

[連絡先]

政策統括官付参事官室（内線 53-102・53-113）

直通 03-5253-8795

平成19年12月13日

広域地方計画の検討の参考として、 地域のモビリティ確保に向けた検討の視点を 地方に配布

（地域の自立的発展のためのモビリティ確保
に向けた検討の視点（案）事例集
（中間取りまとめ））

地域のモビリティ（移動の容易性）の確保は、人々の交流と連携による活動領域の拡大につながり、自立的発展を目指す地域づくりにおける基本的かつ重要な要素です。

モビリティを確保するための方策を各地域が検討する際に参考となる事例や、基本的着眼点について整理を試み、「地域の自立的発展のためのモビリティ確保に向けた検討の視点（案）事例集」として取りまとめました。

この「事例集」は、国土形成計画（広域地方計画）について現在各広域ブロックで進められている検討等の参考として活用頂くため、地方（地方整備局、地方運輸局）に配布しています。

なお、今回は、陸上の交通を中心に、中間的な取りまとめとして編集したものです。

※ 本資料及び事例集本文は、国土交通省ホームページでもご覧頂けます。

特 色

1. モビリティ確保に向けた検討の着眼点を、多角的に整理 (本文第2章)

- ・自らの地域の実情をしっかりと把握し、地域の課題に応じた計画とすることの必要性
- ・検討の進め方として、既存の公共交通の存続という守りのスタンスではなく、ゼロベースから始めることも重要
- ・地域づくりと一体となって進めることの重要性
- ・多様な主体の参画・協働の必要性
- ・持続可能性の重視
- ・一人一人の交通に対する意識の転換 等

2. 地域での取組を効率的・効果的に進めていくに当たって考慮すべき重要なポイントを提示 (本文第3章)

- ・計画の枠組み(対象範囲、主体、手段)を、課題に応じて柔軟に設定する必要性
- ・地域全体のマネジメントの一環として総合的な検討を行うために適した検討・推進体制とすること(多様な主体(行政※、交通事業者、利用者等)の参画を得ること)の必要性

※交通施策担当部局以外にも、道路管理者や警察、課題に応じて都市計画・まちづくり担当部局や環境・福祉部局等

3. 参考となる国内外の取組事例を掲載(29項目36事例) (記者発表資料【参考2】別表参照)

- ・コンパクトなまちづくりの実現方策として交通施策を位置づけ(青森市、富山市)
- ・公共交通の利用促進に関する条例を制定(金沢市)
- ・交通に対する意識の転換への取組(京都市、宇治地域)
- ・市町村を超えた広域的な連携(和歌山県那賀郡、島根県安来市等、新潟県東頸城郡)
- ・需要に応じた代替交通手段の確保(帯広市、長野県富士見町) 等

【参考 1】

◇ 国土形成計画(全国計画)(原案)(国土交通省)から抜粋

第 2 部 分野別施策の基本的方向

第 4 章 交通・情報通信体系に関する基本的な施策

第 3 節 地域交通・情報通信体系の構築

人口減少・高齢化社会においても、広域ブロックが自立的に発展していくための基礎的条件となる産業立地や市場アクセス、医療・教育サービス等に関する域内格差の是正を促進するとともに、域内の人・物・情報等の相互交流により諸活動を活性化することで、生活の安全・安心の確保と地域の持つ資源、魅力の共有化、地域への誇りの醸成、活力の維持・向上を図っていくため、地域の交通・情報通信体系を効果的・効率的に整備していく必要がある。

その際、人口減少下で広域化が進む地域の生活圏において都市的サービスを確保するために必要な交通需要への対応や、高齢者等移動制約者のモビリティ及び医療等緊急輸送手段の確保、今後ますます維持に困難がともなうものと予想される地域公共交通の再生・活性化等、各地域の課題や実情を踏まえた多様な主体の連携による質の高い公共交通手段の経営に向けた取組が求められる。

(2) 持続的で暮らしやすい地域の形成に向けた交通体系の整備

人口減少・高齢化社会においても持続的で魅力ある地域を実現するためには、安全で円滑なモビリティの確保に向けた総合的な交通政策の取組を強化する必要がある。その際、交通に係る環境への負荷の低減を図る観点から、公共交通機関の活用を図ることが重要である。

特に、都市内においては、道路や市街地の整備の推進を通じて、歩いて暮らせるまちづくり等による中心市街地の活性化を促進するとともに、集約型都市構造を有する都市(コンパクトなまち)づくりに向け、総合的な交通施策を戦略的に推進し、公共交通機関の活用等により都市のアクセスの利便性の向上を図る。

