することが望まれます。

市町村

○ 市町村には、地域の実情に応じた、地域にとって最適な公共交通のあり方について、自らが中心となって関係する公共交通事業者、道路管理者、公安委員会、住民その他の地域の関係者と検討、合意形成を図り、また、合意がなされた取組の実施に向けて、地域の関係者と連携しつつ、主体的に取り組むことが期待されます。

○ 協議を行うにあたっては、地域の移動ニーズを明らかにするために、市町村が把握する地域交通課題等の具体的な情報提供を行うことが望まれます。

都道府県

○ 都道府県には、国と連携しつつ、各市町村の区域を越えた広域的な観点から、地域の関係者が行う検討、合意形成及び合意に基づく取組の実施に必要な財政的支援、人材育成、情報提供、助言等を講ずることが望まれます。

住民・利用者

○　住民や公共交通の利用者には、運送サービスを利用するという受け身の立場だけでなく、地域の関係者の一員として、主体的に、持続可能な地域公共交通網の形成に資する検討に参加することが望まれます。
○　公共交通の積極的な利用や住民間における公共交通の利用促進についての意識の醸成、さらには、住民による公共交通の維持・運営等、それを支える取組を行うよう努めることが望まれます。

交通事業者（バス・タクシー事業者、バス・タクシー協会）

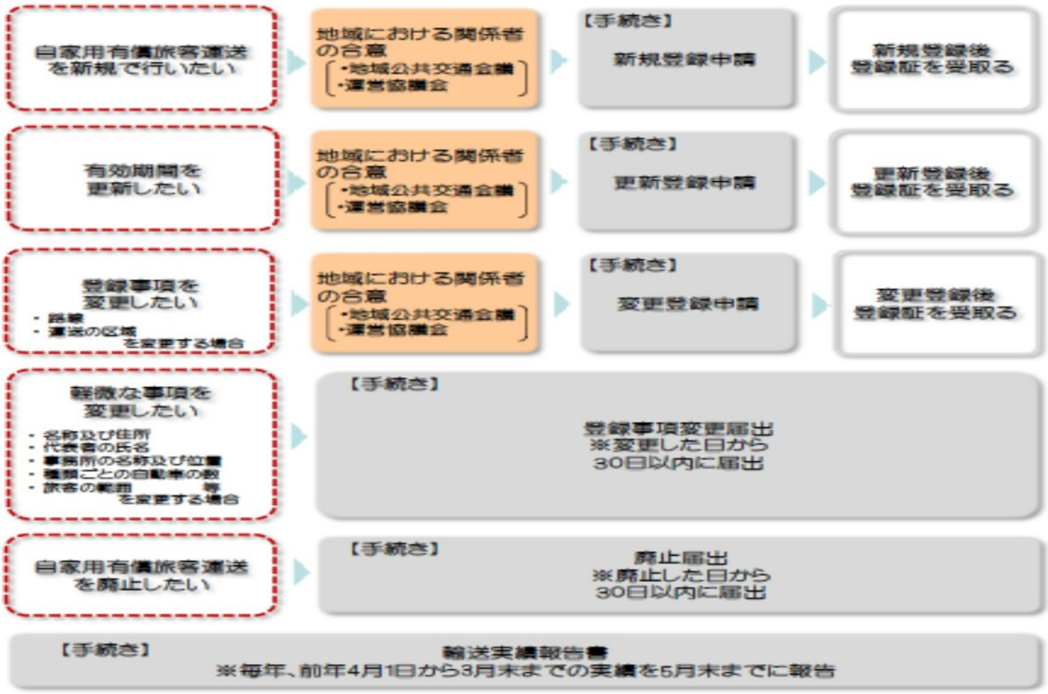
○　交通事業者には、会議で明らかにされた地域の移動ニーズに対応する提案を行うなど、協議会等における協議に積極的に参画することが期待されます。
○　利用者の視点に立ち、地域において合意がなされた取組を着実に実施し、自ら又は他の交通事業者と連携して提供する運送サービスの質の向上に努めることが望まれます。

国

○　国は、地域の関係者による、地域公共交通のあり方に関する適切な検討・合意形成及びその導入・維持運営が可能となるよう、都道府県等と連携しつつ、必要な情報、データ、ノウハウ等が収集、蓄積及び提供されるような環境の確保に努めるとともに、地域の関係者に対する研修、セミナー等の実施など、必要な人材の育成に努めます。

