

令和4年度 政務活動報告書（1）

会派又は議員名 佐藤 立

政 務 活 動 期 間	令和4年4月11日～4月12日（2日間）
政 務 活 動 先	遠軽町、網走市
政務活動参加者	佐藤 立（1名）
政 務 活 動 項 目	○地域公共交通の持続的な在り方についての実例 ○AIによるデマンド運行バス実証実験レポートと体験乗車 ○観光 DX 位置情報ゲーム「テクテクライフ」と網走市が仕掛ける EBPM
政務活動項目に係る（目的・結果等の概要・所見）	別紙のとおり

2023年3月29日

政務活動費研修報告

当別町議会
議員 佐藤 立

1. 目的

地域公共交通の持続可能なあり方について研修するため、北海道若手議員の会「北海道オホーツク研修会（遠軽・網走）」に参加した。

2. 研修先

- a. 『地域公共交通の持続的な在り方についての 実例』遠軽町地域公共交通アドバイザー 為国孝敏様（遠軽町 2022年4月11日）
- b. 『AI によるデマンド運行バス 実証実験レポートと体験乗車』網走バス株式会社、網走市（網走市 2022年4月12日）
- c. 『観光 DX～位置情報ゲーム「テクテクライフ」と網走市が仕掛ける EBP根拠に基づく政 策構築～』テクテクライフ株式会社（網走市 2022年4月12日）

3. 同行者

北海道若手議員の会会員6名

4. 『地域公共交通の持続的な在り方についての 実例』報告

- a. 地域の公共交通が本当に必要な方がどれくらいいるのかを調べる必要がある。18-69歳では約90%が運転免許を所持している。女性は70歳くらい、男性は85歳くらいで免許返納が増えてくる。
- b. 免許返納をした高齢者は、福祉の問題となる。
- c. 18-69歳で免許を持たない10%が地域公共交通の主な対象である。対象が限定されていることから、公平性の観点で対立が生まれるこをはやむを得ない。
- d. 公共交通の利便性を自家用車と比較してはいけなない。個人交通と公共交通は根本的に異なるものであるという理解が必要
- e. 全国でスクールバスが増加傾向にある。路線バスとスクールバスの適切な組み合わせが必要。
- f. 鉄道代替バスは利用者減少により、国の補助金を受けられる地域幹線系統から外れるところが出てきている。天北線代替バスはすでにはずれ、松前線代替バスも外れる危険がある。
- g. 地域公共交通の計画策定にあたっては、交通担当部署だけでなく、他部署と連携して、誰が公共交通を必要としているのかを吟味する必要がある。
- h. 生活圏が複数自治体にまたがっている場合は、広域地域公共交通計画を策定することが必要。遠軽町は3町で策定予定。

- i. 地域公共交通のポイントは、誰が乗るのか、だれが払うのか。
- j. 計画策定にあたっては、アンケート調査よりも、直接のヒアリングやグループインタビューが望ましい。民生委員の協力を得ることがポイント。
- k. デマンドバスは、常時運転士の確保が必要で根本的な解決策にはならない。
- l. 研修の様子

	
研修の様子	

5. 『AI によるデマンド運行バス 実証実験レポートと体験乗車』報告

- a. 網走バスの利用者数は年間76万人
- b. 市街地は複数のバス路線が重複している。デマンドバスの導入でこれを整理し、運行経費削減をすすめたい。
- c. 令和2年度に1エリアで運行を開始した。運賃300円、運行時間10-16時。
- d. 令和3年度はエリアと運行時間を拡大(9-16時)し、運賃は400-700円とした。バス停は227か所。
- e. 令和4年度は、運賃を500-700円とした。バス停を285か所に増やした。
- f. バス停は必要に応じて随時追加している。
- g. 車両はワンボックスタイプで5台。
- h. 網走バスの定期券所持者は100円で乗車可能。農大生が多く利用している。
- i. 利用実績
 - i. 令和3年度7,083人(1日平均23人)、平均待ち時間7分。乗合は0.2件/日とほぼ無く、通院や買い物利用が多い。配車アプリ利用20%。
 - ii. 令和4年度(4月1日～11日まで)は694人、1日平均63人で最大は89人。農大生の利用で増えている。配車アプリ利用30%。
- j. 令和3年度事業費は5600万円。網走市から網走バスへの補助が3000万円で、そのうち500万円は市町村振興協会の助成金を受けている。
- k. 令和4年度事業費は5200万円で網走市からの補助が3000万円。
- l. 網走バス全体では、年間4000万円の赤字である。都市間バス、貸切バスは黒字だが、路線バスは赤字。今後の公共交通の持続性確保が大きな課題

- m. デマンドバスの配車受付コールセンターに2名を配置。電話での予約が70%あり、コールセンターは外せない。
- n. 研修の様子

	
網走市役所での研修の様子	デマンドバス体験乗車

6. 『観光 DX～位置情報ゲーム「テクテクライフ」と網走市が仕掛ける EBP根拠に基づく政策構築～』報告

- a. テクテクライフは、GPSを用いて地図を塗りつぶしていくゲーム。
- b. 1分毎にGPSログを取得するので、観光動線のデータを取得できる。
- c. 網走市では、コロナ交付金を用いて消費喚起事業として実施。令和3年度はまちづくり会社が実施し、令和4年度から市が実施している。
- d. SNSで発信したくなる仕掛け→集客効果
- e. 研修の様子

	
研修の様子	

持続可能な地域公共交通の確保維持を進めるために ～「地域が自らデザインする地域の交通」に向けて～

NPO法人まちづくり支援センター 代表理事 為国 孝敏

博士(工学) 国土交通省関東運輸局地域公共交通マイスター
総務省地域力創造アドバイザー 株式会社T. O. パートナース代表取締役筆頭代表
宇都宮大学地域デザイン科学部 非常勤講師 連絡先:tame@pnc.gr.jp

1959年北海道網走郡津別町生まれ。北見柏陽高校、日本大学理工学部交通工学科卒業、1983年日本大学大学院理工学研究科(交通土木工学専攻)修了。1995年博士(工学)の学位取得(日本大学)
社団法人土木学会、栃木県内の大学教授を経て、2006年10月にまちづくりNPO(足利市)を主宰。2016年4月に交通コンサルティング会社(東京都)を設立。栃木県足利市在住。全国各地で、地域公共交通、地域ブランド・シティプロモーション、観光やまちなか活性化、都市計画等のまちづくり活動に関する企画・計画づくりのコーディネート、人材育成・研修・創業塾の講師や、各種の講演など、幅広く実践活動に携わる。



【地域公共交通会議・協議会への参加】(令和3年度)

【委員】千葉県香取市(会長)、茨城県桜川市(副会長)、稲敷市(副会長)、古河市、千葉県南房総・館山地域、北海道津別町

【アドバイザー】北海道乙部町、北斗市、森町、遠軽町、釧路町、群馬県館林市外四町、館林市、明和町

【座長】北海道運輸局第三者評価委員会

【地域公共交通に関わる計画への参加】

【総合連携計画】栃木県佐野市(指導、H24年度国土交通大臣表彰)

【網形成計画】作成業務:桜川市、稲敷市、太田市、釧路町、木更津市、香取市

【再編実施計画】作成業務:南房総市、稲敷市(調査終了)、桜川市(R1関東運輸局長表彰)

【公共交通計画】森町、乙部町、桜川市、稲敷市、行方市、津別町、北斗市【協働トライアル】館林都市圏、南房総・館山地域

【公共交通アドバイザー業務の受託】津別町、遠軽町、北斗市、佐野市、館林市、明和町、館林市外四町法定協議会

【広域計画策定及び準備への技術指導】オホーツク総合振興局、釧路総合振興局、茨城県庁

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

北海道運輸局、北見運輸支局、函館運輸支局、オホーツク総合振興局、釧路町、津別町、紋別市、訓子府町、渡島西部四町、檜山南部四町、赤井川村、天北地域生活交通協議会、渡島西部四町議会、北海道バス協会、北海道環境財団、北海道まちづくり協議会、など

地域公共交通に関する
主な活動実績(R3年度)

今さらですが、なぜ地域公共交通を維持していく必要があるのでしょうか？

では、誰が、どこで、どのように、誰のために、そして何のために、
地域公共交通、地域の足づくりを進める必要があるのでしょうか？

地域公共交通は、地域の皆さんが真剣に考えなくてはならない、
社会的課題です。とはいえ、地域の足づくりは、地域ごとに異なります。
正解(模範解答)はありません！



人口減少、少子高齢化、人口流出、コミュニティや地域経済・産業の衰退、
等々、縮小し続ける地域社会だからこそ、人ひとりの移動を真剣に考えてみま
しょう！

【住民に向けたメッセージの一例】

「自家用車で移動しているから、公共交通には乗らないし、自分には無くても困らない」という方がいらっし
やいます。自家用車の移動は確かに便利ですし、それを否定するつもりはありません。

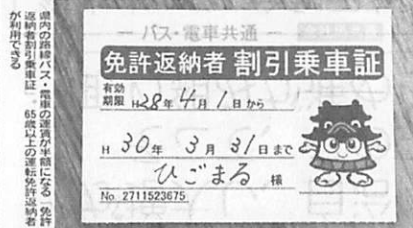
しかし、自家用車を利用できない人はどうすれば良いのでしょうか？「そんなことは知ったことではない」と
いうのは、あまりにも身勝手だと思いませんか？

地域には、子どもたちやご高齢の方、何らかの障がいをお持ちの方、運転免許や自家用車を持ってない方もた
くさん暮らしています。その方たちにとっては、地域公共交通は、無くてはならないものなのです。

地域社会を構成する皆さんが、お互いに理解し合い、支え合い、助け合って、そして地域を盛り上げていく、
地域の魅力を高めていくことが必要な時代になってきました。

(津別町地域公共交通活性化プロジェクト 第3回サロンの勉強会より)

免許返納「田舎は困る」



高齢者が免許を返納する自治体が増え、交通弱者の増加が懸念されている。高齢者が免許を返納する自治体が増え、交通弱者の増加が懸念されている。高齢者が免許を返納する自治体が増え、交通弱者の増加が懸念されている。

高齢者が免許を返納する自治体が増え、交通弱者の増加が懸念されている。高齢者が免許を返納する自治体が増え、交通弱者の増加が懸念されている。高齢者が免許を返納する自治体が増え、交通弱者の増加が懸念されている。

交通弱者 地域で支えて

バス1時間1本友とも疎遠に

2018年1月28日 熊本日日新聞 P.31

高齢者が増加する中で、全国各地で様々な取り組みが始まっています。

現在の都市では、市町村合併もあって、市域において人口の偏りがあります。すなわち、同じ自治体でも地域によって状況が異なるので、移動手段も地域の皆さんと相談しながら進める必要があります。

また、移動手段を確保し元気な高齢者が積極的に外出することは、ご本人の生きがいや健康増進はもちろん、地域経済にも大きな影響を与えます。

自主返納制度

75歳以上の免許保有者

447万人 (平成26年)

自主返納 全国平均 2.8%

(解説アーカイブス2016.11.24「高齢ドライバー 相次ぐ事故を防ぐには」(時論公論)NHK ONLINEより)

自家用車に変わる移動手段(公共交通)を整備するためには

- 1)自家用車の利便性と比べないこと
⇒公共交通は個人交通ではありません。利用される皆さんの生活スタイルを変えること、意識を変えることが必要です。
- 2)地域の状況(地形や人口集積度、集落の形状等)や、運行事業者の状況(有無や会社の体力等)、行政の財政状況によって整備できるメニューは限られます。

HINBUN

2018年(平成30年) 3月7日

県、モデル地区で

高齢者の足実証

高齢者の移動手段の確保は、高齢者の生活の質を高めるために不可欠です。県、モデル地区で高齢者の移動手段の確保に取り組んでいます。高齢者の移動手段の確保は、高齢者の生活の質を高めるために不可欠です。県、モデル地区で高齢者の移動手段の確保に取り組んでいます。

乗り合いタクシー NPOや住民が送迎

免許返納による様々な特典

タクシー料金割引	全国各地
バス・電車運賃割引	全国各地
住宅建築費割引	愛知県など
定期観光バス割引	東京都など
フライパン進呈など	大阪府
温泉の入浴料割引	鳥取県など
メガネ購入費割引	大分県など
ホテル宿泊費割引	兵庫県など
家事代行サービス割引	高知県など
電動車いす購入費割引	神奈川県など
定期預金の年利上乗せ	愛媛県など



アクセスやブレーキの反応を試す高齢者たち(東京都武蔵野市)

少子化が進む中で社会問題化しているのは？ 学校の統廃合によるスクールバスの増加

スクールバス 学校統合を先導 茨城の新設小、登下校に18台

少子化に伴って学校の児童生徒が減り続ける中、茨城県行方市はスクールバスを積極的に活用し、小中学校の抜本的な統廃合に踏み切った。6校を1校に集約した校区では、登下校の子供たちを乗せて18台ものバスが巡る。

廃校への地域の反発、運行費用の確保などのハードルはあるものの、バス通学の光景は今後、各地に広がりそうだ。(日経新聞 2015.5.27)



行方市だけの話ではなく
なってきました！



行方市は茨城県東南部にあり、霞ヶ浦と北浦に挟まれた位置で、平成17年に行方郡の3町で合併、面積166.33km²、人口35,812人。学校統廃合により、全市でスクールバスを45台運行、経費は3億円弱

少子化の進展に伴い、各地で小中学校の統廃合が進められています。それに伴い、通学距離が遠くなる子供たちのために、スクールバスが運行されています。

このスクールバスは学校の登下校の時間のみ運行しておりますので、待機時間（空いている時間）が当然あります。一方、スクールバスが多くなってきたことにより、運行経費が増大し、自治体の財政を圧迫するようになってきました。

そこで、この空いている時間にコミュニティバス等の地域の足として活用しようとする取り組みが進められています。

行方市では、令和元年度、法定協議会の下に、スクールバス事業者等による事業者分科会を設置予定。準備会の段階から、事業者(4条不定期運行)と一緒に、スクール混乗等、路線を維持し持続可能な足にするための検討を進めている。

まちづくりとの連携が求められています！

市民サービスとしての公共交通に対する考え方の違い

- 日本の公共交通は公営・民営を問わず、運賃収入を主体とした運営が当然とされる。
- 民間のバス会社は営利目的企業なので、利益にならないことはしたくないのが本音である。
- そのため、赤字になれば減便や廃止が行われ、利用者減少に拍車がかかる負のスパイラルに陥ることが多い。
- このように、日本の公共交通は独自の進化を遂げており、世界的にも珍しいケースとなっている。
- 欧米の公共交通は税金や補助金を原資とした運営が一般的である。