一方、大都市郊外部や地方都市においても、地域の需要に応じた旅客輸送を確保するため、コミュニティバスや乗合タクシー等の普及促進により、高齢者や通学者など、自家用車で移動できない人のために公共交通手段の機能の維持・向上を図る。さらに、公共交通の円滑な乗り継ぎの確保等を通じて安全・安心で便利な交通体系の形成を目指す。

(3) いのちと暮らしを支える交通環境の形成

それぞれの生活圏域において、安全・安心な生活を営むための基礎的な条件として、通勤、通学、買い物など日常生活に必要な移動や、病院などの重要な拠点への交通の利便性を確保するための道路整備を推進する。特に、合併市町村の拠点を連絡する道路や救援活動や応急復旧活動に不可欠な緊急輸送道路等においては、改良に加えて橋梁の耐震補強、防災施設等の整備を重点的に推進し、万一の緊急時の地域分断や孤立の防止に努める。とりわけ、地理的、自然的、社会的条件が不利である地域においては、急病人発生時等の緊急輸送手段の確保や災害時の避難活動等の迅速化が重要であり、このような生命線となる道路の信頼性の確保や、高速道路における既存の緊急出入口の有効活用と更なる整備、ドクターヘリの配置等、複数の手法を適切に組み合わせて対処していくことが重要である。また、離島においては、救急医療、物資の輸送など島民生活の安定や観光振興などの観点から、海上輸送及び航空輸送の就航率の向上など安定輸送のための港湾や空港の整備を推進する。

一方、大都市などの一部の都市地域を除き、公共交通機関の経営環境は自家用車の普及や少子化、過疎化等にもともなって今後ますます厳しいものとなると予想され、これまでも移動制約者の足であった公共交通機関の運営は地方部を中心としてむしろ縮小される傾向にある。このような状況にかんがみ、モビリティの確保に向けて、地域自らが需要や実情を踏まえて主体的かつ総合的に地域交通のあり方について考え、それにより形成された合意に基づき、計画的、戦略的に、鉄道、バス等の既存の交通機関やデマンドバス、乗り合いタクシー等の多様な交通手段を適切に組み合わせるなどの手法を活用するとともに、地域の支援や多様な担い手の参画を通じて、地域公共交通の活性化・再生を推進する。

その際、持続可能な公共交通の運営に資する技術であるDMV（線路と道路の両方を走行できる車両）やIMTS（軌道系システムとバスシステムを融合させた新交通システム）等の新たな輸送手段の実用化に向けた取組を推進する必要がある。