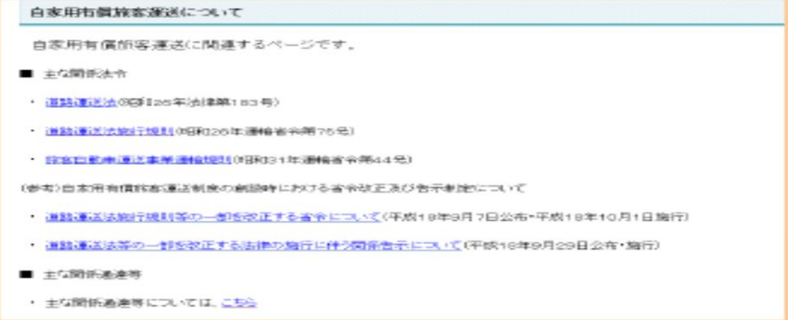
III．道路運送法に基づく登録（登録等の手続き）

- 自家用有償旅客運送では、主に次のような手続きが必要となります。
- 申請先は当該地域を管轄する運輸支局等（市町村又は都道府県に権限が移譲されている場合は、当該市町村又は都道府県）となります。
- 具体的な申請書類等は、「市町村運営有償運送の登録に関する処理方針「公共交通空白地有償運送の登録に関する処理方針」「福祉有償運送の登録に関する処理方針」等の関係通達をご参照ください。



【参考】

◎自家用有償旅客運送関係通達等（国土交通省HP）
http://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk3_000012.html



◎自家用有償旅客運送の事例（公共交通支援センターHP）
http://koutsu-shien-center.jp/jirei/index.php#top

詳細検索で交通モードを「自家用有償旅客運送」として
検索してください。

あとがき

　この調査を行うにあたって、調査票案に対し、幾つかの市町村交通担当職員の皆さんからご意見をいただき、調査票を完成させることができた。ご意見をいただいた行政職員の皆さんに感謝申し上げます。

　また、北海道内１１３市町村（６３％）から調査に回答をいただいた。調査を始めた４月という年度初めの業務繁忙時、人事異動での引継ぎや５月の統一地方選挙の時期と重なり、多忙のところ、調査の目的に賛同いただき、ご協力いただいたことに深く感謝申し上げます。

　さらに、お忙しい中、追加質問に答えていただいた職員の皆さんに感謝申し上げます。

　本調査を行う過程で、ある市町村から、「NPOの調査に応える義務はない。協力する必要もない」、「国や道の調査ではないので、町の情報を応える必要はない」、「調査の定義が曖昧なので、答えられない」など調査協力に不同意の旨のご意見をいただいた。また、逆に、「調査結果を早く知りたい」、「こういう調査をNPOが行っていることに驚いた」など好意的意見もあった。

　私見ではあるが、行政職員の自治体情報に対する意識が変わりつつあると感じた。

　この度の調査で再認識したことの一つに、北海道は、人口規模が１万人以下の市町村が１２１（６７．５％）あり、全体の２／３である。この２／３の市町村には、公共交通を実現するための組織力も、技術力も、行動力も不足しているところがある。このまま何もしなければ、北海道全体の地域の活力を失い兼ねない。そうならないためにも、北海道による人的支援や北海道運輸局による公共交通に関する法律・制度の説明を市町村に積極的に行うべきである。

　自治の力で地域の足を確保することが、持続可能なまちをつくることである。早期に地域の足の確保に取り組むべきである。

　なお、今回の調査は市町村の皆様からの回答に基づいて報告書をまとめている。
公共交通に関する法律や制度が複雑で、なかなか理解が追いつかなかった。
報告書作成に当たり、回答をいただいた市町村の個別情報に配慮し、市町村名については略名とし、集計データは非公開とした。何卒、ご理解いただきたい。
調査票の調査項目や報告書の調査分析等で、至らない点については、今後の調査に活かしたい。

以上

「2019北海道内市町村の公共
交通の整備状況調査報告書」

特定非営利活動法人　公共政策研究所

〒003-0021　札幌市白石区栄通12丁目４番５－４０１号
電話・FAX：011−836−4315
E-mail ：mizusawa@koukyou-seisaku.com
http://koukyou-seisaku.com/