需要が少ない地域公共交通は市民サービスであるので、全国的に赤字である

- 大都市部を除き、地方部では黒字運行は極めて少ない。
- 需要が少ない地方部では、地元の交通事業者の努力も限られてくる
- 一方、市民サービスとしてみると、公的資金を投入しても維持する必要がある。
- とはいえ、公的資金は無尽蔵ではなく、当てにしている持続可能な地域の足は維持できない。
- 公的資金を少しでも抑え、市民サービスを向上させる知恵と努力が必要となる。

地域公共交通の維持・確保に使われている公的資金は(各地の状況から)

- 地方交付税や特別交付税等、一般会計で扱われるもの(自由度は高い)
- 国(国交省、厚労省、文科省等)や県の補助金や、特別会計で扱われるもの(用途が限られている)
- その他、地域によって交付されている国の補助金、民間等からの寄付金、など

まちづくりとの連携が求められています！

地域の足づくりは、地域の資源を使って、地域で支えることが増えてきました

- ・ 住民が支える①: ボランティア輸送(自治会、地区の有志、ほか)
- ・ 住民が支える②: 公共交通を利用しない人からの協力(バスのファンクラブ、など)
- ・ 地域が支える①: 地元企業の地域貢献活動(広告: ラッピング、ネーミングライツ、寄付)
- ・ 地域が支える②: 送迎車両の活用(社会福祉法人、企業、病院、など)
- ・ 地域が支える③: 自家用車を利用している人からの協力(クルマときどきバス運動)
- ・ 既存の交通手段の活用と連携: タクシー、スクールバス、福祉輸送、自家用有償輸送、など

まちづくりの方向性との連携 ⇒ 公共交通は公共の福祉であり、まちの装置である

- ・ 需要を最大化するための、都市構造、地域特性、都市計画(立地適正化計画)との連携。
- ・ お出かけを増やすための集客施設開発との連携。

短期と中長期、時間軸からの目線で考える

- ・ 地域公共交通の確保・維持で一番大切なのは、地域の意識改革・意識啓発である
- ・ 移動(交通)はライフスタイルに関わるので、公共交通のある暮らしをイメージできるような意識を持っていただくための、地道な努力が必要である。
- ・ 短期的にできることも、中長期を見据えて取り組む必要がある。
- ・ 特に既存の交通事業者が地元にある場合は、地域経済活性化の観点も求められる。
- ・ いずれにしても、地域の皆さんが、WIN=WINの関係になるように、地域に照らした知恵と工夫が求められる。

活性化再生法が改正されました(令和2年11月27日施行)

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

背景・必要性

○人口減少の本格化、運転者不足の深刻化等に伴って、公共交通サービスの維持・確保が厳しさを増している中、高齢者の運転免許の返納が年々増加する等、地域の暮らしと産業を支える移動手段を確保することがますます重要になっている。

○加えて、多様な関係者が連携し、地域経済社会の発展に資する交通インフラを整備することにより、生産性向上を図ることも必要となっている。

そこで…



○地方公共団体が、交通事業者等と連携して、

①公共交通を中心に地域の輸送資源を総動員する交通計画を作成

②最新技術等も活用しつつ、既存の公共交通サービスの改善・充実を徹底するとともに、国が予算面とノウハウ面から支援を行うことで、持続可能な地域公共交通を実現。

参考資料

1)地域公共交通計画等の作成と運用の手引き、第1版(令和2年11月)

2)「持続可能な地域公共交通の実現に向けて」、国土交通省総合政策局地域交通課・杉田茂樹課長補佐のオンライン講演資料、令和2年9月30日

地域自らデザインする地域の交通

「地域公共交通網形成計画」から「地域公共交通計画」へ

(地域交通に関するマスタープランをバージョンアップ)

- 地方公共団体による作成を努力義務化(国が予算・ノウハウ面の支援を行うことで、地域における取り組みをさらに促進)
- 従来の公共交通サービスに加え、地域の多様な輸送資源(自家用有償旅客運送、福祉輸送、スクールバス等)も計画に位置付け
- 利用者数、収支、行政負担額などの定量的な目標の設定、毎年度の評価等(データに基づくPDCAを強化)

地域公共交通計画の考え方

まちづくりと連携した
地域公共交通
ネットワークの形成



地域における
輸送資源の総動員

網形成計画と同様

今般新たに追加

メニューの充実やPDCAの強化により
持続可能な旅客運送サービスの提供の確保

地域公共交通の取り組みを進めるために計画策定は必要か

【計画策定していない自治体の方に伺ってみると…】

- 自家用車移動が主であり、地域からの要望も出ていないので特に必要としない
- 鉄道やバスは交通事業者が対応しているし、庁内に担当部署もない
- わざわざ計画策定するメリットを感じないし、業務が増えるだけでめんどくさい
- 現在、国等から受けている補助は少ない(無い)ので、そのために計画作成する意味を感じない
- そもそも公共交通が無いので検討する必要もない、等等

生活のインフラ、まちの装置として地域公共交通を考えてみませんか？

地域公共交通計画を策定する意義や意味合いは何か

【なぜ、計画策定が必要なのでしょう？】

- 少子高齢化や人口減少社会が進む中で、地域の足の確保は必須となってきた
- 交通政策基本法で、地域の交通手段の確保は地方公共団体が中心となることがうたわれた
- 自治体が取り組み施策を持続的に進めるためには、計画の策定が必要である
- 計画策定を進める中で、誰が何をどのように必要とされているのかが理解できる
- 住民や交通事業者、福祉や教育部局等と情報共有を図ることで、効率的な取り組みにつなげられる
- 地域にふさわしい交通システムを持続的に取り組むための、国庫補助を受けることも期待できる

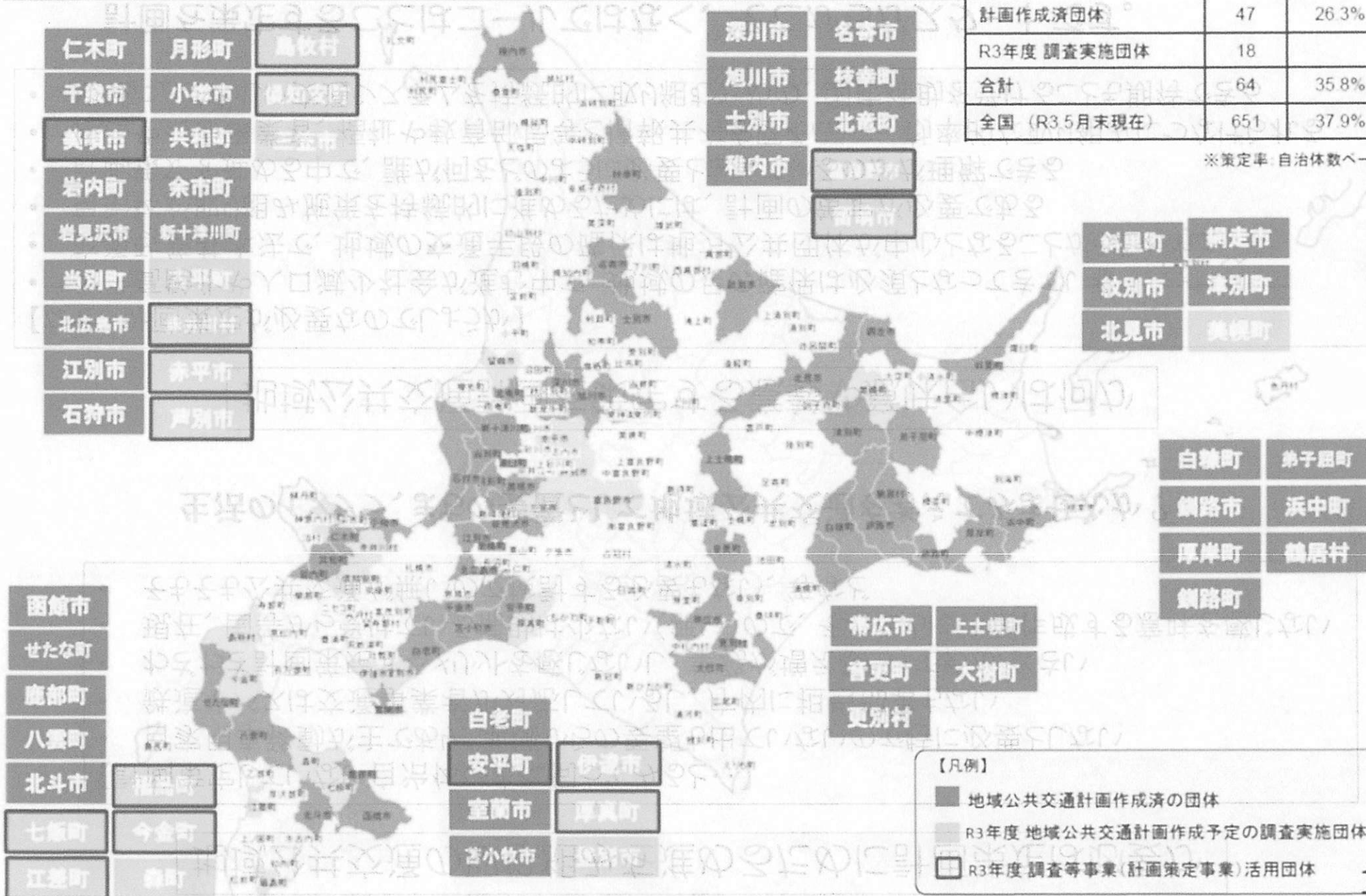
計画を策定することはゴールではなく、そこからがスタートです。

計画策定をきっかけに、本格的な地域公共交通の取り組みを始めましょう！

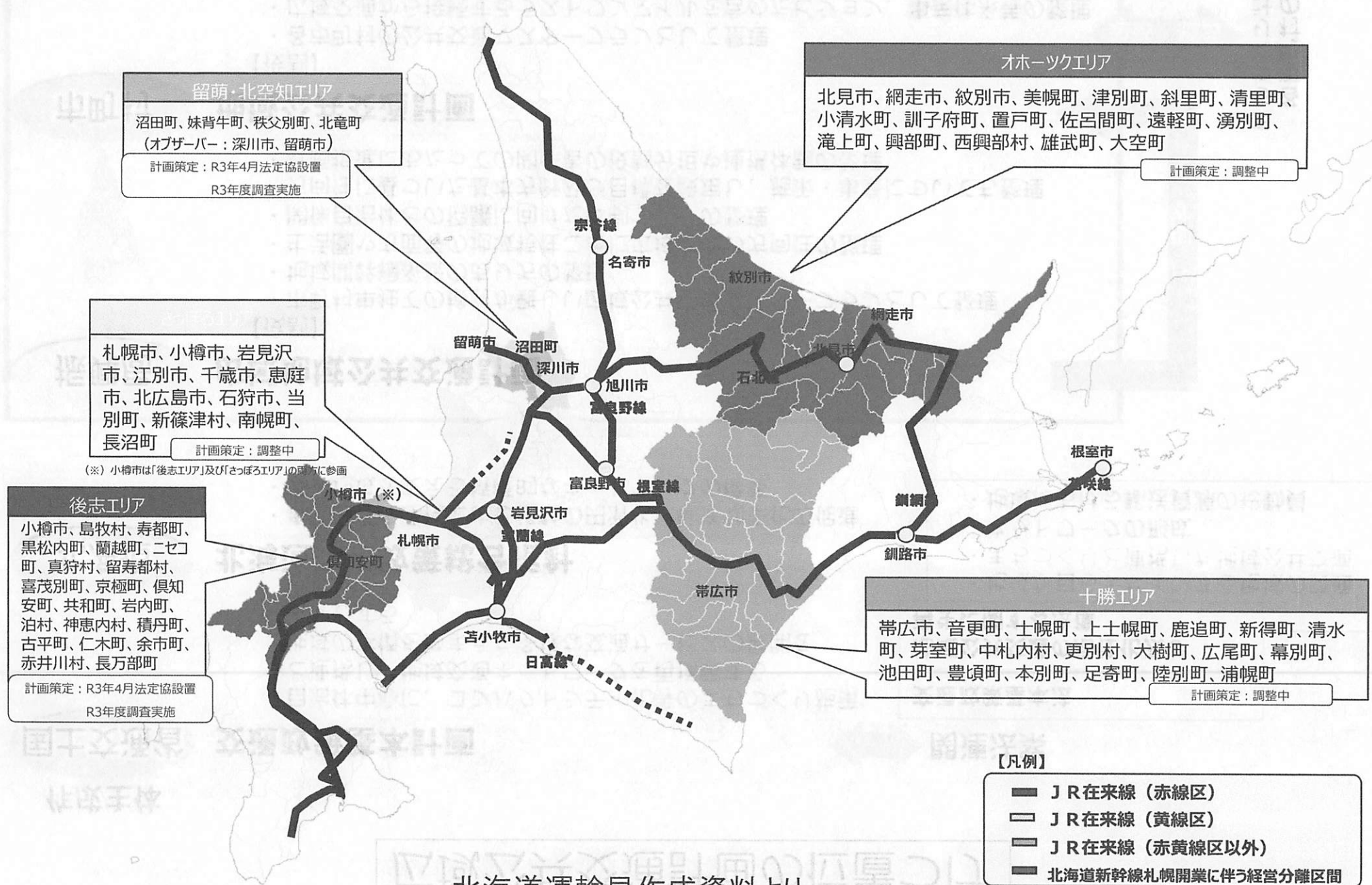
地域公共交通計画[単独]作成状況(R3.6.30現在)

	件数	策定率
計画作成済団体	47	26.3%
R3年度 調査実施団体	18	
合計	64	35.8%
全国 (R3.5月末現在)	651	37.9%

※策定率: 自治体数ベース



広域公共交通計画の調整状況



北海道運輸局作成資料より

広域公共交通計画の位置づけ

作成主体

国土交通省

交通政策基本計画

- ・自治体中心に、コンパクトシティ化等のまちづくり施策と連携し、地域交通ネットワークを再構築する
- ・地域の実情を踏まえた多様な交通サービスの展開を後押しする