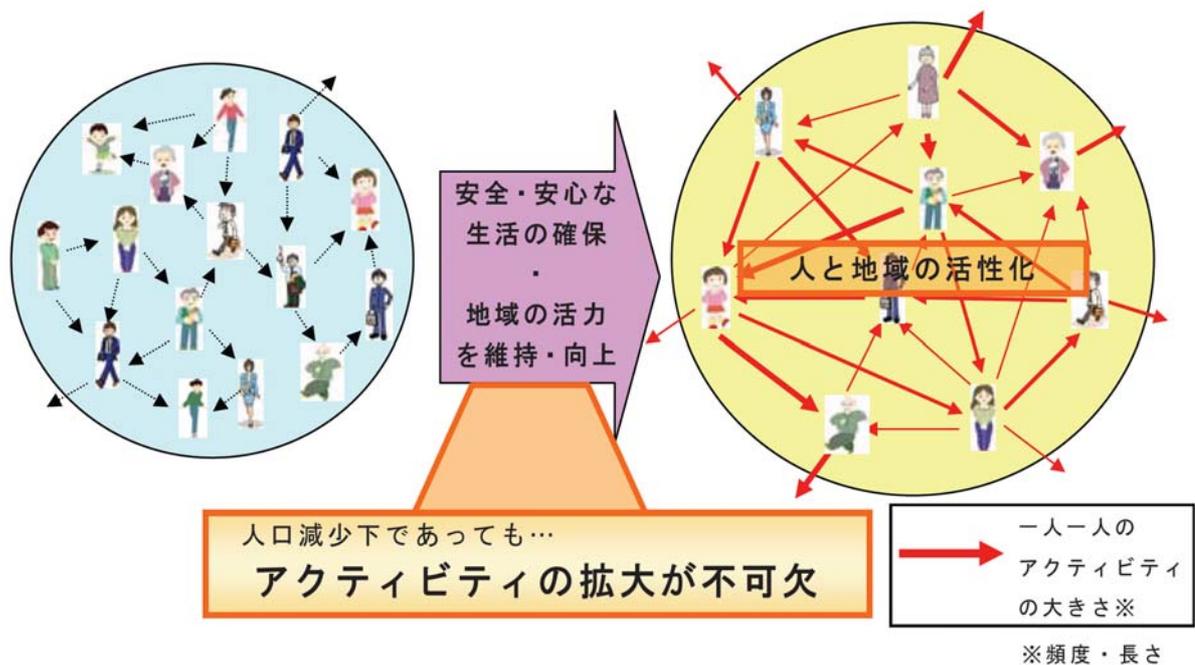
【参考2】

概要

第1章 活力ある地域づくりへモビリティの役割

人口減少社会の中であっても、人々の安全・安心な生活を確保し、地域の活力を維持・向上させるためには、一人一人のアクティビティ（活動量）の拡大が不可欠であり（下のイメージ参照）、その実現のためには、人々の移動の容易性（移動のし易さ）を持続的に確保すること、即ち「モビリティの確保」が重要な要素となる。

〔イメージ：アクティビティの拡大〕



また、超高齢化社会での安全・安心な生活の維持・向上、地域の個性・資源・魅力を引き出す地域づくり、都市・地域再生等、近年地域が抱える諸課題への対応手段として、モビリティの確保は重要性が高く、かつ、有効な施策のひとつである。

第2章 モビリティ確保の現状と課題

「人口減少、生活に不可欠なサービスの拡散、公共交通から自動車へのシフトが進展→公共交通の利用者減少→路線の休廃止・便数の減少による利便性の減退→」という悪循環を食い止めるには、地域の実情や利用者のニーズを的確に反映したサービスの提供に努力するとともに、単純に需要と供給のバランス（効率性）だけに注目した対応ではない観点が求められる。即ち、地域全体を視野に入れた総合的な視点を持つことが重要である。（＝地域全体のマネジメント）

こうした観点から、地域の交通の検討するに当たっての着眼点をまとめると、以下のとおりである。

<モビリティ確保に向けた検討の着眼点>

- 地域の実情をしっかりと把握し、地域の課題に応じた計画とする。検討の進め方として、事業の存続という守りのスタンスだけではなく、ゼロベースから始めることも重要。
- 交通計画は、暮らし、医療、教育、観光や都市構造、環境負荷の低減等地域の課題を解くツールとして考え、地域づくりと一体となって検討することが重要。
- 交通機関相互の連携による利用し易さの向上等、広域的な総合交通戦略として考える。
- 交通サービス需要(利用者)側も含めた多様な主体の参画・協働（コーディネーション）が重要。
- 持続可能な計画とし、利用者数の変化や経営状況等をしっかりと把握し、見直し改善していく仕組みを作ることも必要。
- 一人一人の交通に対する意識を転換し、望ましい方向へ自主的に変化することを促すことが重要。（モビリティマネジメント）
- 官と民の役割分担(連携)を考えながら、限りある経営資源(資金、保有資産)を活用し、最大限の効果を発揮するという視点が必要。
- 人材の計画的な育成や広域的な確保、事例や情報、ノウハウの共有が必要。

第3章 総合的な交通計画づくりの考え方

このように、地域が直面する課題や交通に対するニーズを踏まえたモビリティ確保のための着眼点は多様で、地域の実情により異なる。従って、地域毎に、実情やニーズを的確に把握するとともに、対応方策も地域ごとに創意工夫することが求められる。

これまでも、多数の自治体等がモビリティの確保に取り組み、実績が蓄積されてきている。これから検討を進める自治体等は、これらの実績も参考として、既成の概念にとらわれることなく、地域の実情やニーズを的確に把握し、それぞれの地域が目指す目標を掲げ、それを実現するための具体的かつ総合的な計画を作成し、実施すれば、その目標の達成に有力な施策となる。