関連法案

交通政策基本法

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律

- ・地域が自らデザインする地域の交通
- ・まちづくりと連携した地域公共交通ネットワークの形成
- ・地域における輸送資源の総動員

北海道

北海道交通政策総合指針

- ・事業者等の連携による移動の円滑化・輸送効率化の促進
- ・人・地域を支える持続的なネットワークの構築

振興局

広域地域公共交通計画

【役割】

- ・市町村単独での検討が難しい広域公共交通マスタープランとして整理
- ・地域間幹線系統のあり方の整理
- ・生活圏や方面等の地域特性ごとに広域交通の方向性の整理
- ・関係自治体との協議に向けた体制づくりの整理
- ・方向性に基づいた基本方針及び目標を設定し、施策・事業についても整理
- ・計画推進にあたっての関係者の役割分担や連携体制の整理

市町村

地域公共交通計画

【役割】

- ・各市町村の公共交通マスタープランとして整理
- ・広域交通から接続するラストワンマイルを含めたビジョン、事業体系等の整理
- ・広域交通のあり方については、広域地域公共交通計画に即す

各市町村の
まちづくり計画

連携・整合

即す

即す

広域計画と域内計画の考え方と取り組み方

【交通圏と生活圏】

- 交通圏とは、交通による地域区分であり、中心地に交通流動が集まる範囲とされ、似た言葉として都市圏がある。すなわち、**当該交通手段(交通ネットワーク)によって影響を及ぼす範囲と理解できる**
- 生活圏とは、人が社会的存在として行動する範囲・地域を指し、日常生活とその延長(遠出しない余暇や娯楽など)を営む空間とされる。すなわち、**地域住民が通学・通勤・買物・医療・娯楽など日常生活のうえで、行政区画に関係なく、密接に結合している範囲、領域と理解できる**

【広域計画と域内計画の範囲の考え方】

- 一般に、広域計画は交通圏や生活圏を共有する複数の市町村を範囲とし、域内計画は単独市町村の範囲と理解できる
- 広域の地域公共交通計画は、交通圏や生活圏を共有するエリアを範囲とすることが望ましく、かつエリア内の域内計画との連携や整合性を図ることで、実効性を担保することが求められる

人口減少社会にあっては、全体最適として考えることが有効です。

単独自治体だけで取り組むのではなく、交通圏と生活圏が共通で、価値観を共有できる地域が同じ方向性を持った広域計画と、方向性を共有した個別の域内計画を策定し、計画を推進していくことが実効性と持続性のある取り組みにつながっていきます。

【実効性のある計画策定にむけて】

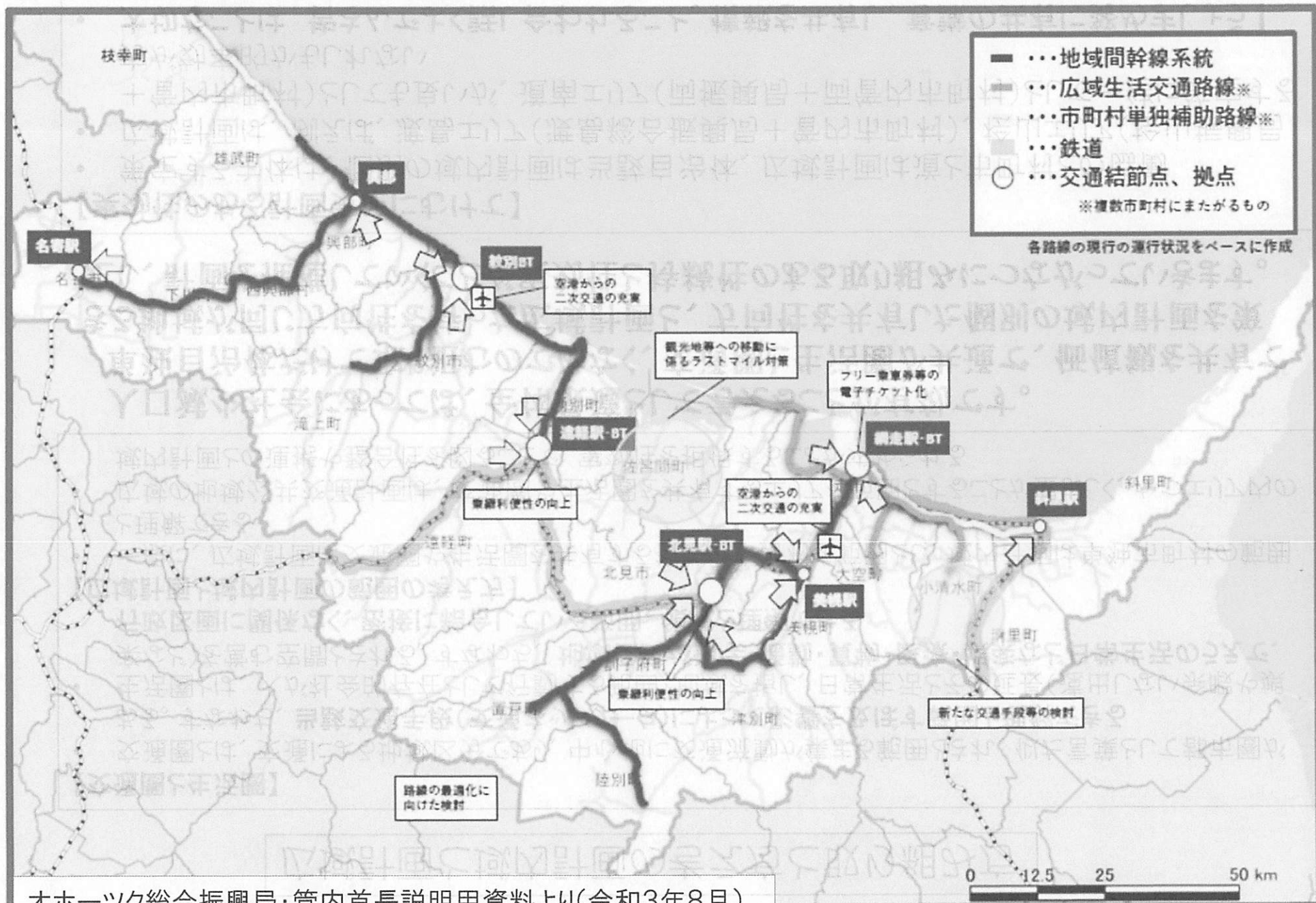
- 策定する主体は、個別の域内計画は当該自治体、広域計画は道と市町村との協働
- 広域計画は、例えば、渡島エリア(渡島総合振興局＋管内市町村)、桧山エリア(桧山振興局＋管内市町村)としても良いが、道南エリア(両振興局＋両管内市町村)として一緒に策定する方が効率的かもしれない
- **大切なことは、皆さんでよく話し合われること。情報を共有し、意識の共有に努めましょう！**

昨年度から一緒に取り組んでいるオホーツク総合振興局の取り組みの一部を紹介します

- …地域間幹線系統
- …広域生活交通路線※
- …市町村単独補助路線※
- …鉄道
- …交通結節点、拠点

※複数市町村にまたがるもの

各路線の現行の運行状況をベースに作成



オホーツク総合振興局・管内首長説明用資料より(令和3年8月)

持続可能な地域公共交通の確保維持を進めるためには

◎計画づくりや計画推進の中で考えていただきたいこと

行政担当者としてどのような地域公共交通像を描いてますか？例えば、

1. お金はかかっても、必要な人に必要な足を提供したい
2. 地域の足づくりの行政負担が増えすぎたので削減したい
3. 交通事業者から路線の撤退を言われているが、何とか維持したい
4. 都市再生等、行政計画に合わせて公共交通ネットワークを整備したい
5. 法律が変わったので仕方なく計画づくりを始めている

それぞれの自治体によっておかれている状況は異なりますので、地域公共交通に対する考え方も異なって当然です。人口減少が進む中で、社会環境も縮小傾向にあります。

置かれている状況を冷静かつ客観的に整理してみましょう！

1. 誰のために進めるのか～利用者ニーズの把握
2. 誰が運行を担うのか～運行事業者の状況把握
3. 誰が経費を担うのか～行政負担額の現状把握

「地域が自らデザインする地域の交通」の実現に向けて

「地域が自らデザインする地域の交通」を実現するには、計画を作成することが目標ではありません。計画作成は、「結果として生じてくるもの」、または「約束事をまとめたもの」です。

計画作成を目標にすると、過去の事例や「作成の手引き」がモノサシとなってしまうがちです。皆さんの地域、自治体は、他と似ているところは多少あっても、別々の個性を持っています。先にフレームワークを作成して始めることは、作業を楽にするかもしれませんが、それでは「地域が自らデザインする」とはなりませんし、本当に計画が必要なのかも判断できなくなります。

まずは自分たちの地域を良く知ることから始めてみましょう。

自分たちの地域を良く知るために、次のようなことを調べてみましょう！
～何からどのように始めるか（振り返る場合でも）～

はじめに～まずはイメージから

- ① 地域が置かれている状況をイメージする
- ② 何が問題になっているのかをイメージする
- ③ どんな課題が考えられるかをイメージする
- ④ どんなまちにしようとしているのかをイメージする

自分たちの地域を良く知るために、次のようなことを調べてみましょう！
～何からどのように始めるか（振り返る場合でも）～

1. ターゲットを絞り込む

- ① 地域公共交通は誰が必要としているのか？⇒自家用車を運転できない人
- ② 地域の状況をよく知る⇒必要とするひとは、どこに、どれだけいて(分布)、どこに行きたいのか(移動の動向・意向、まちの特性・性格)、何のために(移動目的)、どれくらい(移動頻度)
- ③ 調査の仕方を考える⇒お金をかけずに、今あるもの(人)を活用する

2. 地域ネットワークの状況を考える～出発地から目的地まで

- ① 移動するということは何らかの目的があつてのもの
- ② 生活圏という考え方を意識する～行政域ではなく
- ③ 既存の移動ネットワークを理解する
- ④ 移動手段の形態は気にしない

3. 地域内で自家用車ではない移動資源の状況を考える

- ① 地域内で自家用車以外の移動資源を探してみる(行政、民間問わず)
- ② 移動資源ごとに性格が異なることを理解する
- ③ 活用可能性を検討する(全てが使えるわけではない。使える条件を探す)

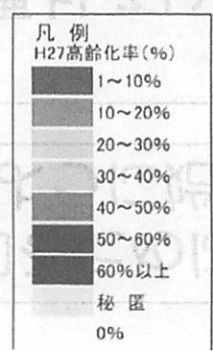
実効性のある具体的な取り組みを推進するためには、ターゲットの絞り込みが重要です！



遠軽町の人口と高齢化率の分布状況

既存の交通サービス(バスルート等)と付け合わせてみると、見えてくるものが出てくる。地域の状況とミスマッチはないか、他のデータも収集しながら、客観的に分析しましょう。

作成協力: 日本データーサービス(株)

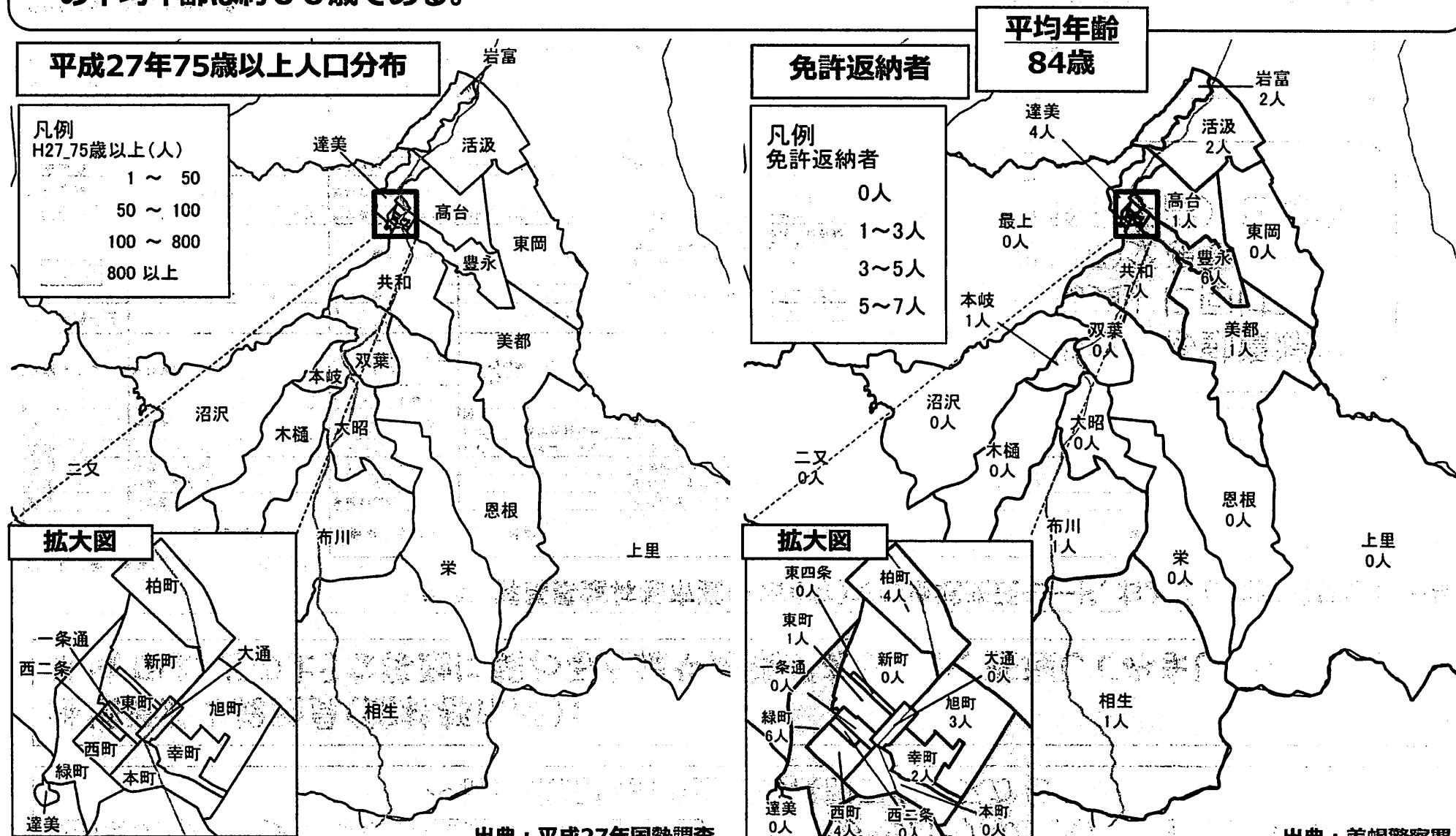


(令和3年度アドバイザー業務調査データより)

②公共交通が必要とされる町民の分布

(津別町地域公共交通計画(R3.3)より)

- ・後期高齢者に当たる75歳以上の人口分布については、比較的市街地に集中している傾向にある。
- ・町民の免許返納状況を整理すると、人口が集中している市街地周辺での免許返納者が多く、免許返納者の平均年齢は約88歳である。



出典：平成27年国勢調査

作成協力：日本データサービス(株)

出典：美幌警察署

地域のデータを収集整理して対象者（ターゲット）の状況を把握する ～群馬県館林都市圏での検討プロセスから

地域資源の総動員(館林都市圏): 地域では、どのような移動に関わる資源や施策があるのか、整理してみましょう

参考:群馬県館林都市圏(1市4町)での地域交通モード、および移動支援施策の一部

館林都市圏 地域交通モード一覧表(一部)

種別	駅、路線等	事業者(主催者)	運賃(円)	区間等	備考	利用者数 (H30)	補助合計金額 (千円)
鉄道	館林駅	東武鉄道		伊勢崎線、小泉線、高野線		11,125	
路線バス	館林・教倉線	つじじ観光バス	700	館林駅～教倉厚大西駅	運行協定	148,657	2,417
路線バス	教倉～太田線	大島タクシー	700	大島町役場～太田記念病院		13,342	
高速バス	エアポートリムジン	日本のバス	片道2,800(館林～羽田)	羽生・館林～羽田空港		11,375	
タクシー	館林地区	つじじ観光バス	初乗600(時間超過使用料)	館林市・教倉町・明和町	51台	294,530	
介護タクシー	館林地区	あひさ、館林衣料、ヘルパーステーション松ぼっくり、神会、ひまわり介護タクシー	10分間400円、20分間700円(介護保険適用900円)				
福祉有償運送		90歳以上お互いさネットワーク	900円/人+125円/人				
スクールバス	東洋大学 教倉キャンパス	東洋大学		館林駅～東洋大学教倉キャンパス			
スクールバス	教倉町内	つじじ観光バス		西岡～館林～西小 1台 館～館内～大島～西小 1台 館内～地蔵院～八間橋～東小 1台 中郷～上五箇～長良神社～会館～東小 1台			
病院送迎	東友整形外科クリニック・病院	特定医療法人 東友会	無料(施設利用料設定)	館林駅～東友整形外科～東友病院			
施設送迎	館林自動車教習所	館林自動車教習所		館林駅～東友整形外科～東友病院 館林駅～教倉町～東友病院			
企業送迎	東洋水産	東洋水産	無料(社員限定)	館林駅～館林寺前駅～東洋水産			
レンタカー		トヨタレンタカー、オリックスレンタカー、ニコニコレンタカー					
買い物支援	館林市内	館林市社会福祉協議会	無料(70歳以上高齢者のみ対象)	寺前地区			
相乗りタクシー	タクシー	明和町社会福祉協議会・JTB・TOYOTA	5,000円/月	明和町内外の移動	2020.10開始予定		

「地域の移動資源の総動員」に向けて、地域の交通モード(移動手段)を総ざらい

館林都市圏 移動支援施策一覧表(一部)

種別	事業名等	事業者(主催者)	助成額(円) H30	条件等	利用者数 (H30)
助成	高齢者通乗等タクシー助成事業	館林市(安全安心課)	19,595,000	70歳以上でいきいき対象者のみ(通乗利用に限定)	32,190
免許送納	高齢者運転免許自主返納支援事業	館林市(安全安心課)	647,500	70歳以上で運転免許を自主返納申請し返納した方	1,295
助成	福祉タクシー利用料助成事業	明和町(介護福祉課)	2,182,230	1.身体障害12級、療育手帳所持、精神障害1級(療育の負担を受けていない) 2.70歳以上の者のみの世帯、70歳以上と65歳以上の者の2人暮らし世帯、ひとり暮らし 生活受給世帯(車を所有し、かつ運転できる者がいない)	2,993
助成	高齢者通乗等助成事業	千代田町(総務課)	4,405,900	15歳以上30歳未満で公共交通機関を利用して町外へ通学通学をする方	

交通モードとのミスマッチを無くすため、地域の移動支援施策を総ざらい

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

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

平成30年度 館林市内 運転免許返納者数

平成31年2月1日現在

■免許自主返納者数(人)

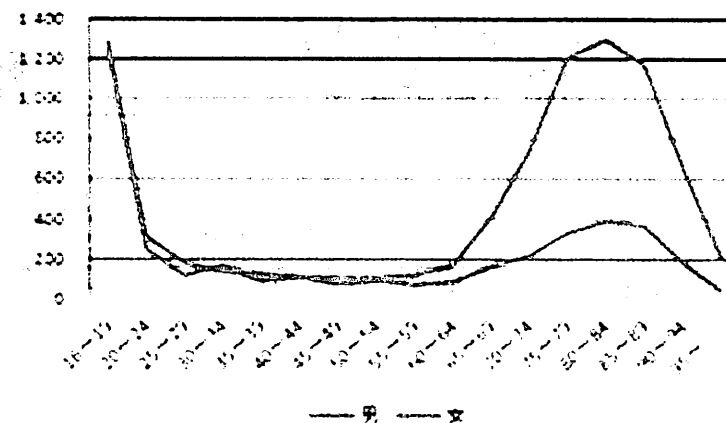
	自主返納者数	割合
70歳以上	214	92.2%
70歳未満	18	7.8%
市全体	232	

■免許返納タクシー等申請者数(人)

	男	女	計
70歳代	39	25	64
80歳代	53	33	86
90歳代	5	1	6
計	97	59	156

申請割合 72.9%

※館林警察署交通課データ(H30.4.17)

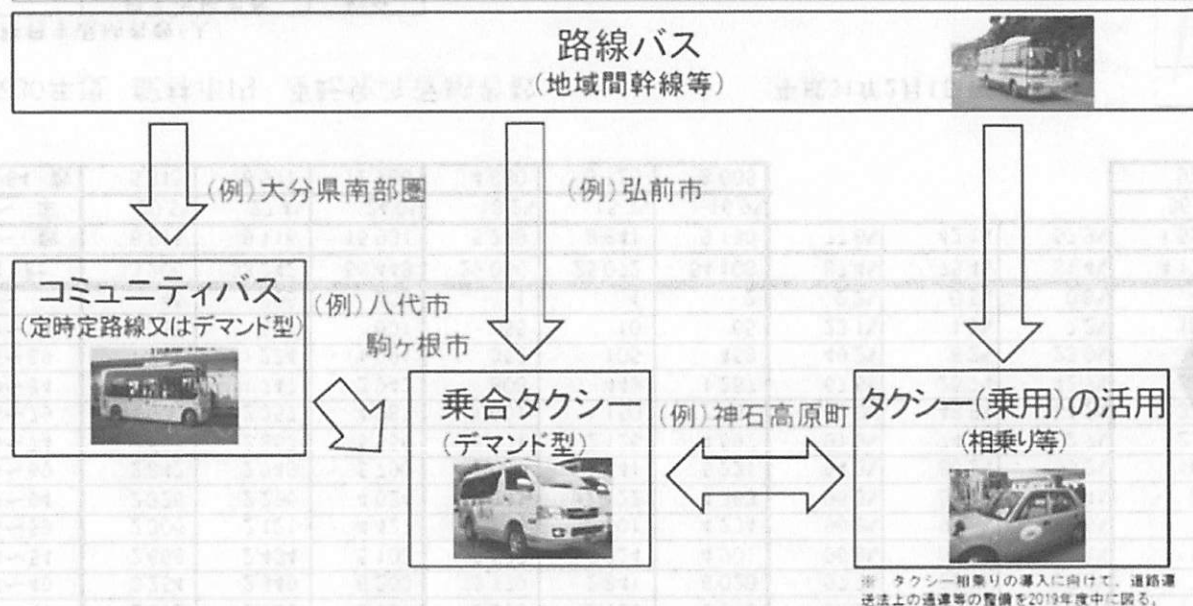


【一口メモ】自家用車利用者等、公共交通を利用していない人を取り込むことは容易ではありません。まずは、自家用車が利用できない人がどれくらいおられるのかを把握することから始めてみませんか。この人達が、いわば利用可能な基礎票となります。地域交通をデザインするときの参考になると思います。

公共交通に対する見方、考え方が変わってきました！

地域の実情に合わせた交通手段の見直し(ダウンサイジング等)の一般的なイメージ 国土交通省

- 地方公共団体、交通事業者等の地域の関係者の協議の下で、
 - ・路線バスについては生産性の向上を図るとともに、
 - ・地域の実情に合わせてダウンサイジング等(車両の小型化、運行経路やダイヤ(頻度等)の見直し等)による最適化を図りつつ、地方公共団体の公的負担によるコミュニティバス、乗合タクシー等の運行
 - ・自家用有償旅客運送の活用、スクールバス、福祉輸送等の積極的活用により、地域の暮らしや産業に不可欠な移動手段を持続的に確保。



※上記に併せて、①運行経路・ダイヤ等の見直し、②利用促進等を実施

バス・タクシーによるサービスの提供が困難な場合

自家用有償旅客運送
(市町村自ら又はNPO等による運行)
(例)鳥取県西部、八幡浜市



スクールバス、福祉輸送、病院・商業施設等の
送迎サービス等の積極的活用





需要規模に応じた
効率的・効果的な運行

定時定路線

路線を定めて運行するものであって、かつ、路線毎にダイヤが定められている運行の形態。
⇒目的地への一定の輸送ニーズ(通学・通院等)を束ねることで効率的にサービスを提供できる。



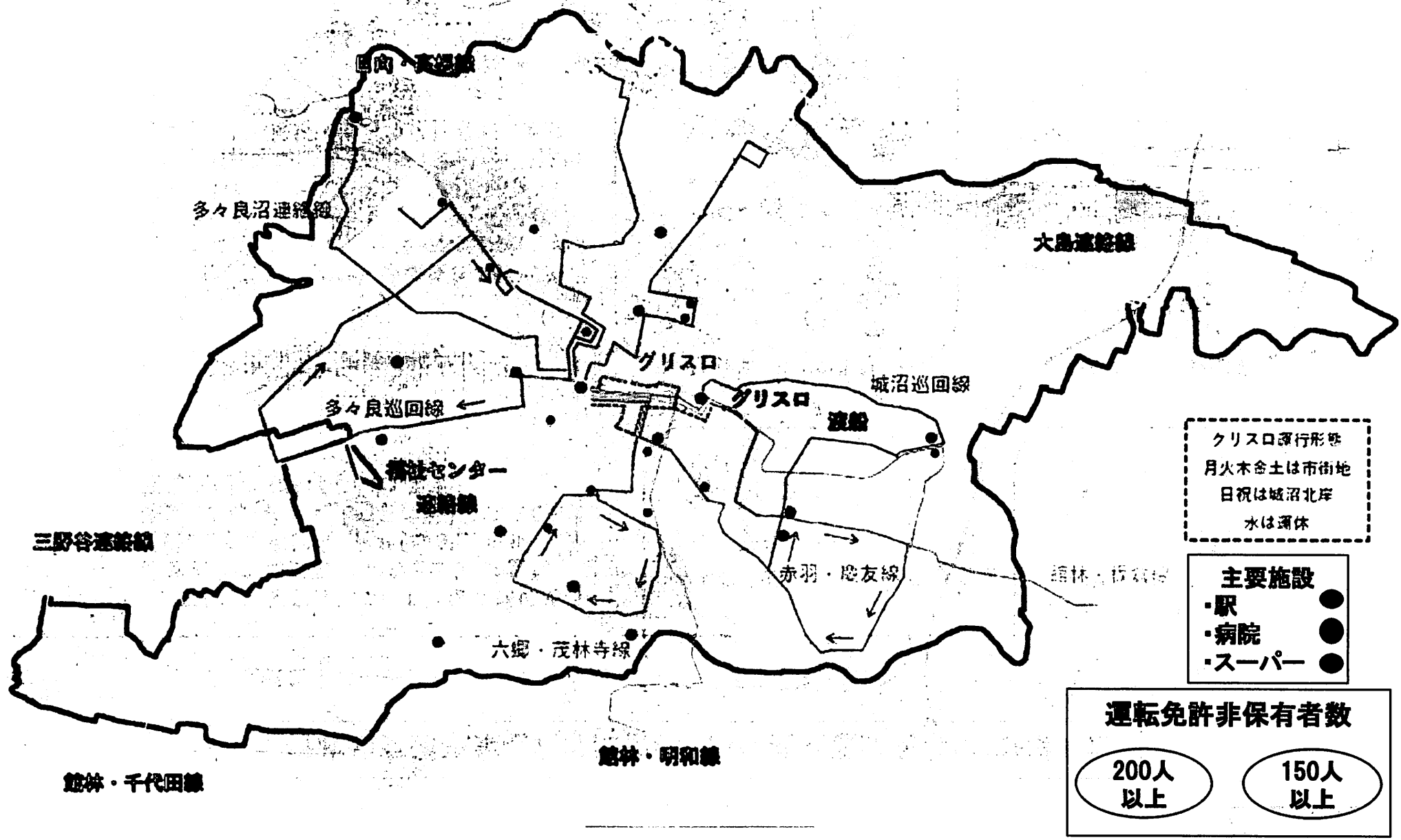
デマンド型

路線・ダイヤを定めず、旅客毎の需要に応じた乗合運送を行う運行の形態。
⇒利用者の輸送ニーズに応じて、運行ルートや乗降場所を柔軟に設定できる。



地域の移動資源の総動員
が明示されました

運転免許非保有者分布と主要集客施設(移動目的先)の分布から検討した、館林市内の交通モードと地域公共交通ネットワーク案(館林市担当者案)



自家用有償旅客運送制度の見直し(H27.4省令改正)

行政や交通事業者だけに頼らない公共交通が可能になりました

①実施主体の弾力化

従来は、実施主体については法人格のある非営利団体に限定していたところ。⇒営利を目的としない自治会、青年団、観光関係の協議会などの「権利能力なき社団」についても実施主体として認めることとします。