地域の総合的な交通体系の計画づくり及びその実施を効率的・効果的に進めるためには、計画の枠組みと検討・推進体制が重要なポイントとなる。

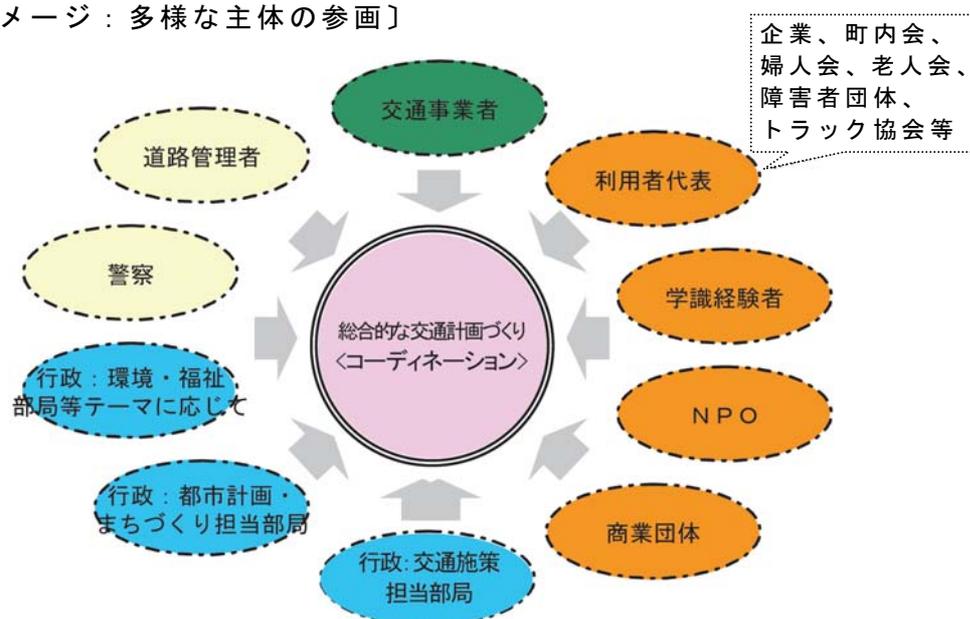
(1) 計画の枠組み

目的・目標、計画期間や対象範囲等、地域で解決すべき課題の大きさや広がりにより、柔軟に設定する必要がある。

(2) 検討・推進体制

交通体系を地域全体のマネジメントの一環として総合的に検討する際には、それに適した組織構成（検討体制）とする必要がある。交通のみを扱う場合であっても、交通施策の担当部局や交通事業者だけでなく、多様な主体（ハード・ソフト、サービスの利用者・供給者）の参画を得て検討することが重要である。

〔イメージ：多様な主体の参画〕



◇その他

本書の作成に当たっては、有識者による勉強会を設置し助言を頂いた。

今後、他の交通も含めて内容の充実を図り、取りまとめる予定である。

なお、本書においては、関係機関等のご協力により、これまで各地で取り組まれてきた事例を掲載させて頂いている。(別表参照)

[別表]

本文頁	項目	地域等
12	救急救命にかかわる搬送圏域の拡大	京阪奈地域
13	日常生活における快適な移手段の提供	東京都足立区
13	市民活動と交流の場を既存施設の再活用で整備 [もんぜんぷら座]	長野市
14	商店街の空き店舗を利用したお年寄りのコミュニティ事業	静岡県富士市
14	地元参画の第三セクター化による鉄道運営	富山市
15	スポーツを通じた高齢者のアクティビティ活性化	鳥取県湯梨浜町
16	伝統的町並みとガラス工芸を組み合わせた「黒壁スクエア」の整備	滋賀県長浜市
16	港町の特性を活かした「さかた海鮮市場」の整備	山形県酒田市
17	町と住民が連携した潤いのあるまちづくりを推進	長野県小布施町
17	道頓堀川の水辺整備	大阪市
44・45	コンパクトなまちづくりと総合交通計画	青森市／富山市
46～48	地域づくりと一体となった総合交通計画	金沢市／松山市
49～51	海外の事例	ルーアン／ナント(フランス)
52	地域住民との協働によるコミュニティバス(マリンクス)の運行	福岡県新宮町
52	観光バス駐車場予約制による観光シーズンの交通集中の緩和	奈良県吉野町
53	地元商業活性化をめざした市内循環バスの運行	甲府市
53～54	企業と連携した公共交通利用促進の取組み	京都府宇治地域／京都市
55	地域公共交通に関する情報提供	(財)運輸政策研究機構
55	地域公共交通の導入・再編に関するマニュアルの作成	中国運輸局
56	専門家を市役所に入れてコミュニティバス導入を検討	福岡県大野城市
56	大学学識経験者グループによる相談窓口の開設「バス110番」	岩手県立大学
59	協議会によるバス運営：紀の川コミュニティバス	和歌山県那賀郡の4町
60	一部事務組合によるバス運営：安来能義広域行政組合イエローバス	島根県安来市等
60	複数自治体の共同出資による第三セクター：東頸バス	新潟県東頸城郡6町村
61	鉄道とバスの併用機材：「デュアル・モード・ビーグル(DMV)」	JR北海道
62	代替交通手段によるモビリティの確保①：あいのりタクシー	北海道帯広市
62	代替交通手段によるモビリティの確保②：すずらん号	長野県富士見町
63	新たなモビリティ確保の形態：カーシェアリング	都市部
71～74	多様な主体の参画による検討・推進体制	青森市／富山市／金沢市／松山市

注) 地域等が複数ある項目があり、地域等(事例)の数は合計36。