従来の実施主体

- ・市町村
- ・NPO
- ・社会福祉法人等



新たに実施主体として認められる団体

- ・自治会、青年団などの「権利能力なき社団」



②旅客の範囲の拡大

従来は、旅客の対象を地域住民又は実施主体が作成する旅客の名簿に記載された者に限定していたところ。⇒地域の交通が著しく不便であることその他交通手段を確保することが必要な事情があることを市町村長が認めた場合には、地域外からの来訪者等も運送できることとします。

従来の旅客の範囲



地域の住民



地域の学生



地域の勤務者



地域内における生活支援ボランティア



新たに対象となる旅客



地域外からの来訪者

※地域の交通が著しく不便であることその他交通手段を確保することが必要な事情があることを市町村長が認めた場合に限り

※その他、「過疎地有償運送」の名称について、都市部等においても当該運送を必要とする地域がある実態を踏まえ、「公共交通空白地有償運送」に改める。

地域の実情に合わせ「全体最適」の発想による北斗市地域公共交通体系の方向性（案）

（改正法施行による計画の作成・運用のポイントを準用して）

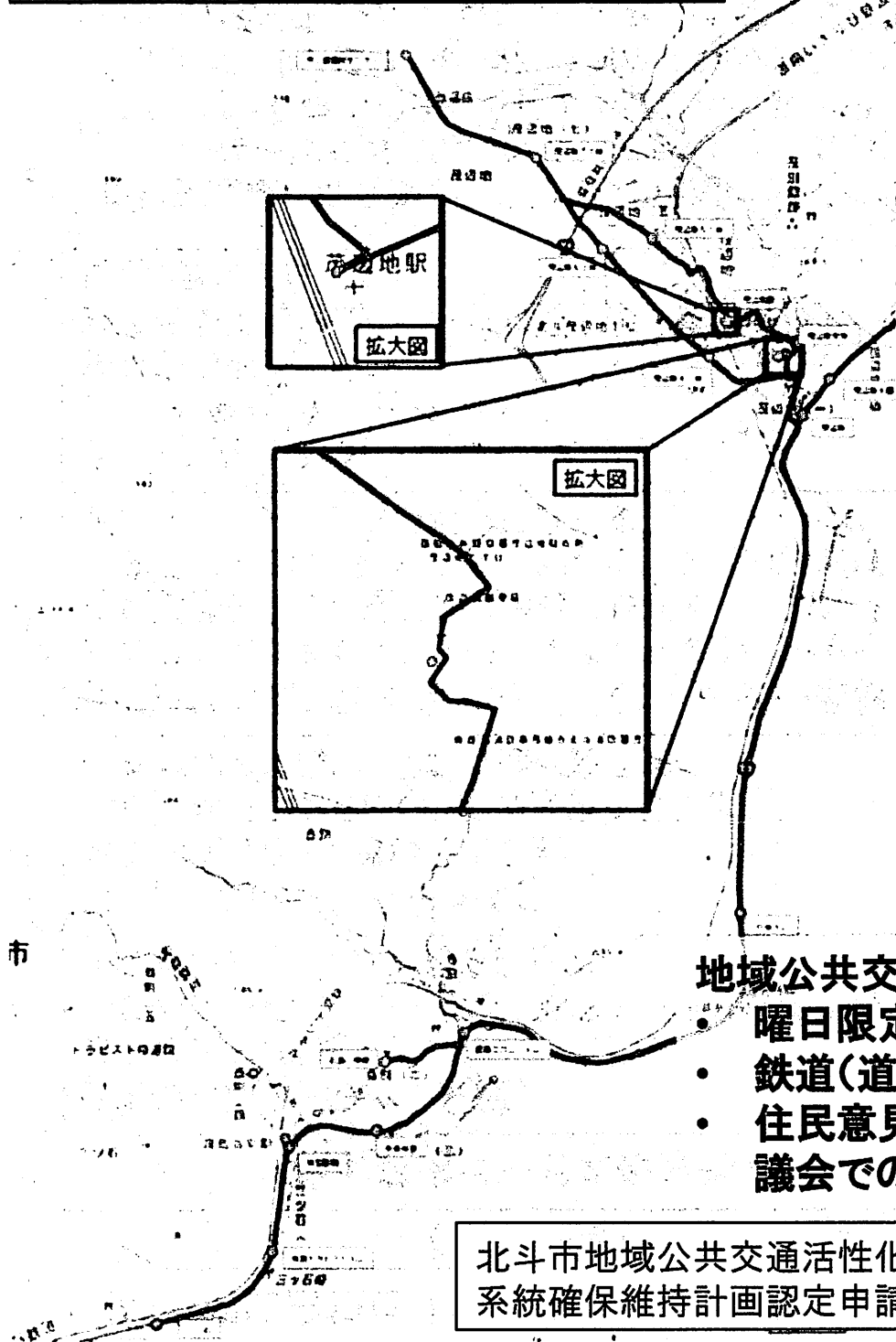
旅客運送サービスの分類等	主対象者	目的等
広域幹線（地域幹線系統） 道南いさりび鉄道 函館バス路線：上磯線（国道228号）、大野線（国道227号） ⇒ <u>広域軸として有効利用を目指す</u>	一般 高校生	広域圏移動 通勤・通学目的が中心 函館方面へのアクセスの強化 速達性、利便性の向上
市内幹線（フィーダー系統） 新函館北斗駅・上磯線（28系統） ⇒ <u>市内移動の軸として路線の充実を目指す</u> ⇒ <u>冬期需要に応じた柔軟な運行を目指す</u>	一般、高校 生、中学生	市内拠点間移動 地域幹線・鉄道との接続強化 通学、買い物、通院等の生活交通
低需要地域旅客運送サービス（フィーダー系統） 巡回ワゴン（コミュニティバス、定時定路線型） ⇒ <u>低需要を捉えた効率的な運行を目指す</u> ⇒ <u>生活交通として利用者ニーズに合わせ、分かりやすい、新たな交通システムの導入を目指す</u>	一般 交通弱者 特に歩ける 高齢者等	市内移動、幹線との接続 買い物、通院、娯楽等の身近な生活 交通 曜日・時間・経路・バス停等は、導入 地域と話し合って一緒に作る
ラストマイル対策 タクシー乗用（タクシー助成等） 福祉有償運送 ⇒ <u>歩行が困難な住民ニーズに合わせ、移動支援サービスとしての充実を目指す</u>	一般 交通弱者	市内外移動、買い物、通院等 ドアツードア型 免許返納対策でも活用 利用者の棲み分けを意識

第5回北斗市地域公共交通活性化協議会資料(R2.12.16)より

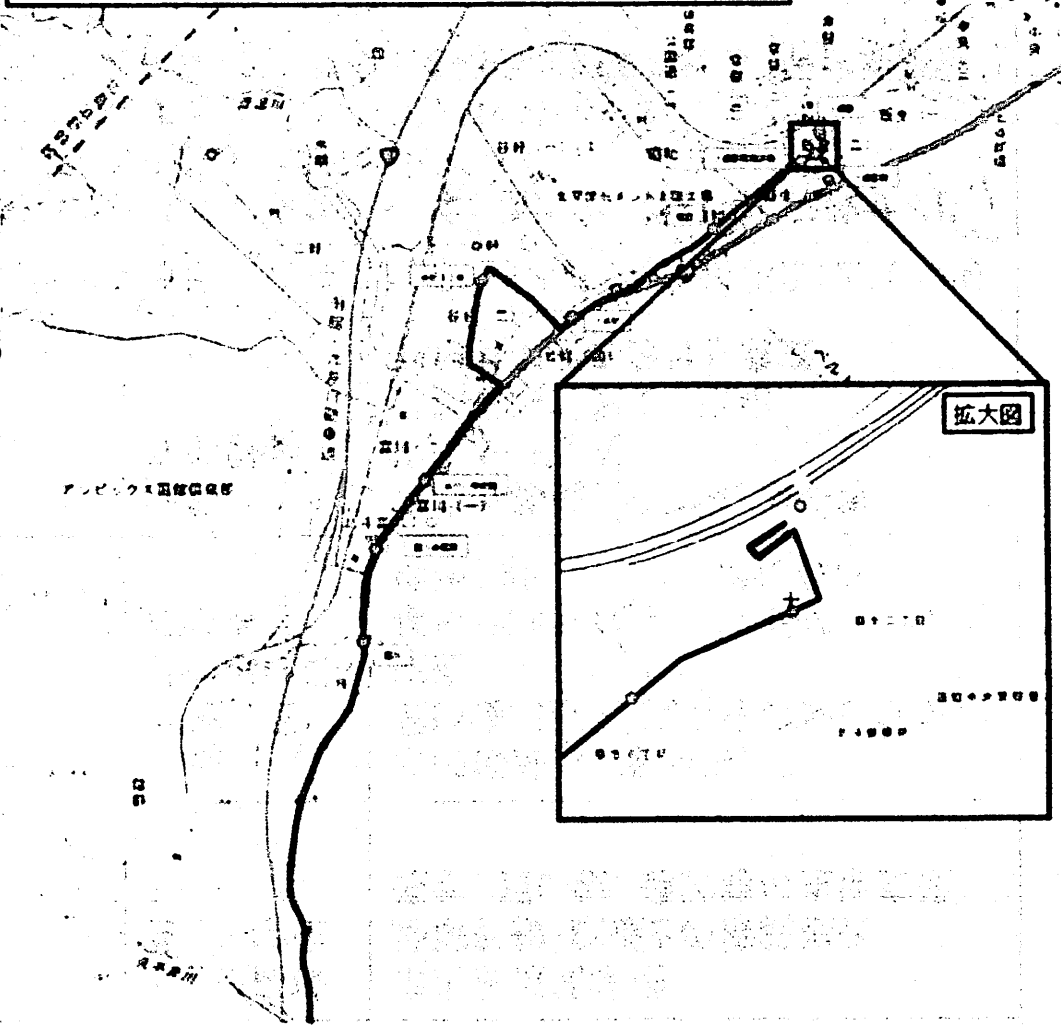
低需要地域旅客運送サービスとして話題になる「デマンド型乗り合いタクシー」は、利用者、運行者、行政サイドで、以下のデメリットが顕著になってきているため、現在各地で見直しが行われている。

- 1)利用者：登録手続きや予約の手間がかかる、予約が集中してとれない、時間が決められない、など
- 2)運行者：広い区域では回送時間が長く非効率になる、予約が無くても車両・運転手は拘束される、居住地が散在していると乗り合いにならない、タクシー乗用と競合、など
- 3)行政：運営コストが高い、収益が低い、など ⇒北斗市の地域・利用者の状況を考慮すると向いていない

茂辺地・石別・上磯線 運行系統図①



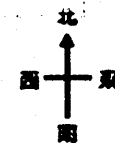
茂辺地・石別・上磯線 運行系統図②



地域公共交通計画の策定と同時に進めた巡回ワゴン運行計画

- ・ 曜日限定の路線定期運行(週2日)
- ・ 鉄道(道南いさりび鉄道)、地域幹線系統(函館バス)と接続
- ・ 住民意見交換会、交通事業者ヒアリング等を踏まえ、法定協議会での議論を経て、令和3年10月運行開始

北斗市地域公共交通活性化協議会「地域内フィーダー
系統確保維持計画認定申請書(R3.6.30)」より



(第2回乙部町地域公共交通会議資料)

・館浦鳥山間の国道通行止めの影響が大きい鳥山以北の住民の生活交通を守るとともに、以前から対策を求められていた江差高校の部活終了後のバスの空白時間の補完するためにデマンド型乗り合いタクシーによる効果の実証試験を行う。

- ・高校豊浜線:令和3年10月1日から令和4年3月31日
- ・姫川鳥山以北線:令和3年10月18日から令和4年3月31日

- ・事業主体：乙部町
- ・運行主体：おとべハイヤー
- ・運行方法：デマンド型乗り合いタクシーで、鳥山以北については、各集落につき3か所程度の停留場所を設け、役場周辺（緑町の範囲内）までと、江差高校発では国道及び迂回路をフリー降車での運行を行う。

- ・利用対象者：江差高校生、鳥山以北と緑町の往来が必要な乙部町民(事前登録が必要)
- ・運行日：江差高校発は通常授業の日、鳥山以北便は平日3日(月・水・金曜日)
- ・運行便数：江差高校発片道1便、鳥山以北発着2往復

・運賃：旧校区単位での定額運賃とする（別表）。座席が必要であれば年少者であっても同額（乳幼児を1座席で抱きかかえる場合は無料）

・車両:ジャンボタクシー(9人乗り)1台

地域幹線系統桧山海岸線のダイヤ削減を受けて、乙部町が実施している試験運行概要

利用者数

降車地	10月	11月	12月	1月
元町	15	12	13	0
緑町	1	2	4	0
館浦	13	13	19	0
合計	29	27	36	0

乘降車地	10月	11月	12月	1月
栄浜A	0	0	1	1
栄浜C	0	1	1	1
元和A	0	0	3	0
元和C	0	0	2	0
合計	0	1	7	2

3 人口減少社会が進む中で、地域で生じてきた課題とその対応策は何か

茨城県桜川市バス「ヤマザクラGO」
～バス需要を創り出す～

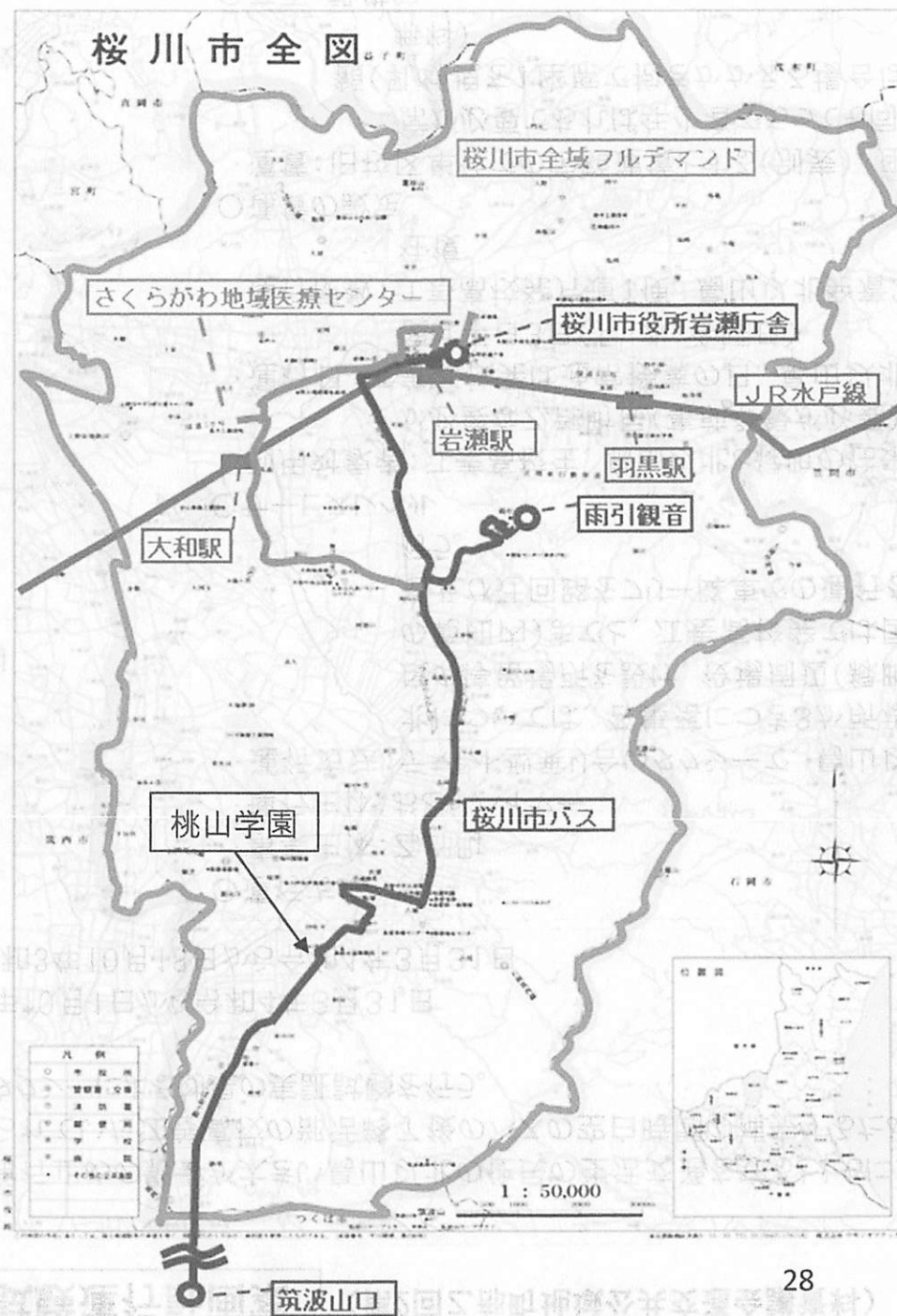


路線バスで通学する子どもたち



市民からの寄付を使って整備した、バス停の待合所

桜川市の公共交通網(平成30年11月現在)



桜川市バス「ヤマザクラGO」利用促進の取り組み（一部） ～乗ってみたいバスを創る～

バスアナウンスは人気声優・櫻川めぐさん
(桜川市出身。さくらがわ応援大使)担当

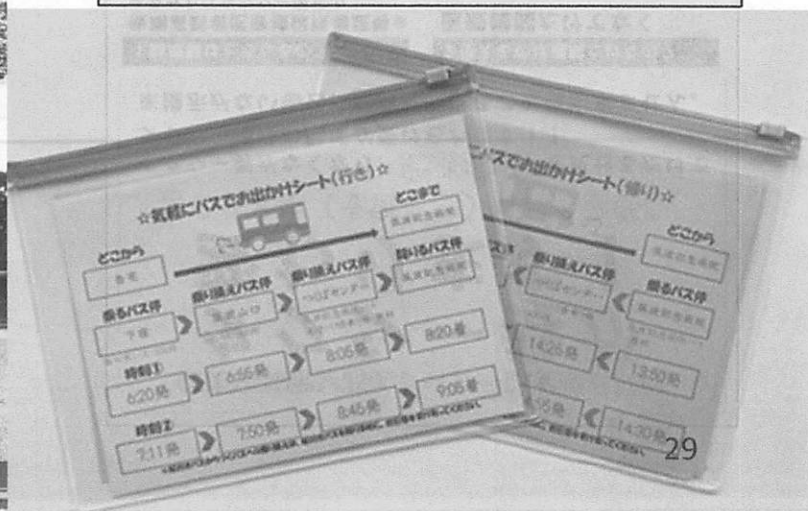
市内の小中高・専門・大学生が利用できる特
別定期券の発行(月額4,000円)

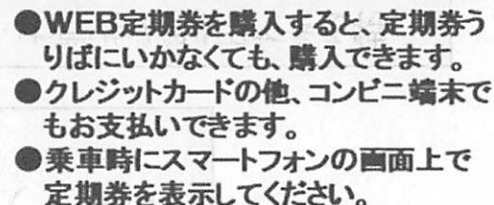


バスラッピング



高齢者への利用促進グッズ
「気軽にバスでお出かけシート」





令和2年度 高齢者通院等タクシー券 利用実態調査結果

	4月		5月		6月		7月		8月		9月		10月		11月		12月		1月		2月		3月		合計		
	通院	拡充	通院	拡充	通院	拡充	通院	拡充	通院	拡充	通院	拡充	通院	拡充	通院	拡充	通院	拡充	通院	拡充	通院	拡充	通院	拡充	通院	拡充	計
集計	1,147	125	1,102	141	1,656	284	1,659	322	1,396	348	1,396	348	1,474	488	1,058	436	1,040	437	857	404	853	522	1,069	695	14,707	4,550	19,257
不明	553	81	694	126	782	186	874	245	903	255	874	276	757	238	712	249	607	290	483	205	530	306	735	421	8,504	2,878	11,382
実績	1,700	206	1,796	267	2,438	470	2,533	567	2,299	603	2,270	624	2,231	726	1,770	685	1,647	727	1,340	609	1,383	828	1,804	1,116	23,211	7,428	30,639

集計枚数(利用者確定) 19,257÷実績枚数30,639

実利用の63%分のデータを1.59倍して実績を推計

R2対象者数 14,494人
R2申請者数 6,338人 対象者の43.7%
実利用人数 2,973人 申請者の46.9%、対象者の20.5%

16枚以上利用 770人 実利用の25.9%

※ヘビーユーザー(自家用移動手段を持たない層)

5~15枚利用 950人 実利用の32.0%

※中間層(家族等の送迎でタクシーを使い分けている層)

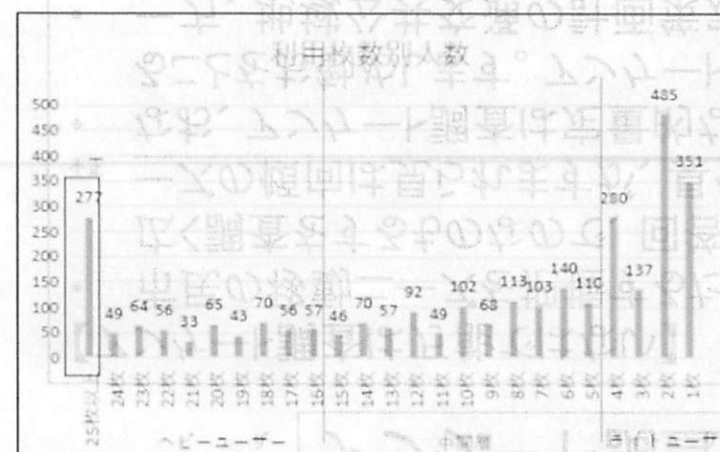
4枚以下利用 1,253人 実利用の42.1%

※ライトユーザー(家族等の送迎で移動が賄えている層)

平均使用枚数 10.3枚/人

25枚以上利用(不正) 277人 実利用の9.1%

不正利用枚数 2,686枚 1,343,000円

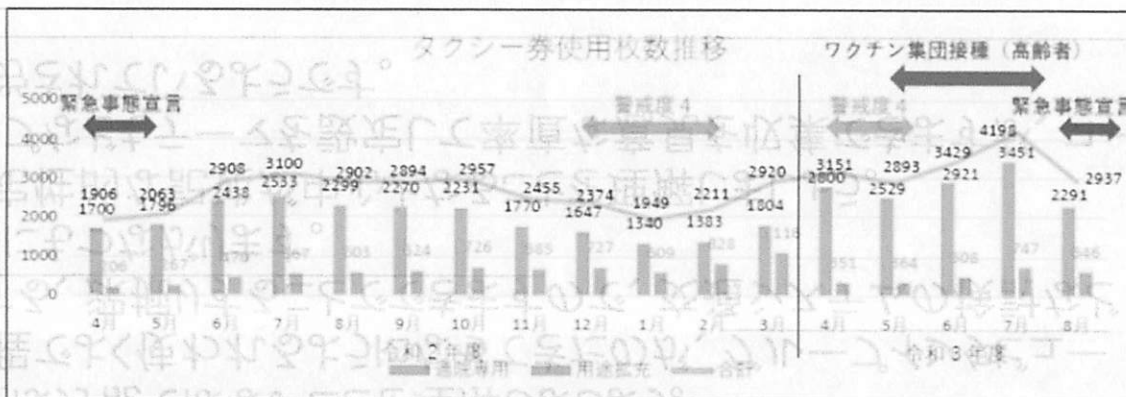


高齢者通院等タクシー券 用途拡充実証実験

	対象者	申請者	申請率	交付枚数	使用枚数	使用率	補助額
R1	14,092	6,445	45.7%	150,962	38,022	25.2%	19,011,000
↓ 24枚中8枚を用途拡充							
R2	14,494	6,338	43.7%	150,912	30,639	20.3%	15,319,500

コロナの影響もあり、申請率・使用率ともに下がる結果となった

→用途拡充しても真に必要な人(免許非保有の高齢者のみ世帯等)しか利用しない



年度初めは通院券の利用が多く、年度末に向けて拡充券の利用が増加傾向

→年度途中で通院券を使い切って、途中から拡充券を通院に利用している(通院枚数不足)

タクシー乗務員73名へのアンケート調査によると・・・

・拡充券の利用頻度が多いのは医療機関と商業施設。その他鉄道駅、金融機関、市役所も利用が見られる。

【利用実態考察】

・移動支援を必要としている高齢者は対象者の約2割に限られており、そのうち約1割は枚数不足による不正利用

→8割の必要のないかたへの交付準備による無駄な事務量やコストが発生している

・個人負担が生じる制度であるため、用途拡充しても無駄な利用は生まれず必要な人しか利用しない

→用途拡充による補助額の大きな増加は見込まれない

アンケート調査とヒアリング調査～そのねらいと効果～

【アンケート調査は万能ではない】

- 市民の移動ニーズを把握するために、アンケート調査が行われます。しかし、アンケート調査は薄く広く調査をするものなので、回答者の希望や要望が強く出やすくなりがちです。そのため、全体のニーズの傾向は見られますが、具体的なところは見えないものです。
- なお、アンケート調査は定量的な集計結果を出しやすいので、対象を絞って必要な状況で実施することをお勧めします。アンケート調査は万能ではないことを理解しましょう。
- 一方、地域公共交通の計画策定過程でよく使われるようになってきたのが、グループインタビュー調査です。こちらは、狭く深く調査をする、深掘りすることでできますので、交通システムの検討などに有効ですし、参加者への意識啓発にもつながります。
- なお、グループインタビュー調査は、定性的な記述が中心となることを理解しましょう。
- その他に、意見交換会やワークショップなどもテーマを設定して率直な意見を収集できますが、コーディネート役(進行役)の選定にご苦労されているようです。

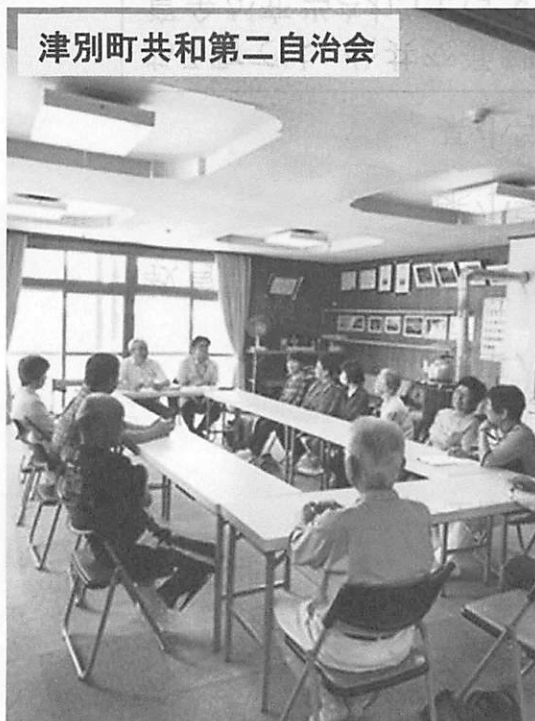
【ヒアリング調査はお勧めです】

- 法定協議会が設置され参加されていても、協議会での発言は難しいことがあります。特に交通事業者や行政の担当部局の皆さんは、建前の意見となりがちです。一方、地域公共交通の施策を推進するためには、関係する皆さんの思い(本音)もお聞きする必要があります。
- そういう中で、ヒアリング調査が多く活用されるようになりました。ヒアリング調査は対面ですので、お互いの本音が出やすく、施策推進の調整のヒントも見つけることができやすいです。また、情報共有が図られますので意見共有もしやすくなりますし、施策推進側の考えも伝えやすくなります。
- なお、ヒアリング項目をしっかりと固めると、項目に固執したことになりやすいので、実施にあたっては大まかなヒアリング項目にして、用意していただきたい内容は事前事後にいただけるように、ヒアリング当日は柔軟に対応することをお勧めします。

如何に信頼関係を築くことができるかは、施策推進の大きなカギとなります！

話を聞く～ヒアリング、意見交換、グループインタビュー、ワークショップ等

津別町共和第二自治会



住民等ヒアリング

北海道津別町（H30年度）
網形成計画策定を前提とせずに、現状と課題の抽出のため、3自治会、老人クラブ、交通事業者、病院、社会福祉協議会、振興公社等へのヒアリングを実施。町民向け講演会で中間報告と方向性の提案。町長以下、福祉部局をはじめ役場内での意識・情報共有、議会、商工会等と情報共有。町の将来像の具現化の手段として法定協議会の設置、地域公共交通計画を策定（R2年度）

茨城県稲敷市（H30年度）

地区を絞り、既存の路線バスに変わる新公共交通システムについて、事業者も交えて検討⇒路線再編と新交通システムの導入へ

千葉県香取市（令和元年度）

中高生ワークショップ。中高生が望む地域公共交通について、学習と意見交換。



住民意見交換会

千葉県木更津市では、H29年度、網形成の策定に向けて、区長会・まちづくり協議会19地区、及びNP0運送事業者で意見交換会を実施

地域の状況を教えていただく！

北海道釧路町では、H27年度より町民とのWSを実施、H29年度は網形成の策定に向けて、町内6地区住民、交通事業者4社、社会福祉法人、商業施設等でヒアリング、意見交換会を実施

八幡台地区



祇園地区



昆布森東地区



別保地区



地域の足を地域住民の皆さんと一緒に考える取り組みを各地で進めています！

例えば、道内のある町の移動・交通施策を全て調べてみました（平成27年度決算）

所管	事業名	内容等
公共交通部局	地方バス路線運行維持対策事業	運行事業者への補助
	乗合自動車借上利用事業	運行事業者への借上料
	高齢者交通費等助成事業	券の交付、運行事業者への支払
福祉関係部局	通所型介護予防事業	運行事業者への委託
	介護予防・日常生活支援総合事業	
	障がい者交通費等助成事業	券の交付、運行事業者への支払
	就労支援事業等通所支援事業	対象者への補助
	地域生活支援事業（移動支援事業）	契約事業者への委託
	社協運営費助成事業（福祉バス運行委託）	社会福祉協議会への補助⇒運行委託
	スクールバス委託事業	運行事業者への委託
教育関係部局	行事バス委託事業（小学校）	運行事業者への借上料
	行事バス委託事業（中学校）	運行事業者への借上料
	某小学校スクールバス運行事業	町所有バスによる運行
	某小学校スクールバス購入事業	町所有バスの購入

ある町では、公共交通部局だけでみると約2,000万円/年ですが、全体の総額では9,000万円を超える公的資金が充当されています。この金額が多いか少ないかは自治体によって異なりますが、まちづくり全体で見えていかないと気付いた時には手遅れになる可能性があります。

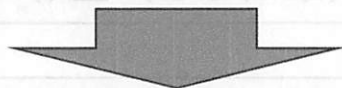
⇒網形成計画の作成過程で関係部局間で情報共有を図ったことで、取り組み方策に反映されました。

先進的な技術の活用に向けて、心がけておくことはなんでしょうか？

近年、生活の足の確保に向け、先進的な技術(AIバス、MaaS、...)が開発され、各地で導入が進んでいます。

が、導入した全ての地域で先進的な技術が成功しているとは言えません。

皆さんの自治体で本当に先進的な技術が必要なのか、をしっかりと自治体の公共交通担当者として、考えることが重要です。



【やってはいけないこと】

- ・ 隣町などの周辺自治体で導入していて、なんとなくカッコいいから、導入してみたい。
- ・ 首長に言われたから、導入してみたい。
- ・ 先進的な技術を導入すると、住民に喜ばれるから、導入してみたい。
- ・ 大手コンサル・ITシステム会社から実証実験等の依頼があり、導入してみたい。

などなど・・・

導入した全ての地域で先進的な技術が成功しているとは言えません！

【考えてほしいこと】

- ・ だれのために、その技術を活用するのでしょうか。そして、その人は、その技術を活用できるのでしょうか。
- ・ 導入しようとしている地域で、どの程度の人が利用するのでしょうか。
- ・ 先進的な技術を活用することで、公共交通の利便性・効率性は向上するのでしょうか。

先進的な技術は、まだまだ導入に多額の経費を要します。
その経費に見合った、導入効果が得られるのか、を考えてください。

信頼できるコンサルなどの相談相手を見つけ、
相談した上で、導入可否を決めてください！

法定協議会のガバナンス強化に向けて～専門家の使い方について～

法改正では、「法定協議会が実効的に機能するために、有識者、コンサルタント等、いわゆる専門家の参加や地方運輸局のサポート強化等により法定協議会の充実と、実効的な議論プロセスの明確化、その確実な実施」が求められている。

これは、大学教員等の学識経験者が、専門家として協議会に参加しているだけでなく（お飾りにするのではなく）、協議会の充実に向けて実効的な役割を果たす必要が期待される。すなわち、法定協議会の主体は、参加されている皆さんであるので、参加者が当事者として役割を果たされるように専門的な知識を持って指導・助言することが求められるようになる。

実質的な専門家が限られている中で、学識経験者にとらわれずに、実効力のある専門家を、地域の事情に合わせて上手に使う（参加してもらう）ことをお勧めしたい。

ご参考までに、小生の法定協議会への参画（R3年度）状況を示しますが、自治体によって様々です。

【議決権あり】

会 長：千葉県香取市 副会長：茨城県桜川市、稲敷市
委 員：北海道津別町、千葉県南房総・館山地域（広域）、茨城県古河市

【議決権なし】

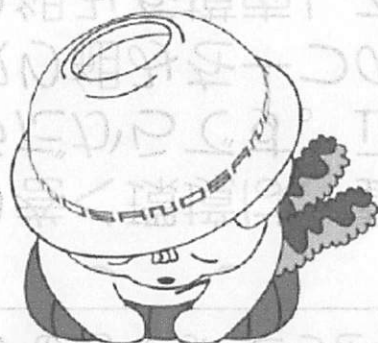
アドバイザー：北海道釧路町、乙部町、森町、北斗市、群馬県館林市外四町（広域）

「地域が自らデザインする地域の交通」の取り組み方の総括に代えて

- 先ずは計画策定ありきではなく、地域が置かれている状況を冷静かつ客観的に眺めてみましょう。
- 今一度、地域公共交通の5W1Hを意識してみましょう。
- 路線型かドアツードア型か等、交通システムありきではなく、地域の状況とのマッチングに留意しましょう。
- AIや自動運転等、IoTを使った新技術の導入は慎重にしましょう。⇒メディア情報に躍らせることなく
- 行政担当者が成長できる、伴走する専門家やコンサルタントを探しましょう。⇒計画作成は行政担当者が主体でも可能です
- 津別町の取り組みを通じて勉強になったこと
 - ① 担当者が素人的な発想をぶつけてくる⇒専門家が気づかされる
 - ② 専門家の知識・情報をぶつけて選択肢を検討する
 - ③ 持続可能なシステムを一緒になって考える
 - ④ 関係する色々なところを巻き込む、発信する、信頼関係をつくる

交通を取り巻く環境は、動きが速いです。それは、交通は生活に密着したインフラだからです。正解はありませんので、関係する法制度や先行している取り組みを一つのモノサシとして、自分たちに合った、地域に合った取り組みを模索していきましょう！

ご静聴ありがとうございました！



講話資料の作成にあたっては、北海道運輸局の皆さんや関東運輸局との意見交換、また北海道オホーツク総合振興局や釧路総合振興局、檜山振興局、津別町、釧路町、紋別市、遠軽町、森町、北斗市、乙部町等道内自治体の皆さんとの情報交換、くしろバス、北海道北見バス、函館バス等交通事業者の皆さんとの情報交換、茨城県桜川市、稲敷市、群馬県館林市、栃木県佐野市からの情報提供、および日本データサービス(株)のご協力を得たことに、深く感謝いたします。



「ゆるキャラ®グランプリ2013」第1位
佐野ブランドキャラクター「さのまる」仕掛け人です。
ちょっと古くなりましたが(苦笑)

解説・地域公共交通マイスターとは

地域公共交通マイスター制度は、地域公共交通の維持・利便性向上・活性化に向けて、地域が主体的に実践する先進的・独創的な取組みを中心となって推進し、知識、経験、熱意を有する方を関東運輸局長が「地域公共交通マイスター」として任命するもの。

任命された「地域公共交通マイスター」は、地域公共交通の諸課題について、より多くの地域が積極的に取り組む気運を高めるため、自らの取組みから得た知識、経験、熱意を、あらゆる機会を利用して発信する役割を担う。

2020 年 7 月 30 日

網 走 市

網 走 バ ス 株 式 会 社

株式会社 NTT ドコモ北海道支社

**「AI 運行バス」システムを活用した
網走どこでもおでかけ「どこバス」の実証実験を開始
～網走市の持続可能な地域公共交通の構築をめざした取り組み～**

網走市(網走市長 水谷 洋一)、タカハシグループの網走バス株式会社(代表取締役社長 小澤 友基隆、以下、網走バス)、株式会社 NTT ドコモ北海道支社(執行役員支社長 櫻井 俊明、以下、ドコモ)は、2020 年 8 月 1 日(土曜)から 11 月 30 日(月曜)までの 4 ヶ月間、網走市内においてドコモの「AI 運行バス^{®※}」システムを利用した新たな交通手段の創出をめざし、網走どこでもおでかけ「どこバス[™]」(以下、「どこバス」)の実証実験を開始します。なお、本実証実験期間中、「どこバス」は網走市内(駒場地区・潮見地区・つくしヶ丘地区・鱒浦地区の一部の計 4 地区)にて、一般のお客さまに 1 回 300 円(税込)でご利用いただける実証運行として提供いたします。地域住民の生活の足となるドコモの「AI 運行バス」システムの活用は北海道初の取り組みとなります。

これまで網走市内では、朝・夕方以外の時間帯の路線バスの利用者が少ないことなどの課題があり、また利用者からもバス停の設置場所が遠いことや路線バスの便数が少ないことに不満の声をいただいております。この課題解決や今後の更なる利用者数減少を見据え、持続可能な地域公共交通の構築をめざし、「どこバス」の実証実験に取り組みます。なお、今回の実証実験の事業主体は網走市、運行事業者は網走バス、ドコモの「AI 運行バス」システムを使用します。

「AI 運行バス」システムは、乗りたいときに行きたい場所まで自由に移動できるオンデマンド交通システムとしてドコモが 2019 年 4 月に全国で商用開始したサービスです。リアルタイムに発生する乗降リクエストに対して、AI を使い膨大な計算量から効率的な車両・ルート(乗り合わせる組合せ)をリアルタイムに算出します。お客さまがスマートフォンのアプリや電話から行った予約をもとに AI が車両配車を行うことで、お客さまにとって効率的な移動を実現します。

「どこバス」は「AI 運行バス」システムを用いて、利用者が呼びたいタイミングで専用の Web アプリや電話で予約することで、リアルタイムに最適な車両配車を行います。これにより利用者はこれまでの定時定路型バスとは異なり、時刻表に縛られることなく、乗りたいときに乗車し、行きたい目的地に移動することができます。実証実験では既設のバス停 82 カ所に加え、仮設のバス停を 26 カ所設けることで、課題であった近隣住民の皆様の利便性向上を実現し、利用者のいないバス停を経由せず、効率的な車両運行が可能になります。なお、実証実験期間中は 1 回 300 円(税込)で利用でき、ドコモショップ網走つくしヶ丘店・ドコモショップオホーツク網走店・網走バスターミナルでは、1 か月間乗降が自由にできる 1 か月間乗り放題サービス券を 3,000 円(税込)で販売します。なお、ドコモショップでは専用 Web アプリの使い方をスマホ教室(無料)でご案内します。

「どこバス」は利用者の利便性向上と車両運行の効率化を実現する可能性があり、持続可能な地域公共交通の構築に向けた新たな交通手段として期待されます。

3 者はICTを活用した取り組みを通じて、住民の更なる利便性の向上に取り組んでまいります。

※ 「AI運行バス」とは、人工知能(AI)によるリアルタイム処理の活用により、需要に応じ、最適な時間に、最適なルートで、最適な運行を行う、NTTドコモの提供するオンデマンドモビリティサービスのサービス名称です。ドコモと株式会社未来シェアが共同開発を進めているモビリティサービスプラットフォームにより実現します。

* 「AI運行バス」は株式会社NTTドコモの登録商標です。

* 「どこバス」は網走バス株式会社の商標です。

本件に関する報道機関からのお問い合わせ先		
網走市 観光商工部 商工労働課 秋葉・中村・坂本 TEL:0152-44-6111 (内線292)	網走バス株式会社 常務取締役 明神(ミョウジン) TEL:0152-43-4101	株式会社NTTドコモ北海道支社 企画総務部 広報室 山口・山谷・佐藤 TEL:011-242-6874

「どこバス」実証運行概要

1. 運行期間

- (1) 運行期間：2020 年 8 月 1 日（土曜）～2020 年 11 月 30 日（月曜）（予定）
- (2) 運行時間：10：00～16：00

2. 運行エリア

- (1) 運行エリア：網走市内 駒場地区・潮見地区・つくしヶ丘地区・鱒浦地区（一部） 計 4 地区
- (2) 乗降場所：運行エリア内 108 カ所（既存バス停 82 カ所と新規設置の 26 カ所）

3. ご利用料金（運賃）

- (1) 乗車 1 回：300 円（税込）※
 - (2) 1 か月間乗り放題サービス券：3,000 円（税込）
- ※大人 1 名につき小学生未満 1 名無料

4. サービス購入可能場所

運行期間中は網走市内のドコモショップ 2 店舗・網走バスターミナルにて、「どこバス」1 か月間乗り放題サービス券の販売を行います。

<ドコモショップ>

- ・ドコモショップ網走つくしヶ丘店（網走市つくしヶ丘 1-1-8）
- ・ドコモショップオホーツク網走店（網走市新町 2-2-3）

<網走バスターミナル>

網走市南 2 条西 1 丁目 15 番地

5. ご利用方法

Web アプリ※、コールセンターより予約・キャンセルが可能です。

- (1) Web アプリ： <https://customer.ride.ai-bus.jp/abashiri1020/passenger/>

※Web アプリについてはドコモショップの「スマホ教室」にて使い方講座を開催します。（無料）
参加を希望の場合、事前に各店舗へお問い合わせください。

〈Web アプリ イメージ図〉



(2) 「どこバス」コールセンター：0152-67-5611（電話受付時間：10：00～15：45）

6. 車両

ワンボックス型車両 1 台（網走バス車両にタブレットを設置）

〈走行車両イメージ〉



7. 実証実験における各者の役割

団体名	役 割
網走市	・事業主体 ・費用の負担 ・地域住民、関係団体、施設への説明・調整
網走バス株式会社	・運行、予約業務 ・既存停留所の提供
株式会社 NTT ドコモ北海道支社	・「AI 運行バス」システムの提供 ・ドコモショップでの利用相談窓口の設置

8. その他

(1) 運行エリアやご利用方法の詳細については、網走市公式ウェブサイトをご確認ください。

網走市公式ウェブサイト

http://www.city.abashiri.hokkaido.jp/410public_transport/abashiridokobus.html

(2) この事業はサマージャンボ宝くじの収益金を活用して実施します。



令和4年度 政務活動報告書（2）

会派又は議員名 佐藤 立

政 務 活 動 期 間	令和4年11月14日～11月15日（2日間）
政 務 活 動 先	兵庫県丹波篠山市、大阪府交野市
政務活動参加者	佐藤 立（1名）
政 務 活 動 項 目	○my 助産師による産前産後ケア ○助産師による継続ケアの実例
政務活動項目に係る（目的・結果等の概要・所見）	別紙のとおり

2023年3月29日

政務活動費研修報告

当別町議会
議員 佐藤 立

1. 目的

妊娠から出産、産後までのマタニティ継続ケアを導入する必要があると考え、行政主体・民間主体で継続ケアを実施している先進事例を視察し、今後の当別町における導入に向けて必要な検討事項を洗い出すことを目的とする。

2. 研修先

- a. 兵庫県丹波篠山市My助産師ステーション(2022年11月14日)
- b. 岸本助産院(大阪府交野市)(2022年11月15日)

3. 行程

別紙工程表の通り

4. 同行者

なし

5. 兵庫県丹波篠山市My助産師ステーション報告

丹波篠山市では、2021年8月から「My助産師による産前産後ケア¹」をはじめている。これは、母子健康手帳交付を担当した助産師が、妊娠16～20週目に行う第1回産前ケア、妊娠30-34週目に行う第2回産前ケアと、出産後の赤ちゃん訪問(産後ケア)を継続して担当するものである。この事業を担当する助産師は3名で、丹波篠山市子育て世代包括支援センターふたば内に設置されているMy助産師ステーションに配属されている。

研修当日は、助産師の成瀬郁さんと丹波篠山市保健福祉部山下好子部長(健康担当)から、事前にお送りしていた以下の質問項目にしたがってお話を伺った。

- a. 本事業を導入するに至った経緯及び導入に当たって障害となったこと。
 - i. 丹波篠山市は1999年に旧多紀郡篠山町・今田町・丹南町・西紀町の4町が合併して篠山市として誕生し、2019年に丹波篠山市に改称した。
 - ii. 合併に伴い、母子健康手帳発行を含め母子保健業務は丹南健康福祉センター1か所に集約された。
 - iii. 合併前は4町合計で400名程度の出生数であったが、その後減少が続ки、2017年には263名、2020年には214名まで減少している。
 - iv. 兵庫医科大学ささやま医療センター(丹波篠山市黒岡5番地)は分娩休止中。市内で分娩を取り扱うのは医療法人社団タマル産婦人科(丹波篠山

¹「My助産師ステーションについて」(丹波篠山市WEBサイト
<https://www.city.tambasasayama.lg.jp/soshikikarasagasu/kenkoka/ninshinshussan/14741.html>)

市東吹404-1)の1か所のみで、出生の約40%を同クリニックが対応している。

- v. 残りの60%は丹波市、三田市、神戸市北区など市外で出産している。
 - vi. 兵庫医科大学ささやま医療センターは、市からの補助金を受けて分娩を取り扱っていたが、2019年5月に分娩取り扱いを休止した。そこで、市として分娩取り扱いを行うバースセンターの設置を検討した。
 - vii. その後、地元クリニック等と協議の結果、分娩を取り扱わないケアセンターを設置することとなった。
 - viii. なお、市では2016年に子育て世代包括支援センター「ふたば」を開設し3－4名の保健師が担当していた。支援は、高リスクの妊産婦に限られていた。
 - ix. 2021年に兵庫県のモデル事業としてMy助産師による産前産後ケアを開始した。
 - x. 所管は保健福祉部健康課で、正職員16名（保健師2名、栄養士9名、事務職員5名）、会計年度任用職員9名の25名体制で、助産師は会計年度任用職員として3名が配置されている。
 - xi.
- b. 保健師がスクリーニングをしたうえで、ハイリスクの妊産婦に対して助産師が支援するという枠組みが、多い中で、すべての妊産婦を対象に事業を構築できたのはなぜか。
- c. 本事業にかかる予算と財源構成
- i. 令和4年度の事業費は6,896万円で、国2/3、県1/6、市1/6の負担である。事業費内訳は、助産師人件費620万円、産後ケア228万円、市単独で実施した出産支援金2,300万円（10万円×230）などである。
- d. 本事業の導入による効果
- i. 初産婦だけでなく、2人目3人目の出産の際も、2人目3人目ならではの悩みがあることがわかった。
 - ii. 産後の赤ちゃん訪問が早くなった。おおむね1か月健診までに赤ちゃん訪問を行えるようになった。
 - iii. 産前ケア、産後ケアで継続して訪問することで、父親との接点が増え、出産により深くかかわってもらえるようになった。
- e. 本事業の利用状況及び利用を希望しない場合の主な理由
- i. 特に初産婦の場合、母親自身が継続ケアのニーズに気づいていない例も見られた。
- f. 本事業を利用した妊産婦やその家族等からの評価（良かった点、悪かった点）
- g. 助産師の訪問が5回以上となることもあるのか。
- i. 訪問回数は妊産婦の状況で変化することがある。

- h. 4か月児健診などの健診や、子育て相談等にも助産師が参加するのか。
 - i. 健診には参加しないが、「ママの安心おっぱい相談日」では助産師が子育て相談に対応している。
- i. 保健師と助産師の役割分担
 - i. 保健師は地区担当として地区ごとに分担している。保健師と妊婦の関係づくりは今後の課題である。
 - ii. 助産師は、妊婦と最初の関係づくりを行う。原則として。妊婦と最初に面談した助産師が継続して担当する。
 - iii. なお民生児童委員も、2013年からニコニコ訪問として新生児家庭を訪問している²。
- j. マイ助産師とかかりつけ医療機関の情報共有などの連携状況
 - i. 兵庫県による「養育支援ネット」システム³の所定様式で情報共有を行っている。
- k. 本事業の導入前後での、制度の必要性や重要性など認識の変化（市民、助産師、保健師、医師、行政）
 - i. 妊婦に、「自分が能動的に出産する」という感覚が広まり、早産率が有意に低下している。
 - ii. 保健師には、昭和40年代から地域の母子保健を担ってきたという意識があった。助産師のかかわりが増えることで、この保健師の意識に変化が生まれつつある。
- l. 事業開始後に新たに判明したニーズや実施上の課題
 - i. 母親のなかには、親や地域にたよることが苦手な方が増えてきている印象がある。
 - ii. 地域で支えていく関係づくりが必要である。
 - iii. 産後の訪問はニーズが低いと感じている。
 - iv. 助産師が母乳育児や子育てに関する相談を受け付けている「ママの安心おっぱい相談日⁴」は母乳に関する相談だけ、と認知されてしまっている。実際は幅広く子育て全般についても相談対応をしているので名称が適切ではない。
- m. 本事業を今後も継続実施するにあたっての課題
 - i. 現在会計年度任用職員である助産師を正職員として、待遇改善を図りたい。

² 「「おめでとう」で「見守り」に 新生児訪問事業スタート 篠山市民生児童委協」（丹波新聞WEBサイト2013年5月19日）

³ 「医療と保健が連携した「養育支援ネット」システムについて」（兵庫県WEBサイト <https://web.pref.hyogo.lg.jp/kf17/boshi.html>）

⁴ 「ママの安心おっぱい相談日」（丹波篠山市WEBサイト https://www.city.tambasasayama.lg.jp/material/files/group/18/20220408_sangocare_soudanbi.pdf）

- ii. 会計年度任用職員の報酬は病院勤務より安く、市で働くことで収入が半分になった助産師もいる。

n. 視察研修の状況

	
丹南健康福祉センター外観	研修の様子1
	
研修の様子2	丹波篠山市の玄関口 JR篠山口駅

6. 岸本助産院報告

岸本助産院は、大阪府郊外の交野市にある民間の助産院である。院長の岸本玲子さん(助産師)の自宅1階を利用した自宅兼助産院で入院用の個室を3室備える。また、岸本助産院から車で5分ほどの場所に、古民家を改装して同院が運営するシェアハウス「産巢日」(むすび)があり、ここを中心にして産前産後から子育てまでを支える地域のコミュニティが成立している。

研修に当たっては、産巢日で岸本助産院で出産経験のある方からお話を伺ったうえで、岸本助産院に移動し岸本院長からもお話を伺った。なお、出産ケア政策会議の中野裕子さんに研修のコーディネートをしていただいた。

要点は以下の通り。

- a. 行政による産後ケア事業の拡充も重要だが、産前・産後ケアというアプローチでは出産が入らないため、継続ケアは実現しない。

- b. 年間出生数が50-60名程度の地域であれば、継続ケアに取り組む助産院が1つあるだけで、希望する妊産婦が継続ケアを受けられる。
- c. 自宅兼助産所は、設備基準が面積要件のみでほばない⁵ので、初期費用が安く改行しやすい。
- d. エコーなど最低限必要な設備はリースで調達できる。
- e. 助産院の収入は、出産1件あたり42万円(出産一時金相当額)が目安となるので、月平均2名のお産を担当(年間24名)すれば経営は十分に成り立つ。
- f. 助産院開業にあたっての大きな障害は、医療法で義務付けられている嘱託医師の確保である。
- g. 枚方市は、前市長の祖母が助産師であったこともあり、行政の協力で嘱託医師の確保がスムーズであったが、近隣の産婦人科医が嘱託医師を断る事例も多い。
- h. 静岡県では、県助産師会と県立総合病院など主要な県立病院と契約を結ぶことで、助産師会会員であれば嘱託医療機関を確保できる体制が整っている。
- i. 地元自治体が嘱託医療機関を紹介する仕組みや、嘱託医療機関の確保を支援する仕組みがあれば、助産師はとても助かる。
- j. 岸本助産院では全体の10%程度がお産の際に医療機関へ搬送される。出産一時金は分娩した医療機関に支払われるため、搬送されると助産院の収入はなくなるが、経営上のリスクとして受け入れるしかない。
- k. 岸本助産院ではこれまで約400件のお産があり、帝王切開は10件。一般的な産科では20-30%が帝王切開である。
- l. 利用者は、車で30-40分圏内の方が多い。
- m. 視察研修の状況

⁵「助産所について」(厚生労働省WEB <https://www.mhlw.go.jp/shingi/2005/06/s0608-11/2a.html>)



岸本助産院の個室



玄関前にて、岸本院長(左)と

視察研修行程表

月日	時刻	所要	内容
11月14日(月)	8:50		新千歳空港発(JAL2000)
	10:50		伊丹空港着
	11:53		伊丹空港駅発 →(大阪モノレール)→11:55蛸池12:03→(阪急 宝塚線)→12:23宝塚12:33→(JRこうのとり9 号)→13:02篠山口駅→(徒歩)→
	13:46		丹南健康福祉センター着
	14:00	(2時間)	丹波篠山市研修
	16:00		丹南健康福祉センター発→(徒歩)→篠山口駅 16:25→(こうのとり20号)→
	17:25		大阪駅着
	18:00	(2時間)	全国若手議員の会全国研修
			ホテルユニゾ大阪宿泊
11月15日(火)	8:57		大阪駅発→(JR)→9:04京橋9:08→(JR)→9: 26星田駅→(徒歩)→
	9:44		岸本助産院着(交野市)
	10:00	(4時間)	岸本助産院研修
	14:00		岸本助産院発→大阪駅→リムジンバス→
	17:00		伊丹空港着
	18:40		伊丹空港発(JAL2019)
	20:25		新千歳空港着

令和4年度 政務活動報告書（3）

会派又は議員名 佐藤 立

政 務 活 動 期 間	令和5年3月24日～3月25日（2日間）
政 務 活 動 先	東京都新宿区
政務活動参加者	佐藤 立（1名）
政 務 活 動 項 目	○東京おもちゃ美術館」を視察研修 ・子どもの居場所、遊び場づくりの参考とするため
政務活動項目に係る （目的・結果等の概要・所見）	別紙のとおり

2023年3月29日

政務活動費研修報告

当別町議会
議員 佐藤 立

1. 目的

子どもの居場所、遊び場づくりの参考とするため、東京おもちゃ美術館を視察研修した。

2. 研修先

- a. 東京おもちゃ美術館(東京都新宿区 2023年3月25日)

3. 報告

- a. 東京おもちゃ美術館はNPO法人芸術と遊び創造協会が運営する施設で、主に気を木を使ったおもちゃに実際に触れることができる遊びの場である。
- b. ボランティアによる各種のワークショップや遊び体験も常時開催されている。
- c. 東京おもちゃ美術館は、旧新宿区立四谷第四小学校を転用した四谷広場の一角に設置されている。
- d. 四谷ひろばは2008年に開設された。運営協議会で管理運営されていて、地域住民中心で自主管理される「地域ひろば」、NPO法人市民の芸術活動推進委員会が運営するCCAAアートプラザと東京おもちゃ美術館が入居する。
- e. 四谷ひろばは地域住民の活動拠点となっていて、幅広い年齢が利用している。
- f. 東京おもちゃ美術館は主に子育て世代向けの施設であるが、運営は高齢者のボランティアに支えられている。
- g. 多世代が利用するコミュニティの拠点である四谷ひろば内に設置されていることが、相乗効果を生み出している。
- h. 子どもの活動拠点は、子どもだけが利用する施設とすることは望ましくない。多世代が利用する施設として設置することが、世代間交流や支え合いの関係を生み出すことにつながる。
- i. おもちゃ美術館は全国10か所に設置されている(東京新宿区、沖縄県国頭村、徳島県板野町、東京都桧原村、福岡市、高松市、長野県木曽町、長門市、花巻市、焼津市)が、北海道には設置されていない。
- j. 研修の様子



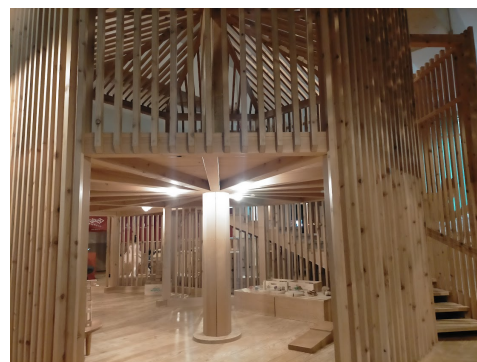
東京おもちゃ美術館入口



掲示板



美術館入口



大型木製遊具



コンセプトボード1



コンセプトボード2



手作りおもちゃのワークショップ



遊びながら学べる仕掛け



ボランティアによる講座



子どもサイズの遊べる展示